

# ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2006.00431 vom 28. März 2007

ZH Verwaltungsgericht, 2007-03-28, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2006.00431](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2006.00431)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2006.00431 du 28 mars 2007

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2006.00431 del 28 marzo 2007

## Regeste

Baubewilligung | Erstellung einer Doppel-Fertigarage und eines Abstellplatzes im Wohngebiet. Verkehrssicherheit, Gestaltung und Einordnung. Sowohl bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit einer Zufahrt als auch bei der ästhetischen Beurteilung eines Bauvorhabens kommt der kommunalen Behörde ein besonderer Ermessens- bzw. Beurteilungsspielraum zu, welchen die Rechtsmittelinstanzen zu beachten haben. Daraus folgt keine unzulässige Beschränkung der Kognition (E. 2.2 f.). Beim Anhang zur Verkehrssicherheitsverordnung (VSV) handelt es sich um Normalien, von denen gemäss § 360 Abs. 3 PBG aus wichtigen Gründen abgewichen werden kann. Kommt die rechtsanwendende Behörde im Einzelfall zum Schluss, dass unter den gegebenen Umständen die gesetzlichen Bewilligungsvoraussetzungen - hier insbesondere die hinreichende Verkehrssicherheit gemäss § 240 Abs. 1 PBG - erfüllt sind, ohne dass die technischen Anforderungen der Normalien eingehalten sind, so ist deren Durchsetzung unverhältnismässig. Der Katalog der zulässigen Abweichungen in § 6 Abs. 2 VSV ist im Übrigen nicht abschliessend (E. 4.2). Wenn die Garagenzufahrt aufgrund übersichtlicher Verhältnisse, der Trottoirbreite, des komfortablen Ausbaus der übergeordneten Strasse sowie des geringen Verkehrsaufkommens im massgeblichen Strassenbereich von den Vorinstanzen als verkehrssicherheitstechnisch unproblematisch beurteilt wurde, so ist das sachlich vertretbar. Auch die Auffassung, dass ein gefangener Parkplatz in einer Doppelgarage keine besondere Verkehrsgefährdung mit sich bringe, ist nicht rechtsverletzend (E. 4.3 f.). Die Bemängelung der Höhenansetzung, der Länge der Garage und des unbegrünten bekiesten Flachdachs lassen die ästhetische Würdigung des Garagenprojekts durch die Baukommission und die Vorinstanz nicht als rechtsverletzend erscheinen (E. 5). Das streitige Garagenprojekt und die daraus erfahrungsgemäss zu erwartende Immissionsbelastung stellen einen umweltschutzrechtlichen Bagatellfall dar, der weder gegen lärmschutz- noch gegen lufthygienerechtliche Vorschriften und auch nicht gegen das Vorsorgeprinzip verstösst (E. 6). Abweisung.

## Erwägungen

### E. 3

Der Grundsatz des rechtlichen Gehörs verlangt nicht, dass sich die Behörde ausdrücklich mit jeder Behauptung zum Sachverhalt und mit jedem rechtlichen Einwand auseinander zu setzen hat; vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken (BGE 126 I 97 E. 2b S. 102 f.). Die Rekursinstanz hat bei der Beurteilung der Parkplatzanlage unter dem Gesichtswinkel der Verkehrssicherheit sowohl die Sichtverhältnisse als auch allenfalls notwendige Fahrmanöver berücksichtigt. Eine Gehörsverletzung wegen mangelhafter Auseinandersetzung mit den Parteivorbringen im

Rekursverfahren ist nicht ersichtlich. Ohnehin könnte ein allfälliger Mangel mit Blick auf die vorliegend zu beurteilenden Fragen im Beschwerdeverfahren geheilt werden (Kölz/Bosshart/Röhl, § 8 N. 48).

#### **E. 4**

Die Beschwerdeführerin rügt, das Garagenprojekt könne unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit nicht bewilligt werden.

##### **E. 4.1**

Die Ausfahrt vom Baugrundstück auf die M-Strasse in südlicher Richtung weicht unbestrittenermassen von den im Anhang der Verkehrssicherheitsverordnung vom 15. Juni 1983 (VSV) aufgestellten Anforderungen ab. So wird weder der für den Ausfahrtstyp A geforderte Mindesteinlenkerradius noch die verlangte Mindestsichtweite in Richtung Fahrstreifenmitte der übergeordneten Strasse von 40 m bei einer Beobachtungsdistanz von 2,5 m eingehalten.

