

ZH_BAUREKURSGERICHT BRGE IV Nr. 0244/2023 vom 14. Dezember 2023

ZH Baurekursgericht, 2023-12-14, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_baurekursgericht_BRGE IV Nr. 0244_2023](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_baurekursgericht_BRGE_IV_Nr.0244_2023)

FR: ZH_BAUREKURSGERICHT BRGE IV Nr. 0244/2023 du 14 décembre 2023

IT: ZH_BAUREKURSGERICHT BRGE IV Nr. 0244/2023 del 14 dicembre 2023

Regeste

Das umstrittene Projekt unterschritt die im Richtplan vorgegebenen Anforderungen an Hauptverbindungen für Velofahrende teilweise und namentlich im Bereich von geplanten Parkfeldern gar deutlich. Die Abweichung vom Richtplan war nicht zulässig, da sie weder von untergeordneter Bedeutung war noch zu einer insgesamt besseren Lösung beitrug.

Erwägungen

E. 4

Abteilung G.-Nr. R4.2023.00019 BRGE IV Nr. 0244/2023 Entscheid vom 14. Dezember 2023 Mitwirkende Abteilungspräsident Reto Philipp, Baurichterin Petra Röthlisberger, Baurichter Roland Keller, Gerichtsschreiber Robert Durisch in Sachen Rekurrierende 1. A 2. B beide vertreten durch [...] Gegen Rekursgegner Baubehörde X vertreten durch [...] betreffend Beschluss der Baubehörde vom 21. Dezember 2022; Projektfestsetzung Strassensanierung [...]

hat sich ergeben: A. Die Baubehörde X setzte mit Beschluss vom 21. Dezember 2022 das Projekt Strassensanierung C-Strasse, D-Strasse bis E-Strasse fest. Gleichzeitig handelte er die gegen das Projekt erhobenen Einsprachen ab. B. Gegen diesen Beschluss erhoben A und B mit Eingabe vom 14. Februar 2023 beim Baurekursgericht des Kantons Zürich Rekurs. Die Rekurrierenden beantragten die Aufhebung des angefochtenen Beschlusses, soweit ihre Einsprachen gegen das Strassenprojekt abschlägig behandelt worden seien, respektive folgende Abänderungen des Projekts: - Es sei im gesamten Projektperimeter auf Parkfelder auf der Fahrbahn zu verzichten, - das Vorfahrtsrecht auf der Unteren D-Strasse sei zugunsten der C-Strasse zu entziehen, und - der Knoten C-Strasse – E-Strasse sei so zu gestalten, dass die Veloverbindung C-Strasse – E-Park vortrittsberechtigt ist; eventualiter sei der Knoten vollständig als Begegnungszone zu gestalten, alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten des Rekursgegners. C. Mit Verfügung des Baurekursgerichts vom 16. Februar 2023 wurde das Rekursverfahren eröffnet und der Rekursgegner zur schriftlichen Vernehmlassung eingeladen. Der Rekursgegner beantragte mit Vernehmlassung vom 22. März 2023 die Abweisung des Rekurses und in verfahrensrechtlicher Hinsicht, dass der Einreichung des Rekurses die aufschiebende Wirkung, soweit die Projektfestsetzung unangefochten geblieben sei, teilweise zu entziehen sei; unter Kostenfolge zulasten der Rekurrierenden. R4.2023.00019 Seite 2

In den folgenden Eingaben vom 14. April 2023 (Replik) und vom 9. Mai 2023 (Duplik) hielten die Parteien an ihren Anträgen fest. D. Der Antrag des Rekursgegners auf teilweisen Entzug der aufschiebenden Wirkung des Rekurses wurde mit gerichtlicher Verfügung vom

