

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2010.00040 vom 20. Oktober 2010

ZH Verwaltungsgericht, 2010-10-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2010.00040

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2010.00040 du 20 octobre 2010

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2010.00040 del 20 ottobre 2010

Regeste

Baubewilligung | Bewilligung für Parkplatzerweiterung und neues Wegfahrtsregime. Feststellung des entscheidewesentlichen Sachverhalts. Verkehrssicherheit. Fussgängerschutz. Die Vorinstanz hat den Sachverhalt aufgrund der Baugesuchsunterlagen und insbesondere des Umweltverträglichkeitsberichts sowie durch einen eigenen Augenschein einlässlich untersucht. Es liegt in der Natur der Sache, dass eine solche Schätzungen und Prognosen erfordernde Sachverhaltsermittlung mit gewissen Unsicherheiten verbunden ist. Für die hier zu beurteilende Frage der Verkehrssicherheit der Erschliessungslösung reicht sie aber ohne Weiteres aus (E. 1.2). Entgegen der Auffassung der Vorinstanz vermag das teilweise grasüberwachsene Areal des Bahngleises ungeachtet der seltenen Benützung zu Bahnzwecken einen Fussgängerschutz nicht zu ersetzen. Als unter dem Gesichtswinkel der Verkehrssicherheit notwendiges Minimum ist vielmehr ein Fussgängerschutzstreifen von 1 m Breite durch Markierung auf der Fahrbahn und zusätzlich durch Sicherungspfosten abzugrenzen (E. 2.3). Gemäss dem eingeholten Amtsbericht stehen der Anbringung eines farblich markierten und durch Pfosten gesicherten Schutzstreifens keine Hindernisse im Weg, weshalb sich auch unter Berücksichtigung der neueren bundesgerichtlichen Rechtsprechung der Mangel "ohne besondere Schwierigkeiten" im Sinn von § 321 Abs. 1 PBG durch eine entsprechende Nebenbestimmung beheben lässt (E. 2.4). Teilweise Gutheissung.

Erwägungen

E. 2

Neben ihren Rügen zur Feststellung des Sachverhalts macht die Beschwerdeführerin einzig geltend, die F-Strasse sei ungenügend ausgebaut, um den Verkehr aufzunehmen, der ihr durch das neue Verkehrsregime zugeleitet werde. Dieses sieht vor, dass neben den auf dem Grundstück Kat.-Nr. 01 geplanten 116 PW-, sechs LKW- sowie zwei Lieferwagenabstellplätzen zahlreiche auf verschiedenen Grundstücken bereits bestehende PW-Abstellplätze im Einbahnverkehr erschlossen werden, sodass die Ausfahrt von diesen insgesamt 320 PW-Parkplätzen sowie den zusätzlich bewilligten sechs LKW- und zwei Lieferwagenabstellplätzen ausschliesslich über die bisher als Stichstrasse nur eine geringe Verkehrsbedeutung aufweisende F-Strasse erfolgt. Zusätzlich werden über die F-Strasse neu auch die Auslieferung sowie der Abholshop für Garagisten erschlossen, was nach den Feststellungen der Vorinstanz mindestens je 20 zusätzliche Fahrten auslöst (E. 5.3, am Ende).

E. 2.1

Die Vorinstanz hat die gesetzlichen Voraussetzungen an eine hinreichende Erschliessung (§ 236 Abs. 1 und § 237 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 [PBG]) und insbesondere die Bedeutung der Zugangsnormalien vom 9. Dezember 1987 und der Verkehrssicherheitsverordnung vom 15. Juni 1983 (VerkehrssicherheitsV) zutreffend dargestellt; darauf ist gestützt auf § 71 in Verbindung mit § 28 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) zu verweisen.

