

# LU\_GERICHTE V 10 316 vom 15. April 2011

LU Gerichte, 2011-04-15, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/lu\\_gerichte\\_V\\_10\\_316](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/lu_gerichte_V_10_316)

FR: LU\_GERICHTE V 10 316 du 15 avril 2011

IT: LU\_GERICHTE V 10 316 del 15 aprile 2011

## Regeste

Ist eine Strasse, über die ein Logistikzentrum erschlossen werden soll, unter Berücksichtigung der Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute deutlich zu schmal, um den zu erwarteten Lastwagenverkehr ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit aufzunehmen, kann ein Bauvorhaben nicht als hinreichend erschlossen qualifiziert werden. Diesbezüglich fehlt es an einer unabdingbaren Bauvoraussetzung. | Bau- und Planungsrecht

## Erwägungen

### E. 1

Prozessuales

### E. 2

a und b) Standpunkte der Prozessbeteiligten

### E. 3

a) Eine Baubewilligung darf nur erteilt werden, wenn das Baugrundstück erschlossen ist (Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG; § 195 Abs. 1 PBG; BGE 117 Ib 314 E. 4a; Waldmann/Hänni, Handkommentar, Raumplanungsgesetz, Bern 2006). Die genügende Erschliessung ist Bauvoraussetzung und muss demzufolge bereits im Zeitpunkt der Baubewilligung sicher gestellt sein (Urteil V 07 32 vom 20.12.2007, E. 3a mit Verweis auf BGE 127 I 111 E. 7d). Zur Erschliessung zählt die Gesamtheit aller Einrichtungen, die notwendig sind, damit ein Grundstück zonen- und bauordnungsgerecht genutzt werden kann. Land ist erschlossen, wenn unter anderem eine für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt besteht (Art. 19 Abs. 1 RPG; Waldmann/Hänni, a.a.O., N 4 zu Art. 19). Gebäude dürfen demnach nur auf Grundstücken errichtet werden, die von einer öffentlichen Strasse oder einem öffentlichen Platz her eine tatsächlich und rechtlich genügende Zufahrt haben. Auf unerschlossenem Land darf nicht gebaut werden (Jomini, in: RPG-Kommentar, a.a.O., N 9 ff. zu Art. 19 RPG; ferner: Zimmerlin, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, 2. Aufl., Aarau 1985, N 4 zu § 156). Angesprochen ist mithin die Erschliessung des Baugrundstücks, nicht diejenige der Bauzone, die in Art. 19 Abs. 2 RPG erwähnt wird (Zaug, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, Band I, 3. Aufl., Bern 2007, N 1 zu Art. 7/8). Für den Wohnungsbau präzisiert Art. 4 des Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetzes vom 4. Oktober 1974 (WEG, SR 843) den Begriff der Erschliessung. Im vorliegenden Fall steht eine Industrieanlage zur Diskussion, weshalb der Verweis auf das WEG fehl geht. Anders als Wohnbauten benötigen Industriebetriebe verstärkt gute Verkehrsverbindungen, weshalb sie mit Vorteil entlang von Bahngleisen und leistungsfähigen Strassen, nicht hingegen in Ortszentren anzusiedeln sind. Dabei ist zu bedenken, dass die Verkehrsanlagen auch nach den besonderen Bedürfnissen des in Frage stehenden Betriebes zu gestalten sind (dazu:

Heer, in: Münch/Karlen/ Geiser [Hrsg.], *Beraten und Prozessieren in Bausachen*, Basel/Genf/München 1998, § 20 Grossbauten, N 0.64, S. 872). b) Die Erschliessung muss sowohl in rechtlicher als auch in tatsächlicher Hinsicht gegeben sein (Jomini, a.a.O., N 23 zu Art. 19 RPG; ferner: LGVE 2000 II Nr. 6 E. 5b mit weiteren Hinweisen). Die Beschwerdeführer bestreiten, dass das Baugrundstück Nr. 414 rechtlich als erschlossen gelten kann. Der Einwand ist unbegründet. Die Parzelle ist an die Bahnhofstrasse angeschlossen und führt über die Strassenparzelle Nr. 135, deren Eigentümerin die Gemeinde ist. Demzufolge ist die Bahnhofstrasse keine Privat-, sondern eine (öffentliche) Gemeindestrasse im Sinne von § 48 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. 755). Wie jede öffentliche Strasse ist sie gemäss § 3 Abs. 1 StrG dem Gemeingebrauch gewidmet. Bei dieser Sach- und Rechtslage kann keine Rede davon sein, dass das Grundstück Nr. 414 in rechtlicher Hinsicht verkehrsmässig nicht als erschlossen zu gelten hätte. c) Zu prüfen ist, ob das Bauvorhaben in verkehrsrechtlicher Hinsicht als tatsächlich ausreichend erschlossen gilt. Die Erschliessungsanforderungen sind in Art. 19 Abs. 1 RPG mit unbestimmten Rechtsbegriffen umschrieben, die nach ihrem Sinn und Zweck und ihrer Stellung im Gesetz und im Rechtssystem auszulegen sind. Die einzelnen Anforderungen ergeben sich im Detail hauptsächlich erst aus dem kantonalen Recht und der kantonalen Gerichts- und Verwaltungspraxis, die sich am bundesrechtlichen Rahmen zu orientieren haben. Das entsprechende kantonale Recht kann insbesondere das Ausmass der Erschliessungsanlagen und die Anforderungen an die genügende Zugänglichkeit in abstrakter Weise festlegen. Hingegen bleibt es den Kantonen verwehrt, im Rahmen der Konkretisierung der Erschliessungsanforderungen den durch Art. 19 RPG und die Spezialgesetzgebung gezogenen bundesrechtlichen Rahmen zu überschreiten (Urteile 1C\_376/2010 vom 1.2.2011, E. 4.1 mit Verweis auf BGE 123 II 350 E. 5b). Hinter dem wichtigsten Erschliessungserfordernis der Zufahrt stehen vorab verkehrs-, gesundheits- und feuerpolizeiliche Überlegungen (Jomini, a.a.O., N 19 zu Art. 19 RPG; LGVE 1998 II Nr. 10 E. 4 mit Hinweisen). Die Zufahrt richtet sich nach den zonengerechten Baumöglichkeiten jener Fläche, die sie erschliessen soll (BGE 121 I 68 E. 3a). Massgeblich ist die konkret beanspruchte Nutzung des Baugrundstücks und die örtlichen Verhältnisse des Einzelfalles (BGE 116 Ib 166 E. 6b mit Hinweis; Jomini, a.a.O., N 11 zu Art. 19 RPG und Waldmann/Hänni, a.a.O., N 21 zu Art. 19 RPG). Demzufolge hängen die Anforderungen, die an eine Erschliessung oder eine hinreichende Zufahrt zu stellen sind, wesentlich von der Art der zu erschliessenden Gebäude ab. Sie sind demnach unterschiedlich, je nachdem, ob es sich um ein oder mehrere Gebäude handelt, um Wohn- oder Gewerbegebäude, um Lager- oder Fabrikationsgebäude mit erheblichem Lastwagenverkehr (LGVE 1998 II Nr. 10 E. 4a mit Hinweisen; vgl. ferner Jomini, a.a.O., N 20 zu Art. 19 RPG; dazu ferner: Urteile V 08 379 vom 10.12.2009, E. 14a und V 05 165 vom 15.2.2006, E. 2c). Zu berücksichtigen sind, wie erwähnt, die örtlichen Verhältnisse sowie insbesondere auch die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer, mithin auch die der Fussgänger, Radfahrer, Personenwagen, öffentliche Dienste wie Sanität, Feuerwehr, Kehrrechtabfuhr (Urteil 1C\_30/2010 vom 2.11.2010, E. 3.1 mit weiteren Hinweisen). d) Generell ist eine Zufahrt dann als hinreichend zu bezeichnen, wenn sie tatsächlich so beschaffen ist, dass sie bau- und verkehrstechnisch der bestehenden und der geplanten Überbauung genügt und den zu erwartenden Fahrzeugen und Fussgängern sicheren Weg bietet. Dabei gehört zur hinreichenden Zufahrt im Sinne von Art. 19 Abs. 1 RPG nicht bloss das Verbindungsstück zwischen einer öffentlich zugänglichen Strasse und einem konkreten Baugrundstück, sondern ebenso sehr die weiterführende öffentliche Strasse, soweit sie der Benutzer einer

