

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2014.00016 vom 5. September 2013

ZH Verwaltungsgericht, 2013-09-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2014.00016

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2014.00016 du 5 septembre 2013

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2014.00016 del 5 settembre 2013

Regeste

Baubewilligung | Baubewilligung für ein Einfamilienhaus: Verkehrssicherheit. Die Vorinstanz ergänzte die Baubewilligung mit einer Auflage, wonach nur vorwärts vom Baugrundstück auf die Strasse ausgefahren werden dürfe. Diese Auflage wird von der Nachbarschaft als zu wenig weitgehend, von der Bauherrschaft als unbegründet kritisiert. Verfahrensvereinigung (E. 2). Die Verkehrssicherheit ist nach den Vorgaben der Verkehrssicherheitsverordnung zu beurteilen (E. 4.1). Der Festlegung der fraglichen Strasse im kommunalen Verkehrsplan kommt keine entscheidende Bedeutung zu (E. 4.2). Aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse musste die Baubewilligung nicht mangels Verkehrssicherheit verweigert werden (4.3–4.9). Vielmehr lässt sich auch die Begründung der Vorinstanz nicht halten, aufgrund derer sie die Bewilligung mit der erwähnten Auflage ergänzte. Diese erscheint kaum praktikabel (E. 5.2). Die Begründung der Vorinstanz nimmt auch nicht auf die konkreten Umstände Bezug (E. 5.3). Abweisung der Nachbarbeschwerde; Gutheissung der Bauherrenbeschwerde.

Erwägungen

E. 1

Das Verwaltungsgericht ist nach § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 19 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) zur Behandlung der vorliegenden Beschwerden gegen den Rekursentscheid des Baurekursgerichts vom 3. Dezember 2013 zuständig. Da auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerden einzutreten.

E. 2

Die beiden Beschwerden richten sich gegen den gleichen Entscheid des Baurekursgerichts vom 3. Dezember 2013. Der Beschwerdeführer 1 rügt, der Entscheid der Vorinstanz gehe zu wenig weit, indem die Baubewilligung damit nicht aufgehoben, sondern nur mit einer – unzureichenden – Auflage ergänzt worden sei. Die Bauherrschaft wendet sich gegen diese Auflage, deren Anordnung sie für unbegründet und unzulässig hält. Damit beschlagen die beiden Beschwerden den gleichen Sachverhalt, betreffen dieselben Parteien und werfen die nämlichen Rechtsfragen auf. Die beiden Verfahren sind daher zu vereinigen.

E. 3

Sollten die Rügen des Beschwerdeführers 1 (Nachbarbeschwerde) begründet sein, würde dies zur Aufhebung der Baubewilligung führen. Daher sind diese Rügen zuerst zu prüfen (sogleich, E. 4). Nachfolgend ist auf die von der Vorinstanz statuierte Auflage einzugehen (E. 5).

E. 4

Der Beschwerdeführer 1 beanstandet die projektierte Ausfahrt vom Baugrundstück auf die F-Strasse. Die Verkehrssicherheit sei nicht hinreichend gewährleistet. Zudem werde für den Einlenkerradius das Grundstück des Beschwerdeführers 1 beansprucht.

E. 4.1

Die Vorinstanz lege zutreffend dar, dass die Verkehrssicherheit der vorliegend zu beurteilenden Ausfahrt vom Baugrundstück in die F-Strasse nach den Vorgaben der Verkehrssicherheitsverordnung vom 15. Juni 1983 (VSiV) zu beurteilen ist (Entscheid der Vorinstanz, E. 2). Die technischen Anforderungen an Ausfahrten sind im Anhang zu dieser Verordnung geregelt (§ 6 Abs. 1 VSiV). Gemäss § 6 Abs. 2 VSiV sind in gewissen Fällen Abweichungen von diesen technischen Anforderungen zulässig. Da es sich beim erwähnten Anhang zur Verkehrssicherheitsverordnung um Normalien im Sinn von § 360 Abs. 3 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) handelt, kann von den technischen Anforderungen zudem gestützt auf diese Bestimmung aus wichtigen Gründen abgewichen werden (Entscheid der Vorinstanz, E. 2; VGr, 27. März 2013, VB.2012.00373, E. 5.4.1 mit Hinweisen).

