

GL_GERICHTE GL-950 vom 31. Mai 2018

GL Gerichte, 2018-05-31, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gl_gerichte_GL-950

FR: GL_GERICHTE GL-950 du 31 mai 2018

IT: GL_GERICHTE GL-950 del 31 maggio 2018

Erwägungen

E. 1

C._____ AG

Beschwerdegegner

vertreten durchRechtsanwaltD._____

E. 2

Gemeinde Glarus Nord

E. 3

Departement Bau und Umwelt des Kantons Glarus

E. 3.1

3.1.1 Gemäss Art. 22 Abs. 2 lit. b des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 2. Juni 1979 (RPG) ist Voraussetzung einer Baubewilligung, dass das zu bebauende Land erschlossen ist. Dies ist unter anderem dann der Fall, wenn die für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt besteht (Art. 19 Abs. 1 RPG). Das anwendbare kantonale Recht enthält keine weitergehenden Vorschriften bezüglich der verkehrsmässigen Erschliessung von Grundstücken. Praxisgemäss werden daher die entsprechenden VSS-Normen beigezogen. Dabei handelt es sich allerdings um Empfehlungen, die nicht behördenverbindlich sind (VGer-Urteil VG.2014.00085 vom 6. August 2015 E.II/4.1 und II/4.5.2). Sie dürfen daher nicht schematisch und unbesehen der konkreten Verhältnisse zur Anwendung gebracht werden (Bernhard Waldmann/Peter Hänni, Handkommentar Raumplanungsgesetz, Bern 2006, Art. 19 N. 21).

3.1.2 Das Erfordernis der genügenden strassenmässigen Erschliessung dient dazu, den Anschluss der Baute an das öffentliche Strassennetz unter verkehrs-, feuer-, sicherheits- und gesundheitspolizeilichen sowie raumplanerischen Gesichtspunkten sicherzustellen. Den Benutzern einer Baute und den Fahrzeugen der öffentlichen Dienste soll ein sicherer, ungehinderter Zugang bis zum Baugrundstück gewährleistet werden (Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 6. A., Bern 2016, S. 277 f.; Christian Häuptli, in Andreas Baumann et al., Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, Bern 2013, § 32 N. 23; Waldmann/Hänni, Art. 19 N. 21). Bei der Beurteilung der hinreichenden strassenmässigen Erschliessung steht der kommunalen Baubehörde eine von den Rechtsmittelinstanzen zu beachtende Entscheidungs- und Ermessensfreiheit zu. Die Rechtsmittelinstanzen ersetzen die Ermessensausübung nicht durch ihre eigene (Christoph Fritzsche/Peter Bösch/Thomas Wipf, Zürcher Planungs- und Baurecht, Bd. 2, 5. A., Zürich 2011, S. 572).

3.2 Sowohl aus Art. 1 VRG als auch aus Art. 74 RBG ergibt sich, dass im verwaltungsrechtlichen Rechtsmittelverfahren einzig öffentlich-rechtliche Streitigkeiten zu behandeln sind, während die Verletzung privater Rechte auf dem zivilrechtlichen Weg geltend zu machen sind. Den Verwaltungsbehörden steht es unter Umständen aber offen, eine zivilrechtliche Frage vorfrageweise zu prüfen. Ein Anwendungsbeispiel dafür ist, wenn die Baubewilligung den Bestand ziviler Rechte voraussetzt. Dies ist vorliegend der Fall, da das Grundstück der Beschwerdegegnerin 1 für die strassenmässige Erschliessung der Durchfahrt über das Grundstück der Beschwerdeführerin bedarf. Da die genügende Erschliessung wie dargelegt Voraussetzung für eine Baubewilligung ist, erscheint die Prüfung angezeigt, ob für die Durchfahrt über das Grundstück der Beschwerdeführerin eine gültige privatrechtliche Dienstbarkeit vorliegt (VGer-Urteil VG.2017.00113 vom 1. März 2018 E. II/3.3.1 und II/3.4).

E. 4

VRG).

