

# TG\_OBERGERICHT TVR 2024 Nr. 25 vom 4. September 2024

Tg Obergericht, 2024-09-04, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg\\_obergericht\\_TVR\\_2024\\_Nr.\\_25](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg_obergericht_TVR_2024_Nr._25)

FR: TG\_OBERGERICHT TVR 2024 Nr. 25 du 4 septembre 2024

IT: TG\_OBERGERICHT TVR 2024 Nr. 25 del 4 settembre 2024

## Regeste

Halboffene Bauweise, VSS-Normen.

## Erwägungen

### E. 3.1

Strittig ist die Zonenkonformität des Bauvorhabens. Der Beschwerdeführer macht geltend, gemäss BauR seien nur Ein-, Doppelein- und Zweifamilienhäuser gestattet. Demnach sei ein Dreifamilienhaus nicht zulässig.

### E. 3.2

Gemäss Ziff. 2.2.2 BauR hat die Wohnzone W ruhige Wohnverhältnisse zu gewährleisten. Nicht störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sind zulässig, soweit sie mit dem Wohn- und Überbauungscharakter der Umgebung vereinbar sind (Abs. 1). In der Wohnzone W sind Ein-, Doppelein- und Zweifamilienhäuser gestattet (Abs. 2). Gemäss Ziff. 3.1.7 Abs. 1 BauR wird zwischen den folgenden Bauweisen unterschieden: halboffene Bauweise und offene Bauweise. Die zulässige Bauweise ist in der Zonenordnung festgelegt (Ziff. 3.1.7 Abs. 2 BauR). In der Wohnzone gilt gemäss der Tabelle der zulässigen Bauweise und Immissionen nach Ziff. 2.1.2 BauR die offene und halboffene Bauweise. Gemäss § 36 Abs. 2 Satz 1 PBV können bei halboffener Bauweise benachbarte Bauten seitlich zu einer Reihe zusammengebaut werden. Eine Reihe lässt begriffsnotwendig mehr als ein Doppelein- oder Zweifamilienhaus zu. Dreifamilienhäuser sind demnach nicht ausgeschlossen (vgl. hierzu auch TVR 1985 Nr. 36). Der Begriff der halboffenen Bauweise wird durch den kantonalen Gesetzgeber abschliessend definiert (vgl. Fritzsche/Berz, in: Fritzsche/Bösch/Wipf/Kunz [Hrsg.], Zürcher Planungs- und Baurecht, Band 2, 7. Aufl. 2024, S. 1375).

### E. 3.3

Die Verfahrensbeteiligte plant die Erstellung von insgesamt drei Einfamilienhäusern, wobei der mittlere und östliche Baukörper seitlich zusammengebaut und der westliche Baukörper in einem Winkel von 90 Grad leicht nach Süden versetzt ist und an der östlichen Fassade auf einer Länge von ca. 3.20 m mit dem mittleren Baukörper zusammengebaut ist. Die geplanten Bauten sind unter Berücksichtigung von Ziff. 2.1.2 BauR und § 36 Abs. 2 PBV zonenkonform. Es handelt sich um benachbarte selbstständige Bauten mit je eigener Erschliessung, welche seitlich zu einer Reihe zusammengebaut werden dürfen. Daran ändert nichts, dass das Bauvorhaben als Dreifamilienhaus in Erscheinung treten könnte. Der verfahrensbeteiligten Gemeinde kommt im Zusammenhang mit dem im kantonalen Recht abschliessend geregelten Begriff der halboffenen Bauweise ohnehin kein Ermessensspielraum zu. Sie hätte somit gar keine Einschränkung (etwa nur Doppeleinfamilienhäuser) erlassen dürfen. Der Zusammenbau von Wohneinheiten zu einer

Reihe dient schliesslich auch dem Grundsatz der haushälterischen Bodennutzung. Aufgrund des Bauprojektes können voll erschlossene Baulücken in zentraler Lage bestmöglich genutzt werden. Die verfahrensbeteiligte Gemeinde lässt überdies zu Recht darauf hinweisen, dass das neue BauR (in der Fassung seit 1. Oktober 2023) hinsichtlich der Art der Häuser keine Einschränkungen mehr vorsieht, womit auch die Realisierung von Mehrfamilienhäusern möglich wäre. Ebenso gilt es zu berücksichtigen, dass im fraglichen Quartier bereits andere Reihenhäuser existieren, welche seitlich zusammengebaut sind. Die Beschwerde erweist sich damit in diesem Punkt als unbegründet.

