

# NW\_GERICHTE VA 24 16 vom 6. Januar 2025

NW Gerichte, 2025-01-06, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/nw\\_gerichte\\_VA 24 16](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/nw_gerichte_VA_24_16)

FR: NW\_GERICHTE VA 24 16 du 6 janvier 2025

IT: NW\_GERICHTE VA 24 16 del 6 gennaio 2025

## Erwägungen

### E. 1

Ziff. 1 VRG), durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist (Ziff. 2) und ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung des Entscheides hat (Ziff. 3). Der Beschwerdeführer ist Eigentümer der Parzelle Nr. Z., GB Y, welche direkt an die vom Bauge- such betroffenen Parzelle Nr. X, GB Y, angrenzt. Er steht damit in räumlicher Hinsicht ohne Weiteres in einer besonderen Beziehungsnähe zur Streitsache und weist ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung des angefochtenen Entscheids auf. Der Beschwerdeführer war im vorinstanzlichen Verfahren als Partei beteiligt. Er ist daher zur Verwaltungsgerichtsbe- schwerde legitimiert. Nachdem die Verwaltungsgerichtsbeschwerde form- und fristgerecht eingereicht wurde und die übrigen verfahrensrechtlichen Voraussetzungen zu keinen Bemerkungen Anlass geben, ist auf die Verwaltungsgerichtsbeschwerde einzutreten und in der Sache zu entscheiden (vgl. Art. 54 f. VRG).

### E. 1.1

Angefochten ist der Regierungsratsbeschluss RRB Nr. 329 vom 21. Mai 2024, mit dem die Vorinstanz die Verwaltungsbeschwerde des Beschwerdeführers abwies. Letztinstanzliche Entscheide einer Verwaltungsbehörde – worunter der Regierungsrat fällt (Art. 4 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 Ziff. 2 VRG [NG 265.1]) – können mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Verwal- tungsgericht angefochten werden (Art. 89 Abs. 1 VRG). Zuständig ist die Verwaltungsabtei- lung, die in Fünferbesetzung entscheidet (Art. 31, Art. 33 Ziff. 3 und Art. 38 Abs. 1 GerG [NG 261.1]). Das Verwaltungsgericht Nidwalden ist somit örtlich wie sachlich zuständig. Zur Be- schwerde ist berechtigt, wer formell und materiell beschwert ist, d.h. wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Art. 70 Abs.

### E. 1.2

Da die Beschwerdegegnerin ihr Baugesuch am 21. November 2022 und damit nach Inkraft- treten des PBG am 1. Januar 2015 eingereicht hat, sind auf das vorliegende Verfahren die Bestimmungen des PBG und dessen Vollzugsverordnung (PBV [NG 611.11]) anwendbar (vgl. Art. 174 Abs. 1 PBG). Die Mehrheit der Bestimmungen des PBG und der PBV sind für alle Gemeinden am 1. Januar 2015 respektive bis 1. Oktober 2018 in Kraft getreten, wobei die entsprechenden Bestimmungen des BauG (NG 611.01) und der dazugehörigen

### E. 1.3

Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde können nur Rechtsverletzungen gerügt werden, wo- bei Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens ebenfalls als Rechtsverletzung gelten (Art. 90 VRG). Da das Verwaltungsgericht als einzige richterliche Behörde im innerkantonalen Verfahren eingesetzt ist, können sich Beschwerdeführer auch darauf

