

# **BGer 1C\_505/2014 vom 24. März 2015**

Bundesgericht, 2015-03-24, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_1C\\_505\\_2014](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_505_2014)

FR: TF 1C\_505/2014 du 24 mars 2015

IT: TF 1C\_505/2014 del 24 marzo 2015

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Gegen den kantonal letztinstanzlichen Endentscheid des Verwaltungsgerichts steht grundsätzlich die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ans Bundesgericht offen (Art. 82 lit. a, 86 Abs. 1 lit. d und 90 BGG). Die Beschwerdeführer sind als Eigentümer und Bewohner von Liegenschaften nahe des Bauvorhabens, deren Einsprachen und Beschwerden im kantonalen Verfahren abgewiesen wurden, grundsätzlich zur Beschwerde vor Bundesgericht legitimiert ( Art. 89 Abs. 1 BGG ). Auf die rechtzeitig erhobene Beschwerde ist grundsätzlich einzutreten.

### **E. 2**

Der Mindestabstand gilt ab Strassen- bzw. Trottoirrand.

3 In Ausnahmefällen und insbesondere für Kleinbauten kann die Baubewilligungsbehörde eine Unterschreitung des Abstandes gegen Revers zu lassen.

§ 29 BO Mehrlängen- und Attikazuschlag

1 In Wohn-, Wohn- und Arbeitszonen sowie in Kernzonen ist bei Fassaden von mehr als 15.00 m Länge der Grenzabstand gegenüber diesen Fassaden um einen Drittel der Mehrlänge zu erhöhen.

- ..]

### **E. 2.1**

Das Verwaltungsgericht ging davon aus, dass die kantonalen Regeln zum Strassenabstand keinen Raum für abweichende Regelungen in den kommunalen Bauordnungen liessen. Der gesetzliche Bauabstand zu öffentlichen Strassen habe vor allem verkehrspolizeiliche und wohnhygienische Bedeutung und ersetze den Grenzabstand zur Strassenparzelle. Massgeblich sei damit der kantonale Strassenabstand von 4 m zu Gemeindestrassen; der Mehrlängenzuschlag gemäss kommunaler Bauordnung komme nicht zur Anwendung.

### **E. 2.2**

Die Beschwerdeführer rügen dies als willkürlich: § 17 GSW lege ausdrücklich nur einen "Mindestabstand" fest und lasse damit Raum für weitergehende Regelungen des kommunalen Rechts. Ausdrücklich erwähnt werde in Abs. 1 der Vorrang von Baulinien, deren Festsetzung ebenfalls in der Zuständigkeit der Gemeinden liege. Auch das kantonale Planungs- und Baugesetz vom 26. November 1998 (PBG/Zug, BGS 721.11) sehe nirgends vor, dass die kantonalen Strassenabstände den kommunalen Bauvorschriften voringen. Sinn und Zweck des Strassenabstands stehe einem grösseren Abstand nicht entgegen. § 29 Abs. 1 BO enthalte ebenfalls keine Ausnahme für Strassenparzellen, weshalb davon ausgegangen werden müsse, dass der entsprechende Mehrlängenzuschlag vorliegend

anwendbar sei. Das Verwaltungsgericht habe sich mit den genannten kantonalen und kommunalen Normen nicht auseinandergesetzt und damit die Begründungspflicht verletzt ( Art. 29 Abs. 2 BV ).

### **E. 2.3**

Die Beschwerdegegner verweisen auf das Strassenreglement der Gemeinde Walchwil vom 12. Dezember 2007. Dieses regle in § 16 Abs. 2 ausschliesslich den Abstand von Bauten gegenüber Privatstrassen; für öffentliche Strassen sei von einer Regelung abgesehen worden, weil insofern das kantonale Recht eine abschliessende Regelung enthalte. Falls eine Gemeinde an einzelnen Strassen oder Strassenzügen Abweichendes normieren wolle, so stehe ihr das Instrument des Baulinien- oder Strassenplans gemäss § 31 PBG /Zug zur Verfügung.