#### **E. 4**

5. (...)

#### **E. 6.1**

Strittig ist die Erschliessung der Parkplätze (Carports) beim westlichen Einfamilienhaus. Der Beschwerdeführer macht geltend, § 88 Abs. 1 PBG schreibe vor, dass auf privatem Grund genügend Parkfelder sowie die erforderlichen Verkehrsflächen für den Zubringerdienst zu schaffen seien. Darunter seien auch die für den Zu- und Wegtransport von Waren und Personen notwendigen Flächen und Anlagen für Fahren, Wenden und Abstellen zu verstehen. Die Ausfahrt aus den strittigen Parkplätzen erfordere eine Rückwärtsfahrt von ca. 20 m. Unter Berücksichtigung von § 88 VRV (recte wohl: § 88 PBG) seien die erforderlichen Verkehrsflächen so anzulegen, dass eine solche Rückwärtsfahrt gar nicht erst erforderlich werde. Die Parkplätze würden von der einschlägigen Norm SN 40 291a abweichen. Beachte man den Grundsatz gemäss Art. 17 Abs. 3 VRV, wonach Rückwärtsfahren über längere Strecken zu vermeiden sei, dann könne nicht die Rede davon sein, dass es unverhältnismässig wäre, die Einhaltung der Norm SN 40 291a einzufordern.

#### **E. 6.2**

Das Strassenverkehrsrecht regelt ausschliesslich den Verkehr auf öffentlichen Strassen. Als öffentliche Strassen gelten von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benützte Verkehrsflächen, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen (Art. 1 SVG i.V. mit Art. 1 und 2 VRV). Die vorliegend geplante Zufahrt zu den Parkplätzen dient ausschliesslich dem privaten Gebrauch. Sie ist als reine private Zufahrt zu qualifizieren. Die notwendigen Flächen sind nicht anhand der geltenden Verkehrsregeln zu bestimmen. Insbesondere der vom Beschwerdeführer vorgebrachte Art. 17 Abs. 3 VRV ist damit vorliegend nicht einschlägig, da die betroffene Verkehrsfläche nicht dem Strassenverkehrsrecht unterliegt.

#### **E. 6.3.1**

Weder das kantonale noch das kommunale Recht kennt explizite Vorschriften zur Abmessung oder Erschliessung von Parkplätzen und dessen Zufahrten. Nach § 88 Abs. 1 PBG sind bei der Erstellung, der wesentlichen Umgestaltung, Erweiterung oder Zweckänderung von Gebäuden und Anlagen auf privatem Grund genügend Parkfelder oder Einstellräume für die Fahrzeuge der Benutzer und Besucher sowie die erforderlichen Verkehrsflächen für den Zubringerdienst zu schaffen und zu unterhalten (Satz 1). In Ziff. 3.5.4 BauR wird lediglich die erforderliche Anzahl von Abstellplätzen und Einstellräumen vorgeschrieben. Gemäss Ziff. 3.5.5 BauR sind Ausfahrten von Einstellräumen und Abstellplätzen auf öffentliche Strassen in Anlehnung an die entsprechenden SN-Normen zu gestalten (Abs. 1). Strittig ist vorliegend indes nicht die Abmessung der Ausfahrt auf eine

öffentliche Strasse, sondern die Ausfahrt aus dem westlichsten Parkplatz bis zur Wendemöglichkeit im Osten des Vorplatzes. In welchem Umfang die Verkehrsflächen zu erstellen sind, hängt vom konkreten Bauvorhaben ab. Als Grundlage können die VSS-Normen herangezogen werden (Janser, a.a.O., § 88, S. 307).

### **E. 6.3.2**

Bei den VSS-Normen handelt es sich nicht um Rechtsnormen, sondern lediglich um Richtlinien, deren Anwendung im Einzelfall vor den allgemeinen Rechtsgrundsätzen wie dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit Stand halten müssen. Sie dürfen daher nicht unbesehen der konkreten Verhältnisse der Entscheidung zugrunde gelegt werden (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C\_375/2011 vom 28. Dezember 2011 E. 3.3, 1C\_178/2014 vom 2. Mai 2016 E. 3.4 und 1C\_70/2021 vom 7. Januar 2022 E. 7.4 und 7.6).