##### **E. 4.2**

Das Verwaltungsgericht hat schon mehrmals entschieden, dass es sich beim Anhang zur Verkehrssicherheitsverordnung um Normalien handle, von denen gestützt auf § 360 Abs. 3 PBG aus wichtigen Gründen abgewichen werden kann (RB 2004 Nr. 70 = BEZ 2004 Nr. 64, mit Hinweisen, auch zum Folgenden). Während von Bauvorschriften mit Gesetzesrang gemäss § 220 Abs. 1 PBG nur beim Vorliegen besonderer Verhältnisse abgewichen werden darf, können bei Normalien gemäss § 360 Abs. 3 PBG "wichtige Gründe" ein Abweichen rechtfertigen (VGr, 9. Februar 2005, VB.2004.000461, E. 3, [www.vgrzh.ch](http://www.vgrzh.ch), auch zum Folgenden). Diese geringeren Anforderungen für den Verzicht auf die Durchsetzung der Normalien erklären sich daraus, dass diese lediglich richtunggebend sind, indem sie zeigen, was Fachleute bei durchschnittlichen örtlichen Verhältnissen für angemessen halten. Kommt die rechtsanwendende Behörde im Einzelfall zum Schluss, dass unter den gegebenen Umständen die gesetzlichen Bewilligungsvoraussetzungen – hier insbesondere die hinreichende Verkehrssicherheit gemäss § 240 Abs. 1 PBG – erfüllt sind, ohne dass die technischen Anforderungen der Normalien eingehalten sind, so ist deren Durchsetzung unverhältnismässig. Sodann kommt dem Katalog der zulässigen Abweichungen in § 6 Abs. 2 VSV keine abschliessende Bedeutung zu; denn dies würde im Widerspruch zum oben genannten, der Gemeinde bei der Anwendung von § 237 Abs. 1 und 2 PBG zukommenden Ermessensspielraum stehen. Gründe für zulässige Abweichungen von den Normanforderungen sind namentlich ein besonders geringes Verkehrsaufkommen, die Funktion der übergeordneten Strasse als ausschliessliche Zufahrt ohne Durchgangsverkehr, sowie die bauliche Ausgestaltung oder Zweckbestimmung der übergeordneten Strasse, die eine langsame Fahrweise nach sich ziehen.

##### **E. 4.3**

Die Baukommission hat bereits in der Rekursvernehmlassung gestützt auf § 6 Abs. 2 lit. b VSV folgende Gründe für ein Abweichen von den VSV-Anforderungen angeführt: Zwar sei in Richtung Südosten wegen der Hecke auf dem rekurrentischen Grundstück die Sichtdistanz von 40 m nicht vollumfänglich gewährleistet. Gleichwohl entstehe durch die bewilligte Garage keine konkrete Polizeigefahr, wie auch von der Polizei festgestellt worden sei. Auf den Verkehr von Nordwesten sei die Sicht unbehindert. Nach Südosten verbleibe trotz der Hecke dank deren partieller Rückversetzung wegen des Hydranten im