fraglichen Parzelle zwingend als Zufahrt benützen muss (BGE 116 Ib 166 E. 6b mit Hinweis; ferner BGE 121 I 69 E. 3c). Zu berücksichtigen sind daher auch die Auswirkungen eines Projekts auf das öffentliche Strassennetz (Jomini, a.a.O., N 20 zu Art. 19; Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 5. Aufl., Bern 2008, S. 270; LGVE 2000 II Nr. 6 E. 5b; 1992 II Nr. 2 E. 4; ferner: Urteil V 10 228/234 vom 10.2.2011, E. 5d). Die Festlegung des Ausmasses der Erschliessungsanlage und die Konkretisierung der genügenden Zugänglichkeit sind Sache des kantonalen Rechts (BGE 123 II 350 E. 5b; Urteil 376/2007 vom 31.3. 2004). Anzumerken bleibt, dass den kantonalen (und kommunalen) Behörden bei der Beurteilung, ob eine Zufahrt ein Baugrundstück hinreichend erschliesst, erhebliches Ermessen zusteht (BGE 121 I 68 E. 3a mit Hinweisen; Urteil 1C\_376/2010 a.a.O., E. 4.3). e) Im vorliegenden Verfahren steht vorab der Ausbaustandard - präziser der Fahrbahnquerschnitt - der "Bahnhofstrasse" zur Diskussion. Es handelt sich dabei um jene (öffentliche) Gemeindestrasse, über die im Rahmen des vorgesehenen Betriebs des Verteilzentrums auf einer Distanz von ca. 100 m - d.h. bis zur Einmündung in die nach Süden abzweigende Industriestrasse - zu- und wegführende LKW's (d.h. auch Sattelschlepper und Autotransporter) verkehren müssen. Soweit der Ausbaustandard von Strassen zu beurteilen ist, sind in der Regel die einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS-Normen) heranzuziehen (vgl. § 12 Abs. 2 der Strassenverordnung vom 19.1.1996; SRL Nr. 756), die allerdings nicht allzu schematisch und starr gehandhabt werden dürfen. Denn es handelt es sich bei den VSS-Normen lediglich um Richtlinien und nicht etwa um Rechtsquellen. Im Einzelfall haben derartige private Normwerke insbesondere dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit Rechnung zu tragen (BG-Urteil 1C\_30/2010 a.a.O., E. 3.3 mit weiteren Hinweisen; LGVE 1998 II Nr. 10 E. 4a und LGVE 1992 II Nr. 2 E. 4a mit Verweis auf LGVE 1984 III Nr. 49; in gleichem Sinne: Kistler/Müller, Baugesetz des Kantons Aargau, 2. Aufl., 2002, N 9 zu § 32). Immerhin bleibt anzumerken, dass sich die Behörden - im Normalfall - nur schon aus rechtsstaatlichen Gründen - etwa mit Blick auf die Rechtsgleichheit, Rechtssicherheit und das Willkürverbot - an Sinn und Gehalt der VSS-Normen gebunden sehen, so dass allfällige Abweichungen im Einzelfall besonderer Begründung bedürfen (in diesem Sinne: Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl., Zürich 2010, N 128; ferner: AGVE 2006 Nr. 95 E. 3b und 2005 Nr. 43 E. 3.5.2). Beizufügen ist, dass eine dynamische Verweisung - gemeint ist eine Verweisung in einer Rechtsquelle auf (private) technische Normen in ihrer jeweiligen Fassung - als eine unzulässige Verknüpfung von Rechtsnorm und technischer Norm verstanden wird (Brunner, Technische Baumnormen, in: Seminar für Baurecht, Baurechtsunterlagen 1993, Band II, S. 25 ff. mit Hinweis auf: Grauer, Die Verweisung im Bundesrecht, insbesondere auf technische Verbandsnormen, Zürich 1979). Demnach unterliegt auch eine VSS-Norm, auf die in einer Rechtsquelle in dynamischer Weise verwiesen wird, keiner starren Anwendung. f/aa) Mit Bezug auf die zur Diskussion stehende Breite der hier interessierenden "Bahnhofstrasse" ist die VSS-Norm SN 640 200a heranzuziehen. Thema dieses Normblatts ist das "geometrische Normalprofil" von Strassenquerschnitten für sämtliche Strassenkategorien (VSS-Norm, Ziff. 1). Es definiert zunächst die in diesem Zusammenhang bedeutsamen Begriffe. Weiter enthält es Grundsätze und Hinweise, die bei der Bestimmung des geometrischen Normalprofils von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen sind. Ferner regelt es Zweck und Anordnung der verschiedenen Querschnittselemente. Beim geometrischen Normalprofil handelt es sich um die Darstellung der Abmessungen des Strassenquerschnittes, welche für eine bestimmte