### **E. 2.4**

Die Begründung des Verwaltungsgerichts ist zwar knapp, lässt aber erkennen, weshalb der Mehrlängenzuschlag gemäss § 29 BO Walchwil nicht anwendbar sei und ermöglicht eine sachgerechte Anfechtung des Entscheids. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass sich zuvor bereits der Regierungsrat (in E. 3 seines Entscheids) mit dieser Frage befasst hatte.

Die vorinstanzlichen Erwägungen lassen auch keine Willkür erkennen. Das Verhältnis von kommunalem Grenz- und kantonalem Strassenabstand ist nicht ausdrücklich geregelt und damit auslegungsbedürftig. Die Auslegung aller Vorinstanzen (Gemeinde, Regierungsrat und Verwaltungsgericht), wonach die kommunalen Grenzabstandsregelungen nicht auf den Abstand zu öffentlichen Strassen anwendbar seien, sind vertretbar und jedenfalls nicht unhaltbar. Die Formulierung "Mindestabstand" in § 17 GSW kann als Hinweis auf die Möglichkeit der Bauherrschaft verstanden werden, Bauten freiwillig in grösserer Entfernung zur Strasse zu realisieren. Aus der Erwähnung der Baulinien ergibt sich nichts anderes, da diese anderen Zwecken dienen (Sicherung von Verkehrsanlagen, Gestaltung des Verkehrsraums und des Siedlungsbildes) und anderen Verfahrens- und Zuständigkeitsregeln folgen als Grenzabstände (vgl. Art. 31 PBG /Zug). Schliesslich ist weder dargelegt noch ersichtlich, dass die Zwecke des Strassenabstands einen Mehrlängenzuschlag, d.h. einen grösseren Abstand von überlangen Fassaden zur Strasse, rechtfertigen würden.

### **E. 3**

Weiter beanstanden die Beschwerdeführer die Erwägungen des Verwaltungsgerichts zur Verkehrssicherheit bei der Ein- und Ausfahrt, insbesondere zu den Sichtverhältnissen (Sichtbermen).

#### **E. 3.1**

Sie rügen zunächst, es sei willkürlich, für die Spiegelbergstrasse von einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von bloss 30-40 km/h auszugehen. Würden die Sichtbermen für die gefahrene Geschwindigkeit von 50 km/h berechnet, wären sie vom Bauprojekt nicht mehr eingehalten.

Das Verwaltungsgericht hat sich zu dieser Frage ausführlich geäussert (E. 5d S. 18 f.) und begründet, weshalb die gefahrene Geschwindigkeit auf dem fraglichen Streckenabschnitt bei pflichtgemäsem Verhalten nicht 50 km/h betragen könne. Es stützte sich hierfür auf die fachlichen Stellungnahmen der Abteilung Verkehrstechnik und Baupolizei des

Tiefbauamtes des Kantons Zug einerseits und auf die örtlichen Verhältnisse, die es am Augenschein vom 15. Mai 2014 festgestellt hatte (Sackgasse mit einer Breite von weniger als 5 m ohne richtungsgetrennte Fahrbahnen oder Trottoirs, in die 16 Hauseinfahrten einmünden; deutlich ansteigende Schlaufe mit einem Kurvenradius, der gemäss Fachleuten nur mit einer Geschwindigkeit von 33 km/h befahren werden könne; Einmündung des Baugrundstücks nur 50 m unterhalb des Strassenendes). Diese Feststellungen werden von den Beschwerdeführern nicht substantiiert bestritten. Sie begründen auch nicht, weshalb es bundesrechtswidrig sei, auf die bei pflichtgemäsem Verhalten gefahrene (und nicht auf die höchstmögliche) Geschwindigkeit abzustellen. Ihre Beobachtung, dass in Einzelfällen (insbesondere von Kurierdiensten) eine Geschwindigkeit von 50 km/h erreicht oder sogar überschritten werde, ist daher von vornherein nicht geeignet, die Feststellungen des Verwaltungsgerichts zur strassenverkehrsgerechten Durchschnittsgeschwindigkeit in Frage zu stellen.