berufen, die angefochtene Verfügung oder der angefochtene Entscheid beruhe auf einem unrichtig oder unvollständig festgestellten Sachverhalt (Art. 110 BGG [SR 173.110]). Die Parteien sind nach Massgabe des kantonalen Verfahrensrechts verpflichtet, Anträge zu stellen und in tatsächlicher Hinsicht ausreichend zu begründen, was folglich die Anwendung des Rügegrundsatzes nicht ausschliesst (Bernhard Ehrenzeller, in: Basler Kommentar zum Bundesgerichtsgesetz, 3. Aufl. 2018, N. 8 und N. 17 ff. zu Art. 110 BGG). Im Beschwerdeverfahren vor dem Verwaltungsgericht können die Parteien und die Vorinstanz neue Tatsachen geltend machen und sich auf neue Beweismittel berufen (Art. 91 Abs. 1 VRG). Das Verwaltungsgericht ist verpflichtet, den angefochtenen Entscheid zu überprüfen, die Sache zu entscheiden oder zum neuen Entscheid an die zuständige Instanz zurückzuweisen (Art. 88 Abs. 2 VRG). Die im vorinstanzlichen Verfahren zur Sache gestellten Anträge können die Parteien hingegen nicht ausdehnen oder inhaltlich anpassen (Art. 91 Abs. 2 VRG). Das Verwaltungsgericht darf über die zur Sache gestellten Parteianträge nicht hinausgehen (Art. 94 VRG).

## **E. 6**

■ 21 Bauverordnung (BauV; NG 611.011) ausser Kraft gesetzt wurden (vgl. Art. 178 Abs. 1 und Art. 207 PBG i.V.m. Ziff. 1 des Regierungsratsbeschlusses vom 18. September 2018 über das Inkrafttreten der Planungs- und Baugesetzgebung [RRB über das Inkrafttreten der Planungs- und Baugesetzgebung; NG 611.111]). Die übrigen Bestimmungen des PBG und der PBV, d.h. die Art. 2, 3, 16, 35 – 37, 42a, 46 – 68, 69a, 73, 75, 76, 94 – 98, 100 – 120, 123 – 140, 175, 176, 177a – 177c PBG und die §§ 6, 7, 9 – 12, 31 – 39, 62a des PBV sowie die Interkantonale Vereinbarung vom 22. September 2005 über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB; NG 611.2) treten gemeindeweise in Kraft, wobei die entsprechenden Bestimmungen des BauG und der BauV im gleichen Zeitpunkt gemeindeweise ausser Kraft treten (Art. 178 Abs. 1 i.V.m. Art. 207 Abs. 2 und 4 PBG und Ziff. 2 RRB über das Inkrafttreten der Planungs- und Baugesetzgebung). In der vorliegend massgebenden Gemeinde Y. sind diese übrigen Bestimmungen noch nicht in Kraft (Ziff. 2 Abs. 1 RRB über das Inkrafttreten der Planungs- und Baugesetzgebung).

## **E. 7**

■ 21 2. 2.1 Soweit der Beschwerdeführer die Aufhebung der beiden Beschlüsse der Baubewilligungsbehörde vom 25. September 2023 beantragt, ist darauf mit Blick auf den Devolutiveffekt nicht einzutreten, da diese durch den Entscheid der Vorinstanz ersetzt wurden (BGE 134 II 142 E. 1.4). 2.2 Streitig und zu prüfen bleibt, ob die Vorinstanz die Bewilligung des Abbruchs des bestehenden Wohnhauses und des Neubaus eines Mehrfamilienhauses inklusive Photovoltaikanlage zu Recht geschützt hat. 3. Der Beschwerdeführer bemängelt einzig die Erschliessung des Bauvorhabens, die er unter verschiedenen Gesichtspunkten als unzureichend beurteilt. So sei der Zufahrtsweg wegen seinen Dimensionen und fehlender Übersichtlichkeit nicht verkehrssicher (E. 5). Ausserdem biete er Rettungskräften in Notfällen keinen genügenden Zugang (E. 6). Schliesslich sei durch die Beschwerdegegnerin zwingend ein Wendeplatz zu realisieren (E. 7). 4. 4.1 Gemäss Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG (SR 700) und Art. 134 Abs. 1 BauG dürfen Bauten und Anlagen nur auf erschlossenen Grundstücken erstellt werden. Ein Grundstück ist erschlossen, wenn unter anderem eine für die betreffende Nutzung hinreichende (rechtlich gesicherte) Zufahrt besteht (Art. 19 Abs. 1 RPG, Art. 134 Abs. 2 Ziff. 1 BauG). Die Erschliessung beurteilt sich mithin anhand der beanspruchten Nutzung des Grundstücks und hängt von den massgeblichen (namentlich örtlichen) Umständen des Einzelfalls ab.