Diesbezüglich kommt den Gemeinden ein Ermessensspielraum zu (TVR 2015 Nr. 13 E. 2.2.3 und 2.4.1 sowie TVR 2008 Nr. 22). Ferner ist zu berücksichtigen, dass die VSS-Normen auf Verkehrsflächen, die ausschliesslich dem privaten Gebrauch dienen, nicht zwingend anzuwenden sind, selbst nicht aufgrund eines direkten Verweises im Gesetz oder in einer Verordnung. Deren Anwendung muss unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit und unter Berücksichtigung der konkreten Verhältnisse sachgerecht und angezeigt sein (TVR 2015 Nr. 13 E. 2.4.2).

### **E. 6.3.3**

Die Schweizer Norm SN 40 291a (Ausgabe vom März 2019) bzw. die Nachfolgenorm VSS 40 291 (Ausgabe vom Dezember 2021) regelt die Anordnung von Parkfeldern und die Geometrie aller Elemente von Parkieranlagen. Die Norm bietet für die Anordnung der Parkfelder sowie für die geometrische Bemessung von Parkieranlagen die Grundlagen, unter anderem um die Betriebssicherheit der Parkieranlagen zu gewährleisten (Ziff. 1 bis 3). Als Fahrgasse gilt eine Verkehrsfläche neben den Parkfeldern für die Zu- und Wegfahrt sowie zum Manövrieren (Ziff. 4.6). Bei Senkrechtparkfeldern mit einem Parkfeldwinkel von 90 Grad und einer Parkfeldbreite von 2.50 m (Standardbreite) hat die Breite der Fahrgasse mindestens 6.50 m zu betragen. Ist die Fahrgasse weniger als 6.50 m breit erhöht sich die notwendige Breite des Parkfelds. Bei engen Platzverhältnissen aufgrund der Rahmenbedingungen (z.B. bestehende Bauten und Anlagen) kann die Parkfeldbreite um 0.10 m reduziert werden. Die Reduktion bewirkt aber eine entsprechende Komforteinbusse (Ziff. 12, Tab. 4; vgl. auch Lanter/Kunz, in: Fritzsche/Bösch/Wipf/Kunz [Hrsg.], Zürcher Planungs- und Baurecht, Band 2, 7. Aufl. 2024, S. 1112).

### **E. 6.4.1**

Vorliegend sind die Parkfelder beim westlichen Einfamilienhaus knapp 2.50 m breit. Nach VSS 40 291 müsste die Fahrgasse somit mindestens 6.50 m betragen. Diese Anforderung erfüllt die Fahrgasse auf den Liegenschaften Nrn. X und Y unbestritten nicht (vgl. E. 9c des angefochtenen Entscheids). An der schmalsten Stelle misst sie weniger als 4 m.

Grundsätzlich wären damit nach VSS 40 291 auch Parkfelder von mehr als 2.50 m Breite erforderlich (Ziff. 12, Tab. 4). Gemäss der Stellungnahme des kantonalen Tiefbauamtes vom 24. Januar 2023 ist die Fläche nördlich der am westlichst gelegenen Parkfelder auf der Liegenschaft Nr. X für Wendemanöver nicht ausreichend, was vorliegend allerdings keine Rolle spielt, da beim östlichen Bereich des Vorplatzes genügend Raum für Wendemanöver vorhanden sei und die Fahrzeuge immer vorwärts in die Strasse einfahren könnten.

### **E. 6.4.2**

Auch wenn die Fahrgasse weniger als 6.50 m beträgt und die Verhältnisse eher knapp und sicher nicht komfortabel bzw. luxuriös sind, ist die Zu- und Wegfahrt von den Parkfeldern sowie das Manövrieren (Wendemanöver) möglich, selbst wenn dies bis zum östlichen Vorplatz in Rückwärtsfahrt zu erfolgen hat und sämtliche Parkfelder des Doppelhauses besetzt sein sollten. Nicht zu beanstanden ist daher auch, dass die Parkfelder nicht breiter als 2.50 m sind. Zu Recht wurde von der Vorinstanz und dem Tiefbauamt darauf hingewiesen, dass das Parkieren auf dem privaten Grundstück Sache des Lenkers bzw. Grundeigentümers ist. Nicht zuletzt mit Blick auf den Verhältnismässigkeitsgrundsatz wäre die Verweigerung der Baubewilligung vor diesem Hintergrund unverhältnismässig, zumal auch die Vorgaben gemäss § 88 PBG vorliegend erfüllt sind. Die Beschwerde erweist sich auch in diesem Punkt als unbegründet.

