

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2008.00188 vom 3. September 2008

ZH Verwaltungsgericht, 2008-09-03, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2008.00188

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2008.00188 du 3 septembre 2008

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2008.00188 del 3 settembre 2008

Regeste

Baubewilligung | Zonenkonformität eines Fahrzeugabstellplatzes. Verkehrssicherheit. Die Beurteilung der Zonenkonformität eines Fahrzeugabstellplatzes ist grundsätzlich mit derjenigen der zugehörigen Baute verknüpft. Solange die Hauptbaute in der Zone, in welcher zugehörige Abstellplätze erstellt werden sollen, zonenkonform ist, sind es auch die zugehörigen Abstellplätze (E. 2.3). Im Bereich der Parkfelder Nr. 5 bis 9 befindet sich eine Bushaltestelle, welche bei der Ein- und Ausfahrt auf diese Parkplätze überfahren werden muss. Diese Abstellplätze stellen ein hohes Sicherheitsrisiko sowohl für den Motorfahrzeugverkehr als insbesondere auch für die auf den Bus wartenden Teilnehmer des öffentlichen Verkehrs dar, weshalb die Vorinstanz die Beurteilung der Verkehrssicherheit durch die erstinstanzlichen Behörden zu Recht als nicht mehr vertretbar beurteilt hat (E. 3.3). Abweisung.

Erwägungen

E. 1

Gemeinde Glattfelden,

E. 2

Politische Gemeinde Glattfelden, beide vertreten RA A, Beschwerdeführerinnen, gegen 1. B, 2. C, vertreten durch RA D, Beschwerdegegner, betreffend Baubewilligung, hat sich ergeben: I. Mit Beschluss vom 5. November 2007 erteilte das Bauamt der Gemeinde Glattfelden der Politischen Gemeinde Glattfelden die Baubewilligung für die Erstellung von 16 Abstellplätzen auf dem Grundstück Kat.-Nr. 01 an der L-Strasse in Glattfelden. II. Den gegen diese Baubewilligung erhobenen Rekurs von C hiess die Baurekurskommission IV am 3. April 2008 gut und hob den angefochtenen Beschluss auf. Gleichzeitig schrieb die Rekursinstanz den Rekurs von B als gegenstandslos geworden ab. III. Mit Beschwerde vom 30. April 2008 beantragten das Bauamt Glattfelden sowie die Politische Gemeinde Glattfelden dem Verwaltungsgericht, es seien der Rekursentscheid aufzuheben und die Baubewilligung vom 5. November 2007 wiederherzustellen, unter Zusprechung einer Parteientschädigung an die Gemeinde. In formeller Hinsicht stellten die Beschwerdeführenden den Antrag, es sei ein Augenschein durchzuführen. Mit Eingabe vom 25. Mai 2008 beantragte B die Abweisung der Beschwerde. Ebenso stellte die Vorinstanz am 30. Mai 2008 den Antrag, es sei die Beschwerde unter den üblichen Kostenfolgen abzuweisen. C liess mit Eingabe vom 9. Juni 2008 beantragen, es sei die Beschwerde abzuweisen, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich Mehrwertsteuern) zulasten der Beschwerdeführenden. Die Kammer zieht in Erwägung: 1. Die vom Bauamt bewilligten 16 Abstellplätze sollen auf der an der L-Strasse liegenden, sich im Eigentum der

Gemeinde befindlichen Parzelle Kat.-Nr. 01 erstellt werden. Das rund 45 m lange und 5 m breite Baugrundstück liegt in der Wohnzone W2b. Die Abstellplätze sollen auf dem sich längs der L-Strasse erstreckenden Baugrundstück senkrecht zur Strasse angeordnet werden und den Besuchern des sich auf der gegenüberliegenden Strassenseite befindlichen Friedhofs dienen. Nach Auffassung der Vorinstanz ist das Bauvorhaben nicht zonenkonform und verletzt die Anforderungen der Verkehrssicherheitsverordnung. Die Beschwerdeführenden hingegen beurteilen die geplanten Abstellplätze als zonenkonform; ausserdem sei die Zonenkonformität im Rekursverfahren gar nicht in Frage gestellt worden. Die Rekurrenten hätten lediglich deren raumplanerische und verkehrsplanerische Zweckmässigkeit in Frage gestellt. Die Beurteilung der Verkehrssicherheit liege im Ermessen der kommunalen Behörden, in welches die Baurekurskommission IV zu Unrecht eingegriffen habe.