E. 2.2

Die Vorinstanz hat mit nachvollziehbaren Überlegungen, deren Schlüssigkeit von der Beschwerdeführerin nicht infrage gestellt wird, für die Bestimmung der normgerechten Anforderungen für den technischen Ausbau der F-Strasse einen 300 Wohneinheiten entsprechenden Erschliessungsbedarf für die Parkplätze sowie die Fahrten im Zusammenhang mit Ersatzteilauslieferung, Abholshop und Lastwagenverkehr ermittelt. Bei diesem Erschliessungsbedarf müsse die F-Strasse wegen der fehlenden guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr als Erschliessungsstrasse im Sinne der Normalien ausgebaut sein, was eine Fahrbahnbreite von 4,5 bis 5,5 m sowie ein einseitiges Trottoir mit einer Breite von 2,0 bis 2,5 m erfordere. Die F-Strasse verfüge zwar über eine 5,8 m breite Fahrbahn, jedoch über kein Trottoir. Indessen stellten gemäss § 8 Zugangsnormalien Einbahnsysteme Sonderfälle dar, für welche die Ausbaugrössen besonders festgelegt würden. Von einem solchen Sonderfall könne hier ausgegangen werden, weil der überwiegende Teil des zu erwartenden Verkehrs sich nur in eine Richtung, nämlich zur G-Strasse hin, bewege. Zwar könne es vereinzelt auch zur Begegnung von Lastwagen kommen; bei einem solchen Kreuzungsmanöver würde es für etwaige Fussgänger relativ eng, doch bestehe die Möglichkeit, auf das ostseits angrenzende öffentliche Gleisareal auszuweichen, das pro Tag nur durch zwei Züge beansprucht werde. Mit einem ins Gewicht fallenden Fussgängerverkehr sei ohnehin nicht zu rechnen, da die die Parkplätze nutzenden Beschäftigten der Bauherrschaft ihre Arbeitsplätze grössten Teils über das Betriebsareal erreichen könnten und nicht die F-Strasse begehen würden. Insoweit könne von einer separat geführten Fussgängererschliessung ausgegangen werden, was gemäss § 11 Zugangsnormalien ebenfalls eine Herabsetzung der Ausbauanforderungen zulasse. Überdies sei zu berücksichtigen, dass der im Zusammenhang mit dem Betrieb der Bauherrschaft stehende Verkehr fast ausschliesslich zwischen 06.00 und 18.00 Uhr anfalle. Angesichts dieser selbständigen Begründung des Rekursentscheids ist der Verweis der Beschwerdeführerin auf das bereits in ihrer Rekurschrift Vorgebrachte unzulässig und deshalb unbeachtlich (RB 1964 Nr. 35 = ZR 65 Nr. 149; Kölz/ Bosshart/ Röhl, § 54 N. 7, mit weiteren Hinweisen). Anders als die Beschwerdeführerin anzunehmen scheint, ist die Vorinstanz nicht von den technischen Anforderungen einer Zufahrtsstrasse (vgl. Beschwerdeschrift Ziff. 2.6), sondern denjenigen einer Erschliessungsstrasse ausgegangen. Zu den Gründen, welche es nach der Auffassung der Vorinstanz erlauben, von diesen Anforderungen insofern abzuweichen, als auf die Erstellung eines Trottoirs verzichtet wird, äussert sich hingegen die Beschwerdeführerin nicht.

E. 2.3

Gemäss § 360 Abs. 3 PBG kann aus wichtigen Gründen von den regierungsrätlichen Richtlinien und Normalien abgewichen werden; zudem lassen §§ 8 und 11 Zugangsnormalien Abweichungen bei Einbahnsystemen und separater Fussgängerführung ausdrücklich zu. Auch wenn bei der F-Strasse Einbahnsystem und separate Fussgängerführung nicht lückenlos, sondern nur für den grössten Teil des Fahrzeugverkehrs

