

GR_GERICHTE R 2022 96 vom 29. August 2023

GR Gerichte, 2023-08-29, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_R_2022_96

FR: GR_GERICHTE R 2022 96 du 29 août 2023

IT: GR_GERICHTE R 2022 96 del 29 agosto 2023

Regeste

Baueinsprache | Baurecht

Erwägungen

E. 1

Die J._____ AG, reichte am 13. April 2022 bei der Gemeinde I._____ ein Baugesuch betreffend "Neubau 2 MFH und AEH" auf der Parzelle Nr. K._____ unter Beilage der erforderlichen Dokumente ein. Auf dem bisher als Kinderspielplatz und Parkplatz genutzten Grund sollten zwei Mehrfamilienhäuser inkl. Einstellhalle errichtet werden, wobei die Zufahrt zur Einstellhalle über die nördliche L._____ erfolgen sollte. Die Einstellhalle soll 35 Parkplätze aufweisen, sowie vier ungedeckte Besucherparkplätze, somit insg. 39 Parkplätze. 17 der vorgesehenen 35 Parkplätze sollen als Ausgleich für die bisherigen ungedeckten Parkplätze auf dem Grund von der Nachbarparzelle Nr. M._____ – dessen Eigentümerin ebenfalls die J._____ AG ist – genutzt werden dürfen.

E. 2

Innerhalb der mit Publikation im Amtsblatt beginnenden Einsprachefrist am 26. April 2022 gingen am 15. Mai 2022 drei Einsprachen ein. Eine der Einsprecherinnen ist die Stockwerkeigentümergeinschaft "N._____", der die angrenzende Parzelle Nr. O._____ gehört. Sie rügt im Wesentlichen, dass über die nördliche L._____ aufgrund der mangelnden Übersichtlichkeit, der engen Strassenbreite und zweier 90-gradigen Richtungswechsel keine hinreichende Zufahrt gegeben und damit das Vorhaben ungenügend erschlossen sei. Unter Berufung auf das Vorsorgeprinzip und in diesem Zuge auch aus immissionstechnischen Überlegungen sei die Zufahrt vielmehr über die geradeaus verlaufende, südliche L._____ zu führen. Neben der Rüge der ungenügenden Erschliessung, bringt die Einsprecherin vor, dass der Gebäudeabstand zum Nachbargebäude massiv unterschritten werde, was überdies weder mit den feuerpolizeilichen Vorschriften noch mit der Ästhetik noch mit der Wohnhygiene vereinbar sei.

- 4 -

E. 3

In ihrer Stellungnahme vom 8. Juni 2022 stützt die J._____ AG ihr Nutzungsrecht der nördlichen L._____ auf ein eingetragenes Fuss- und Wegerecht zu Lasten der Parzelle Nr. O._____. Überdies sei die nördliche L._____ mit der südlichen von den Dimensionen – Länge, Breite, Kreuzungsmöglichkeiten – und von den Übersichtsverhältnissen – insbesondere im Winter – vergleichbar. Auch seien einander gegenüberliegende Garageneinfahrten in der Regel unproblematisch. Betreffend den Gebäudeabstand entgegnet die J._____ AG, dass vorliegend keine öffentlichen Interessen ersichtlich seien,

die einer Unterschreitung des Gebäudeabstandes entgegenstünden.

E. 4

Mit Replik vom 20. Juni 2022 betont die Stockwerkeigentümergeinschaft "N._____", dass es nicht um allfällige Wegerechte gehe, sondern darum die Immissionen so gering wie möglich zu halten und die verkehrstechnisch beste Lösung zu wählen, was eben über die kürzere Route via südliche L._____, führen würde. Mit dem Bauvorhaben hätten die Anwohner der Parzelle Nr. M._____, ihre Parkplätze ebenfalls in der Einstellgarage der Parzelle Nr. K._____, sodass der bisherige auf der südlichen L._____ verlaufende Verkehr neu auch über die nördliche verlaufen würde. In der Folge käme es durch den Wegfall der 17 Parkplätze nicht zu einer Reduktion der Immissionen, sondern viel eher zu einer vollständigen Verlagerung des Verkehrs auf die nördliche L._____.

E. 4.1

Eine genügende Erschliessung ist Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung (Art. 22 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung [RPG; SR 700]). Die Erschliessung dient der Herstellung der Baureife von Grundstücken (WALDMANN BERNHARD/HÄNNI PETER, Raumplanungsgesetz, Stämpflis Handkommentar – Raumplanungsgesetz, Bern 2006, Art. 19 RPG N 8). Land gilt im Sinne von Art. 19 Abs. 1 RPG als erschlossen, wenn für die betreffende Nutzung eine hinreichende Zufahrt besteht. Bei dieser Vorgabe handelt es sich um eine bundesrechtliche Mindestanforderung, sodass die Kantone weitere

- 9 - Anforderungen an die Erschliessung stellen können (GRIFFEL ALAIN, Raumplanungs- und Baurecht in a nutshell, 4. Aufl., Zürich 2021, 125).

