

# ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2001.00292 vom 18. Dezember 2001

ZH Verwaltungsgericht, 2001-12-18, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2001.00292](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2001.00292)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2001.00292 du 18 décembre 2001

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2001.00292 del 18 dicembre 2001

## Regeste

Baubewilligung | Erschliessung durch Zufahrtsweg. Legitimation (E. 1). Heraufsetzung des Grenzwerts für Zufahrtswege bei dichter Überbauung und guter Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. I.c. liegt keine dichte Überbauung vor und keine hohe Erschliessungsqualität (E. 2). Abweisung.

## Erwägungen

### E. 1

Der Beschwerdeführer, der gemäss den angefochtenen Anordnungen sein Bauvorhaben nicht in der geplanten Form verwirklichen kann, ist zu der – rechtzeitig erhobenen – Beschwerde ohne weiteres legitimiert. Anders als der Beschwerdegegner anzunehmen scheint, lässt sich sodann aus den Überbauungsannahmen, auf denen die Planung der Erschliessung beruht, und den Perimetern für die Verlegung der entsprechenden Kosten in der Regel keine Verpflichtung ableiten, ein an eine bestimmte Quartierplanstrasse angrenzendes Grundstück jedenfalls über diese Strasse zu erschliessen (vgl. RB 1984 Nr. 79 = ZBI 85/1984, S. 374 = ZR 83 Nr. 103). Schon gar nicht kann aus solchen Überbauungsannahmen im Rahmen des Quartierplanverfahrens der prozessuale Schluss gezogen werden, die Frage der hinreichenden Erschliessung könne im Rahmen des Baubewilligungsverfahren nicht mehr aufgeworfen werden. Der Nichteintretensantrag des Beschwerdegegners erweist sich damit als unbegründet.

### E. 2

Ein Zufahrtsweg ist in der Regel auf das Verkehrsaufkommen von höchstens 10 Wohneinheiten ausgelegt. Gemäss § 6 Abs. 2 Zugangsnormalien kann in dichter Überbauung und bei guter Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln dieser Grenzwerte auf 30 Wohneinheiten erhöht werden. Streitig ist hier einzig, ob beim Baugrundstück die Voraussetzungen für diese Erhöhung des Grenzwerts erfüllt sind. Dabei gilt es vorweg zu beachten, dass die Frage, ob eine Zufahrt den in § 237 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) umschriebenen Kriterien genügt, nach den Verhältnissen des einzelnen Falls zu beurteilen ist und die Zugangsnormalien nur, aber immerhin, richtunggebende Bedeutung haben (RB 1981 Nr. 130 = ZBI 82/1981, S. 463 = BEZ 1981 Nr. 1). Das muss auch bezüglich der Frage gelten, ob im Einzelfall eine Erhöhung der Grenzwerte im Sinn von §

### E. 6

Abs. 2 Zugangsnormalien angezeigt ist. In diesem Zusammenhang drängt sich auch die Überlegung auf, dass das Kriterium der guten Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln als Voraussetzung für Erleichterungen beim Ausbau der Zufahrten ohne