Hinter dem Erschliessungserfordernis der Zufahrt gemäss Art. 19 Abs. 1 RPG stehen vorab verkehrs-, gesundheits- und feuerpolizeiliche Überlegungen. Eine hinreichende Zufahrt besteht, wenn die Zugänglichkeit sowohl für die Benutzer der Bauten als auch für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste (Feuerwehr, Krankenwagen, Kehrtafelfahrer, Elektrizitäts- und Wasserwerke etc.) gewährleistet ist. Bei der Beurteilung, ob eine Zufahrt ein Baugrundstück hinreichend erschliesst, steht den kantonalen

## **E. 8**

■ 21 und kommunalen Behörden ein erhebliches Ermessen zu (BGE 121 I 65 E.3a; Urteil des Bundesgerichts 1C\_667/2017 vom 18. Juni 2018 E. 2.1). 4.2 Als hinreichende Zufahrt gilt nach § 48 BauV die entsprechend der vorgesehenen Nutzung gestaltete Verbindung von Grundstücken und darauf bestehenden oder vorgesehenen Bauten und Anlagen mit dem hinreichend ausgebauten Strassennetz der Groberschliessung (Abs. 1). Im Baugebiet gilt eine Zufahrt nur als hinreichend, wenn sie mindestens den Notfalleinsatz öffentlicher Dienste (Feuerwehr, Sanität) jederzeit gewährleistet (Notzufahrt; Abs. 2). Die Notzufahrt besteht aus einem Zufahrtsweg oder einer tragfähigen Fahrspur (Abs. 3). Auf eine Notzufahrt kann verzichtet werden, wenn der Notfalleinsatz der öffentlichen Dienste anderweitig gewährleistet ist (§ 50 BauV). 5. 5.1 Im angefochtenen Entscheid ging die Vorinstanz zusammengefasst davon aus, die Erschliessungsstrasse, der W. \_\_, sei als Zufahrtsweg im Sinn der Norm Nr. 40 045 des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute («VSS») zu qualifizieren (VII-B-1 E. 2.5.2.3 ff.). Die empfohlene Gesamtlänge für Zufahrtswege werde nur um 8 m überschritten. Der W. \_\_ könne insgesamt als übersichtlich bewertet werden. Sofern ein frühzeitiges Abwarten nicht möglich sei, könne beim Aufeinandertreffen zweier Fahrzeuge ausnahmsweise kurzzeitig auf die Vorplätze der angrenzenden Grundstücke ausgewichen werden. Mit Blick auf den Wunsch aller Benutzer des W. \_\_, die Sicherheit auf demselben zu erhöhen, appelliere man an die gegenseitige Rücksichtnahme und Toleranz der Eigentümer, dies zuzulassen. Die minimale Breite von 3 m über die gesamte Länge des Zufahrtswegs werde von den Parteien nicht bestritten, welche mit Blick auf die Möglichkeit des Ausweichens auf Vorplätze als ausreichend erachtet werde. Die Notwendigkeit des Rückwärtsfahrens könne so auf ein geringes Mass minimiert werden. Ergänzend bestehe auf der betroffenen Parzelle bereits ein Wohnhaus, weshalb von einer genügenden Erschliessung auszugehen sei.