24. März 2023 abgewiesen. E. Am 1. Juni 2023 führte die 4. Abteilung des Baurekursgerichts im Beisein der Parteien einen Augenschein auf dem Lokal durch. F. Die Rekurrierenden zogen den Rekurs, abgesehen vom Antrag, dass im gesamten Projektperimeter auf Parkfelder auf der Fahrbahn zu verzichten sei, mit Eingabe vom 22. Juni 2023 zurück. Es kommt in Betracht: 1. Die umstrittene Projektfestsetzung ist in Anwendung des Strassengesetzes (StrG) ergangen, womit nach § 41 Abs. 1 dieses Gesetzes das Baurekursgericht zur Behandlung des Rekurses zuständig ist. Zum Rekurs ist gemäss § 21 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) berechtigt, wer durch die Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Die in X wohnende Rekurrentin fährt nach eigenem Bekunden mit dem Fahrrad acht bis zehn Mal pro Woche via die C-Strasse zur Arbeit. Der Rekurrent wohnt an der C-Strasse [...] und damit in unmittelbarer Nähe des Projekts und benütze daher, R4.2023.00019 Seite 3

wie er vorbringt, diese Strasse zwangsläufig täglich. Die Rekurrierenden machen zumindest sinngemäss geltend, dass das Projekt sie in der sicheren Benützung der C-Strasse tangiere. Die Rekurrierenden verfügen damit über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache, ausserdem zögen sie einen praktischen Nutzen aus der von ihnen zwecks Überarbeitung des Strassenbauvorhabens beantragten Aufhebung des angefochtenen Beschlusses. Die Rekurrierenden sind folglich zum Rekurs legitimiert. Da, abgesehen von der Zuständigkeit des Baurekursgerichts und der Legitimation der Rekurrierenden, auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf den Rekurs einzutreten. 2. Bis auf den Antrag, dass auf der C-Strasse auf die projektierten Fahrzeugabstellplätze zu verzichten sei, haben die Rekurrierenden den Rekurs mit Eingabe vom 22. Juni 2023 zurückgezogen. Infolgedessen ist das Verfahren insoweit als durch Rückzug des Rekurses erledigt abzuschreiben. 3. Der angefochtene Beschluss wurde unter anderem folgendermassen begründet: "Ausgangslage In der C-Strasse werden im Strassenabschnitt zwischen Untere D-Strasse bis E-Strasse die Werkleitungen, Gas- und Wasserleitung, Elektrizitäts-Trasse inklusive öffentliche Beleuchtung und Mischabwasserkanalisation saniert. Die C-Strasse ist Bestandteil der Tempo-30-Zone E. Der Verkehr wird im Abschnitt Untere D-Strasse bis zum Primarschulhaus E im Gegenrichtungsverkehr geführt. Der Abschnitt Schulhaus E bis E-Strasse ist als Einbahnstrasse in Fahrtrichtung E-Strasse signalisiert. Für den Veloverkehr gilt im gesamten Perimeter Gegenrichtungsverkehr. R4.2023.00019 Seite 4

Der Strassenraum der C-Strasse mit einer minimalen Breite von rund 7 m besteht heute aus einer Fahrbahn ohne – baulich – abgetrenntem Trottoir. Der heute gelb markierte Fussgängerlängsstreifen mit einer Breite von 1,40 m stellt durch den fehlenden Anschlag sowie ungenügender Breite eine Schwachstelle für den Fussverkehr dar. Die C-Strasse ist eine wichtige Fuss- und Veloverbindung zwischen [...] und [...]. Im Projektperimeter besteht ein regionaler Richtplaneintrag für den Veloverkehr sowie ein eingetragener Schulweg. (...) Projektbeschreibung Nach den Werkleitungssanierungen wird die Schwachstelle für den Fussverkehr mit einem baulichen Trottoir mit einer minimalen Breite von zwei Metern behoben. Fahrbahn und Trottoir werden durch einen Randstein mit einem Anschlag von 4 cm schräg voneinander getrennt. Die Durchfahrtsbreite wird lokal bei der Querung für Fussgänger G-Strasse mittels seitlicher Einengung verschmälert. Mit diesen Massnahmen wird eine sichere Führung der Fussgänger in Längs- und Querrichtung, insbesondere für die Schulkinder, erstellt. Die Fahrbahn wird durchgehend mit einer Breite