E. 4.1.1

Es wird zwischen Grob- und Feinerschliessung unterschieden. Die Groberschliessung umfasst gemäss Art. 58 Abs. 3 des Raumplanungsgesetzes für den Kanton Graubünden [KRG; BR 801.100] die Versorgung des zu überbauenden Gebietes mit den Hauptsträngen der Erschliessungsanlagen. Darunter fallen namentlich auch Strassen und Wege, die unmittelbar dem zu erschliessenden Gebiet dienen. Diese verbinden die Anlagen der Grunderschliessung mit denjenigen der Feinerschliessung. Die Feinerschliessung umfasst hingegen den Anschluss der einzelnen Grundstücke an die Hauptstränge der Erschliessungsanlagen mit Einschluss von öffentlich zugänglichen Quartierstrassen (Art. 58 Abs. 4 KRG).

E. 4.1.2

Für die Erteilung der Bewilligung müssen sowohl die Grob- als auch die Feinerschliessung vorliegen, denn nur dann gilt das Baugrundstück als baureif (Art. 23 Abs. 1 lit. b des Baugesetzes der Gemeinde I._____ [nachfolgend: BauG]; BGE 121 I 65 E. 3a).

E. 4.1.3

Von der Feinerschliessung abzugrenzen ist die eigentliche Gebäudeerschliessung (sog. Hausanschlüsse). Darunter fallen die Hauszufahrt, der Hauszugang sowie die Hausanschlussleitungen an die Fein-/Grob-erschliessung. Die Hausanschlüsse gehören nicht mehr zur Erschliessung, sondern bilden Bestandteil des Baugesuchs, sodass deren Planung, Erstellung und Finanzierung Sache des Grundeigentümers ist (GRIFFEL ALAIN, a.a.O., 129). Hauszufahrt und Hausanschlüsse sind folglich vom Bauherr zu planen und bilden

Bestandteil des Baugesuchs (WALDMANN BERNHARD/HÄNNI PETER, a.a.O., Art. 19 RPG N 5).

- 10 -

E. 4.2

Gemäss Art. 45 Abs. 1 KRG legt der Generelle Erschliessungsplan in den Grundzügen die Verkehrsanlagen zur Erschliessung der Bauzonen und anderer Nutzungszonen fest. Er enthält die Anlagen der Grund- und Groberschliessung und kann auch die Anlagen der Feinerschliessung umfassen. Der Generelle Erschliessungsplan [GEP] der Gemeinde I._____ enthält die Grund- und Groberschliessung (Art. 122 Abs. 1 BauG).

E. 4.2.1

Aus dem GEP geht hervor, dass es sich sowohl bei der südlichen als auch bei der nördlichen L._____ um private Erschliessungsstrassen handelt. Über die südliche L._____ und die Verbindungsstrasse P._____ zur nördlichen L._____ verläuft ein Fussweg. Über den P._____ soll überdies ein Radweg realisiert werden. Ein kantonaler Wanderweg verläuft ebenfalls über den P._____.

E. 4.2.2

Aus dem GEP ergibt sich, dass generell weniger Durchgangsverkehr (Velo, Wanderer, Fussgänger) auf der nördlichen L._____ herrscht als auf der südlichen. Daher ist es für die anderen Verkehrsteilnehmer auch sicherer, wenn die Zufahrt über die nördliche L._____ erfolgt. Erschlossen an sich sind aber beide Strassen gemäss GEP gleichermassen.

E. 4.3

Die Zufahrt zu einem Grundstück muss die örtlichen Verhältnisse berücksichtigen und die Verkehrssicherheit aller Benutzer (Fussgänger, Radfahrer, Personenwagen, öffentliche Dienste) gewährleisten (GRIFFEL ALAIN, a.a.O., 125). Ist zu einem Bauprojekt eine Unterniveaugarage projektiert, muss diese hinreichend und verkehrssicher erschlossen sein. Auch eine von Fahrzeugen befahrene Stichstrasse muss für jedermann verkehrssicher sein (FRITZSCHE CHRISTOPH/BÖSCH PETER/WIPF THOMAS/KUNZ DANIEL, Zürcher Planungs- und Baurecht, Band II, Bau- und Umweltrecht, 6. Aufl., Zürich 2019, 723).

- 11 - Im Nachfolgenden wird zu prüfen sein, ob die Zufahrt über die nördliche L._____ geeignet ist bzw. eine solche über die südliche geeigneter erscheint.

E. 4.3.1

Die Beschwerdeführer rügen, dass sich die Zufahrt über die südliche L._____ besser eigne als über die nördliche, da diese geradlinig verlaufe und um 55 m kürzer sei als über die nördliche. Überdies sei die Zufahrt über Norden mit zwei scharfen Richtungswechseln verbunden und die Übersichtlichkeit – insbesondere im Winter aufgrund der hohen Schneeberge – stark eingeschränkt. Aus diesen Gründen dränge sich eine Zufahrt über die südliche L._____ auf.

E. 4.3.2

Den Beschwerdeführern ist insoweit zuzustimmen, als dass die südliche L._____ geradlinig verläuft, während der Zugang zur nördlichen mit zwei Richtungswechseln verbunden ist. Jedoch ist zum einen anzumerken, dass die jeweiligen Kreuzungen genügend breit sind (über 5 m) für Begegnungen bzw. breiter sind als die eigentliche Stichstrasse und die

Kurven (im Sommer zumindest) sehr gut einsehbar sind. Es existieren überdies rechts und links Ausweichstellen – wie etwa Garagenvorplätze resp. Einfahrten zu anderen Häusern – für entgegenkommende Fahrzeuge. Letzteres ist auch bei der südlichen L._____ der Fall. Insofern bieten beide Strassen dieselben Ausweichmöglichkeiten. Zum anderen ist darauf hinzuweisen, dass beide L._____ gleich breit sind. Insofern lässt sich nicht sagen, dass die eine Strasse den Mehrverkehr besser bewältigen könnte als die andere. Überdies weist eine entsprechende Signalisation vor Einbiegen in die nördliche L._____ darauf hin, dass sich auf dieser spielende Kinder befinden könnten und das Tempo auf maximal 25 km/h zu reduzieren ist. Mit diesem Hinweisschild und der Verkehrsberuhigungsmassnahme wird

- 12 - die Verkehrssicherheit auf der nördlichen L._____ zusätzlich erhöht (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_158/2022 vom 20. Dezember 2022 E. 3.4).