weiteres einleuchtet, da in diesem Fall mit einer geringeren Beanspruchung der Zufahrt durch eigene Motorfahrzeuge von Anwohnern und ihrer Besucher zu rechnen ist (Roman Sieber, Die bauliche Verdichtung aus rechtlicher Sicht, Freiburg 1996, S. 142). Hingegen ist aus einer höheren Dichte der Überbauung nicht auf ein geringeres Verkehrsaufkommen zu schliessen; der Sinn dieses Kriteriums kann nur darin gesehen werden, dass bei dichter Überbauung der Grenzwert an Wohneinheiten in der Regel bereits bei einem vergleichsweise kurzen Zugang erreicht und damit die Zahl von Kreuzungsmanövern, welche für die Dimensionierung der Zugänge ausschlaggebend sind, naturgemäss geringer ist. a) Gemäss § 128 Abs. 2 PBG sind im Rahmen des Quartierplanverfahrens Erschliessungen so festzulegen, dass sie bei vollständiger Nutzung der erfassten Grundstücke genügen. Folgerichtig ist deshalb für die Voraussetzung der dichten Überbauung im Sinn von § 6 Abs. 2 Zugangsnormalien nicht die (in der Regel tiefere) tatsächliche Überbauungsdichte ausschlaggebend, sondern kommt es darauf an, welche Ausnützung in dem durch den fraglichen Zugang erschlossenen Gebiet zulässig ist. Diese planungsrechtliche, obere Begrenzung der baulichen Dichte ergibt sich aufgrund der Gesamtheit aller baulichen Vorschriften über das zulässige Mass an baulicher Nutzung (vgl. § 251 PBG). Das vom Zufahrtsweg "Q" erschlossene Gebiet ist der Zone W 1.7 gemäss Bau- und Zonenordnung der Gemeinde X vom 30. September 1996 (BZO) zugewiesen. Die in dieser Zone geltende Baumassenziffer von 1.7, die unter Umständen noch geringfügig erhöht werden kann (vgl. Ziffer 5.1.3 BZO), entspricht einer Ausnützung von gegen 50 % (vgl. Bericht zur Ortsplanung vom 30. September 1996, S. 17). Im Gefüge der übrigen Wohnzonen der Gemeinde X mit Baumassenziffern zwischen 1.0 (entsprechend einer Ausnützung von gut 30 %) und 2.5 (entsprechend gut 70 %) liegt damit die Ausnützung knapp im oberen Bereich. Hingegen liegt die Ausnützung von rund 50 % nur wenig über der kantonrechtlichen Mindestausnützung gemäss § 49a Abs. 1 PBG. Diese Bestimmung schreibt, soweit der kantonale oder regionale Siedlungsplan keine Festlegungen bezüglich der baulichen Dichte enthält, den Gemeinden allgemein bestimmte minimale Ausnützungsziffern oder entsprechend andere Ausnützungsbestimmungen vor, wobei die vorgeschriebene Mindestausnützung von der zulässigen Geschosshöhe abhängt. Direkte Vorschriften bezüglich der Geschosshöhe kennt zwar die Bau- und Zonenordnung der Gemeinde X nicht, sondern lediglich Vorschriften über die Gebäudehöhe. Gemäss Ziffer 5.1.1 BZO gilt für die Zone W 1.7 eine Gebäudehöhe von 7,5 m, was die Erstellung von zwei, unter Umständen aber auch von drei in Erscheinung tretenden Vollgeschossen zulässt. Damit wird die kantonale Mindestausnützung von 30 % bei zweigeschossigen und 50 % bei dreigeschossigen Zonen durch die Zone W 1.7 mit einer Ausnützung von 50 % jedenfalls nur wenig überschritten, sodass nicht von einer dichten Überbauung auszugehen ist. Sodann könnten die geplanten Bauten auch nicht direkt ab dem bestehenden Zufahrtsweg "Q" erschlossen werden, sondern würde dieser entlang der Nordseite der Überbauung bis zum Haus A geführt und damit seine Länge ab der O-strasse ungefähr verdoppelt. b) § 6 Abs. 2 Zugangsnormalien setzt für die Erhöhung der Grenzwerte eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr voraus. Das ist jedenfalls mehr als die blosse Grundversorgung wie sie § 2 lit. a der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr vom 14. Dezember 1988 (Angebotsverordnung; LS 740.3) für das ganze Kantonsgebiet vorsieht; § 6 Abs. 2 Zugangsnormalien will Erleichterungen beim Ausbau der Zugänge nicht flächendeckend für das ganze Kantonsgebiet, sondern nur dort gewähren, wo das öffentliche Verkehrsnetz besonders dicht ist. Ein tauglicher Massstab für die Beurteilung der Erschliessungsqualität lässt sich der Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in

kommunalen Erlassen der Baudirektion vom Oktober 1997 (Wegleitung) entnehmen. Dort wird für die gebietsweise Ermittlung der Erschliessungsqualität einerseits auf die Bedienungsqualität der Haltestelle abgestellt, die sich aus dem Kursintervall und der Art des Verkehrsmittels ergibt (vgl. auch RB 2000 Nr. 93 = BEZ 2000 Nr. 50 = URP 2000, S. 823, sowie Robert Wolf/Erich Kull, Das revidierte Planungs- und Baugesetz [PBG] des Kantons Zürich, Bern 1992, Rz. 76) und andererseits auf die Erreichbarkeit der Haltestelle (Wegleitung S. 5). Die geplante Einfamilienhausüberbauung liegt in einer Fusswegdistanz von weniger als 300 m von der Bushaltestelle X, Y entfernt. Nach den Angaben des Beschwerdeführers verkehren dort die Busse während der Stosszeit im 30-Minuten-Takt, während den übrigen Zeiten stündlich. Laut den Angaben des Beschwerdegegners besteht von Montag bis Freitag tagsüber ein Halbstunden-Takt, abends und am Wochenende ein Stunden-Takt. Auch wenn für die Haltestelle Y von einem 30-Minuten-Takt ausgegangen wird, gehört sie lediglich der Haltestellenkategorie V gemäss Wegleitung an. In Verbindung mit dem ohne weiteres erreichten Bestwert bei der Distanz zur Haltestelle ergibt dies die Erschliessungsgüteklasse D, welche eine Herabsetzung der Pflichtparkplätze für Bewohner um 15 % erlaubt. Damit liegt die Erschliessungsqualität noch deutlich im unteren Bereich und kann keine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr im Sinn von § 6 Abs. 2 Zugangsnormalien angenommen werden. Dies wird dadurch bestätigt, dass das Kursangebot bei der Haltestelle Y während der Normalverkehrszeit (vgl. § 9 Angebotsverordnung) unter den Regelanforderungen des Angebotsbereichs 2 liegt, welche einen 30-Minuten-Takt auch an Samstagen verlangen (vgl. § 12 Abs. 1 Angebotsverordnung). Wenn nach der Wegleitung lediglich eine Herabsetzung der Pflichtparkplatzzahl um 15 % empfohlen wird, so führt dies nicht zu einer ins Gewicht fallenden Reduktion des Anwohnerverkehrs und ist damit einer Heraufsetzung der Grenzwerte bei den Zugangskategorien nicht gerechtfertigt.

3. Damit erweist sich die Beschwerde als unbegründet und ist abzuweisen. ... Demgemäss entscheidet das Verwaltungsgericht: 1. Die Beschwerde wird abgewiesen. 2. ...

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