von 5 m ausgebildet. Um gefährliche Parkmanöver zu verhindern, werden die bestehenden Längsparkfelder im Strassenraum auf die Länge von Zweier-Paketen eingekürzt. Das bestehende Verkehrsregime auf der C-Strasse wird mit dem vorliegenden Projekt nicht verändert. Der Knoten E-Strasse/C-Strasse mit der Anbindung zum Primarschulhaus E wird als Aufenthaltsraum optimiert. Die Fusswegverbindung zum Schulhaus wird höher gewichtet als der durchgehende Veloverkehr. Der Kreuzungsbereich E-Strasse/C-Strasse wird deshalb gestalterisch abgehoben. Es wird als gemischte Verkehrsfläche à Niveau mit Platzcharakter ausgebildet. Die Höhenübergänge zwischen Fahrbahn und der gemischten Verkehrsflächen werden als vertikale Versätze mit minimalen Anschlägen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Behinderten und den Velofahrern ausgebildet. Die bestehenden Plakatstelen im Knoten werden vom nördlichen an den südlichen Strassenrand verschoben. R4.2023.00019 Seite 5

Das Projekt sieht infolge der umfangreichen Werkleitungsarbeiten eine vollständige Belagserneuerung vor. (...)"

E. 4.1

Die Rekurrierenden machen Folgendes geltend: Im regionalen Richtplan sei auf der C-Strasse eine Velohauptverbindung eingetragen, die nach dem Netzplan der Stadt X einen wichtigen Anschluss an die Veloschnellroute [...] im Süden und an die Veloschnellroute [...] im Norden darstelle. Die C-Strasse sei 7 m breit. Auf ihr sei ein 1,40 m breiter, gelb markierter Fussgängerstreifen ausgeschieden. Weiter bestünden bereits heute Längsparkfelder, welche die Breite der Fahrbahn von 5,60 m auf etwa 3,60 m einengten. Velo- und Autofahrer könnten gegenwärtig im Begegnungsfall auf den ohne Höhenunterschied ausgebildeten Fussgängerstreifen ausweichen, sofern da keine Fussgänger befänden. Zwar sei die bestehende Situation für Fussgänger unsicher, doch erhöhe die Möglichkeit für die Velofahrer, auf den Fussgängerstreifen auszuweichen, deren Sicherheit. Zudem sei es für Velofahrer in der heutigen Situation möglich, die streitbetreffene Strecke in der Regel ohne Unterbrechung zu absolvieren. Das umstrittene Projekt sehe anstelle des bestehenden Fussgängerstreifens ein 2 m breites Trottoir vor. Auf der 5 m breiten Fahrbahn seien in einem Abstand von ungefähr 30 m längs der Strasse in Zweier-Paketen insgesamt zwölf Parkfelder geplant. Bei einer Breite für einen Parkplatz von 2 m verbleibe entlang den sechs seitlichen Einengungen eine etwa 3 m breite Fahrbahn. Eine weitere Einengung bestehe im Bereich der projektierten Trottoirnase. Auf der 420 m langen Fahrstrecke seien folglich neu sieben Engstellen vorgesehen. An diesen Stellen sei jeweils der Begegnungsfall mit drei Velos nicht gewährleistet, womit die Anforderungen an eine Velohauptverbindung verfehlt würden. Auch für den Begegnungsfall von Velo und Personenwagen sei eine Breite von 3 m nicht ausreichend. Bei einer am 21. Juni 2022 zwischen 17 h und 18 h von Pro Velo durchgeführten Zählung seien 30 Personenwagen von der C-Strasse in die E-Strasse gefahren. Wenn ein Velofahrer mit einer R4.2023.00019 Seite 6

Geschwindigkeit von 25 km/h in die Gegenrichtung fahre, erfolge rechnerisch bei jeder zweiten Velofahrt eine Begegnung mit einem Personenwagen. Parallel zu den vorgesehenen Parkfeldern sei jedoch ein Kreuzen von Velo und Personenwagen nicht möglich. Entlang der Parkfelder sei sodann nicht einmal der Begegnungsfall mit zwei Velos gewährleistet; dazu wäre nämlich eine minimale Breite von 2,50 m plus ein Sicherheitsabstand gegenüber den Parkfeldern von 0,75 m, insgesamt folglich eine 3,25 m breite Fahrbahn nötig. Eine Unterschreitung dieses Minimums sei nicht akzeptabel, nicht zuletzt darum, weil jederzeit