und des Fussgängeraufkommens gilt, liegen doch besondere Verhältnisse vor, auf welche die Anforderungen der Normalien nicht zugeschnitten sind. Insofern durften die Vorinstanzen ohne Rechtsverlegung das Vorliegen wichtiger Gründe bejahen, welche gemäss § 360 Abs. 3 PBG den Verzicht auf den gemäss Normalien bei einer Erschliessungsstrasse vorgesehenen Gehweg zu rechtfertigen vermögen. Immerhin weist die F-Strasse mit Ausnahme der letzten 3 m eine Fahrbahn von 5,8 m Breite auf und übertrifft damit das Minimum von 4,5 m deutlich. Entscheidend ist damit, ob trotz des Verzichts auf den Gehweg die Verkehrssicherheit der Fussgänger gewährleistet bleibt. Dabei ist mit der Vorinstanz davon auszugehen, dass im hinteren Bereich der F-Strasse nur mit vereinzelt Fussgängern zu rechnen ist. Etwas grösser dürfte das Vorkommen im Bereich zwischen der nördlich der Liegenschaft der Beschwerdeführerin verlaufenden Querstrasse und der Einmündung in die H-Strasse sein. Wie die Fotos vom Augenschein der Vorinstanz zeigen, trifft es zu, dass die F-Strasse übersichtlich ist und Fussgänger notfalls auf das längs dazu verlaufende Industriegeleise ausweichen können. Allerdings gilt die Übersichtlichkeit nur für den Bereich der Fahrbahn und nicht für das angrenzende Gelände, wo insbesondere bei der Liegenschaft der Beschwerdeführerin im Ausfahrtsbereich nur ungenügende Sichtverhältnisse bestehen. Zudem dürfte die gute Übersicht auf die Fahrbahn und deren das erforderliche Mass übersteigende Breite dazu führen, dass die F-Strasse relativ schnell befahren wird. Zudem wird die Spitzenbelastung in den frühen Abendstunden auftreten, wenn von den Beschäftigtenparkplätzen der Bauherrschaft weggefahren wird und vor allem im Winterhalbjahr mit schlechten Sichtverhältnissen zu rechnen ist. Auch wenn mit der Vorinstanz nur von einem geringen Fussgängerverkehr auszugehen ist, erscheint unter diesen Umständen der vollständige Verzicht auf einen Fussgängerschutz als problematisch. Zu bedenken ist zudem, dass auch für die nächsttiefere Stufe, die Zufahrtsstrasse im oberen Anwendungsbereich, die Normalien immer noch einen Gehweg vorsehen; selbst bei Zufahrtsstrassen im unteren Anwendungsbereich und Zugangswegen, wo kein Gehweg verlangt wird, wird in speziellen Fällen noch ein verbreitertes Bankett als Fussgängerschutz vorgeschlagen. Entgegen der Auffassung der Vorinstanz vermag das teilweise grasüberwachsene Areal des Bahngeleises ungeachtet der seltenen Benützung zu Bahnzwecken diese Funktion nicht zu ersetzen. Die Fussgänger werden im Regelfall auf der einen oder anderen Seite der Fahrbahn verkehren, wo sie von den auf der F-Strasse verkehrenden Motorfahrzeuglenkern leicht übersehen werden können. Weil wegen des geringen Fussgängerverkehrs und der gewerblichen Überbauung der angrenzenden Liegenschaften die Motorfahrzeuglenker auf das Auftauchen von Fussgängern nicht gefasst sein dürften, erscheint diese Gefahr als umso grösser. Vor diesem Hintergrund lässt sich ungeachtet des weitgehend nur in einer Richtung verlaufenden Fahrzeug- und des geringen Fussgängerverkehrs der vollständige Verzicht auf einen Fussgängerschutz nicht rechtfertigen. Als unter dem Gesichtswinkel der Verkehrssicherheit notwendiges Minimum ist vielmehr ein Fussgängerschutzstreifen von 1 m Breite durch Markierung auf der Fahrbahn und zusätzlich durch Sicherungspfosten abzugrenzen. Damit wird nicht nur für die Fussgänger ein eigener Bereich des Strassenraums ausgeschieden, sondern es wird die dem Motorfahrzeugverkehr zur Verfügung stehende Fahrbahn verschmälert, was allgemein zu tieferen Geschwindigkeiten beitragen wird. Da wie ausgeführt die Gefährdung der Fussgänger vor allem in den frühen Abendstunden im Winterhalbjahr und bei schlechten Strassen- und Sichtverhältnissen am grössten sein dürfte, reicht entgegen der vom Gemeinderat im Amtsbericht vertretenen Auffassung eine farbliche Markierung des Schutzstreifens auf der Fahrbahn nicht aus, da