E. 4.3.3

Dem Argument, dass die hohen Schneeberge die Sicht im Winter beeinträchtigen, ist zuzustimmen. Jedoch kann aufgrund der geringen Breite der Strasse – und zwar beider L._____ – sowieso nur sehr langsam gefahren werden. Die Fahrtgeschwindigkeit ist insofern im Sommer bereits gemässigt und müsste es im Winter erst recht sein; schliesslich ist die Geschwindigkeit stets den Verhältnissen anzupassen. Hilfreich und insofern positiv für die Verkehrssicherheit ist, dass die betroffenen Grundstücke alle eine ebene Lage aufweisen, sodass ein Anhalten und Beschleunigen im Winter einfacher ausfällt, als dies der Fall wäre, wenn die Liegenschaften an einem steilen Hang stünden. Insofern ist ein langsames, den Schneeverhältnissen angepasstes Fahren im Winter auf der nördlichen L._____ genauso möglich wie auf der südlichen trotz der beiden zu bewältigenden Richtungswechsel.

E. 4.3.4

Hinsichtlich der beanstandeten Länge – die Zufahrt über die nördliche L._____ sei um 55 m länger als über die südliche – sei zu erwähnen, dass anzuerkennen ist, dass Verkehrsteilnehmer von zwei möglichen Zufahrten grundsätzlich die kürzere wählen. Indes kann dies nicht dazu führen, dass ohne Rücksicht auf alle anderen Kriterien stets die kürzere Route zu wählen ist. Andere Faktoren, wie Strassenlage, Breite, Ausweichmöglichkeiten, Lärm etc. sind im Rahmen einer Gesamtwürdigung ebenfalls zu berücksichtigen (Prinzip der ganzheitlichen Betrachtungsweise). Abgesehen davon ist nicht erwiesen, dass der noch bestehende Parkplatz auf der Parzelle Nr. K._____ überwiegend über die südliche L._____ angefahren wird, obgleich das Verkehrsgutachten zu 2/3 davon ausgeht (vgl. beschwerdeführerische Akten [Bf-act.] 8).

- 13 -

E. 4.3.5

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung eine Strasse trotz fehlender Kreuzungsmöglichkeit als verkehrssicher gilt, wenn entgegenkommende Fahrzeuge rechtzeitig gesehen und abgewartet werden können (Urteil des Bundesgerichts 1C_158/2022 vom 20. Dezember 2022 E. 3.4). So erachtet das Bundesgericht eine Sichtweite von 20 m für eine hinreichende Erschliessung als genügend bzw. mass dem Kreuzen auf einer 35 m langen Strasse keine hohe Bedeutung zu, wenn die Strecke sehr übersichtlich ist und entgegenkommende Fahrzeuge schon von Weitem gesehen werden können (Urteil des Bundesgerichts 1C_319/2021 vom 8. April 2022 E. 2.6

E. 2.10 und E. 4.7). Demnach durfte die Beschwerdegegnerin 1 willkürfrei davon ausgehen, dass der Führer eines von dem P. _____ in die gerade und übersichtlich verlaufende nördliche L. _____ einbiegenden Motorfahrzeugs allfällig entgegenkommende Fahrzeuge in aller Regel rechtzeitig erkennen und abwarten kann. Die nördliche L. _____ gilt somit als verkehrssicher.

E. 4.4

Dem Eigentümer eines Grundstückes steht es grundsätzlich frei zu entscheiden, von welcher Seite her er sein Grundstück erschliessen möchte (FRITZSCHE CHRISTOPH/BÖSCH PETER/WIPF THOMAS/KUNZ DANIEL, a.a.O., 732). Führt das Bauvorhaben jedoch zu einer wesentlichen Überlastung der vorhandenen Strassenkapazitäten, ist die hinreichende Erschliessung ernsthaft in Frage gestellt und anhand der konkreten Umstände zu überprüfen. Im Übrigen existiert aber kein Rechtssatz, wonach jede Verkehrszunahme auf einer Quartierstrasse unzulässig sei (Urteil des Bundesgerichts 1P.16/2000 vom 29. März 2000 E. 3d).

E. 4.4.1

Die Beschwerdeführer rügen, dass durch die geplanten 17 Plätze für die Parzelle Nr. Q. _____ in der Einstellhalle der Beschwerdegegnerin 2 der bisherige über die südliche L. _____ geführte Verkehr neu über die nördliche umverteilt würde. Insofern würde die nördliche L. _____ nicht nur

- 14 - durch die 18 Parkplätze der zwei Mehrfamilienhäuser zusätzlich in Anspruch genommen, sondern auch noch durch die Bewohner der Parzelle Nr. M. _____ befahren bzw. genutzt werden, was den Mehrverkehr verstärke. Dem ist im Grundsatz zuzustimmen. Wie im Nachfolgenden dargelegt wird, bewegt sich diese Mehrbelastung jedoch noch im Rahmen des Zulässigen.