mit Autotüren, die zur Mitte der Fahrbahn hin geöffnet würden, zu rechnen sei. Der vorgeschriebene Sicherheitsabstand für Velos müsse daher zwingend eingehalten werden. Das Projekt erfülle demzufolge die Anforderungen an eine Velohauptverbindung nicht, sondern schaffe für die Velofahrer im Vergleich zur bestehenden Situation schlechtere Verhältnisse mit zusätzlichen Gefahren. Die Argumentation des Stadtrats, wonach zwischen den Engstellen problemlos gekreuzt werden könne, greife aus verschiedenen Gründen zu kurz. So seien stadteinwärts fahrende Velofahrer nicht vortrittsberechtigt. Sie müssten deshalb hinter den auf den Parkfeldern abgestellten Personenwagen den Gegenverkehr abwarten und, nachdem die Fahrzeuge vorbeigefahren seien, wieder in die Strassenmitte ausschwenken. Die Strassenverhältnisse zwischen den Parkfeldern seien zudem unübersichtlich. Einerseits hätten die Velofahrer zwischen den parkierten Personenwagen keine genügende Sicht auf den Gegenverkehr, andererseits kämen sie für die entgegenfahrenden Autolenker überraschend hinter den parkierten Personenwagen hervor. Ausserdem benützten unsichere Velofahrer die Zwischenräume auch dann, wenn mit keinem Gegenverkehr zu rechnen sei. All das widerspreche den Anforderungen an eine Velohauptverbindung, sei eine solche doch so auszugestalten, dass sie möglichst hindernisarm, direkt und zügig befahrbar sowie für Velofahrer attraktiv und komfortabel sei. Die Stadt X sehe sodann einen durchgehenden Vortritt für Velofahrer zu Unrecht nur auf Veloschnellrouten vor. Die städtische Praxis sei mit den Vorgaben des regionalen Richtplans nicht vereinbar, da diese auch für Velohauptverbindungen ein Vortrittsrecht der Velofahrer vorsähen. R4.2023.00019 Seite 7

Ebenso wenig überzeuge das Argument der Stadt X, wonach Anstösser sieben Platzkarten gelöst hätten und folglich auf öffentliche Parkplätze auf der C-Strasse angewiesen seien. Es sei nicht erstellt, dass auf den Anrainergrundstücken eine genügende Anzahl an Park- und Einstellplätzen fehle und auf den umliegenden Quartierstrassen nicht genügend freie Parkplätze vorhanden seien. Unabhängig davon sei es unverhältnismässig, eine Velohauptverbindung wegen sieben Platzkarten ungenügend anzulegen; die damit in Kauf genommene Einbusse an Sicherheit und Komfort für hunderte von Velofahrern lasse sich nicht rechtfertigen.

E. 4.2

Dem hält der Rekursgegner was folgt entgegen: Es werde zu Unrecht ein vollständiger Verzicht auf die geplanten Parkfelder verlangt. Die Rekurrierenden würden verkennen, dass die bestehende Situation für die Velofahrer mit dem Projekt markant verbessert werde. Von den 26 bestehenden Parkfeldern würden 14 zurückgebaut, geplant seien also lediglich noch zwölf Parkfelder. Diese würden in Zweier-Paketen platziert, um aufwendige und unübersichtliche Parkmanöver zu vermeiden, was wesentlich zur Sicherheit der Velofahrer beitrage. Ein gänzlicher Verzicht auf die geplanten Parkfelder wäre unverhältnismässig. Die von der Stadt X durchgeführte Parkplatzerhebung habe gezeigt, dass das Angebot von öffentlichen Parkplätzen in diesem Strassenabschnitt zwar reduziert werde, auf öffentliche Parkplätze aber nicht ganz verzichtet werden könne. Mehrere ältere Liegenschaften verfügten über nur wenige oder gar keine privaten Parkplätze. Anhand der Erhebung und gestützt auf die Parkplatzverordnung der Stadt X sei das erforderliche Parkplatzangebot für Bewohner und Besucher berechnet und mit dem bestehenden Angebot verglichen worden. Der Vergleich habe gezeigt, dass mit zwölf öffentlichen Parkfeldern das fehlende Parkplatzangebot auf den angrenzenden Liegenschaften angemessen kompensiert werden könne. Die Auskunft der Stadtpolizei, wonach aktuell sieben Parkkarten gelöst

seien, habe dies bestätigt. Die projektierten zwölf Parkfelder würden somit der heutigen und künftigen Nachfrage entsprechen und das Defizit an privaten Abstellplätzen ausgleichen. Ausserdem stellten die geplanten Parkfelder in den Quartierstrassen von X nichts Ungewöhnliches, sondern im Gegenteil eher die Regel dar. R4.2023.00019 Seite 8