eine solche bei Dunkelheit sowie nasser oder schneebedeckter Fahrbahn erfahrungsgemäss schlecht sichtbar ist. Entgegen der Auffassung des Gemeinderats kann mit der Anbringung von Sicherungspfosten auch nicht zugewartet werden, bis sich das Fussgängeraufkommen signifikant erhöht. Wenn § 237 Abs. 2 PBG verlangt, dass Zufahrten für jedermann verkehrssicher sein sollen, kann eine Gefährdung auch bloss vereinzelter Fussgänger nicht hingenommen werden. Abgesehen davon dürfte die Gefahr umso grösser sein, je weniger die Fahrzeuglenker auf das Auftauchen von Fussgängern gefasst sind.

E. 2.4

Wie der Gemeinderat im Amtsbericht vom 23. August 2010 ausgeführt hat, stehen der Anbringung eines farblich markierten und durch Pfosten gesicherten Schutzstreifens keine Hindernisse im Weg, und auch die Beschwerdeführerin bringt nichts vor, was eine Realisierung infrage stellen könnte. Unter diesen Umständen lässt sich auch unter Berücksichtigung der neueren bundesgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. BGr, 17. November 2009, 1C_192/2009, www.bger.ch) der Mangel "ohne besondere Schwierigkeiten" im Sinn von § 321 Abs. 1 PBG durch eine entsprechende Nebenbestimmung beheben.

E. 2.5

Die weiteren von der Beschwerdeführerin geltend gemachten Mängel stellen die Verkehrssicherheit der F-Strasse nicht infrage. So hat bereits die Baubehörde bezüglich der Ausfahrt in die H-Strasse die notwendigen Anordnungen getroffen (vgl. Disp.-Ziff. 3.1 der Baubewilligung). Ebenso steht für Velos auch nach Anbringung eines Fussgängerschutzstreifens hinreichend Verkehrsfläche zur Verfügung. Sodann trifft es zu, dass die ungenügenden Sichtverhältnisse bei der Ausfahrt aus dem Grundstück der Beschwerdeführerin schon heute bestehen. Dieser Mangel betrifft indessen die Ausfahrt und damit das Grundstück der Beschwerdeführerin und lässt nicht die F-Strasse als Erschliessung ungenügend erscheinen. Zudem werden sich die Sichtverhältnisse verbessern, falls der notwendige Fussgängerschutzstreifen auf der Seite der Liegenschaft der Beschwerdeführerin markiert wird, wie dies der Gemeinderat in seinem Amtsbericht befürwortet.

E. 3

Damit erweist sich die Beschwerde insofern als begründet, als die unzureichende Verkehrssicherheit des zur Erschliessung der neu bewilligten Parkplätze geplanten Zu- und Wegfahrtsregimes gerügt wird. Dieser Mangel lässt sich indessen durch eine Nebenbestimmung beheben, wonach vor Baubeginn auf der F-Strasse ein 1 m breiter Fussgängerschutzstreifen farblich markiert und durch Pfosten gesichert werden muss. Die Beschwerde ist deshalb teilweise gutzuheissen und die Baubewilligung durch eine solche Nebenbestimmung zu ergänzen. Bei diesem Ausgang rechtfertigt es sich, die Kosten des Rekurs- und des Beschwerdeverfahrens der Beschwerdeführerin zu ½ und den Beschwerdegegnerschaften 1 und 2 zu je ¼ aufzuerlegen (§ 13 Abs. 2 VRG). Da keine der Parteien vollständig obsiegt, sind weder für das Rekurs- noch für das Beschwerdeverfahren Parteientschädigungen zuzusprechen (§ 17 Abs. 2 VRG). Demgemäss entscheidet die Kammer :

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