Grenzbereich zwischen den beiden benachbarten Grundstücken und dank des Trottoirs genügend Sicht, um dem im massgeblichen Bereich der M-Strasse äusserst geringen Verkehr begegnen zu können. Auch die fehlende Ausrundung in diese Richtung sei nicht mit praktischen Nachteilen verbunden. Bei der Zufahrt brächte sie in Anbetracht des komfortablen Ausbaus der M-Strasse keinen Nutzen; die Wegfahrt erfolge ohnehin nicht in Richtung Nordwesten, wo die M-Strasse kurz nach dem Baugrundstück ende. Eine verkehrspolizeilich motivierte Verweigerung der streitigen Garage wäre deshalb unverhältnismässig gewesen. Im Übrigen sei der Umstand, dass die Doppelgarage einen gefangenen Parkplatz enthalte, nicht mit einer besonderen Verkehrsgefährdung verbunden, selbst wenn ausnahmsweise Manövriermanöver für die Zu- und Wegfahrt des auf diesem Parkplatz stationierten Fahrzeuges erforderlich sein sollten. Die Baurekurskommission stützte die Sichtweise der Baukommission im Wesentlichen und führte aus, die Normabweichungen seien darin begründet, dass die M-Strasse eine Stichstrasse sei und somit keinen Durchgangsverkehr aufweise. Auch sei sie, wie am Augenschein festgestellt worden sei, äusserst verkehrsarm. Dass die M-Strasse auch zur Erschliessung der Grundstücke an der N-Strasse diene, spiele nur eine sehr untergeordnete Rolle; von einem erheblichen Mehrverkehr könne deshalb nicht gesprochen werden, weil die N-Strasse nur im Einbahnsystem befahren werden dürfe. Die M-Strasse weise sodann einen vollkommen geraden Verlauf auf. Zwar sei bei der geplanten Ausfahrt die Sicht durch die entlang der Westseite der Strasse angeordneten öffentlichen Parkplätze teilweise eingeschränkt. Da jedoch die bestehende Hecke im Grenzbereich der benachbarten Grundstücke wegen des Hydranten von der Strassengrenze um ca. 1,2 m zurückversetzt sei, bleibe angesichts des 2 m breiten Trottoirs genügend Sicht in südlicher Richtung, um ohne Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer in die M-Strasse einfahren zu können. Zudem sei der geplante Vorplatz genügend breit, um den fehlenden südlichen Einlenker aufzuwiegen. Sollte sich wider Erwarten zeigen, dass die auf der Strasse parkierten Fahrzeuge die Sicht allzu sehr behinderten, wäre die Gemeinde gehalten, die Parkfelder entsprechend zurückzusetzen. Insgesamt sei es vertretbar, ein Abweichen von den im Anhang zur VSV aufgestellten Anforderungen zuzulassen. Inwiefern die geplante Anordnung der Abstellplätze in der projektierten Garage aus Verkehrssicherheitsgründen unzulässig sein sollte, sei nicht ersichtlich. Weil die für die Nutzung des Baugrundstücks erforderlichen 2 Pflichtabstellplätze frei zugänglich seien, sei es unmassgeblich, wenn in der Doppelgarage die Plätze nicht nebeneinander, sondern hintereinander angeordnet würden. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens auf der M-Strasse sei auch bei ausnahmsweise zu erwartenden Manövriermanövern nicht mit einer Beeinträchtigung des Verkehrs zu rechnen.

#### **E. 4.4**

Erstmals vor Verwaltungsgericht rügt die Beschwerdeführerin, es handle sich um eine Ausfahrt "im Bereich" einer Strassenverzweigung, die gemäss § 5 Abs. 1 VSV überhaupt nicht zulässig sei. Dieses Vorbringen stellt ein unzulässiges Novum dar (§ 52 VRG) und trifft im Übrigen auch offensichtlich nicht zu. Im Übrigen bringt die Beschwerdeführerin nichts vor, was die oben angeführte Beurteilung der Verkehrssicherheit als sachlich nicht mehr vertretbar erscheinen liesse. Ob nun die M-Strasse eine eigentliche Stichstrasse ist oder nur einen Stichstrassenbereich aufweist, ob die Hecke auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin nun als leicht zurückversetzt betrachtet werden kann oder nicht, ob im Stichstrassenbereich anstelle eines Einfamilienhauses künftig ein Mehrfamilienhaus steht, lässt die Beurteilung der Verkehrssicherheit durch die Baukommission und die Vorinstanz