Weiter führe über die C-Strasse keine Veloschnellroute, weshalb deren Anforderungen nicht zu erfüllen seien. Bei der C-Strasse handle es sich um eine Quartierstrasse mit geringem Verkehrsaufkommen. Begegnungsfälle mit Velos und Personenwagen entlang der Parkfelder seien daher entsprechend selten. Der Umstand, dass im Knoten E-Strasse nicht mit Personenwagen in die C-Strasse eingefahren werden könne, reduziere die Möglichkeit von Begegnungsfällen zusätzlich. Zudem sei mit dem neu vorgesehenen Trottoir sowie der Trottoirnase eine Geschwindigkeitsreduktion zu erwarten. Belegte Parkfelder wirkten erfahrungsgemäss verkehrsberuhigend und hätten generell tiefe Geschwindigkeiten in Tempo-30-Zonen zur Folge. Zwischen den Parkfeldern bestehe jeweils ein Abstand von 30 m. Mit einer Breite von 3 m zwischen Parkfeld und Trottoir seien Begegnungsfälle mit zwei Velos akzeptabel. Zwischen den Parkfeldern sei eine Strassenbreite von 5 m vorgesehen, wodurch die massgebenden Begegnungsfälle zwischen Velo und Personenwagen sowie zwischen Personenwagen und Personenwagen sichergestellt seien. Es lägen insgesamt übersichtliche Verhältnisse vor, die kein erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellten. 5.1. Gemäss § 14 Abs. 1 des Strassengesetzes (StrG) sind die Strassen entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung und unter Beachtung der Bau- und Verkehrstechnik, der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit zu projektieren; dabei gehen verkehrslenkende Massnahmen dem Bau neuer Verkehrsflächen vor. Nach Abs. 2 dieser Bestimmung sind Strassen mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen; Gemeinden können im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrassen Begegnungszonen fördern. Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind gemäss Abs. 3 der Bestimmung prioritär, diejenigen der Personen, die zu Fuss gehen oder Rad fahren, angemessen zu berücksichtigen. Zufolge Abs. 4 ist die Strasseninfrastruktur so zu gestalten, dass sie für Menschen mit Behinderung zugänglich und benutzbar ist. Bei einem Strassenprojekt im Sinn von §§ 12 ff. StrG handelt es sich um einen Sondernutzungsplan. Das Strassenprojekt hat demzufolge nicht nur die soeben genannten strassenrechtlichen Projektierungsgrundsätze nach R4.2023.00019 Seite 9

§ 14 StrG, sondern auch die weiteren Grundsätze des Raumplanungsrechts zu beachten. 5.2. Die C-Strasse ist mangels eines einschlägigen Eintrags im kantonalen oder regionalen Richtplan keine überkommunale Strassenverbindung. Unabhängig von der (über-)kommunalen Bedeutung einer Strasse ist die Stadt X auf ihrem Gebiet für deren Erstellung und Ausbau zuständig (§ 6 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 StrG). Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich kommt ihr dabei Autonomie zu (VB.2018.00800 vom 10. September 2020, E. 5.1). In der (kommunalen) Strassenplanung hat die Planungsbehörde eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen und einen Ermessensentscheid zu fällen, der im gerichtlichen Verfahren nur mit Zurückhaltung überprüft wird. Das Gericht soll nicht aus eigenem Gutdünken, sondern nur aus triftigen Gründen von der Beurteilung durch die zuständige Fachbehörde abweichen und nicht sein Ermessen an die Stelle des Ermessens des Planungsträgers setzen (VB.2017.00592 vom 5. Juli 2018, E. 2, und VB.2018.00800, E. 4.3). 5.3. Nach § 16 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) haben Planungen unterer Stufe denjenigen