### **E. 3.2**

Überdies beanstanden die Beschwerdeführer, dass die Sichtbermen für Fahrzeuge berechnet worden seien, die vorwärts in die Strasse einbiegen. Das Rückwärtsfahren sei nur im Zusammenhang mit den Besucherparkplätzen thematisiert worden. Problematisch seien aber in erster Linie die in der Garage vorwärts parkierten Fahrzeuge, die rückwärts in die Strasse einbiegen müssten. Diesbezüglich liege auch eine Verletzung der Begründungspflicht vor.

Das Verwaltungsgericht berief sich auf die Stellungnahmen der Abteilung Verkehrstechnik und Baupolizei des Tiefbauamtes des Kantons Zug. Darin wurde festgehalten, dass eine Doppelgarage mit Vorplatz (Senkrechtparkierung) und ein Besucherparkplatz (als Längsparkplatz) vorgesehen seien, und dass

beide Parkplätze für die Zu- und Wegfahrt Manöver auf der Strasse erforderten. Dies wurde als zulässig erachtet, da es sich bei der Spiegelbergstrasse um eine siedlungs- und nicht um eine verkehrsorientierte Strasse gemäss VSS Norm SN 640 291a handle. Auch wenn das Rückwärtsfahren nur im Zusammenhang mit dem ursprünglich geplanten Besucherparkplatz mit Wendepplatz thematisiert wurde, ist deshalb davon auszugehen, dass den Vorinstanzen bewusst war, dass auch in die Garage vor- oder rückwärts ein- bzw. ausgefahren werden könnte. Der Regierungsrat mass diesem Umstand allerdings für die Bemessung der Sichtbermen kein Gewicht zu, sondern hielt (in E. 4b S. 8) fest, dass die Norm SN 640 273a (Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene) nicht zwischen vorwärts und rückwärts parkierten Fahrzeugen unterscheide. Mit dieser Begründung setzen sich die Beschwerdeführer nicht auseinander.

### **E. 4**

Schliesslich beanstanden die Beschwerdeführer, dass im Verlauf des Verfahrens ein revidierter Plan "Dachaufsicht/Umgebung/Schnitt a/b") vom 28. Mai 2013 nachgereicht worden sei, aus dem die geplanten Änderungen nicht genügend klar hervorgingen. Insbesondere seien - entgegen der Darstellung des Verwaltungsgerichts - nicht nur Änderungen (sondern auch andere Angaben) und nicht sämtliche Änderungen (insbesondere die Dachbepflanzung) rot markiert.

#### **E. 4.1**

Das Verwaltungsgericht hat bereits festgehalten, dass die auf dem revidierten Plan eingetragene, nicht rot markierte Bepflanzung von 1.80 Höhe auf dem Flachdach nicht bewilligt worden sei und die Bauherrschaft daher nicht berechtigt sei, eine solche Bepflanzung zu erstellen. Insofern sind die Beschwerdeführer nicht beschwert.

#### **E. 4.2**

Streitig ist daher nur noch die Änderung der Baubewilligung hinsichtlich des Besucherparkplatzes. Dessen Dimensionen und Lage sind im revidierten Plan rot markiert. Im Übrigen haben sowohl das Verwaltungsgericht (E. 2c S. 10 und E. 7b S. 24) als auch der Regierungsrat (E. 1b S. 4 unten) dazu Feststellungen getroffen. Insofern waren Inhalt und Ausmass der Änderung den Beschwerdeführern bekannt.

#### **E. 5**

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführer kosten- und entschädigungspflichtig ( Art. 66 und 68 BGG ).

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