E. 4.4.2

Das von der Beschwerdegegnerin 2 in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten stellt eine Zunahme des Mehrverkehrs um 37% fest. Wie die Beschwerdegegnerin 1 in ihrem Einspracheentscheid zu Recht festhielt, ist das Fazit aufgrund falscher Berechnungen des Gutachtens nicht korrekt, sodass richtigerweise von einer Mehrbelastung von 45 % auszugehen ist. Die nördliche L. _____ würde durch den Neubau insgesamt 260 Fahrten pro Tag und nicht mehr wie bis anhin 183 Fahrten pro Tag zu dulden haben, somit 82 Fahrten mehr pro Tag. Gemäss VSS- Norm 40045 beträgt die Belastbarkeit für Zufahrtswege 50 Fahrzeuge pro Stunde und für Zufahrtsstrassen 100 Fahrzeuge pro Stunde. Die Beschwerdeführer gehen davon aus, dass es sich bei der nördlichen L. _____ um einen Zufahrtsweg handelt. Ob es sich nicht vielmehr um eine Zufahrtsstrasse handelt – schliesslich ist eine solche für die Erschliessung von bis zu 150 Wohneinheiten und nicht nur wie der Zufahrtsweg für 30 Wohneinheiten ausgelegt und sieht als Standardbegegnungsfall auch Personenwagen untereinander und nicht Personenwagen und Fussgänger vor – kann dahingestellt bleiben, da selbst bei 265 Fahrten pro Tag immer noch nicht die für Zufahrtswege maximal geltende Schwelle von 50 Fahrten pro Stunde erreicht ist. Die nördliche L. _____ ist folglich für die geplante Mehrbelastung ausgelegt und damit hinreichend erschlossen. 5. Neben den baurechtlichen Vorgaben an die Erschliessung gilt ein Grundstück nur als genügend erschlossen, wenn die ergänzenden

- 15 - Anforderungen des Umweltrechts – insbesondere Art. 25 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz [USG; SR 814.01] und Art. 7 der Lärmschutz-Verordnung [LSV; SR 814.41] – eingehalten werden (GRIFFEL ALAIN, a.a.O., 127). Mit anderen Worten gilt die Erschliessung als ungenügend, wenn sie die Umweltschutzgesetzgebung verletzt (WALDMANN BERNHARD/HÄNNI PETER, a.a.O., Art. 19 RPG N 15). Hinsichtlich der Strassenerschliessung bedeutet dies, dass der auf das Bauvorhaben zurückzuführende Mehrverkehr nicht zu einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte führen darf (FRITZSCHE CHRISTOPH/BÖSCH PETER/WIPF THOMAS/KUNZ DANIEL, a.a.O., 721). Werden die Lärmimmissionsgrenzwerte überschritten, fehlt es an einer hinreichenden Erschliessung und damit an der für die Erteilung der Bewilligung erforderlichen Baureife (WALDMANN BERNHARD/HÄNNI PETER, a.a.O., Art. 19 RPG N 21). 5.1.1 Überlagert wird das ganze Umweltrecht und damit auch das Immissionsrecht von dem in Art. 1 Abs. 3 USG verankerten Vorsorgeprinzip, nach dem Emissionen so weit zu begrenzen sind, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Das Vorsorgeprinzip hat emissionsbegrenzenden, nicht aber -eliminierenden Charakter, weshalb auch kein Anspruch auf absolute Ruhe besteht (BGE 133 II 169 E. 3.2). Konkretisiert wird das Vorsorgeprinzip im Lärmschutzrecht mittels Planungswert (RAUSCH, in: Haller Walter (Hrsg)., Umweltrecht, Zürich 2004, 90). Gemäss Art. 25 Abs. 1 USG sind bei der Erstellung neuer ortsfester Anlagen die Planungswerte einzuhalten. Art.

E. 5

Unter Berücksichtigung der eingehaltenen Planungswerte, der erfüllten Anzahl Pflichtparkplätze und der genügenden Breite der nördlichen L._____ von 3,8 m, der Sackgasse, der sehr geringen Geschwindigkeit und der sehr kleinen Verkehrsfrequenz, kam die Gemeinde zum Schluss, dass die nördliche L._____ das Verkehrsaufkommen zu bewältigen vermag und erteilte in der Folge die Baubewilligung am 30. August 2022.

- 5 -

E. 5.2

Die Beschwerdeführer rügen, dass das Lärmgutachten lediglich feststelle, dass die Planungswerte eingehalten würden (vgl. Akten der Beschwerdegegnerin 2 [Bg-act.] 2); jedoch äussere sich dieses nicht dazu, ob im Sinne des Vorsorgeprinzips noch weitere Massnahmen zur Immissionsbegrenzung nötig seien. Dazu ist zu sagen, dass das rechtliche Vorbringen der Beschwerdeführer insofern richtig ist, als dass gemäss Art. 7 Abs. 1 LSV sowohl die Planungswerte eingehalten sein müssen als eben kumulativ auch Massnahmen zur Lärmbekämpfung ergriffen werden müssen, sofern dies betrieblich und technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass diese Voraussetzungen zwar kumulativ sind, jedoch können bei einer klaren Einhaltung der Planungswerte weitere Massnahmen nur noch verlangt werden, wenn diese mit wenig Aufwand auch eine grosse Emissionsbegrenzung bewirken können. Im vorliegenden Fall werden die Planungswerte an jedem gemessenen Immissionspunkt (IP 01-03) klar eingehalten, sogar noch um 12 dB unterschritten – sowohl bei Tag als auch bei Nacht. Zudem sind gemäss Angaben der Beschwerdegegnerin 2 zusätzlich noch