E. 4.2

Der Anhang der Verkehrssicherheitsverordnung sieht je nach Bedeutung der Ausfahrt (Anschluss) und der betroffenen Strasse drei Ausfahrtstypen (A bis C) vor. Dabei richten sich die Strassentypen nach den Zugangsnormalien vom 9. Dezember 1987 (ZN; Anhang VSiV, Anmerkung 1). Diese unterscheiden die Strassentypen Zufahrtsweg, Zufahrtsstrasse, Erschliessungsstrasse und (nutzungsorientierte) Sammelstrasse (§ 5 Abs. 1 ZN), wobei sie auf das voraussichtliche Verkehrsaufkommen aufgrund der Nutzung mit Wohneinheiten abstellen (§ 6 Abs. 1 ZN). Der Festlegung der fraglichen Strasse im kommunalen Verkehrsplan kommt mithin – entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers 1 – keine entscheidende Bedeutung zu (vgl. VGr, 27. November 2002, VB.2002.00287, E. 3b = BEZ 2003 Nr. 4).

E. 4.3

Die Vorinstanz erwog, die Bedeutung der F-Strasse liege "im Grenzbereich zwischen Erschliessungs- und Sammelstrasse" (Entscheid der Vorinstanz, E. 3.1). Dabei stützte sie sich allerdings nicht auf das gemäss § 6 Abs. 1 ZN massgebliche voraussichtliche Verkehrsaufkommen (vgl. vorstehend, E. 4.2). Vielmehr wies sie auf den Eintrag "Haupterschliessungsstrasse (Groberschliessung) mit Buslinie" im kommunalen Verkehrsplan vom 22. April 2008 und darauf hin, dass die F-Strasse eine ortsteilverbindende und sammelnde Funktion habe. Sie weise aber auch Merkmale einer Erschliessungsstrasse auf, indem sie vielen Einzelgaragen und -abstellplätzen ohne Wendemöglichkeit als direkter Zugang diene und über ein geringes Verkehrsaufkommen verfüge. Ihr Ausbaustand entspreche einer nutzungsorientierten Sammelstrasse, wobei allerdings einschränkend anzumerken sei, dass die Fahrbahn vielerorts durch seitlich versetzte Autoabstellplätze verschmälert werde.

E. 4.4

Die Baubehörde hatte in der Baubewilligung ausgeführt, die Grundstücksausfahrt sei nach der Verkehrssicherheitsverordnung zu beurteilen. Es gelte der Ausfahrtstyp B (Sammelstrasse), wonach Mindestsichtweiten, Maximalgefälle, Ausrundungsradien und die

Forderung "nur Vorwärtsausfahrt" einzuhalten seien. In Abwägung der Verkehrsbedeutung, der herrschenden Verkehrsfrequenzen sowie der eigentlichen örtlichen Verhältnisse könne die vorgesehene, der bisherigen "Ausfahrtstypologie" entsprechende Ausfahrt gestützt auf § 6 VSIV bewilligt werden. Die Baubehörde behalte sich aber eine allfällige Neubewertung vor (etwa die Forderung einer trottoirparallelen Wendefläche im Vorgartenbereich), wenn regelmässig Verkehrsstörungen aufträten. In ihrer Beschwerdeantwort führte die Baubehörde dann aus, im hier zu beurteilenden Abschnitt der F-Strasse liege das Verkehrsaufkommen jedenfalls unter jenem, das einer Erschliessung von 300 Wohneinheiten entspreche, weshalb in vertretbarer Weise auch von einer Erschliessungsstrasse im Sinn der Zugangsnormalien und des Anhangs zur Verkehrssicherheitsverordnung ausgegangen werden könnte. Diese Auffassung vertritt auch die private Beschwerdegegnerschaft.