E. 4.3

4.3.1 Da es sich bei der X-Strasse um eine öffentliche Erschliessungsstrasse handelt (vgl. Art. 9 der Sonderbauvorschriften), ist die VSS-Norm 640 045 "Projektierung, Grundlagen; Strassentyp: Erschliessungsstrassen", nicht die VSS-Norm 640 050 "Grundstückzufahrten" massgebend. Gemäss Ziff. 4 der VSS-Norm 640 045 wird bei Erschliessungsstrassen je nach Grösse und Charakter des zu erschliessenden Gebiets zwischen Quartiererschliessungsstrassen, Zufahrtsstrassen und Zufahrtswegen unterschieden. Nach Ziff. 8 der Norm ist der Typ Quartiererschliessungsstrasse 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 ist zur Erschliessung von Siedlungsgebieten in der Grösse bis zu 30 Wohneinheiten anzuwenden. Die Länge der Zufahrtswege sollte je nach Gebäudehöhe auf etwa 40 bis 80 m begrenzt werden. Bei diesem Typ handelt es sich um Fusswege, die zum gelegentlichen Befahren mit Motorfahrzeugen vorgesehen und dementsprechend befestigt sind. Für die seltenen Begegnungsfälle zwischen Motorfahrzeugen können angrenzende Bankettflächen und Vorplätze einbezogen werden. Die Zufahrtsstrasse geht gemäss Tabelle 1 der Norm vom Grundbegegnungsfall Personenwagen/Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit aus, der Zufahrtsweg hingegen vom Grundbegegnungsfall Personenwagen/Fahrrad bei stark reduzierter Geschwindigkeit. Die Belastbarkeit (massgebender stündlicher Verkehr im Querschnitt) beträgt bei einer Zufahrtsstrasse 100 Fahrzeuge pro Stunde, bei einem Zufahrtsweg 50 Fahrzeuge pro Stunde.

4.3.2 Für den Begegnungsfall Personenwagen/Personenwagen ist gemäss der VSS-Norm 640 201 (gültig ab 30. September 2017) bei stark reduzierter Geschwindigkeit (> 20 km/h, < 40 km/h) eine Fahrbahnbreite von 4,60 m erforderlich (2 x 1,85 m [Grundabmessung der Personenwagen] + 2 x 0,25 m [Horizontaler Bewegungsspielraum der Personenwagen] + 2 x 0,20 m [Sicherheitszuschläge]; kein Überholungszuschlag). Für den Begegnungsfall Personenwagen/Fahrrad ist von einer erforderlichen Fahrbahnbreite von 3,35 m (1,85 m [Grundabmessung Personenwagen] + 0,65 m [Grundabmessung Fahrrad] + 0,25 m [Horizontaler Bewegungsspielraum Personenwagen] + 0,10 m [Horizontaler

Bewegungsspielraum Fahrrad] + 2 x 0,20 m [Sicherheitszuschläge] + 0,10 m [Überholungszuschlag]) auszugehen.

E. 4.4

4.4.1 Im Überbauungsplangebiet sollen wie dargelegt dereinst 41 Wohnungen erstellt werden. Da ein Zufahrtsweg zur Erschliessung von Siedlungsgebieten in der Grösse bis zu 30 Wohneinheiten dient, spricht dies für die Qualifikation der X-Strasse als Zufahrtsstrasse.

4.4.2 Sodann ist zu berücksichtigen, dass das Überbauungsplangebiet im Norden für die Fussgänger durch zwei Fuss- und Velowege erschlossen wird. Derjenige im Nordwesten führt auf die []strasse, über welche die Bushaltestelle [] und der Bahnhof [] deutlich schneller erreicht werden können als bei Benützung der X-Strasse in Richtung Süden bis zur Einmündung in die Z-Strasse. Der im Nordosten gelegene Fuss- und Veloweg führt hingegen auf []. Von dort kann über die []strasse das Ortszentrum problemlos erreicht werden. Daraus folgt, dass der südliche Teil der X-Strasse bis zur Einmündung in die Tiefgarage der Baubereiche A und B vor allem durch Personenwagen benützt wird, was wohl nahelegt, vom Grundbegegnungsfall Personenwagen/Personenwagen und damit von einer Zufahrtsstrasse auszugehen.

E. 4.4.3

4.4.3.1 Bezüglich der Anzahl der zu erwartenden Fahrten geht die Beschwerdeführerin vertretbar von 2,3 Bewohnern pro Wohneinheit aus. Dies ergibt für das gesamte Überbauungsplangebiet bei 41 Wohneinheiten knapp 95 Bewohner.