- 17 - schallabsorbierende Wände für die Zufahrtsrampe geplant, sodass also bereits weitere Massnahmen ergriffen werden. Massnahmen, die über die ergriffenen hinausgehen, wie die Beschwerdeführer dies vorschlagen, können daher nach Erachten des Gerichts nicht mehr verlangt werden. Auch das Lärmgutachten sieht von weiteren Massnahmen, die über die

schallabsorbierenden Wände der Einfahrtsrampe hinausgehen, mangels Notwendigkeit ab.

E. 5.3

Überdies ist – wie die Beschwerdegegnerin 1 dies in ihrer Vernehmlassung bereits getan hat – darauf hinzuweisen, dass sich das geplante Objekt in der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) II befindet, während sich die Parzelle der Beschwerdeführer in einer lärmimmissionstechnisch höheren Stufe, nämlich ES III befindet. Insofern haben die Beschwerdeführer sowieso höhere Lärmwerte zu erdulden. Gemäss Art. 43 Abs. 1 lit. c LSV sind in Zonen mit einer Lärmempfindlichkeitsstufe III mässig störende Betriebe zu dulden. Hingegen sind in der Zone der Beschwerdegegnerin 2 keine störenden Betriebe erlaubt (Art. 43 Abs. 1 lit. b LSV). Die geplante Zufahrt von Norden liegt somit direkt gegenüber der Zone mit ES III bzw. grenzt direkt an diese an. Würde man die Zufahrt von Süden her führen, würde die Einfahrt hingegen in derselben ES II-Zone liegen und gemäss Gutachten der Beschwerdegegnerin 2 die Planungswerte nicht problemlos einhalten können wie bei der nördlichen Zufahrt. Insofern macht es Sinn die Zufahrt nicht in der lärmempfindlicheren Zone zu planen, sondern direkt angrenzend an die höhere Lärmwerte zulassende Zone.

E. 5.4

An dieser Stelle sei kurz auf die Rüge der Beschwerdeführer einzugehen, dass der Lärm durch den Verursacher selbst zu tragen sei und nicht auf Dritte – nämlich die Beschwerdeführer – abgewälzt werden dürfe. Dem ist zuzustimmen. So hielt das Bundesgericht fest, dass jedes Baugebiet seine Immissionen grundsätzlich selber zu tragen habe (BGE 127 I 103 E. 7f).

- 18 - Ausgehend von dieser Regel stellt man für das fragliche Bauprojekt fest, dass dieses die Planungswerte mit der nördlichen Zufahrt an jedem Punkt (IP 01-03) einhält. Selbst, wenn die Parzelle der Beschwerdeführer in derselben Lärmempfindlichkeitsstufe läge wie die der Beschwerdegegnerin 2 (also in der Lärmempfindlichkeitsstufe ES II), wären die Planungswerte immer noch eingehalten. Die Planungswerte sind also in jedem Fall eingehalten.

E. 5.5

Hinzuzufügen ist, dass gestützt auf das Vorsorgeprinzip nicht verlangt werden kann, besser geeignetere Standorte zu prüfen. Ein zonenkonformes Projekt, das die massgeblichen Belastungsgrenzwerte einhält – wie dies bei der Zufahrt über Norden der Fall ist –, kann nicht allein aufgrund des Vorsorgeprinzips verboten werden (WAGNER PFEIFER BEATRICE, a.a.O., 147 f.). Freilich bedeutet dies nicht, dass bei mehreren Projektalternativen irgendeine gewählt werden darf. Vielmehr hat die Baubewilligungsbehörde sich für diejenige Variante bzw. Lärmschutzmassnahme zu entscheiden, die im Rahmen des Vorsorge- und Verhältnismässigkeitsprinzips den besten Lärmschutz gewährleistet (Urteil des Bundesgerichts 1C_506/2008 vom 12. Mai 2009 E. 3.3). Bei der Würdigung der Lärmsituation kommt der Behörde ein gewisser Ermessensspielraum zu (WAGNER PFEIFER BEATRICE, a.a.O., 181). Zu berücksichtigen sind insbes. Charakter des Lärms, Zeitpunkt, Dauer und Häufigkeit des Auftretens sowie die Lärmempfindlichkeit der betreffenden Zone (GRIFFEL ALAIN/RAUSCH HERBERT, a.a.O., Vorbem. Art. 11–25 N 3).

E. 5.6

Die Zufahrt über die nördliche L._____ hält wie bereits festgestellt, die Planungswerte sämtlicher Immissionspunkte (IP 01-03) ein. Anders verhält es sich mit den Planungswerten der südlichen L._____. Das zweite Lärmgutachten vom 18. November 2022 (vgl. Bg 2-act. 4) ergab, dass der Planungswert beim Immissionspunkt IP 04 nachts knapp überschritten wird, sollte die Einstellhalle von den veranschlagten 17 auf 35 Parkplätze

- 19 - erhöht werden und damit sämtlicher Verkehr des Neubaus auch über die südliche L._____ geführt werden. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist unter mehreren möglichen und tauglichen Varianten diejenige zu wählen, die die Planungswerte einhält (BGE 116 Ib 159 E. 6a). Demzufolge eignet sich die Zufahrt via nördliche L._____ als bessere Variante.