E. 4.5

Es trifft zu, dass die Anzahl erschlossener Wohneinheiten vorliegend nicht exakt ermittelt werden kann. Dasselbe gilt für den ebenfalls zu berücksichtigenden Anteil des Durchgangsverkehrs. Es leuchtet aber jedenfalls ein, dass die entsprechende Bedeutung der F-Strasse im hier zu beurteilenden Abschnitt geringer ist als im unteren Bereich in der Nähe des Bahnhofs und der Einmündung in die I-Strasse. Insofern ist die Einschätzung der Vorinstanz, die Bedeutung der F-Strasse liege im Grenzbereich zwischen Erschliessungs- und Sammelstrasse bzw. es hätte auch eine Klassierung als Erschliessungsstrasse in Betracht gezogen werden können, nicht zu beanstanden. Die Ausführungen des Beschwerdeführers 1 vermögen daran nichts zu ändern. Der kommunale Verkehrsplan, auf den der Beschwerdeführer 1 hinweist, ist – wie erwähnt (vorstehend, E. 4.2) – nicht massgeblich. Die Behauptung, es bestehe nicht nur ein geringes Verkehrsaufkommen, blieb weitgehend unsubstanziert. Jedenfalls führen zwei Buslinien und die gelegentliche Belieferung einer nahen G-Filiale nicht dazu, dass von einem erheblichen Verkehrsaufkommen auszugehen wäre. Es besteht für das auf die Rechtskontrolle beschränkte Verwaltungsgericht (§ 50 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 lit. a und b VRG) keine Veranlassung, von der anlässlich des Augenscheins der Vorinstanz bestätigten Einschätzung der kommunalen Baubehörde abzuweichen. Im Übrigen beziehen sich die Ausführungen des Beschwerdeführers 1 weniger auf die Qualifizierung der F-Strasse als Erschliessungs- oder Sammelstrasse als auf die Frage, ob die konkreten Umstände eine Abweichung von den Normalien erlauben.

E. 4.6

Soweit die Vorinstanz ausführte, die bewilligte Ausfahrt entspreche einer solchen des Typs A und die gewährte Abweichung von den technischen Anforderungen habe zur Folge, dass die Ausfahrt in allen Teilen lediglich dem Ausfahrtstyp A entsprechen müsse, ist festzuhalten, dass die entsprechenden Minimalanforderungen des Typs A gemäss Anhang zur Verkehrssicherheitsverordnung in allen Punkten erfüllt und zum Teil auch übertroffen werden. In Bezug auf die maximal zulässige Neigung, den maximalen Gefällsbruch und das vorhandene durchgehende Trottoir erfüllt die Ausfahrt auch die höheren Anforderungen des Ausfahrtstyps B. Der Beschwerdeführer 1 macht diesbezüglich denn auch nichts anderes geltend. Hinsichtlich der Beobachtungsdistanz ab Fahrstreifenrand und der Breite der Ausfahrt mit Einbahnverkehr gelten für die Ausfahrtstypen A und B die gleichen Anforderungen. Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers 1 ist die vorliegende Ausfahrt von der projektierten Garage und dem sich davor befindenden zusätzlichen

Abstellplatz keine solche mit Gegenverkehr. Die vorgesehene Breite von 3 m ist daher nicht zu beanstanden.