## **E. 9**

■ 21 5.2 Der Beschwerdeführer bringt dagegen im Wesentlichen vor, die Länge eines Zufahrtswegs gemäss VSS-Norm Nr. 40 045 zwischen 40 und 80 m werde beim W. \_\_ mit 88 m um 10 % überschritten (amtl. Bel. 1 Ziff. B.4 ff. und 12 S. 4 f.). Auch die Mindestbreite für den Begegnungsfall von 3 m werde nicht eingehalten, da der W. \_\_ teilweise lediglich eine Breite von 2,95 m aufweise. Die breiteste Stelle des W. \_\_ befinde sich teilweise auf dem Grundstück eines Nachbarn (Parzelle Nr. \_\_) und sei daher rechtlich nicht gesichert. Des Weiteren befinde sich in der Mitte des W. \_\_ eine unübersichtliche 90°-Kurve. Die Einfahrt zum W. \_\_ sei darüber hinaus nur über den Parkplatz der Denner-Filiale möglich. Dieser sei durch Autos und Fussgänger stark frequentiert und beeinträchtige die Übersichtlichkeit. Der Parkplatz sei zudem als Teil der Erschliessung für die Abmessungen des Zufahrtswegs miteinzubeziehen. Mit der Revision der Nutzungsplanung werde das Einbiegen auf den W. \_\_ ebenfalls über eine 90°-Kurve geschehen, was der Übersichtlichkeit weiter abträglich sei. Die bereits bestehende 90°-Kurve in der Mitte des W. \_\_ führe dazu, dass im nicht absehbaren Begegnungsfall

eines der Fahr- zeuge rückwärtsfahren müsse. Die Eigentümer seien zudem nicht verpflichtet, ihre Vorplätze zur Verfügung zu stellen und hätten sich allesamt unterschriftlich dagegen ausgesprochen. Künftig könnten die Vor- und Parkplätze entlang des W. \_\_ sogar abgesperrt werden. 5.3 Die Beschwerdegegnerin hält sinngemäss dagegen, die Vorinstanz habe das ihr zustehende Ermessen bei der Beurteilung der hinreichenden Erschliessung korrekt ausgeübt (amtl. Bel. 10 S. 7 ff. und 17 S. 6 ff.). Verlangt sei ohnehin keine ideale Zufahrt. Die Erschliessung entspre- che von ihren Dimensionen her einer rechtsgenügelichen Zufahrt, selbst wenn die VSS-Normen nicht vollständig eingehalten seien. Die Verkehrssicherheit sei auch mit der 90°-Kurve in der Mitte des W. \_\_ gewährleistet. 5.4 Zwischen den Parteien ist unbestritten, dass es sich beim W. \_\_ um einen Zufahrtsweg im Sinn der VSS-Norm Nr. 45 045 handelt. Zu diesem Schluss gelangten auch die Vorinstanz sowie das vom Beschwerdeführer eingereichte Verkehrsgutachten der D. \_\_ AG vom 25. Juni 2024 zum Thema der Erschliessung über den W. \_\_ (amtl. Bel. 5A S. 11). Entgegen der Ansicht der Beschwerdegegnerin handelt es sich bei dieser Expertise nicht um ein blosses Parteivorbrin- gen (amtl. Bel. 10 S. 4). Gemäss Art. 53 VRG finden im Verwaltungs- und Beschwerdeverfah- ren auf das Beweisverfahren ergänzend die Art. 150 – 193 der ZPO Anwendung. Nach der am