der oberen Stufe, die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen. Abweichungen sind zufolge Abs. 2 dieser Bestimmung nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind. Die Richtpläne sind für die Behörden verbindlich (Art. 9 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes und ebenso § 19 Abs. 1 PBG). Der Richtplan bildet den verbindlichen Ausgangspunkt der bei der Planung vorzunehmenden Interessenabwägung, wobei die Behörde die Aussagen des Richtplans zu bewerten und gegen die vom Richtplan nicht abgedeckten öffentlichen und privaten Interessen abzuwägen hat. Wo dieser einer gesamthaft besseren Lösung entgegensteht, kann ein Abweichen vom Richtplan gerechtfertigt sein. Die Rechtsprechung lässt Abweichungen vom Richtplan zu, wenn sie sachlich gerechtfertigt sowie von untergeordneter Bedeutung sind und wenn es nach den Umständen unzumutbar erscheint, vorher den Richtplan förmlich zu ändern (VB.2021.00601 vom 28. April 2022, E. 3.3). R4.2023.00019 Seite 10

5.4. Der projektbetreffene Abschnitt der C-Strasse ist im regionalen Verkehrsrichtplan X und Umgebung als bestehender regionaler Radweg eingetragen [...]. Aus dem zugehörigen Richtplantext [...] ergibt sich, dass es sich bei diesem Radweg um eine bestehende Hauptverbindung handelt [...]. Im Gegensatz zu den längeren und durchgängigen Veloschnellrouten, auf denen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert vorankommen soll, ist es das Ziel einer solchen Hauptverbindung, dem Alltags- und Freizeit-Veloverkehr zusammenhängende Verbindungen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen zu ermöglichen. Gemäss Vorgabe des Richtplantextes seien die Hauptverbindungen "durchgängig eigentrasseiert (Velostreifen oder -wege)" oder sie würden "auf kommunalen Strassen geführt"; weiter seien sie "möglichst hindernisarm respektive erlebnisreich"; "bei Gegenverkehr" sei sodann "ein Querschnitt für drei Velos nebeneinander, bei Einrichtungsverkehr einer für zwei Velos erforderlich" [...]. Gemäss dem vom Regierungsrat des Kantons Zürich am 15. Juni 2016 beschlossenen Velonetzplan Kanton Zürich (RRB Nr. 591/2016) sind Hauptverbindungen zügig befahrbar und direkt; sie sind attraktiv und komfortabel gestaltet und werden vorzugsweise abseits der Hauptverkehrsachsen geführt, so können Unterbrüche bei Knotenquerungen vermieden werden, Wechsel in der Verkehrsführung sind möglichst zu vermeiden; der massgebende Begegnungsfall ist zwei Velos zu einem Velo (S. 4). Die kantonalen Standards Veloverkehr vom Februar 2023 (standards-veloverkehr-0723.pdf), die für kommunale Veloprojekte empfehlenden Charakter aufweisen, sehen für Hauptverbindungen im Begegnungsfall "Kreuzen/Überholen Velo – Velo – Velo" 3,5 m breite Zweirichtungsradwege vor (S. 52 f.). Bei Mischverkehr empfehlen die Standards Veloverkehr im Normalfall, d. h. bei Tempo-30 und ohne Mittellinie, eine 5 m bis 6,20 m breite Fahrbahn (S. 64 ff.). 5.5. Der streitbetreffene Abschnitt der C-Strasse zwischen der Einmündung F-Strasse und dem Knoten E-/C-Strasse ist rund 425 m lang. Auf diesem Strassenabschnitt gilt Tempo-30 und grundsätzlich Gegenverkehr, wobei ganz im Osten vom Schulhaus E bis zur E-Strasse für Motorfahrzeuge eine Einbahnstrasse in Fahrtrichtung E-Strasse signalisiert ist. R4.2023.00019 Seite 11