E. 2.1

Die Beschwerdeführenden wenden vorab ein, im Rekursverfahren sei gar nicht geltend gemacht worden, die geplanten Abstellplätze seien nicht zonenkonform. Die Beschwerdeführenden scheinen damit geltend machen zu wollen, die Baurekurskommission hätte die Frage der Zonenkonformität mangels einer entsprechenden Rüge gar nicht prüfen bzw. die erteilte Baubewilligung nicht aus diesem Grunde aufheben dürfen. Diese Auffassung ist verfehlt. Die Baurekurskommissionen (wie auch das Verwaltungsgericht) wenden das Recht von Amtes wegen an. Das bedeutet nicht, dass die Rekursinstanz jedem nur denkbaren Rechtsmangel nachzuforschen hat, da das Rügeprinzip – wonach die Rechtsmittelinstanz ihre Überprüfung grundsätzlich auf das beschränken soll, was beanstandet ist – den Grundsatz der Rechtsanwendung von Amtes wegen begrenzt (RB 1997 Nr. 7, 1982 Nr. 5). Klare Mängel des angefochtenen Entscheides sind jedoch zu berücksichtigen, selbst wenn sie nicht ausdrücklich gerügt werden (Kölz/Bosshart/Röhl, § 50 N. 4). Das Fehlen der Zonenkonformität würde einen klaren Mangel in diesem Sinne darstellen. Im vorliegenden Fall kommt hinzu, dass die Rüge der mangelnden Zonenkonformität dem rekurrentischen Einwand der „fehlenden raumplanerischen Zweckmässigkeit“ bei grosszügiger Interpretation noch entnommen werden kann.

E. 2.2

Die Vorinstanz stützt ihre Auffassung hinsichtlich der Zonenkonformität der Abstellplätze auf einen Entscheid des Verwaltungsgerichts vom 11. Juni 1985 (VB 2/1985 in BEZ 1985 Nr. 21 = RB 1985 Nr. 84). Nach diesem Entscheid ist die Beurteilung der Zonengemässheit eines Abstellplatzes grundsätzlich mit derjenigen der zugehörigen Baute oder Anlage verknüpft. Eine selbständige Beurteilung ist nur dort angezeigt, wo eine Parkfläche – ohne einer bestimmten Baute oder Anlage zu dienen – gewerblich genutzt wird. In einem solchen Fall kann von einem „Betrieb“ gesprochen werden, der je nach den konkreten Verhältnissen als nicht störend, mässig störend oder stark störend einzustufen ist. Da der Friedhof, welchem der geplante Parkplatz unbestrittenermassen zugehörig sei, in der Zone für öffentliche Bauten (Oe) liege, seien auch die Abstellplätze einzig in dieser Zone zonenkonform und somit in der Zone W2b nicht bewilligungsfähig. Nach Auffassung der Beschwerdeführenden lässt der von der Vorinstanz angeführte Entscheid die Schlussfolgerung, die geplanten Abstellplätze seien nicht zonenkonform, nicht zu. In dem jenem Entscheid zugrunde liegenden Sachverhalt sei die Hauptbaute, der die strittigen Abstellplätze dienen sollten, in der Zone, welcher das Baugrundstück angehörte, nicht zonenkonform gewesen. Dies sei vorliegend nicht der Fall. Vielmehr wäre nach der

Rechtsprechung auch der Friedhof selber in der Wohnzone W2b als zulässig zu beurteilen. Dass jener mit der zugehörigen Leichenhalle vorliegend in einer Zone für öffentliche Bauten liege, vermöge daran nichts zu ändern. Wenn der Friedhof also in der fraglichen Wohnzone zonenkonform sei, so seien es sicherlich auch die zugehörigen Abstellplätze. Die Vorinstanz lehnt demgegenüber solche Überlegungen einer "hypothetischen Zonenzugehörigkeit" vernehmlassungsweise ab.