E. 5.7

Aus lärmtechnischen Überlegungen ist die Zufahrt über die nördliche L._____ somit mit dem Vorsorgeprinzip vereinbar. Die Rüge erweist sich in diesem Punkt als unbegründet. 6. Wie vorstehend erwähnt und geprüft, bedarf es für die Erteilung einer Bewilligung einer hinreichenden Erschliessung, die neben den raumplanerischen Vorgaben auch diejenigen des Umweltschutzes einhält. Bei der Schlussbeurteilung, ob ein Baugrundstück hinreichend erschlossen ist, steht der kommunalen Behörde ein erhebliches Ermessen zu (Urteil des Bundesgerichts 1C_30/2010 vom 2. November 2010 E. 3.1; 1C_319/2021 vom 8. April 2022 E. 2.1). Trotz der dem Verwaltungsgericht zustehenden umfassenden Kognition (Art. 51 VRG) ersetzt dieses als Rechtsmittelinstanz die Ermessensausübung nicht durch seine eigene. Es prüft deshalb lediglich, ob der angefochtene Entscheid auf einer richtigen und vollständigen Sachverhaltsermittlung beruht und ob die bewilligte Erschliessungslösung als verkehrssicher und unter dem Gesichtswinkel der Zweckmässigkeit als vertretbar erscheint. Wie bei der Anwendung von Ästhetikvorschriften kann sich die kommunale Behörde nur dann auf ihren geschützten Beurteilungsspielraum berufen, wenn sie spätestens in der Vernehmlassung die geforderte nachvollziehbare Begründung vorbringt (FRITZSCHE CHRISTOPH/BÖSCH PETER/WIPF THOMAS/KUNZ DANIEL, a.a.O., 722).

- 20 -

E. 6

Gegen die Bewilligung erhoben einzelne Stockwerkeigentümer der Stockwerkeigentümergeinschaft "N._____", namentlich A._____, B._____, C._____, D._____, E._____, F._____ GmbH, G._____, H._____, (nachfolgend: Beschwerdeführer) am 12. Oktober 2022 Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden. Die Beschwerdeführer halten im Wesentlichen an ihren bisherigen Ausführungen fest und ergänzen diese um die Rüge, dass die Gemeinde I._____ (nachfolgend: Beschwerdegegnerin 1) es unterlassen habe, eine Erschliessung über die südliche L._____ abzuklären. Die Beschwerdeführer seien durch ihre nach Süden ausgerichteten Balkone vom Mehrverkehr und die dadurch generierten Immissionen direkt betroffen. Es gehe nicht an, dass der Schutz der Immissionsverursacher über denjenigen von Dritten gestellt werde. Die sich gegenüberliegenden Einfahrten behinderten sich gegenseitig und beeinträchtigten die Sichtverhältnisse. Eine Zufahrt über die südliche L._____ sei sehr einfach und weniger aufwendig, zumal die südliche Zufahrt um 55 m kürzer sei als die nördliche.

E. 6.1

In ihrer Vernehmlassung weist die Beschwerdegegnerin 1 darauf hin, dass die nördliche und südliche L. _____ einen vergleichbaren Ausbaustandard aufweisen. Beide Strassen seien übersichtlich, erlaubten aber aufgrund ihrer Breite keine hohe Fahrtgeschwindigkeit. Die beiden vorzunehmenden Richtungswechsel auf der Verbindungsstrasse P. _____ seien von den Beschwerdeführern 75 m entfernt, so dass die Beschwerdeführer immissionstechnisch gar nicht davon betroffen sein könnten. Die Verkehrssicherheit sei aufgrund der Sichtverhältnisse, der Warteräume und der Kreuzungsmöglichkeiten gewährleistet. Die Beschwerdegegnerin 1 stellt überdies richtig, dass die südliche L. _____ – wie auch im GEP vermerkt – als Fussweg ausgeschieden ist, während dies bei der nördlichen nicht der Fall sei. Betreffend Immissionen weist sie richtigerweise darauf hin, dass die Beschwerdeführer mit ihrer Wohnbaute von der Strasse her zurückversetzt sind und daher weniger betroffen sind als die Anwohner der südlichen L. _____. Das Vorbringen der Beschwerdeführer, dass eine Erschliessung über die südliche L. _____ im Rahmen des Vorsorgeprinzips vorzuziehen sei, da eine solche weniger Wohneinheiten betreffe, wird damit entkräftet.