4.4.3.2 Die Beschwerdeführerin stellt bei ihren Berechnungen auf den Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 des Bundesamts für Statistik ab und rechnet mit 3,5 Wegen pro Einwohner. Der Beschwerdegegner 4 weist in seiner Beschwerdeantwort zutreffend darauf hin, dass der Mikrozensus den Weg durch den Zweck definiert. Der Zweck richtet sich nach der Aktivität am Zielort. Ein neuer Weg beginnt, wenn der Zweck wechselt oder wenn der Rückweg nach Hause angetreten wird (Bundesamt für Statistik, Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel 2012, S. 39). Daraus folgt ohne Weiteres, dass nicht jeder zurückgelegte Weg über die X-Strasse führt. Mit dem Beschwerdegegner 4 ist daher auf die Anzahl Ausgänge abzustellen. Gemäss der Tabelle Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Kerngrössen ■ Kanton Glarus, welche vom Bundesamt für Statistik am 16. Mai 2017 veröffentlicht wurde (abrufbar unter: <https://www.bfs.admin.ch>; zuletzt besucht am 31. Mai 2018), beträgt die durchschnittliche Zahl der Ausgänge im Kanton 1,31. Wird die X-Strasse pro Ausgang zweimal benutzt, führt dies bei 95 Bewohnern zu knapp 250 Benutzungen der Strasse.

4.4.3.3 Sodann ist zu beachten, dass dieser Wert auch die zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege berücksichtigt. So weist der Beschwerdegegner 4 nämlich zutreffend darauf hin, dass gemäss der erwähnten Tabelle des Bundesamts für Statistik mit dem Langsam- und dem öffentlichen Verkehr im Kanton mehr Etappen zurückgelegt werden als mit dem motorisierten Individualverkehr. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin ist das Überbauungsplangebiet mit der nahegelegenen Bushaltestelle [] und dem etwa 800 m entfernten Bahnhof [] mit dem öffentlichen Verkehr nicht so schlecht erschlossen, dass entgegen der erwähnten Tabelle davon ausgegangen werden müsste, die allermeisten Wege würden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Letztlich kann die Anzahl der Fahrten auf der X-Strasse mit dem motorisierten Individualverkehr ohnehin nur geschätzt werden. Da das Überbauungsplangebiet durch den öffentlichen Verkehr

mindestens ebenso gut erschlossen ist wie ein durchschnittliches Gebiet im Kanton, erscheint selbst die Annahme von 150 bis 200 Fahrten pro Tag (60-80 % der Strassenbenutzungen durch den motorisierten Individualverkehr) als eher grosszügig.

4.4.3.4 Gemäss Ziff. 7 der VSS-Norm 640 016a werden Richtwerte für den massgebenden stündlichen Verkehr in Prozent des durchschnittlichen täglichen Verkehrs angegeben, die auf dem Bereich der 30. bis 100. Stunde der Dauerkurven beruhen. Dabei unterscheidet die VSS-Norm zwischen sechs verschiedenen Ganglinientypen. Mit dem Beschwerdeführer 4 ist dabei vom Ganglinientyp 4 "Ortsverkehr" auszugehen. Bei diesem beträgt der massgebende stündliche Verkehr gemäss Tabelle 1 der Norm 10,7 %. Bei 150 bis 200 Fahrten pro Tag ist von einem massgebenden stündlichen Verkehr von 16 bis 22 Fahrten auszugehen. Hierfür würde ein Zufahrtsweg genügen.

Die Beschwerdeführerin weist dabei zwar zu Recht darauf hin, dass der grösste Teil des Verkehrs in den Morgen- und frühen Abendstunden anfallen dürfte. Indessen beruhen die Angaben der VSS-Norm 640 045, welche für einen Zufahrtsweg eine Belastbarkeit von 50 Fahrzeugen pro Stunde und für eine Zufahrtsstrasse eine Belastbarkeit von 100 Fahrzeugen pro Stunde vorsieht, nicht auf Spitzenwerten, sondern auf dem gemäss VSS-Norm 640 016a berechneten massgebenden stündlichen Verkehr. Hinzuweisen ist sodann darauf, dass das erhöhte Fahrzeugaufkommen am Morgen und Abend nur selten zu Kreuzungssituationen führen dürfte, da die X-Strasse als Sackgasse ausgestaltet wird. So wird der grösste Teil der Fahrzeugbewegungen am Morgen südwärts in Richtung Z-Strasse erfolgen und am Abend nordwärts in Richtung der Tiefgaragenplätze.

4.4.4 Die Länge der Zufahrtswege sollen gemäss Ziff. 8 der VSS-Norm 640 045 auf 40 bis 80 m begrenzt werden. Die X-Strasse ist mit rund 120 m wesentlich länger. Allerdings ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass die Distanz zwischen der Einmündung der X-Strasse in die Z-Strasse und der Einfahrt in die Tiefgarage der Baubereiche A und B etwa 64 m beträgt. Die Überquerung des Y-Kanals, welche zu den Baubereichen C und D führt, erfolgt bereits nach rund 46 m. Der restliche Teil der X-Strasse dient im Wesentlichen der in den Bereichen E, F und G geplanten Einfamilienhäusern sowie dem Fuss- und Fahrradverkehr, weshalb in diesem Teil mit wenig motorisiertem Individualverkehr zu rechnen ist.