Strecke anzuwenden sind. Dazu gehören Angaben über Elemente, wie verschiedene Breite der Steifen, das Quergefälle sowie - mit Blick auf die Beurteilung des strittigen Verfahrens von besonderem Interesse - das "Lichtraumprofil" der Strasse. Aus der Summe bzw. der Überlagerung der Lichtraumprofile einzelner Verkehrsteilnehmer entsteht das Lichtraumprofil der Strasse als Bestandteil des geometrischen Normalprofils. Das geometrische Normalprofil gestattet den Verkehrsteilnehmern, sich sicher und gemäss der festgelegten Verkehrsqualität fortzubewegen (VSS-Norm, Ziff. 4). Die VSS-Norm definiert den erforderlichen Strassenquerschnitt nach Massgabe des geometrischen Normalprofils (VSS-Norm Ziff. 7). Im Hinblick auf das Verständnis ist Folgendes festzuhalten: Jeder Verkehrsteilnehmer benötigt einen gewissen Raum, der ihm ermöglicht, sich sicher und entsprechend den Verkehrsvorschriften zu bewegen oder aufzuhalten. Die benötigte Fläche im Querschnitt ist das Lichtraumprofil des Verkehrsteilnehmers und setzt sich aus den folgenden drei Streckensegmenten zusammen: Grundabmessung, Bewegungsspielraum, Sicherheitszuschlag (VSS-Norm Ziffn. 10 und 12). In diesem Sinne macht das Lichtraumprofil der Strasse die Summe bzw. die Überlagerung der Lichtraumprofile der einzelnen massgeblichen Verkehrsteilnehmer aus. Gegebenenfalls sind zwischen den Lichtraumprofilen der einzelnen Verkehrsteilnehmer Zuschläge für Kreuzen und Überholen einzufügen (Gegenverkehrszuschlag). bb) Zunächst gilt die Aufmerksamkeit der Grundabmessung der in erster Linie interessierenden LKW's. Gemäss Art. 8 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) erlässt der Bundesrat (u.a.) Vorschriften über den Bau der Motorfahrzeuge. Diesem gesetzlichen Auftrag folgend hat er die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41) erlassen. Die zulässigen Masse (und Gewichte) von schweren Motorfahrzeugen sind in der Verordnung wiederholt angehoben worden. Bis 1992 galt in der Schweiz eine Fahrzeugbreite von 2.30 m. Nur mit Bewilligung und Kennzeichnung durften damals bis 2.50 m breite Fahrzeuge verkehren und dies bloss auf Hauptstrassen, die eine Fahrbahnbreite von 7.00 m bis 7.50 m aufwiesen. Am 6. Mai 1998 änderte der Bundsrat die höchstzulässige Breite von klimatisierten Fahrzeugen auf 2.60 m. Für die übrigen Motorwagen beträgt die maximale Breite 2.55 m (Art. 94 Abs. 2 lit. a und b VTS). Im Folgenden sind bei der Bemessung des benötigten minimalen Strassenquerschnittes diese nunmehr zulässigen Fahrzeugbreiten in die Berechnung einzubeziehen und nicht etwa mittlerweile überholte kleinere Grundabmessungen. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Bahnhofstrasse 50 km/h beträgt. Aufgrund dieser Parameter lassen sich Lichtraumprofile errechnen. Faktoren dafür liefert das geometrische Normalprofil der VSS-Norm SN 640 201. Unter Einschluss der Grundabmessung für LKWs, eines Bewegungsspielraums sowie des Sicherheits- und (gegebenenfalls) des Gegenverkehrszuschlags zeigt das Lichtraumprofil für einen gekühlten LKW bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h folgende Werte: 2.60 m (Grundabmessung) + 0.40 (2 x Bewegungsspielraum) + 0.60 m (2 x Sicherheitszuschlag), was 3.60 m ergibt (VSS Norm N 640 201; Tab. 5). Die Berechnung verdeutlicht, dass auf der Bahnhofstrasse, die über eine Fahrbahnbreite von lediglich 6.00 m (= 2 x 3.00 m) verfügt, das sichere Kreuzen von zwei gekühlten LKW's - jedenfalls nach den Vorgaben der VSS-Norm - nicht garantiert werden kann, dies umso weniger, als bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h zusätzlich noch ein Gegenverkehrszuschlag von 0.30 m hinzuzurechnen wäre, womit die lichte Breite der Strasse 7.50 m betragen müsste. Gleiches gilt - wenngleich etwas weniger stark ausgeprägt - für das Kreuzen von zwei LKW's mit den in der VTS verankerten Grundabmessung von je 2.55 m. Selbst die Masse für ein Kreuzen mit einem PW werden nach der VSS-Norm SN