E. 2.3

Zutreffend ist, dass sich der Friedhof samt Leichenhalle, welchem die streitbetroffenen Abstellplätze dienen sollen, in der Zone für öffentliche Bauten (Oe) befindet. Im zitierten Entscheid ging es um ein Gemeindezentrum, dessen Abstellplätze in der benachbarten Landhauszone erstellt werden sollten. Der diesem Entscheid zugrunde liegende Sachverhalt präsentierte sich insofern anders als der vorliegende, als das Gemeindezentrum in der Landhauszone mangels Zonenkonformität nicht zulässig gewesen wäre. Aus diesem Umstand leitete das Gericht ab, dass auch die zugehörigen Abstellplätze nicht zonenkonform seien. Anders verhält es sich im vorliegenden Fall. Den Beschwerdeführenden ist darin beizupflichten, dass der Friedhof samt Leichenhalle in der Wohnzone W2b wohl als zonenkonform zu beurteilen wäre. Nach der Rechtsprechung gelten die Kultuszwecken dienenden Liegenschaften der Landeskirchen, wie Kirchen und Friedhöfe, als der Wohnzone zugehörig (vgl. VGr, 18. Juni 2003, VB.2003.00173, www.vgrzh.ch). Gerade im Falle eines Friedhofs ist dies auch ohne weiteres nachvollziehbar, ist doch kaum eine grünere und ruhigere Nutzung vorstellbar, welche sich bestens mit der Wohnnutzung verträgt. Würde die Zonenkonformität des Friedhofs bejaht, so würde dies zweifelsohne auch für dazugehörige Abstellplätze gelten, zumindest solange es sich um eine Parkierungsanlage von dieser Grössenordnung handelt. Es ist daher in der Tat nicht einzusehen, weshalb dies vorliegend nur deshalb nicht gelten sollte, weil der benachbarte Friedhof zufälligerweise in einer Zone für öffentliche Bauten liegt. Es ist nicht einleuchtend, dass der Friedhof in der fraglichen Zone bewilligt werden könnte samt dazugehörigen Abstellplätzen, die Abstellplätze für sich alleine betrachtet, obwohl sie dem unmittelbar benachbarten Friedhof dienen, jedoch als nicht zonenkonform beurteilt werden. Die von der Vorinstanz in dieser absoluten Form vertretene Auffassung, die Abstellplätze seien nur deshalb nicht zonenkonform, weil der Friedhof selber in einer Zone für öffentliche Bauten liege, lässt sich aus dem zitierten Entscheid im Übrigen auch nicht ableiten, war doch in jenem Fall die Hauptbaute, welcher die Abstellplätze dienen sollten, in der fraglichen Zone nicht zonenkonform. Solange die Hauptbaute oder Anlage in der Zone, in welcher zugehörige Abstellplätze erstellt werden sollen, zonenkonform ist, sind es auch die zugehörigen Abstellplätze selber, dies entsprechend dem im zitierten Entscheid statuierten Grundsatz, dass deren Zonengemässheit nach der Zonenzugehörigkeit der Hauptbaute zu beurteilen ist. Insofern ist entgegen der Auffassung der Vorinstanz sehr wohl auch eine Prüfung der "hypothetischen Zonenzugehörigkeit" der Hauptanlage vorzunehmen. Zusammenfassend erweist sich dieser Einwand der Beschwerdeführenden daher als berechtigt. Die Zonenkonformität der Abstellplätze ist zu bejahen.

E. 3.1

Zur Verkehrssicherheit der streitbetroffenen Abstellplätze hat die Vorinstanz erwogen, die Vorschrift von § 5 der Verordnung über die Anforderungen an die Verkehrssicherheit und die Sicherheit von Strassenkörpern vom 15. Juni 1983 (Verkehrssicherheitsverordnung, VSV) habe grundsätzlich auch in "Tempo 30" Zonen Geltung. Gründe für eine Ausnahme