## **E. 10**

■ 21 1. Januar 2025 in Kraft getretenen Version von Art. 177 ZPO gelten auch private Gutachten der Parteien als Urkunden und damit als Beweismittel (vgl. auch Art. 407f ZPO zur Anwend- barkeit der während eines hängigen Verfahrens in Kraft getretenen Bestimmungen). Damit untersteht das Gutachten vom 25. Juni 2024 der freien Beweiswürdigung durch das Gericht (Art. 157 ZPO). 5.5 Die Expertise kommt dabei zusammengefasst zum Schluss, der W. \_\_ (im Gutachten als W. \_\_ Abschnitt 2 bezeichnet) weise eine Länge von rund 90 m und eine Regelbreite von 3 m auf (amtl. Bel. 5A S. 12). Die punktuell auftretende absolute Engstelle betrage 2,95 m (vgl. S. 8). Der W. \_\_ gelte in Anbetracht der Nutzungsstruktur, Funktion und Lage im Strassennetz als Zufahrtsweg. Mit Blick auf die maximale stündliche Belastung und die Regelfahrbahnbreite erfülle dieser die Anforderungen eines solchen Zufahrtswegs. 5.6 Die Sachverständigen der D. \_\_ AG stellen damit klar, dass auch bei einer vergleichweisen kleinen Überschreitung der Gesamtlänge bzw. Unterschreitung der Mindestbreite noch ein Zu- fahrtsweg im Sinn der VSS-Normen vorliegt. Zudem gelten für die Dimensionierung der hin- reichenden Zufahrten die Normen des VSS auch gemäss § 51 Abs. 2 BauV nur im Sinn von Richtlinien und damit nicht absolut. Soweit das Gesetz nicht ausdrücklich auf VSS-Normen verweist, sind diese nicht direkt anwendbar, sondern im Sinne einer Orientierungshilfe zu be- rücksichtigen. Namentlich sind sie nicht schematisch und starr, sondern verhältnismässig und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse anzuwenden, wobei den zuständigen Be- hörden auch insoweit ein erheblicher Spielraum zusteht (Urteil des Bundesgerichts 1C\_341/2018 vom 16. Januar 2019 E. 2.1 a.E. und E. 3.3). Bundesrechtlich wird zudem keine Zufahrt verlangt, welche den Idealvorstellungen entspricht. Vielmehr genügt im Sinne einer Minimalanforderung eine Zufahrt, welche die Benutzerinnen und Benutzer der Baute und die übrigen Nutzerinnen und Nutzer öffentlicher Strassen keinen übermässigen Gefahren aussetzt (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_158/2022 vom 20. Dezember 2022 E. 3.1). Die marginalen Abweichungen von den Massen für Zufahrtswege nach den VSS-Normen sprechen deshalb nicht gegen eine zureichende Erschliessung. Daran ändert ebenfalls nichts, dass die breiteste Stelle des W. \_\_ (bei einer Breite von 3,9 m; vgl. allerdings die Masse gemäss Auszug aus dem GIS, BG-Bel. 7) teilweise auf der Parzelle Nr.

\_\_, liegen soll und rechtlich nicht gesichert sei. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, dass der W.\_\_\_ zu einem wesentlichen Teil auf