640 201 nicht eingehalten: Die Grundabmessung eines PW's beträgt nach dieser 1.80 m (Abb. 3), hinzu kommt ein Bewegungsspielraum und ein Sicherheitszuschlag von 0.80 m (je 2 x 0.20 m), womit ein PW bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h ein Lichtraumprofil von 2.60 m benötigt. Da der klimatisierte LKW bereits eine lichte Breite von 3.60 m beansprucht, benötigen beide Fahrzeuge zusammen 6.20 m, womit die verfügbare Breite der Strasse von 6.00 m bereits ohne Berücksichtigung eines Gegenverkehrszuschlags von 30 cm überschritten wird. Was die Beschwerdegegnerin vorbringt, vermag zu keiner abweichenden Beurteilung zu führen. Das von ihr zu den Akten gegebene Lichtraumprofil vom 29. September 2009 (bg. Bel. 11) berücksichtigt nicht alle relevanten Rahmenbedingungen in sachgerechter Weise. Auszugehen ist von einer zulässigen Fahrzeugbreite von 2.60 bzw. 2.55 m und nicht, wie von der Beschwerdegegnerin vorgeschlagen, von lediglich 2.50 m. Weiter darf ohne eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Bahnhofstrasse bei der Berechnung des Lichtraumprofils nicht von einer Höchstgeschwindigkeit von nur gerade 30 km/h bzw. 40 km/h ausgegangen werden. Entgegen der Berechnung der Beschwerdegegnerin müsste daher durchaus ein Gegenverkehrszuschlag einbezogen werden und der Bewegungsspielraum ist nicht mit je 0.10 m sondern mit je 0.20 m zu berücksichtigen. Einen abweichenden Ansatz lässt die VSS-Norm bloss bei einer Geschwindigkeit bis maximal 30 km/h gelten. Aber selbst unter Berücksichtigung des von der Beschwerdegegnerin zur Diskussion gestellten Lichtraumprofils, kann nicht von einem - allseits - normgerechten Kreuzen von zwei LKW's gesprochen werden, denn selbst diese Berechnung der Beschwerdegegnerin rechnet nicht sämtliche Sicherheitszuschläge an. Unberücksichtigt geblieben sind im aufgelegten Lichtraumprofil insbesondere beide äusseren Sicherheitszuschläge von je 0.30 m. Zwar lässt es die VSS-Norm 640 200a (S. 9) zu, dass mit dem Sicherheitszuschlag, der ein Minimum an Sicherheit bei langsamen Fahrzeugbegegnungen gewährleisten soll, nicht befahrbare bauliche Streifenabschlüsse beansprucht werden. Da sich auf der nördlichen Strassenseite jedoch ein Trottoir befindet und auf der südlichen Seite auf dem streitbetroffenen Strassenabschnitt zumindest teilweise enge räumliche Verhältnisse herrschen, lässt sich ein solches Ausweichen im vorliegend zu beurteilenden Fall nicht verantworten. cc) Die wiedergegebenen Messwerte dürfen nicht verabsolutiert werden (E. 3e). Immerhin vermögen sie aber deutlich zu machen, dass die Bahnhofstrasse mit einer Fahrbahnbreite von bloss ca. 6.00 m das Kreuzen von zwei LKW's nicht normgemäss gewährleistet. Selbst wenn zwei LKW's knapp aneinander vorbeikommen, zeigen die Berechnungen anhand der Lichtraumprofile, dass solche Verkehrsmanöver bloss unter beengten Verhältnissen und damit unter erschwerten Bedingungen möglich sind. Dass diese Feststellung bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit nicht übergangen werden darf, liegt auf der Hand. Hinzu kommt, dass LKW's - insbesondere die überlangen Sattelschlepper - beim Einmünden von der Industrie- in die Bahnhofstrasse sowie beim Einbiegen von der Bahnhofstrasse auf das Grundstück Nr. 414 erwiesenermassen auf die Gegenfahrbahn sowie gegebenenfalls teils gar auf die Trottoirfläche ausschwenken müssen. Davon geht auch die Vorinstanz im angefochtenen Entscheid unter E. 8.5.1 aus, hat sie doch solche Verkehrsmanöver anlässlich des Augenscheins vom 16. Juni 2010 selbst festgestellt. Das Verwaltungsgericht hat keine Veranlassung, diese Erkenntnisse anzuzweifeln, dies umso weniger, als die bei den Akten liegende Foto- und Videodokumentation derartige - als gefährlich einzustufende - Verkehrsmanöver gut veranschaulicht. Das Video zeigt deutlich, dass sich die Strassenverhältnisse für ein reges LKW-Verkehrsaufkommen als zu eng erweisen. Insbesondere beim Einbiegen in die Hauptstrasse muss ein Sattelschlepper auf die