letztlich genauso wenig als geradezu rechtsverletzend erscheinen wie der Umstand, dass die M-Strasse im massgeblichen Bereich eine minimale Beugung aufweist und nicht ganz gerade verläuft. Es handelt sich hier jeweils um Fragen, deren Beantwortung aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht typischerweise in den Ermessens- bzw. Beurteilungsspielraum der kommunalen Behörde gehört. Die Baukommission ist sodann bereits vor dem Augenschein zum Schluss gekommen, dass der Verkehr im massgeblichen Bereich äusserst gering sei. Die anlässlich des vorinstanzlichen Augenscheins gemachte Feststellung bezüglich des geringen Verkehrsaufkommens hat diese Beurteilung lediglich bestärkt, auch wenn sie zu einer Tageszeit erfolgte, in welcher das Verkehrsaufkommen nicht den Spitzenverkehrsaufkommen entspricht. Auch das lässt die vorinstanzliche Würdigung aber nicht als offensichtlich unvertretbar erscheinen. Es ändert insbesondere nichts daran, dass die M-Strasse im vorliegend zu beurteilenden massgeblichen Bereich lediglich als Zu- und Wegfahrtstrasse für die Anwohner am Ende der M-Strasse und als Zufahrtsstrasse für die Anwohner der N-Strasse (Einbahnstrasse in Richtung Osten) dient und somit keinen eigentlichen Durchgangsverkehr aufweist. Insoweit ist es auch nachvollziehbar, wenn die Vorinstanz in Übereinstimmung mit der Baukommission den in Richtung Osten verlaufenden Zusatzverkehr als gering bezeichnet hat. Die Beschwerdeführerin räumt sodann ein, dass die M-Strasse mit einer Fahrbahnbreite von 6 m und mit Trottoirs von 2 m bzw. 1,5 m Breite grosszügig ausgebaut ist. Wenn die Baukommission und die Vorinstanz aufgrund der örtlichen Verhältnisse zum Schluss gekommen sind, dass trotz des fehlenden südöstlichen Einlenkers, des gefangenen Parkplatzes sowie der öffentlichen Parkplätze aufgrund der allgemeinen Lebenserfahrung und bei verkehrsregelgemäsem Verhalten keine verkehrsgefährdenden Fahrmanöver zu erwarten seien, erscheint dies sachlich vertretbar. Demgegenüber vermögen die Einwände der Beschwerdeführerin, die Übersichtlichkeit verleite zu "zügigem Fahren", es sei im massgeblichen Ausfahrt- und Strassenbereich mit verkehrsgefährdenden Ausholmanövern verschiedener Art zu rechnen, nicht zu überzeugen und lassen jedenfalls die vorinstanzliche Beurteilung nicht als offensichtlich nicht mehr vertretbar erscheinen. Ob die öffentlichen Parkplätze beim allfälligen Auftreten von polizeilichen Missständen gar nicht gegen Süden zurückversetzt werden könnten, kann offen gelassen werden, nachdem die Baukommission die Ausfahrt im Zusammenhang mit den bestehenden öffentlichen Parkplätzen ohnehin in sachlich vertretbarer Weise als verkehrssicherheitstechnisch für unbedenklich hielt. Schliesslich wurde auch von der Baukommission und der Vorinstanz nachvollziehbar begründet, dass die Anordnung der Garagenplätze hintereinander keine Verkehrsgefährdung darstelle. Die Beschwerdeführerin räumt ein, dass ein gefangener Parkplatz jedenfalls dann zulässig sei, wenn es sich nicht um einen Pflichtabstellplatz handle. Gerade deshalb ist nicht mit den von der Beschwerdeführerin überzeichnet dargestellten Manövrierbewegungen zu rechnen. Weshalb eine Bewilligung für eine wie hier zu beurteilende Doppelgarage nur dann in Betracht kommen solle, wenn kumulativ die resultierenden Manövrierbewegungen sich vollständig auf privatem Grund abwickeln liessen und die Nachbarschaft nicht tangiert werde, wird von der Beschwerdeführerin nicht substantiiert dargelegt. Auf diese Einwände ist hier demnach nicht weiter einzugehen. Die Beschwerdeführerin scheint zu verkennen, dass es bei der Beurteilung von kommunalen Ermessensentscheiden durch die Rechtsmittelinstanzen auf eine Rechtsverletzung hin nicht darauf ankommt, ob eine andere Würdigung der Verkehrssituation auch vertretbar wäre. Lässt sich keine eigentliche Ermessensüberschreitung oder -unterschreitung feststellen, so gibt es für das Verwaltungsgericht keinen Grund, einzuschreiten. Demnach erweist sich die

Beschwerde in Bezug auf die verkehrssicherheitsrechtlichen Aspekte des Bauvorhabens als unbegründet.

## **E. 5**

Die Beschwerdeführerin macht im Weiteren geltend, die geplante Doppel-Fertigarage erfülle die ästhetischen Anforderungen von § 238 Abs. 1 PBG nicht. Problematisch sei insbesondere die Höhenansetzung, das unbegrünte bekieste Flachdach sowie die Länge von 12 m.

### **E. 5.1**

Was die Grundsätze zu § 238 Abs. 1 PBG betrifft, so kann auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (§ 28 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit § 70 VRG). Die Kognition der Rechtsmittelinstanzen bei kommunalen Einordnungsentscheiden entspricht derjenigen bei der Beurteilung von kommunalen Entscheidungen über die Verkehrssicherheit (oben E. 2).