E. 4.7

Auch die eingehaltenen Sichtweiten, zu denen sich die Vorinstanz nicht ausdrücklich äusserte, erscheinen – entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers 1 – unproblematisch. Gemäss Anhang zur Verkehrssicherheitsverordnung sind beim Einfahrtstyp A 40 bis 70 m, beim Typ B 50 bis 90 m vorgesehen. Bei der projektierten Ausfahrt werden, bei der vorgeschriebenen Beobachtungsdistanz von 2,5 m ab Fahrstreifenrand, vorliegend somit 0,5 m ab Trottoirrand, beidseits Sichtweiten von mindestens 50 m eingehalten. Dass in diesem Bereich östlich des Baugrundstücks der H-Weg in die F-Strasse einmündet, ändert nichts an der Sichtweite und daran, dass diese vorliegend selbst den Anforderungen des Typs B entspricht. Dabei fallen namentlich die gegebene Übersichtlichkeit des fraglichen Strassenabschnitts, das relativ geringe Verkehrsaufkommen und die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Betracht. Der Beschwerdeführer 1 vermag die diesbezüglichen Sachverhaltsfeststellungen der Vorinstanz nicht ernsthaft infrage zu stellen. Deren Richtigkeit wird durch die Akten vielmehr gestützt. So weist die Baubehörde zu Recht darauf hin, dass sich die Ausfahrt auf der Aussenseite einer Strassenbiegung befindet, was die Übersichtlichkeit erhöht. Dies wird durch die bei den Akten liegenden Pläne und Fotos klar bestätigt. Im Vergleich zur heute bestehenden Ausfahrt wird die Situation insofern verbessert, als die Ausfahrt zum Haus hin nicht mehr abfallen, sondern sogar leicht ansteigen soll. Dies führt insbesondere zu einer Verbesserung im Bezug auf die das Trottoir vor dem Baugrundstück benützenden Fussgänger. Eine Gefährdung derselben ist nicht ersichtlich. Es ist denn auch nicht ungewöhnlich, dass von Senkrechtparkplätzen rückwärts über ein Trottoir ausgefahren werden muss. Dabei stellt sich die Situation für die Fussgänger nicht anders dar, wenn die Verkehrsbedeutung der fraglichen Strasse nach einer dem Typ B entsprechenden Ausfahrt verlangt. Weder die Anzahl der ein Trottoir benützenden Fussgänger noch deren potenzielle Gefährdung ist von der Verkehrsbedeutung der übergeordneten Strasse abhängig. Selbst wenn vorliegend überdurchschnittlich viele Fussgänger das fragliche Trottoir benützen würden, liesse es sich damit nicht rechtfertigen, darauf zu beharren, dass sowohl die Ein- als auch die Ausfahrt vorwärts zu erfolgen haben.

E. 4.8

Auch zum Einlenkerradius (4 m bei Typ A, 5 m bei Typ B) äusserte sich die Vorinstanz nicht abschliessend. Sie mass diesem jedoch keine entscheidende Bedeutung zu, nachdem die Bauherrschaft Pläne eingereicht hatte, wonach die projektierte Einfahrt einen Einlenkerradius von 4 m einhält und es möglich wäre, eine Einfahrt zu erstellen, die einen Einlenkerradius von 5 m einhalten würde. Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang immerhin, dass der Einlenkerradius, für den nicht der Trottoir- sondern der Fahrstreifenrand massgeblich ist, das Grundstück des Beschwerdeführers 1 nicht beansprucht. Dass ein Einlenkerradius von 4 m vorliegend nicht verkehrssicher wäre, macht der Beschwerdeführer 1 zu Recht nicht geltend.

E. 4.9

Der Beschwerdeführer 1 macht schliesslich mit Blick auf die "konforme Bewilligung der Ausfahrten der Liegenschaft F-Strasse 03 (Kat.-Nr. 04), die vor rund zwei Jahren erstellt worden" seien, eine rechtsungleiche Behandlung geltend. Diese Rüge basiert auf einer

neuen Tatsachenbehauptung, die nicht durch den Entscheid der Vorinstanz notwendig geworden ist. Sie ist daher vor Verwaltungsgericht nicht mehr zu hören (§ 52 Abs. 2 VRG). Im Übrigen weist die Bauherrschaft zu Recht darauf hin, dass sich die tatsächlichen Verhältnisse schon nur aufgrund der Anzahl von Abstellplätzen wesentlich unterscheiden. Eine rechtsungleiche Behandlung kommt daher nicht in Betracht.