Gegenfahrbahn ausweichen und diese über eine längere Strecken in Anspruch nehmen, bis er gerade auf seine Fahrspur eingebogen ist. Das Ergebnis des vorinstanzlichen Augenscheins erhellt, dass der Verkehr auf der Bahnhofstrasse im Zuge der Einmündung von der Industrie- in die Bahnhofstrasse sowie bei der Einmündung auf das Areal der Beschwerdegegnerin Behinderungen ausgesetzt ist, wengleich derartige Verkehrsereignisse - isoliert betrachtet - in der Regel jeweils bloss kürzere Zeiträume betreffen. Ebenfalls bedeutsam erscheint der Hinweis auf Verkehrsmanöver, bei denen die Gegenfahrbahn und sogar das Trottoir in Anspruch genommen wird. Derlei kann die schwächsten Verkehrsteilnehmer erheblich tangieren. Dazu zählen insbesondere die Kinder auf ihrem Schulweg, worauf die Beschwerdeführer mit Recht hinweisen. Sie werden unzumutbaren Verkehrsgefährdungen ausgesetzt. dd) Entgegen der Behauptung der Beschwerdegegnerin und den Überlegungen der Vorinstanz kann nicht davon ausgegangen werden, dass die zu beanstandenden Verkehrsmanöver selten oder zumindest nicht allzu oft vorkommen. Diesem Einwand ist entgegen zu halten, dass das projektierte Verteilzentrum in erster Linie auf LKW-Verkehr ausgelegt ist. Sodann ist in Erinnerung zu rufen, dass das Bauvorhaben als bedeutendes Industrieprojekt gilt, was Rückschlüsse auf die Verkehrsfrequenz von LKW-Bewegungen zulässt. Ob bloss jede ¼ Stunde eine LKW-Fahrt von oder zum Verteilzentrum zu erwarten ist, wovon die Beschwerdegegnerin ausgeht, oder doch eine höhere Verkehrsfrequenz realistischer erscheint, braucht nicht abschliessend erwogen zu werden. Entscheidend ist vielmehr, dass es sich um regelmässige LKW-Fahrten handelt, die werktags doch gehäuft und in erheblichem Umfang anfallen werden. Bereits mit Blick auf die von der Beschwerdegegnerin angegebenen Verkehrszahlen ist der Ausbaustandard der Bahnhofstrasse nach dem Gesagten deutlich zu eng bemessen. Unbehelflich ist auch der nicht näher begründete Hinweis im angefochtenen Entscheid unter E. 8.5.1, wonach es sich um "Gegebenheiten" handle, wie sie auf dem "gesamten Strassennetz" an "unzähligen Stellen" vorzufinden seien. Wie dargelegt, gilt es, die Verkehrserschliessung des Neubauprojektes eines - insbesondere auf LKW-Verkehr ausgerichteten - Verteilzentrums zu überprüfen. Dass ein solcher Betrieb hinsichtlich der Verkehrserschliessung überdurchschnittlich hohen Anforderungen zu genügen hat, liegt auf der Hand. Fest steht ferner, dass bei Einmündungen kurzzeitig die Gegenfahrbahn und Trottoirflächen beansprucht werden müssen und die Fahrbahnbreite der Bahnhofstrasse nur 6.00 m misst. Angesichts der wiedergegebenen Verkehrsgefährdungen vermag das Verwaltungsgericht die Schlussfolgerung der Vorinstanz, wonach das Projekt in tatsächlicher Hinsicht verkehrsmässig hinreichend erschlossen sei, nicht zu bestätigen. Diese Gesamtbeurteilung beruht, wie ausgeführt, nicht auf einer starren Anwendung von VSS-Normen. Ergänzender Beweismassnahmen hiezu bedarf es nicht, denn auch ein weiterer Augenschein oder ein Verkehrsgutachten änderten an dieser Schlussfolgerung nichts. Das Problem der mangelhaften Erschliessung kann nicht mit einer Auflage in der Baubewilligung geregelt werden, denn dadurch lässt sich der Mangel nicht beheben (dazu statt vieler: Mäder, Das Baubewilligungsverfahren, Zürich 1991, S. 244 mit Hinweis auf GVP 1979 Nr. 8). Wie unter E. 3a ausgeführt, handelt es sich bei der Erschliessung um eine gesetzliche Bauvoraussetzung. Ist diese, wie dargelegt, als nicht hinreichend zu qualifizieren, darf keine Baubewilligung erteilt werden. Demzufolge ist der angefochtene Entscheid der Regierungsstatthalterin aufzuheben, ohne dass es der Beurteilung der weiteren Einwände gegen den Bewilligungsentscheid bedarf.

#### **E. 4**

Der ebenfalls angefochtene Leitentscheid des Regierungsrates beinhaltet (u.a.) die Konzession zur Entnahme von Grundwasser. Das Konzessionsverfahren ist mit den weiteren notwendigen Verfahren, namentlich dem beurteilten Bewilligungsverfahren zu koordinieren (§§ 10 Abs. 3 und 14 Abs. 3 WNVG). Damit ist klaggestellt, dass sich der ebenfalls (rechtzeitig) angefochtene Leitentscheid des Regierungsrates ohne Baubewilligung nicht halten lässt. Alles andere liefe auf eine Verletzung des Koordinationsgebotes hinaus (Urteil V 09 215 vom 26.4.2010, E. 1b). Folglich sind der Entscheid des Regierungsrates vom 10. September 2010 und der Entscheid der Regierungsratsstatthalterin aufzuheben.

## **E. 5**

(Kostenfolgen)

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