E. 6.2

Die Beschwerdegegnerin 1 begründet ihre Beurteilung der Erschliessungssituation ausführlich und nachvollziehbar. Dabei setzt sie sich mit den Vorbringen der Beschwerdeführer minuziös auseinander. Unter Berücksichtigung des der Beschwerdegegnerin 1 in dieser Frage zustehenden erheblichen Ermessens erweist sich die Zufahrt über die nördliche L. _____ zum Baugrundstück als hinreichend im Sinne von Art. 19 Abs. 1 RPG. Das Baugrundstück ist sowohl für die Benutzer der Bauten als auch für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste (Feuerwehr, Krankenwagen, Kehrtafelfahrer, Elektrizitäts- und Wasserwerke etc.) hinreichend zugänglich, und die Zufahrtsstrasse ist trotz des teilweise rudimentären Ausbaustandards genügend verkehrssicher. Selbst wenn im - 21 - "worst case"-Szenario keine direkte Ausweichmöglichkeit bestünde und ein Rückwärtsfahren bei Entgegenkommen eines anderen Verkehrsteilnehmers nötig wäre, ist dies mit Blick auf die Verkehrssicherheit vertretbar, da die Zufahrt genügend übersichtlich ist und vom Fahrzeugführenden erwartet werden kann, dass beim Rückwärtsfahren die notwendige Vorsicht an den Tag gelegt wird oder eben abgewartet wird, bis das entgegenkommende Fahrzeug die Strasse passiert hat (Urteil des Bundesgerichts 1C_433/2017 vom 17. April 2018 E. 4.5.2).

E. 6.3

Die geplante Zufahrt über die nördliche L. _____ ist weder aus umweltschutzrechtlichen noch aus baurechtlichen Gründen zu beanstanden. Die Parzelle Nr. K. _____ ist hinreichend erschlossen. Die Beschwerdegegnerin 1 hat die Baubewilligung zu Recht erteilt. Die Beschwerde ist abzuweisen. 7. Mit dem Ergebnis, dass die Baubewilligung vom 30. August 2022 Bestand hat, ist nun das Verhältnis zur am 16. November 2022 ersuchten Bewilligung (Bf-act. 10) zu klären. In ihrer Stellungnahme vom 7. März 2023 rügen die Beschwerdeführer nämlich, dass nicht klar sei, in welchem Verhältnis die beiden Bewilligungen zu einander stünden. Die Beschwerdeführer hegen die Befürchtung, dass beide Projekte bewilligt würden, mit der Folge, dass sowohl eine Einstellhalle für die Parzelle Nr. M. _____ von 17 Parkplätzen – mit Zufahrt via südliche L. _____, als auch eine Einstellhalle für die beiden Neufamilienhäuser (Parzelle Nr. K. _____) im Umfang von 35 Parkplätzen – mit Zufahrt via nördliche L. _____ erstellt werden würden.

E. 7

In ihrer Vernehmlassung vom 7. November 2022 hält die J._____ AG (nachfolgend: Beschwerdegegnerin 2) fest, dass es sich sowohl bei der südlichen als auch bei der nördlichen L._____ um private Erschliessungsstrassen handle. Die nördliche Zufahrt sei überdies lediglich 20 m länger als die südliche. Ausserdem müsse die Lage der Zufahrt für die Tiefgarage sinnvoll sein und es könne nicht einfach irgendein Punkt gewählt werden. Die südliche Zufahrt tangiere lärmimmissionstechnisch und verkehrstechnisch die Anwohner der südlichen L._____ mehr als diejenigen der nördlichen, da jene näher an der Strasse selbst angrenzen. Die nördlichen Anwohner seien hingegen zurückversetzt zur Strasse. Betreffend Lärm reicht die Beschwerdegegnerin ein Lärmgutachten ins Recht, das die

- 6 - Unterschreitung der Planungswerte belege und beweise, dass neben der schallabsorbierenden Wandverkleidung der Fahrrampe keine weiteren Massnahmen zur Immissionsbegrenzung notwendig seien.

E. 7.1

Der von den Beschwerdeführern getätigten Schlussfolgerung kann nicht gefolgt werden. Gemäss Angaben in der Duplik der Beschwerdegegnerin 2 handelt es sich bei dem Baugesuch vom 16. November 2022 (Bf-act. 10)

- 22 - um ein Alternativprojekt, das nur realisiert werde, wenn die Zufahrt über die nördliche L._____ als nicht hinreichend erachtet und daher die Baubewilligung für den Neubau der Mehrfamilienhäuser verweigert würde. Nach Gutheissung der Baubewilligung für den Neubau ist nun kein Interesse der Beschwerdegegnerin 2 an der Realisierung der separaten Einstellhalle zu erblicken.

E. 7.2

Hinzu kommt, dass sich aus einer Sichtung der Pläne ergibt, dass beide Einstellhallen in dem veranschlagten Umfang aus platztechnischen Gründen gar nicht realisiert werden könnten. Die Dimensionen der Einstellhalle für die Parzelle Nr. M._____ sind nämlich so gross, dass für die 18 Pflichtparkplätze des Neubaus eigentlich gar kein Platz mehr zur Verfügung stünde.

E. 7.3

Mit Erteilung der Bewilligung für das Bauprojekt "Neubau 2 MFH und AEH" auf der Parzelle Nr. K._____ ist das Baugesuch vom 16. November 2022 hinfällig geworden und es darf einzig mit einer Realisierung des Neubauprojektes gerechnet werden.

E. 8

Mit Baugesuch vom 16. November 2022 reichte die Beschwerdegegnerin 2 ein sog. "Alternativprojekt" zum strittigen ein. Für den Fall, dass die nördliche Zufahrt nicht realisiert werden könne, werde für die Parzelle Nr. M._____ eine eigene Einstellhalle mit 17 Parkplätzen errichtet, bei der die Zufahrt über die südliche L._____ geführt werde. Das Alternativprojekt wurde am 22. November 2022 amtlich publiziert und in der Folge auch bewilligt.