Am südlichen Fahrbahnrand des Strassenabschnitts sind sechs separate Parkfelder geplant. Die Parkfelder sollen längs zur Strasse je zwei Fahrzeugabstellplätze hintereinander, sogenannte Zweier-Pakete, bereitstellen, jeweils 10 m lang und 2 m breit sein und mindestens 25 m auseinander liegen. Entlang der Parkfelder verbleibt somit eine 3 m breite Fahrbahn für den Auto- und Veloverkehr. Die in den kantonalen Standards Veloverkehr

empfohlenen Fahrbahnbreiten für Hauptverbindungen bei Mischverkehr von 5 m bis 6,20 m werden in diesen Bereichen folglich deutlich unterschritten. Ebenso wenig vermögen drei Velofahrer nebeneinander auf einer 3 m breiten Fahr- bahn verkehrssicher zu kreuzen. Das umstrittene Projekt unterschreitet folglich die im Richtplan vorgegebenen Anforderungen an Hauptverbindungen teilweise, d. h. im Bereich der sieben geplanten Parkfelder, deutlich. Wie erwogen sind Abweichungen vom Richtplan nur dann zulässig, wenn sie von untergeordneter Bedeutung und sachlich gerechtfertigt sind; letzteres setzt voraus, dass infolge Abweichung vom Richtplan eine gesamthaft bessere Lösung erzielt werden kann, was aus einer Interessenabwägung folgen muss. 5.6. Die Parkplatzerhebung des [Amts] der Stadt X hat ergeben, dass im unter- suchten Strassenabschnitt zufolge der städtischen Parkplatzverordnung insgesamt mindestens 31 Fahrzeugabstellplätze erforderlich sind; diesem mini- malen Bedarf an Abstellplätzen steht auf den zugehörigen Anrainergrundstücken ein Angebot von 58 – privaten – Fahrzeugabstellplätzen gegenüber. Ausserdem hat das [Amt] festgestellt, dass auf sieben Anrainergrundstücken, im Einzelnen auf den in der Wohnzone W3/2.6 liegenden Grundstücken C-Strasse [...], total 18 Wohneinheiten über keinen – privaten – Fahr- zeugabstellplatz verfügen, was nach der Parkplatzverordnung einem Bedarf von fünf bis zwölf Abstellplätzen entspricht. Gemäss Auskunft der Stadtpolizei haben verschiedene Anrainer des Strassenabschnitts bei der Stadt X zusammen sieben Parkkarten gelöst. Gemäss § 242 Abs. 1 PBG legt die Bau- und Zonenordnung die Zahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach der Ausnützung und der Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erforderlich sind. Nach Abs. 2 dieser Bestimmung soll die Zahl der R4.2023.00019 Seite 12

Abstellplätze im Normalfall so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage sinngemäss nicht auf öffentlichem Grund abgestellt werden. Weiter kann nach § 243 Abs. 2 PBG bei bestehenden Bauten und Anlagen, ohne Zusammenhang mit baulichen Änderungen, die Schaffung von Abstellplätzen verlangt werden, wenn der bisherige Zustand regelmässig Verkehrsstörungen oder andere Übelstände bewirkt; die Verpflichtung muss nach den Umständen technisch und wirtschaftlich zumutbar sein. Aus diesen kantonalen Rahmenbestimmungen ist zu schliessen, dass die Fahrzeuge der Bewohner und Besucher von Grundstücken, die an öffentliche Strassen anstossen, aus raumplanungs- und baurechtlicher Sicht nicht auf den Gemeindestrassen, sondern, wenn immer möglich, auf den jeweiligen Anrainergrundstücken abzustellen sind. Weiter ergibt sich aus den GIS-Karten Amtliche Vermessung und Orthofoto SWISSIMAGE 2019 (GIS-Browser (zh.ch)), dass die Liegenschaft C- Strasse [...] entgegen den Erhebungen des städtischen [Amts] tatsächlich über eine Garage verfügt, in der gegen drei Fahrzeuge abgestellt werden können. Sodann weisen, wie sich am gerichtlichen Augenschein gezeigt hat, die übrigen vom [Amt] genannten Anrainergrundstücke C-Strasse [...] zwar teilweise vergleichsweise kleine Flächen von bloss rund 330 m² auf, doch verfügen sie an der Strassenseite allesamt über ausreichend Platz, um darauf eigene Parkplätze erstellen zu können (vgl. die anlässlich des Augenscheins vom 1. Juni 2023 erstellten Fotografien, act. 1/Protokoll S. 9 ff. und die GIS-Karten Amtliche Vermessung und Orthofoto SWISSIMAGE 2019). Daraus folgt, dass das öffentliche und private Interesse an der Beibehaltung von Fahrzeugabstellplätzen auf dem streitbetreffenen Abschnitt der C-Strasse nicht allzu hoch einzuschätzen ist. 5.7. Strassen sind insbesondere verkehrssicher zu projektieren (§ 14 Abs. 1 StrG). Gemäss den unbestritten gebliebenen Angaben der Rekurrierenden benötigen täglich gegen 700 Velofahrer die Hauptverbindung über die