## **E. 11**

■ 21 dieser Parzelle zu liegen käme. Somit ist auch nicht erkennbar, inwiefern – sollte der entsprechende Eigentümer die Zufahrt über seine Parzelle verbieten wollen – eine unzureichende Zufahrt resultieren könnte. Der Typus des Zufahrtswegs gemäss VSS-Norm 40 045 ist ausserdem zur Erschliessung von bis zu 30 Wohneinheiten ausgelegt (amtl. Bel. 5A S. 22). Diese Zahl wird vorliegend auch mit sieben neuen Wohneinheiten unterschritten. Die bestehende Zufahrt wäre unter den genannten Gesichtspunkten gegenwärtig grundsätzlich noch als genügende Erschliessung für ein grösseres Bauprojekt normkonform. 5.7 Entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers rechtfertigt es sich nicht, die Länge des Parkplatzes der Denner-Filiale auf der Parzelle Nr. \_\_ (Abschnitt 1 gemäss Gutachten der D.\_\_\_ AG, amtl. Bel. 5A S. 12), von rund 50 m unbeschadet dem W.\_\_\_ (Abschnitt 2) anzurechnen. Es handelt sich dabei um einen allgemein zugänglichen und von einer unbestimmten Personenanzahl verwendeten Parkplatz, der gänzlich andere Werte in der Verkehrsbelastung aufweist als der hintere Teil des W.\_\_\_. Dieser wird bloss von einer sehr kleinen Zahl mit den Verhältnissen vertrauter Personen befahren. Aufgrund der beiden vollständig unterschiedlichen Ausgangslagen drängt es sich analog dem Gutachten der D.\_\_\_ AG vom 25. Juni 2024 daher auf, die beiden Abschnitte einzeln auf ihre Tauglichkeit als Zufahrt zu prüfen. Dabei ordnen die Experten der D.\_\_\_ AG die Parkplatzanlage (Abschnitt 1) ebenfalls den Zufahrtswegen zu, selbst wenn die maximale stündliche Belastung mit Fahrten von Personenkraftwagen die normativen Vorgaben für Zufahrtswege übersteige (vgl. zu den Normwerten amtl. Bel. 5A S. 11). Denn Abschnitt 1 ist durchgehend befahrbar und das erhöhte Fahrtenaufkommen kann so über zwei Fahrgassen abgewickelt werden (S. 12). Inwiefern die Übersichtlichkeit auf dem betroffenen Parkplatz in nennenswerter Weise eingeschränkt sein soll, ist weder substantiiert dargelegt worden noch aus den Akten erkennbar. Einzig der Umstand, dass kein «eigentlicher Fahrbahnstreifen» vorhanden sei (amtl. Bel. 12 S. 5), begründet jedenfalls noch keine mit einer hinreichenden Erschliessung nicht vereinbare Situation. Die «Fahrbahn» auf der Parkieranlage entspricht dabei dem nicht mit Parkfeldern markierten Teil der Strasse, was auch im hier zu betrachtenden Fall keine Unklarheit hervorruft. Die Geschwindigkeit auf Parkplätzen ist dabei regelmässig stark reduziert, was auch die Gutachter D.\_\_\_ AG zu Recht für die gesamte Erschliessung annehmen (S. 11). Die teilweise Unterschreitung der vorgesehenen Fahrbahnbreite nach den VSS-Normen auf der Fahrgasse Ost um 30 cm (vgl. S. 8) wird zwar auch durch die Ausführungen der Beschwerdegegnerin nicht widerlegt (vgl. amtl. Bel. 10 S. 6 und BG-Bel. 5; wobei S. 1 des Belegs fehlt und wohl deshalb unklar bleibt, wie einzig aus

## **E. 12**

■ 21 der gemessenen Breite des Parkfelds von 1,9 m ohne Weiteres auf die Breite der daneben bestehende Fahrgasse geschlossen werden soll). Wie bereits erwähnt, sind die VSS-Normen allerdings nicht mehr als Richtlinien, eine Mindestbreite der Fahrbahn ist weder in Gesetz noch Verordnung vorgesehen. Die vorliegende streckenweise geringe Unterschreitung der Mindestbreite auf einer Fahrgasse auf Abschnitt 1 der Zufahrt fällt mit Blick auf die örtlichen Verhältnisse und den durch das Projekt zu erwartenden geringen Mehrverkehr (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_319/2021 vom 8. April 2022 E. 2.8) noch nicht massgebend ins Gewicht. Dieser Schluss wird durch die übereinstimmende