#### **E. 7.1**

Strittig ist schliesslich die Einhaltung der erforderlichen Sichtweite bei der Ausfahrt vom Baugrundstück in die Gemeindestrasse. (...).

#### **E. 7.2**

Der Beschwerdeführer verweist auf § 40 StrWG und die StrWV. Gemäss § 12 StrWV (in der Fassung bis 30. Juni 2023) sind für die Gestaltung von Zufahrten und Zugängen die einschlägigen Normen der Schweizerischen Normen-Vereinigung (SNV) massgebend. In besonderen Fällen können Abweichungen durch das Tiefbauamt bewilligt werden. Zu beachten ist diesbezüglich, dass das StrWG gemäss § 1 Abs. 1 nur für öffentliche Strassen und Wege des Kantons und der Gemeinden, eingeschlossen die Fuss- und Wanderwege gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege, gilt. Privatstrassen und -wege gelten gemäss § 1 Abs. 3 StrWG als Anlagen im Sinne des PBG. Im Übrigen unterstehen sie dem Privatrecht (TVR 2015 Nr. 13 E. 2.2.2). Wie vorstehend dargelegt, handelt es sich bei den VSS-Normen nicht um Rechtsnormen, sondern lediglich um Richtlinien. Zudem sind sie bei Privateigentum aufgrund eines direkten Verweises im Gesetz oder in einer Verordnung (vgl. etwa § 12 StrWV) nicht zwingend anzuwenden (vorstehend E. 6.3.2).

#### **E. 7.3**

Gemäss Ziff. 12.1 und Tabelle 1 der VSS-Norm 40 273a (Ausgabe 2019-03) werden die Knotensichtweiten für Motorfahrzeuge bei Knoten ohne Gehweg durch Wertebereiche definiert. Die erforderliche Sichtweite beträgt beim Beobachtungspunkt (3 m ab Fahrbahn, Ziff. 11) bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge von 50 km/h 50-70 m (Ziff. 12.1, Tab. 1). Der untere Wert gilt für horizontal verlaufende, untergeordnete Strassentypen (wie Erschliessungsstrassen, Sammelstrassen und Verbindungsstrassen). Die Werte gemäss Ziff. 12.3 und Tabelle 2 der VSS-Norm 640 273a [recte: 40 273a] beziehen sich ausdrücklich auf Strassen mit leichtem Zweiradverkehr gemäss VSS-Norm 640 060 ("Leichter Zweiradverkehr; Grundlagen"). Diese, weitere Sichtweiten fordernde VSS-Norm 640 060 ist jedoch vorliegend nicht einschlägig, weil sie sich auf Verkehrsanlagen beschränkt, die wie Radrouten, Radstreifen und Radwege speziell für den leichten Zweiradverkehr bestimmt und vom übrigen Verkehr mehr oder weniger abgegrenzt sind (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C\_275/2017 vom 18. Januar 2018 E. 2.42 und 1C\_147/2015 vom 17. September 2015 E. 6.3.1 und E. 6.3.3). Gestützt auf § 40 Abs. 3 StrWG ist es Sache der Gemeinde, den Rückschnitt von Bepflanzungen im Sichtzonenbereich durchzusetzen.

#### **E. 7.4.1**

Vorliegend befindet sich die Zufahrt von der Liegenschaft Nr. Z in die Gemeindestrasse am Beginn einer leichten Linkskurve im Hang. Auf der Gemeindestrasse ist eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert. Es besteht kein Gehweg. Es ist unbestritten, dass die Sichtweiten gemäss VSS-Norm 40 273a nicht eingehalten sind. Die Sichtweite nach Norden beträgt maximal 30 m. Die Beeinträchtigung des Sichtzonenbereichs wird jedoch dadurch relativiert, dass sich die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer aufgrund des Rechtsvortritts an den Verzweigungen A-/B-Strasse und A-/C-Strasse jeweils reduziert bzw. die Höchstgeschwindigkeit nicht ausgefahren werden kann. Zudem wird die Sicht (noch) durch bestehende Bepflanzungen behindert und durch die Besucherparkplätze auf dem Grundstück des Beschwerdeführers beeinträchtigt. Es wird Sache der verfahrensbeteiligten Gemeinde sein, den Rückschnitt der Bepflanzung durchzusetzen, wobei nach Angaben der Verfahrensbeteiligten die Hecken auf dem Baugrundstück ohnehin entfernt würden.