4.4.5 Zusammenfassend lassen sich bei der X-Strasse sowohl Elemente einer Zufahrtsstrasse als auch solche eines Zufahrtswegs erkennen. Insbesondere die Grösse des Überbauungsplangebiets und die Konzeption der Erschliessung mit Fuss- und Velowegen im Norden und der Erschliessung für den motorisierten Strassenverkehr südwärts über das Grundstück der Beschwerdeführerin und die Z-Strasse sprechen allerdings für eine Qualifikation der Strasse als Zufahrtstrasse mit dem Grundbegegnungsfall Personenwagen/Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit. Damit wäre grundsätzlich gemäss der VSS-Norm 640 201 eine Fahrbahnbreite von 4,60 m erforderlich.

Indessen ist zu berücksichtigen, dass die X-Strasse als Sackgasse ausgestaltet ist. Wie dargelegt dürfte es selbst in Spitzenzeiten nur zu wenigen Kreuzungssituationen kommen. Massgebend ist dabei, dass die X-Strasse im Osten bis zur Einfahrt in die Tiefgarage einen 1,5 m breiten Fuss- und Velowegstreifen und nach Erstellung der Mehrfamilienhäuser auf den Baubereichen C und D zusätzlich einen solchen im Westen bis zur Überquerung des Y-Kanals aufweist. Diese Streifen können für die wenigen Kreuzungssituationen problemlos durch Personenwagen befahren werden, zumal sich der Fussgänger- und

Fahrradverkehr nach dem Dargelegten auf den Norden des Überbauungsplangebiets konzentrieren dürfte, selbst wenn die X-Strasse in einem gewissen Ausmass durch die Öffentlichkeit zur Querung des Überbauungsplangebiets benützt wird. Die Befürchtung der Beschwerdeführerin, dass ihre Parzelle als Stau- und Kreuzungsraum missbraucht werde, erscheint daher als unbegründet, gestaltet sich die Kreuzung im südlichen Teil der X-Strasse doch einfacher als auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin. Tatsächliche Verletzungen der Grunddienstbarkeit wären überdies wie dargelegt vor dem Zivilrichter geltend zu machen. Unter all diesen Umständen haben die Vorinstanzen ihr Ermessen nicht verletzt, indem sie die VSS-Normen nicht starr anwandten und die strassenmässige Erschliessung des Überbauungsplangebiets als genügend erachteten.

4.5 Daran ändert auch die Behauptung der Beschwerdeführerin nichts, dass die Sicherheit der Bewohner ihres Mehrfamilienhauses mit dem intensivierenden Motorfahrzeugverkehr gefährdet sei. Zum einen ist wie dargelegt nicht mit einem derart hohen Verkehrsaufkommen zu rechnen, wie dies die Beschwerdeführerin geltend macht. Zum andern gestaltet sich die Situation übersichtlich, weshalb die mit stark reduzierter Geschwindigkeit fahrenden Motorfahrzeuge gut erkannt werden können. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass der Bestand des Fuss- und Fahrwegrechts durch eine Grunddienstbarkeit gesichert ist, weshalb sich die Frage stellen liesse, ob nicht die Beschwerdeführerin Massnahmen zu Gunsten der Sicherheit der Bewohner ihres Mehrfamilienhauses treffen müsste, sollte sie diese als gefährdet erachten.

4.6 Insgesamt verletzt der vorinstanzliche Entscheid kein Recht, was zur Abweisung der Beschwerde führt.

III.

Nach Art. 134 Abs. 1 lit. c VRG hat die Partei, welche im Beschwerde-, Klage- oder Revisionsverfahren unterliegt, die amtlichen Kosten zu tragen. Ausgangsgemäss sind daher die Gerichtskosten von pauschal Fr. 3'000.- der Beschwerdeführerin aufzuerlegen und mit dem von ihr bereits geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe zu verrechnen. Überdies ist sie nach Art. 138 Abs. 2 VRG zu verpflichten, der Beschwerdegegnerin 1 eine Parteientschädigung von Fr. 1'800.- (inkl. Mehrwertsteuer) zu bezahlen. Da die Beantwortung von Rechtsmitteln zum angestammten Aufgabenbereich der übrigen Beschwerdegegner gehört und da keine besonderen Umstände vorliegen, steht diesen keine Parteientschädigung zu (Art. 138 Abs.

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