E. 5

Die Vorinstanz erwog, weil der Fahrzeug- und Fussgängerverkehr bei Rückwärtsfahrten weniger gut überblickt werden könne als bei Vorwärtsfahrten, erscheine gegenüber den Anforderungen an den Ausfahrtstyp B die Möglichkeit "am heikelsten", sowohl vor- als auch rückwärts in die F-Strasse einzufahren (Entscheid der Vorinstanz, E. 3.3). Dieser Nachteil könne indessen durch die Auflage behoben werden, dass nur vorwärts in die F-Strasse eingefahren werden dürfe. Die Vorinstanz verlangte also nicht die Einhaltung der gemäss Anhang zur Verkehrssicherheitsverordnung bestehenden Anforderungen an Ausfahrten des Typs B. Davon soll nach Auffassung der Vorinstanz vielmehr dahingehend abgewichen werden, als rückwärts von der F-Strasse auf das Baugrundstück gefahren werden soll.

E. 5.1

Diese Auflage wird von beiden Seiten beanstandet. Der Beschwerdeführer 1 macht geltend, die Auflage sei nicht geeignet, den festgestellten Mangel zu beseitigen. Die Beschwerdeführenden 2 (Bauherrschaft) rügen, aus dem vorinstanzlichen Entscheid ergebe sich nicht, weshalb die statuierte Auflage notwendig sein sollte. Die Verkehrssicherheit werde durch die projektierte Ausfahrt nicht beeinträchtigt und die Auflage der Vorinstanz könne höchstens eine sehr marginale Verbesserung herbeiführen, weshalb sie unverhältnismässig sei.

E. 5.2

Zunächst erscheint die von der Vorinstanz statuierte Auflage kaum praktikabel, worauf die Parteien denn auch beide zu Recht hinweisen. Insbesondere in Bezug auf Besucher der Liegenschaft, aber auch Handwerker, Hauslieferdienste und dergleichen, wäre die von der Vorinstanz angeordnete Auflage kaum kontrollier- und durchsetzbar. Damit ist sie nicht geeignet, den von der Vorinstanz erblickten Mangel zu beheben. Eine unwirksame Massnahme kann aber – entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers 1 – nicht verhältnismässig sein, zumal sie in das Eigentum der Bauherrschaft eingreift, zu dem selbstredend auch der Baulinienbereich gehört.

E. 5.3

Eine griffigere Massnahme, wie sie sich die Baubehörde für den Fall, dass regelmässig Verkehrsstörungen auftreten sollten, vorbehalten hat, erachtete die Vorinstanz jedoch – im jetzigen Zeitpunkt – nicht als erforderlich. Es sind denn auch keine Gründe dafür ersichtlich, nachdem die Vorinstanz mit der Baubehörde zum Schluss gekommen ist, die F-Strasse verfüge im fraglichen Bereich über ein geringes Verkehrsaufkommen und es sei von nur vereinzelt Fahrten zum bzw. vom Baugrundstück auszugehen. Hinzu kommen die übersichtlichen Verhältnisse (vgl. vorstehend, E. 4.7). Unter diesen Umständen ist nicht ersichtlich, weshalb vorliegend in Bezug auf die vorwärts zu erfolgende Ein- und Ausfahrt nicht auf die Anforderung des Ausfahrtstyps B verzichtet werden könnte, zumal die Vorinstanz selber darauf hinwies, das öffentliche Interesse an einem Ausbau der Einmündung nach den Kriterien des Ausfahrtstyps B sei als nicht besonders gewichtig

einzuordnen, da auch eine Klassierung der F-Strasse als Erschliessungsstrasse hätte in Betracht gezogen werden können. Den einzigen Grund für die Anordnung, es dürfe aus dem Baugrundstück nur vorwärts in die F-Strasse eingefahren werden, erblickt die Vorinstanz darin, dass der Fahrzeug- und Fussgängerverkehr bei Rückwärtsfahrten weniger gut überblickt werden könne als bei Vorwärtsfahrten. Dies trifft jedoch immer zu. Die Begründung der Vorinstanz nimmt somit nicht auf die vorliegend zu beurteilenden konkreten Umstände Bezug und vermag deswegen nicht zu überzeugen. Die Vorinstanz zeigt damit nicht auf, inwiefern die Einschätzung der mit den örtlichen Verhältnissen am besten vertrauten Baubehörde nicht sachgerecht sein sollte. Auch der Beschwerdeführer 1 vermag dies nicht darzutun.