### **E. 5.2**

Die Baukommission hat in ihrer Rekursvernehmlassung ausgeführt, die Flachdachbauweise einer Garage sei geradezu üblich und schaffe auch in einer Zone, in der für die Hauptgebäude Schrägdächer vorgeschrieben sind, regelmässig keine Einordnungsprobleme. Die strittige Garage würde nicht als Fremdkörper in Erscheinung treten und die landschaftliche sowie bauliche Umgebung des Bauvorhabens würden keine Eigenart aufweisen, auf welche anders als üblich reagiert werden müsse. Wohl weise die Garage mit 12 m eine beträchtliche Länge auf; aufgrund ihrer Eingeschossigkeit und ihrer vom gewachsenen Erdboden gemessenen Höhe (die diesbezügliche Situierung des Fussbodens spiele keine Rolle) werde sie gleichwohl als traditionelle Nebenbaute in Erscheinung treten, wie sie praktisch in allen Wohngebieten anzutreffen sei. Garagen mit Flachdächern gehörten zum normalen Erscheinungsbild von Wohnquartieren. Nebenbauten müssten und könnten nicht das Erscheinungsbild der benachbarten Wohnhäuser übernehmen; sie dürften ohne weiteres ihre beschränkte Funktion auch gestalterisch zum Ausdruck bringen. In diesem Sinn erwog auch die Baurekurskommission, die Gebäudelänge nehme durchaus Rücksicht auf die bestehende bauliche Umgebung und es verbleibe ein grosszügiger Umschwung. Selbst wenn der Niveauunterschied zwischen dem Baugrundstück und dem rekurrentischen Grundstück mitberücksichtigt werde, erweise sich die projektierte Garage, deren Höhe von 2,6 m als ausgesprochen niedrig zu bezeichnen sei, nicht höher als übliche Garagen und trete damit gesamthaft nicht zu hoch in Erscheinung. Die projektierte Baute trete denn auch eingeschossig und damit dem Hauptgebäude klar untergeordnet in Erscheinung und werde klar als besonderes Gebäude wahrgenommen. Zudem werde die der rekurrentischen Parzelle zugewandte Südostfassade der Garage mehrheitlich durch eine rund 2 m hohe Grünhecke verdeckt. Inwiefern sich das Flachdach der Garage, welches der Funktion der Baute angepasst sei, nicht in die bestehende bauliche Umgebung einordnen solle, sei nicht ersichtlich. Dass die Garage mit dem Flachdach von der mit einem Schrägdach versehenen Wohnbaute klar abgesetzt in Erscheinung trete, sei dem Erscheinungsbild nicht abträglich. Die Baukommission Adliswil habe dem Bauvorhaben zu Recht eine befriedigende Gestaltung im Sinn von § 238 Abs. 1 PBG attestiert und habe den ihr zukommenden Beurteilungsspielraum nicht verletzt.

### **E. 5.3**

Die Beschwerdeführerin bringt im Wesentlichen vor, die strittige Garage sei zu lang und zu hoch sowie im Dachbereich (unbegrüntes, bekiestetes Flachdach) ungenügend gestaltet. Jeder dieser drei Punkte würde bereits für sich einen Verstoß gegen § 238 Abs. 1 PBG darstellen, was umso mehr bei einer gesamthaften Betrachtung aller drei Aspekte zutrefte. Im Einzelnen rügt die Beschwerdeführerin, die Vorinstanz sei namentlich bei der Beurteilung der Südostansicht von unrichtigen Höhenannahmen ausgegangen. Die 2,6 m hohe Garagenwand käme im westwärts abfallenden Terrain erhöht zwischen 0,4 und 0,75 m über das gewachsene Terrain zu liegen, woraus sich eine Gebäudehöhe von 3–3,35 m und ein Überragen der ca. 2 m hohen Grünhecke um ca. 1–1,35 m ergebe. Von einer fast vollständigen Kaschierung des dominanten "Neben"-Gebäudes auf der Südseite könne keine Rede sein. Aus Südostansicht würde der geplante "Garagenriegel" als überdimensionierter Fremdkörper in Erscheinung treten. Insgesamt würde die projektierte Garage "überdimensioniert, isoliert, autistisch und den Kontext störend" wirken.