Einschätzung der Gutachter der D. \_\_ AG bestätigt, wonach das zusätzliche Verkehrsaufkommen sehr gering ausfalle und die Zufahrt dieses aufnehmen könne (S. 19). Die vom Beschwerdeführer erwähnte, leicht geänderte Verkehrsführung am Rand der Parzelle Nr. \_\_, gemäss der am 9. Dezember 2024 an der ausser-ordentlichen Gemeindeversammlung der Gemeinde Y genehmigten Nutzungsplanrevision (vgl. amtl. Bel. 1 Ziff. 7 und BF-Bel. 6) begründet keine grundlegend andere Situation. Selbst wenn diese Änderung vorliegend bereits zu beachten wäre, führte sie daher zu keiner anderen Einschätzung. 5.8 Der Beschwerdeführer macht mit Verweis auf das Verkehrsgutachten vom 25. Juni 2024 geltend, das Bauprojekt verschärfe bestehende Defizite der Verkehrssicherheit betreffend Übersichtlichkeit, Mischverkehr und die Notwendigkeit von Rückwärtsfahrten (amtl. Bel. 5). Klarzustellen ist vorweg, dass das Gutachten der D. \_\_ AG zum Schluss kommt, dass die Belastungsgrenze für eine Erschliessungsstrasse vom Typ Zufahrtsweg nicht überschritten werde (amtl. Bel. 5A S. 21). Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das vorliegende Bauprojekt führe darüber hinaus nicht zu zusätzlichen Verkehrssicherheitsdefiziten. Allerdings verschärfe es bestehende Defizite, da mit mehr potenziellen Begegnungsfällen und dadurch mehr Konfliktsituationen zu rechnen sei. Letzteres liesse sich aber bei praktisch sämtlichen Bauprojekten anführen. Die Frage der hinreichenden Zufahrt hängt allerdings von der beanspruchten Nutzung des Grundstücks sowie den massgeblichen örtlichen Umständen des Einzelfalls ab (Urteil des Bundesgerichts 1C\_487/2022 vom 26. März 2024 E. 4.1 mit Hinweisen). Betrachtet man den hier zu beurteilenden Fall, erweist sich das zusätzliche Verkehrsaufkommen als sehr gering (amtl. Bel. 5A S. 19), weshalb auch die Gefahr potenzieller Begegnungsfälle nicht erheblich zunimmt. Es trifft zu, dass aufgrund der 90°-Kurve in der Mitte des W. \_\_ (Abschnitt 2) nicht der gesamte Zufahrtsweg einsehbar ist und es zu Situationen kommen kann, in denen ein Fahrzeug eine Strecke rückwärts zurücklegen muss. Das Rückwärtsfahren im Schritttempo ist jedoch bei der Unmöglichkeit zum Weiterfahren oder Wenden selbst über längere Strecken

### **E. 13**

■ 21 erlaubt (Art. 17 Abs. 2 und 3 der Verkehrsregelverordnung [VRV; SR 741.11]) und führt nicht ohne Weiteres zu einer unzureichenden Erschliessung (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C\_319/2021 vom 8. April 2022 E. 3.4), auch wenn es mit Blick auf die Verkehrssicherheit nicht optimal ist. Jedoch dürften sich Rückwärtsfahrten in der Regel auf wenige Meter beschränken. Die maximal mögliche Länge des Rückwärtsfahrens kommt nur im Fall des Aufeinandertreffens zweier Fahrzeuge exakt an der 90°-Kurve in Frage, wobei von einem Fahrzeug eine der Hälften des W. \_\_ (Abschnitt 2) vor oder nach der 90°-Kurve rückwärts zurückgelegt werden müsste (vgl. Art. 9 Abs. 2 VRV). Dies kann mit ungefähr 40 m nicht mehr als kurze, aber jedenfalls nicht problematische Länge bezeichnet werden. Bei den jeweils vollkommen geraden Teilstrecken in Abschnitt 2 des W. \_\_ ist nämlich die Übersichtlichkeit auch beim Rückwärtsfahren durch nichts beeinträchtigt. Weitere Kurven, Hügel oder andere nennenswerte Hindernisse für die Sicht bestehen nicht. Es spricht deshalb auch nichts dagegen, dass in gewissem Umfang ein Mischverkehr (Schulweg, Fussgänger auf dem Parkplatz) vorhanden sein kann (vgl. etwa die Situation im Urteil des Bundesgerichts 1C\_532/2010 vom 29. März 2011 E. 2.5). Ohnehin wird jedenfalls der Abschnitt 2 nur von mit den Verhältnissen vertrauten Personen befahren, während auf der gesamten Zufahrt nur geringes Tempo erlaubt (vgl. Art. 4 Abs. 1 VRV) und – aufgrund der Verhältnisse – möglich ist (vgl. auch amtl. Bel. 5A S. 11 a.E.).

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