von der Regel seien im vorliegenden Fall nicht ersichtlich und würden auch nicht vorgebracht. Die Beschwerdeführenden machen demgegenüber geltend, die Bestimmung von § 5 der Verkehrssicherheitsverordnung gelte nicht zwingend. Vielmehr müsse stets einzelfallweise geklärt werden, ob eine Verkehrsgefährdung bestehe oder nicht. Die Rekursinstanz habe gar nicht geprüft, ob vorliegend ein Abweichen von der Regel gerechtfertigt sei. Ohne die örtlichen Verhältnisse mittels eines Augenscheins genauer zu klären, habe sie die Rechtmässigkeit der Bewilligung verneint. Dies komme einer Rechtsverweigerung gleich. Es müsse berücksichtigt werden, dass es sich bei der L-Strasse um eine wenig befahrene Strasse handle. Der Linienbus verkehre zwar stündlich, die Haltestelle sei jedoch wenig frequentiert. Die Mehrzahl der Busbenutzer steige im Bahnhof Glattfelden ein, um zu ihrem Zielort Glattfelden Dorf oder Zweidlen zu gelangen. Personen, die an der L-Strasse einstiegen, seien sehr selten. Häufig würden Fahrgäste, die ein- oder aussteigen wollten, überhaupt fehlen. Ausserdem seien an der L-Strasse keine weiteren Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln mehr vorhanden, sodass kein Umsteigen der Fahrgäste auf andere Verkehrsmittel stattfinde. Konfliktsituationen zwischen einem Bus und einem in einen Abstellplatz ein- oder ausfahrenden Fahrzeug seien ausgeschlossen. Einparkierende Autos müssten allenfalls auf einen wartenden Bus Rücksicht nehmen. Ausfahrende Autos müssten sich sowieso dem übergeordneten Verkehr unterordnen und allenfalls warten, bis ein Bus abgefahren sei. Schliesslich sei die Verständigung von Fussgängern und Fahrzeuglenkern im Bereich von Bushaltestellen generell nötig und auch möglich. Alle diese Umstände rechtfertigten ein Abweichen von der zitierten Regelvorschrift.

E. 3.2

Zur Anwendung gelangt vorliegend unbestrittenermassen die Vorschrift von § 5 VSV, welche vorsieht, dass Ausfahrten im Bereich von Strassenverzweigungen und von Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel in der Regel nicht zulässig sind. Den Beschwerdeführenden ist insofern beizupflichten, als Ausfahrten im Bereich von Strassenverzweigungen oder Haltestellen nur "in der Regel" nicht zulässig sind. Ausnahmen sind denkbar. Bei der Vorschrift von § 5 VSV handelt es sich nicht um technische Anforderungen von Normalien oder Richtlinien im Sinne der Bestimmung von § 360 Abs. 3 PBG, welche vorsieht, dass von diesen aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse Erleichterungen gewährt werden können (vgl. dazu VGr, 18. August 2004, VB.2003.00430, E. 4.2, www.vgrzh.ch = BEZ 2004 Nr. 64). Es ist daher fraglich, ob die Voraussetzungen für Ausnahmen von der in § 5 VSV statuierten Regel mit denjenigen für Erleichterungen gemäss § 360 Abs. 3 PBG übereinstimmen. Dies kann jedoch offen bleiben. Wesentlich ist, dass die kommunale Behörde bei der Anwendung von § 5 VSV zu prüfen hat, ob Ausnahmegründe vorliegen, die ein Abweichen von der Regel rechtfertigen. Da es dabei – ebenso wie bei Erleichterungen von technischen Anforderungen gemäss § 360 Abs. 3 PBG – vor allem um die Würdigung der massgebenden örtlichen Verhältnisse geht, steht der Baubehörde auch in diesem Fall ein Ermessensspielraum zu. Dieses Ermessen haben die Rechtsmittelbehörden zu respektieren. Sie überprüfen lediglich, ob die Gemeindebehörde das ihr zustehende Ermessen pflichtgemäss ausgeübt hat, d.h. den ihr eingeräumten Ermessensspielraum nicht überschritten hat. Für den vorliegenden Fall stellt sich also die Frage, ob die Verkehrssicherheitsbeurteilung bzw. die Annahme der geltend gemachten Ausnahmegründe vertretbar erscheinen.