#### **E. 7.4.2**

Es gilt daran zu erinnern, dass es sich bei den VSS- bzw. SN-Normen um Richtlinien und nicht um Rechtsnormen handelt. Die Verkehrssicherheit ist bei der Ausfahrt von der Liegenschaft Nr. Z in die Gemeindestrasse gewährleistet. Sie erweist sich mit Hinblick auf die örtlichen Gegebenheiten als angemessen. Es ist zu berücksichtigen, dass allfällige Verkehrssicherheitsbedenken insbesondere aufgrund der Abstellplätze des Beschwerdeführers resultieren. Zudem gibt es keine sinnvollen Alternativen wie beispielsweise eine Verlegung der Zufahrt nach Süden. Insofern würde die vom Beschwerdeführer ins Spiel gebrachte Erschliessungslösung die Situation nicht wesentlich verbessern, zumal hierfür wohl Dienstbarkeiten erforderlich wären, die nicht vorhanden sind und von der Verfahrensbeteiligten auch nicht gegen den Willen der Nachbarn erlangt werden könnten. Ebenso gilt es zu berücksichtigen, dass bereits heute ein Einfamilienhaus besteht mit einer Zufahrt in die Gemeindestrasse, welche älter ist als die seitlichen Besucherparkplätze auf der Liegenschaft des Beschwerdeführers. Mit anderen Worten beklagt der Beschwerdeführer eine Situation, welche er selber verursacht hat. Auch wenn neu drei statt einer Wohneinheit erstellt werden, wird es nicht zu massivem Mehrverkehr und zusätzlichen kritischen Situationen kommen, weshalb sich die Verkehrssicherheitssituation insgesamt nicht massgebend verschlechtern wird, was insbesondere auch mit Blick auf das Verhältnismässigkeitsprinzip hervorzuheben gilt. Insgesamt besteht keine Situation bzw. Verkehrssicherheitsgefährdung, welche die Erteilung einer Baubewilligung ausschliessen würde, auch wenn der Sichtwinkel gemäss den Ausführungen des Vertreters des kantonalen Tiefbauamtes anlässlich des Augenscheins vom 19. Juni 2024 an der unteren Grenze der Norm liege. Sollte es tatsächlich Probleme geben, könnte die verfahrensbeteiligte Gemeinde gestützt auf § 41 StrWG eine Sichtzonenverfügung oder andere Massnahmen erlassen. Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers müssen Massnahmen im Sinne von § 40 ff. StrWG nicht bereits in Form von rechtskräftigen Entscheiden im Zeitpunkt der Bewilligungserteilung verfügt worden sein. Insofern gelangt das Koordinationsgebot nicht zur Anwendung. Denkbar wäre im Übrigen auch die Erstellung eines Verkehrsspiegels gegenüber der Ausfahrt aus der Liegenschaft Nr. Z in die Gemeindestrasse, um die Sichtweite in Richtung Norden zu erhöhen (vgl. hierzu auch Urteil des Bundesgerichts 1C\_275/2017 vom 18. Januar 2018 E. 2.4.1). Die verfahrensbeteiligte Gemeinde hat ausdrücklich festgehalten, dass sie bereit wäre, einen Spiegel zu installieren, nachdem ein solcher auch bereits etwas weiter südlich auf der Gemeindestrasse existiert. Dessen Installation ist vom entsprechenden

Grundeigentümer zu dulden (vgl. § 39 Abs. 2 StrWG). Diese Bereitschaft bekräftigte die verfahrensbeteiligte Gemeinde anlässlich des Augenscheins vom 19. Juni 2024. Es ist auch nicht aktenkundig, dass es auf der Gemeindestrasse in letzter Zeit zu Verkehrsunfällen gekommen wäre bzw. dass ein Unfallschwerpunkt vorliegen würde. Insgesamt erweist sich die Beschwerde auch in diesem Punkt als unbegründet. Entscheid des Verwaltungsgerichts VG.2023.154/E vom 4. September 2024 × JavaScript errors detected Please note, these errors can depend on your browser setup. If this problem persists, please contact our support. Contact Support Close

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