E. 5.4

Der Beschluss der Baubehörde, unter den vorliegenden Umständen angesichts des öffentlichen Interesses einer weitgehenden Begründung des Baulinienbereichs auch rückwärts erfolgende Ein- und Ausfahrten zuzulassen, solange nicht regelmässig Verkehrsstörungen auftreten, erweist sich damit mit Blick auf die Verkehrssicherheit und das Verhältnismässigkeitsprinzip als sachgerecht.

E. 5.5

Zu Recht erteilte die Baubehörde dementsprechend die Bewilligung und verband sie mit dem Vorbehalt, dass eine Neubewertung vorbehalten sei, wenn regelmässig Verkehrsstörungen oder andere Übelstände auftreten würden. Dass die allenfalls notwendige Wendemöglichkeit tatsächlich erstellt werden könnte, hat die Bauherrschaft im Rekursverfahren nachgewiesen. Inwiefern diese Lösung den gestellten Anforderungen nicht entsprechen soll und damit die Verhältnisse auf der F-Strasse noch unübersichtlicher und die Verkehrssicherheit noch schlechter werden sollen, legt der Beschwerdeführer 1 nicht dar. Es sind auch keine Umstände ersichtlich, die zu diesem Schluss führen könnten. Soweit der Beschwerdeführer 1 davon ausgeht, der Anhang zur Verkehrssicherheitsverordnung verlange eine bauliche, planerische oder signalisationsmässige Sicherung dafür, dass Ein- und Ausfahrten nur vorwärts erfolgen könnten, kann ihm nicht gefolgt werden. Es genügt, wenn die Abstellplätze so angelegt sind, dass Ein- und Ausfahrt ohne Schwierigkeiten vorwärts erfolgen können (VGr, 7. Juni 2000, VB.2000.00123, E. 2b [nicht publiziert]). Dies muss zumindest solange gelten, als keine hinreichend begründete Befürchtung besteht, dass trotz bestehender Wendemöglichkeit regelmässig rückwärts vom Baugrundstück in die F-Strasse eingebogen werde. Den Benutzern der beiden projektierten Abstellplätze darf nicht unterstellt werden, sie würden (auch für sich) verkehrsgefährdend rückwärts in die F-Strasse ausfahren, wenn sie das ohne Weiteres auch vorwärts tun können (VGr, 7. Juni 2000, VB.2000.00123, E. 2b [nicht publiziert]). Der allfälligen Anforderung, dass die Aus- und Einfahrt nur vorwärts erfolgen darf, wird somit mit einer Wendemöglichkeit auf dem Grundstück selber hinreichend Genüge getan (VGr, 17. November 2010, VB.2010.00258, E. 3.2.2). Im Übrigen ist nicht ersichtlich, mit welchen Massnahmen verhindert werden könnte, dass rückwärts auf die F-Strasse ausgefahren wird.

E. 6

Die von der Baubehörde Meilen erteilte Bewilligung ist nach dem Gesagten nicht zu beanstanden. Die Vorinstanz hat den Nachbarrekurs daher zu Unrecht teilweise gutgeheissen und die Baubewilligung mit der erwähnten Auflage ergänzt. Demnach ist die Bauherrenbeschwerde (VB.2014.00030) gutzuheissen und die Nachbarbeschwerde

(VB.2014.00016) abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird der Beschwerdeführer 1 kostenpflichtig (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 VRG). Da die vorliegend zu beurteilenden Sach- und Rechtsfragen den Beizug eines Rechtsanwalts vorliegend rechtfertigten, hat der Beschwerdeführer 1 der Bauherrschaft zudem eine angemessene Parteientschädigung zu bezahlen (§ 17 Abs. 2 lit. a VRG; VGr, 5. September 2013, VB.2013.00340, E. 5.2; Kaspar Plüss, in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar VRG, 3. A., Zürich etc. 2014, § 17 N. 34 und 39). Die Kosten- und Entschädigungsregelung der Vorinstanz ist entsprechend anzupassen.

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