E. 3.3

Das schmale Baugrundstück, auf welchem die 16 Abstellplätze nebeneinander angeordnet werden sollen, wird im Osten durch den M-Weg und im Westen durch die N-Strasse begrenzt. Bei diesen beiden Ausfahrten in die L-Strasse handelt es sich unbestrittenermassen um Strassenverzweigungen im Sinne der VSV. Wie die Planunterlagen deutlich machen, sind Konflikte insbesondere zwischen rückwärts aus den Abstellplätzen Nrn. 1 bis 3 ausfahrenden Fahrzeugen mit Autos, die vom M-Weg in die L-Strasse ausfahren, voraussehbar. Die Ausfahrt aus dem Abstellplatz Nr. 1 bedingt gar ein Überfahren des M-Wegs. Dieser Sicherheitsproblematik allein könnte durch Weglassen einzelner Parkfelder am Rande der Parkierungsanlage im Bereich der Strassenverzweigungen begegnet werden. Hinzu kommt nun allerdings, dass sich im Bereich der Parkfelder Nrn. 5 bis 9 eine Bushaltestelle befindet. Bei Einfahrt in diese Abstellplätze sowie auch beim rückwärtigen Ausfahren muss diese Haltestelle überfahren werden. Auch wenn die Bushaltestelle nicht sehr stark frequentiert wird, was die Beschwerdeführenden geltend machen, von den Beschwerdegegnern allerdings bestritten wird, stellen diese Abstellplätze ein hohes Sicherheitsrisiko sowohl für den Motorfahrzeugverkehr auf der L-Strasse als insbesondere auch für die auf den Bus wartenden Teilnehmer des öffentlichen Verkehrs dar. Diese unglückliche Verkehrssituation entspricht wohl geradezu derjenigen, welche der Gesetzgeber bei Erlass der zitierten Bestimmung der VSV im Auge gehabt hatte. Das Überfahren der Bushaltestelle kann zu Behinderungen des öffentlichen Verkehrs führen, wenn ein Bus vor der Einfahrt in die Haltestelle auf der L-Strasse warten muss, bis ein Autolenker seinen Abstellplatz verlassen hat. Damit verbunden ist auch eine Gefährdung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf der L-Strasse. Gefährdet sind jedoch insbesondere auch die Fussgänger auf der Bushaltestelle. Immerhin muss ein aus einem solchen Abstellplatz ausfahrender Fahrzeuglenker den Verkehr auf der L-Strasse einerseits überblicken sowie auf allfällige Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs auf der Haltestelle andererseits achten. Hinzu kommt, dass sich auf der gegenüberliegenden Seite der L-Strasse eine weitere Bushaltestelle befindet. Ausserdem sind einige Abstellplätze vorhanden, aus denen ebenfalls rückwärts auf die Strasse ausgefahren wird. Daraus kann nichts zugunsten der geplanten Abstellplätze abgeleitet werden, im Gegenteil. Durch weitere rückwärts in die L-Strasse fahrende Motorfahrzeuge wird die Situation für den einzelnen Fahrzeuglenker nur noch unübersichtlicher. Dass auf der L-Strasse „Tempo 30“ eingeführt werden soll, vermag an diesem äusserst unglücklich gewählten Standort nichts Wesentliches zu ändern und stellt daher auch keinen Ausnahmegrund dar, welcher ein Abweichen von der Vorschrift von § 5 VSV rechtfertigen würde. Unter diesen Umständen hat die Baurekurskommission IV die Beurteilung der Verkehrssicherheit durch die erstinstanzlichen Behörden zu Recht als nicht mehr vertretbar beurteilt. Es kann ihr keine Verletzung des kommunalen Ermessens vorgeworfen werden, auch wenn sie keinen Augenschein durchgeführt hat. Die für die vorliegende Beurteilung massgebenden Umstände können den Akten entnommen werden; ein Augenschein vor Ort ist nicht erforderlich.

E. 4

Zusammenfassend erweisen sich die streitbetroffenen Abstellplätze zwar als zonenkonform, sind jedoch – in Übereinstimmung mit dem Rekursentscheid – aus Verkehrssicherheitsgründen nicht bewilligungsfähig. Die Beschwerde ist daher abzuweisen. Die Kosten des Verfahrens sind der Beschwerdeführenden Nr. 1 aufzuerlegen (§ 13 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 [VRG]), welche überdies zu verpflichten ist, dem Beschwerdegegner Nr. 2 gestützt auf § 17 Abs. 2 lit. a VRG eine

Parteientschädigung zu bezahlen. Der Beschwerdegegner Nr. 2 hat einen "Mehrwertsteuerzusatz" zur Prozessentschädigung beantragt, gegen den die Beschwerdeführerinnen nicht opponierten, weshalb ihm die Prozessentschädigung ohne weiteres um den Mehrwertsteuersatz zu erhöhen ist (siehe Kreisschreiben des Obergerichts des Kantons Zürich über die Mehrwertsteuer vom 17. Mai 2006, S. 3). Als angemessen erweist sich eine Parteientschädigung von Fr. 1'100.- (inkl. 7.6 % Mehrwertsteuer). Demgemäss entscheidet die Kammer :

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