E. 8.1

Insgesamt erweist sich die Beschwerde als unbegründet, weshalb sie abzuweisen ist. Die Beschwerdekosten, darunter eine Staatsgebühr von CHF 5'000.--, gehen zu je 1/8 und unter

solidarischer Haftung zulasten der unterliegenden Beschwerdeführer (Art. 73 Abs. 1 VRG). Überdies haben die Beschwerdeführer der Beschwerdegegnerin 2 die durch den Rechtsstreit verursachten notwendigen Kosten zu ersetzen (Art. 78 Abs. 1 VRG). Gestützt auf die Verordnung über die Bemessung des Honorars der Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte (Honorarverordnung [HV; BR 310.250]) wird bei Einreichen einer Honorarvereinbarung der geltend gemachte Stundensatz übernommen, sofern dieser den Ansatz von CHF 270.-- nicht überschreitet. Ist der in der Honorarvereinbarung festgelegte Stundenansatz höher als CHF 270.--, wird er auf CHF 270.--

- 23 - herabgesetzt. Wird keine Honorarvereinbarung eingereicht, beträgt der Stundenansatz höchstens CHF 240.-- (vgl. VGU R 2018 17 vom 18. September 2019 E.9.2.1; VGU U 2016 92 vom 25. Oktober 2017 E.13b; VGU S 2017 15 vom 27. September 2017 E.7b).

E. 8.2

Mangels Honorarvereinbarung ist im vorliegenden Fall ein Stundenansatz von CHF 240.-- anzusetzen. Weiter kann praxisgemäss eine Kleinspesenpauschale von max. 3 % (nicht 4 %) verrechnet werden (VGU 2022 60 vom 13. September 2022 E. 2.3). Die MWST wurde (zu Recht) nicht in Rechnung gestellt. Der Rechtsvertreter bzw. die Rechtsvertreter der Beschwerdegegnerin 2 machen einen zeitlichen Aufwand von 27.21 Stunden geltend. Die vor dem Verwaltungsgericht eingereichten Rechtsschriften und Schreiben belaufen sich auf insg. 21 Seiten. Der Rechtsvertreter der Beschwerdeführer macht hingegen einen Aufwand von 47.50 Stunden geltend. Die vorgebrachten 27.21 Stunden erscheinen in diesem Lichte als angemessen. Daraus ergibt sich folgende Kostennote: 27.21 Std. à CHF 240.-- [CHF 6'530.40] zzgl. Kleinspesenpauschale von 3% [CHF 195.90], was eine Kostennote von CHF 6'726.30 ergibt. Der Beschwerdegegnerin 2 wird damit eine Parteientschädigung von CHF 6'726.30 zugesprochen.

E. 8.3

Der Beschwerdegegnerin 1 steht keine Parteientschädigung zu, da diese in ihrem amtlichen Wirkungskreis tätig wurde (Art. 78 Abs. 2 VRG). III. Demnach erkennt das Gericht:

E. 9

Bezugnehmend auf das Baugesuch betreffend Alternativprojekt führen die Beschwerdeführer in ihrer Replik vom 31. Januar 2023 aus, dass das neue Projekt sich auf das alte auswirke. Im Sinne einer Bündelung der Verkehrsflüsse im Süden solle es nur eine Zufahrt geben. Eine Aufteilung des Motorfahrverkehrs führe zu mehr Immissionen. Überdies seien 39 Parkplätze, wie sie das Baugesuch vom 13. April 2022 vorsehe, viel zu viel, wenn die Nachbarparzelle M._____ eine eigene Einstellhalle erhalte und daher keiner Plätze mehr in der Einstellhalle der Mehrfamilienhäuser benötige.

E. 10

In ihrer Duplik vom 27. Februar 2023 betont die Beschwerdegegnerin 2, dass es sich bei dem neuen Baugesuch vom 16. November 2022 um ein Alternativprojekt handle, welches nur realisiert werde, wenn die nördliche Zufahrt nicht bewilligt werde. Es sei daher für die Beurteilung des strittigen Projektes zu vernachlässigen. Werde die nördliche Zufahrt bewilligt, würde im Umkehrschluss auf den Bau der Einstellhalle mit südlicher Zufahrt verzichtet. Müsste die südliche Zufahrt realisiert werden, wären überdies die Planungswerte stellenweise nachts nur knapp eingehalten und teils sogar überschritten.

E. 11

Abs. 2 USG und Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV sehen ausserdem vor, dass neben der Einhaltung der Planungswerte eine weitere Immissionsbegrenzung erfolgen soll, soweit dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Die Voraussetzungen der Einhaltung - 16 - der Planungswerte und der vorsorglichen Emissionsbegrenzung gelten im Bereich des Lärmschutzes folglich kumulativ (GRIFFEL ALAIN, a.a.O., 125). 5.1.2 Die kumulative Anwendung von Art. 7 Abs. 1 lit. a und lit. b LSV ist jedoch insoweit zu relativieren, als dass, die weitere Immissionsbegrenzung durch das Verhältnismässigkeitsprinzip eine Einschränkung erfährt (GRIFFEL ALAIN/RAUSCH HERBERT, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Ergänzungsband zur 2. Aufl., Zürich 2011, Art. 11 N 14). Da es sich nämlich bei dem Planungswert um ein Instrument des vorsorglichen Lärmschutzes handelt, sind darüberhinausgehende Auflagen nur gerechtfertigt, wenn mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erzielt werden kann (WAGNER PFEIFER BEATRICE, Umweltrecht Band I, 3. Aufl., Zürich 2009, 179).

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