C-Strasse (act. 2 S. 5). Anlässlich des gerichtlichen Augenscheins war feststellbar, dass es auf einer lediglich 3 m breiten Fahrbahn für einen Auto- und Velofahrer nicht möglich ist, sicher zu kreuzen. Bei einem solch schmalen Profil R4.2023.00019 Seite 13

können selbst zwei Velofahrer nur dann sicher aneinander vorbeifahren, wenn sie die Fahrgeschwindigkeit drosseln und Vorsicht walten lassen. Darüber hinaus führen die geplanten sechs Parkfelder in den Zwischenräumen zu unübersichtlichen Verkehrssituationen (vgl. die Fotografien Nrn. 2, 3, 6 und 7, Protokoll S. 9 ff.), woran die auf dem streitbetroffenen Abschnitt der C-Strasse geltende Tempobegrenzung grundsätzlich nichts ändert. Die Nachteile, welche die geplanten Parkfelder für die Verkehrssicherheit auf der gesamten Länge des Projekts zur Folge haben, fallen daher erheblich ins Gewicht. 5.8. Der vorgesehene Verzicht auf eine durchgehend richtplankonforme Hauptverbindung für Velofahrer ist somit weder von untergeordneter Bedeutung, noch trägt er zu einer insgesamt besseren Lösung bei. Infolgedessen steht die Abweichung vom Richtplan nicht im Planungsermessen des Rekursgegners, womit sie sich als rechtsverletzend erweist.

E. 6

Demzufolge ist der Rekurs teilweise gutzuheissen, der angefochtene Beschluss aufzuheben und die Sache zur Abänderung des Strassenprojekts ohne Fahrzeugabstellplätze auf dem streitbetroffenen Strassenabschnitt an den Rekursgegner zurückzuweisen. Im Übrigen ist das Verfahren als durch Rückzug des Rekurses erledigt abzuschreiben.

E. 7

Die am Verfahren Beteiligten tragen die Kosten gemäss § 13 Abs. 2 VRG in der Regel entsprechend ihrem Unterliegen. Die Gerichtskosten sind, da die Rekurrierenden zwei Anträge zurückgezogen haben und der Rekursgegner in dem materiell zu behandelnden Antrag unterliegt, wobei ein Rückzug kostenmässig weniger ins Gewicht fällt als ein materiell behandelter Antrag, den Rekurrierenden zu je 1/4 und im Übrigen dem Rekursgegner aufzuerlegen. R4.2023.00019 Seite 14

Die Gerichtsgebühr beträgt bei Verfahren ohne bestimmbaren Streitwert in der Regel Fr. 500.-- bis Fr. 50'000.-- (§ 338 Abs. 2 PBG und § 3 Abs. 2 der Gebührenverordnung des Verwaltungsgerichts/GebV VGr). Sie wird nach dem Zeitaufwand des Gerichts, der Schwierigkeit des Falls und dem tatsächlichen Streitinteresse festgelegt (§ 338 Abs. 1 PBG und § 2 GebV VGr). Neben dem Streitinteresse schlägt in diesem Verfahren insbesondere der Aufwand des Baurekursgerichts einschliesslich Aktenstudium, Augenschein, Urteilsfindung und Schreibearbeit zu Buche. Die Gerichtsgebühr ist deshalb auf Fr. 5'000.-- festzusetzen.

E. 8

Den im Verfahren überwiegend unterliegenden Rekurrierenden steht keine Umtriebsentschädigung zu.

E. 9

Der vorliegende Entscheid gilt als Zwischenentscheid im Sinne von Art. 93 des Bundesgerichtsgesetzes. Die Anfechtbarkeit richtet sich folglich nach Massgabe von § 19a Abs. 2 VRG. [...] R4.2023.00019 Seite 15