#### **E. 5.4**

Aus dem Bauplan "Seitenansicht-Südosten" ist klar ersichtlich, dass die Garagenwand mehrheitlich durch eine rund 2 m hohe Hecke verdeckt ist. Auch bleibt grundsätzlich unbestritten, dass die Höhe der Garage mit 2,6 m als niedrig zu bezeichnen ist. In diesem Zusammenhang ist es auch vertretbar, wenn die beträchtliche Länge der Doppelgarage angesichts der geringen Höhe für unproblematisch erachtet wurde. Sodann erhellt aus den oben angeführten Begründungen der Baukommission und der Vorinstanz, dass der Höhenaspekt nicht isoliert, sondern jeweils auch im Zusammenhang mit der Länge und dem typischen Erscheinungsbild als Nebenbaute beurteilt wurde. Auch ist nicht ersichtlich, inwiefern das für Garagen übliche und ihrer Funktion entsprechende Flachdach sich nicht in die bestehende bauliche Umgebung einordnen soll. Der beschwerdeführerische Einwand, für das Garagendach sei zur Erfüllung der minimalen ästhetischen Anforderungen ein Schrägdach oder eine deckende Flachdachbegrünung erforderlich, entspricht einem rein subjektiven ästhetischen Empfinden, auf das es hier nicht ankommt. Weder das Flach- noch das Kiesdach lassen die Garage geradezu als Fremdkörper in Erscheinung treten. Die in diesem Sinn gemachten Ausführungen der Baukommission wie der Vorinstanz sind jedenfalls nicht rechtsverletzend. Die Beschwerdeführerin bringt nichts vor, was die ästhetische Würdigung der Baukommission und der Vorinstanz als offensichtlich unvertretbar erscheinen liesse, weshalb die Beschwerde auch in diesem Punkt abzuweisen ist.

#### **E. 6**

Die Beschwerdeführerin rügt schliesslich, der gefangene Parkplatz der Doppelgarage führe zu unzulässigen Lärm- und Geruchsmissionen. Dieser Einwand erweist sich als offensichtlich unbegründet. Es handelt sich bei dem hier streitigen Garagenprojekt und der daraus erfahrungsgemäss zu erwartenden Immissionsbelastung um einen umweltschutzrechtlichen Bagatellfall, der weder gegen lärmschutz- noch gegen lufthygienerechtliche Vorschriften und auch nicht gegen das Vorsorgeprinzip verstösst (vgl. VGr, 20. August 2002, VB.2002.00084 [nicht publiziert], E. 4). Auf die diesbezüglichen zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz kann verwiesen werden (§ 28 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit § 70 VRG).

#### **E. 7**

Zusammenfassend ist die verkehrssicherheitsrechtliche und die ästhetische Beurteilung des Bauvorhabens durch die Baukommission und die Vorinstanz weder in unrichtiger Feststellung des Sachverhalts noch in rechtsverletzender Ausübung des Ermessens- bzw. Beurteilungsspielraums erfolgt. Die Vorinstanz hat den kommunalen Entscheid in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Einordnung in nicht rechtsverletzender Weise bloss auf seine Vertretbarkeit hin überprüft. Auch verstösst das Bauvorhaben nicht gegen lärmschutz- und lufthygienerechtliche Vorschriften. Die Beschwerde ist demnach in der Hauptsache abzuweisen. Da das Bauvorhaben somit den Bauvorschriften genügt, besteht auch keine Grundlage für die eventuell beantragte Absenkung der Garage um mindestens 0,4 m.

#### **E. 8**

Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Gerichtskosten der Beschwerdeführerin aufzuerlegen (§ 70 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 VRG). Eine Parteientschädigung steht ihr von vornherein nicht zu. Die obsiegende Beschwerdegegnerin beantragt die Zusprechung einer Parteientschädigung. Eine solche spricht das Verwaltungsgericht dem obsiegenden Gemeinwesen gestützt auf § 17 Abs. 2 VRG nur dann zu, wenn der Aufwand für das Rechtsmittelverfahren den mit der Prüfung des Baugesuchs ohnehin anfallenden Aufwand erheblich übersteigt. Diese Voraussetzung ist hier nicht erfüllt. Demgemäss entscheidet die Kammer :

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