

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00760 vom 11. April 2017

ZH Verwaltungsgericht, 2017-04-11, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2016.00760

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00760 du 11 avril 2017

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00760 del 11 aprile 2017

Regeste

baurechtlicher Vorentscheid | Baurechtlicher Vorentscheid; Autolift; Verkehrssicherheit. Eine Gemeinde ist zur Beschwerde berechtigt, wenn sie die Verletzung von Garantien rügt, die ihr die Kantons- oder Bundesverfassung gewährt (sog. Autonomiebeschwerde). Die Frage, ob die beanspruchte Gemeindeautonomie tatsächlich besteht bzw. verletzt wurde, ist nicht mehr im Rahmen der Eintretensprüfung, sondern erst bei der materiellen Beurteilung zu prüfen (E. 1.3). Zufahrten zu einem Grundstück müssen für jedermann verkehrssicher sein (§ 237 Abs. 2 PBG). § 240 Abs. 1 PBG besagt zudem, dass durch Bauten und Anlagen der Verkehr weder behindert noch gefährdet werden darf. Bei einem Grundstück mit zwölf Parkplätzen besteht trotz der Erschliessung über einen Autolift mit nur einem Warteplatz keine Gefahr von regelmässigen Rückstaus. Die Erschliessung über einen Autolift erweist sich als verkehrssicher (E. 3.3-3.8). Es besteht keine baurechtliche Grundlage, um eine kommunale Baubehörde zur Abklärung der Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen aufzufordern. Dies kann nicht Gegenstand eines baurechtlichen Vorentscheidsverfahrens sein (E. 5.2). Teilweise Gutheissung.

Erwägungen

E. 1

Abteilung VB.2016.00760 Urteil der 1. Kammer vom 11. April 2017 Mitwirkend: Abteilungspräsident Lukas Widmer (Vorsitz), Verwaltungsrichterin Maja Schüpbach Schmid, Verwaltungsrichterin Sandra Wintsch, Gerichtsschreiberin Isabella Maag. In Sachen Bau- und Planungskommission Erlenbach, vertreten durch RA M, Beschwerdeführerin, gegen 1. A, vertreten durch RA B, 2. C, 3. D, 4. E, 5. F, 6. G, Beschwerdegegner 2–6 vertreten durch RA H, Beschwerdegegnerschaft, und I, Mitbeteiligter, betreffend baurechtlicher Vorentscheid, hat sich ergeben: I. Mit Beschluss vom 19. Januar 2016 beantwortete die Bau- und Planungskommission der Gemeinde Erlenbach die im Rahmen eines Vorentscheidgesuchs von der A gestellten Fragen betreffend die geplante Erschliessung des Grundstückes Kat.-Nr. 01 an der J-Strasse 02 in Erlenbach abschlägig. II. Dagegen rekurrierte die A am 4. März 2016 an das Baurekursgericht des Kantons Zürich. Am 7. März 2016 reichten C, D, E, F und G gegen den selben Vorentscheid ebenfalls Rekurs beim Baurekursgericht ein. Dieses vereinigte die beiden Verfahren und hiess die Rechtsmittel mit Entscheid vom 1. November 2016 gut. Das Baurekursgericht hob den Beschluss der Vorinstanz auf und lud diese ein, die Vorentscheidsfrage 1 positiv zu beantworten, sowie die Aufhebung der öffentlichen Abstellplätze abzuklären. III. Am 2. Dezember 2016 führte die Gemeinde Erlenbach Beschwerde beim Verwaltungsgericht und beantragte, den Entscheid des Baurekursgerichts aufzuheben und damit den Beschluss der Bau- und Planungskommission zu bestätigen,

unter gleichzeitiger Neuverteilung der vorinstanzlichen Verfahrenskosten sowie unter Zusprechung einer Parteientschädigung für das Rekursverfahren. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdegegnerschaft. Das Baurekursgericht liess sich am 10. Januar 2017 mit dem Schluss auf Abweisung der Beschwerde vernehmen. Die A beantragte am 19. Januar 2017, auf die Beschwerde nicht einzutreten bzw. diese eventualiter abzuweisen und den vorinstanzlichen Entscheid zu bestätigen, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Gemeinde Erlenbach. Am 23. Januar 2017 verzichteten C, D, E, F und G ausdrücklich auf Anträge im Beschwerdeverfahren. I liess sich nicht vernehmen. In der Folge hielt die Gemeinde Erlenbach mit Stellungnahme vom 7. Februar 2017 an ihren Anträgen fest. Mit Schreiben vom 16. Februar 2017 verzichteten C, D, E, F und G auf eine weitere Vernehmlassung. I tat es ihnen stillschweigend gleich. Die A bestätigte am 20. Februar 2017 ihre Anträge, wozu die Gemeinde Erlenbach am 1. März 2017 Stellung nahm. Hierzu liessen sich die Beschwerdegegnerschaft und der Mitbeteiligte nicht mehr vernehmen. Die Kammer erwägt:

E. 1.1

Die Beschwerdegegnerin 1 wendet vorab ein, die Beschwerdeführerin sei nicht zur Beschwerde legitimiert, weshalb auf diese nicht einzutreten sei.

E. 1.2

Die Beschwerdeführerin begründet ihre Legitimation zunächst mit einer Verletzung der Gemeindeautonomie gemäss Art. 85 der Verfassung des Kantons Zürich vom 27. Februar 2005 (KV) sowie Art. 50 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV). Mit der Aufhebung des Beschlusses der Bau- und Planungskommission habe die Vorinstanz in den Entscheidungsspielraum eingegriffen, welche der Gemeinde bei der Beurteilung von erschliessungstechnischen Fragen sowie von Aspekten der Verkehrssicherheit zustehe. Weiter beruft sich die Beschwerdeführerin auf § 21 Abs. 2 lit. c des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) und macht eine Verletzung schutzwürdiger Interessen geltend. Schliesslich macht sie als Grundeigentümerin der Strassenparzelle Kat.-Nr. 03 geltend, sie werde durch den Entscheid der Vorinstanz wie eine Privatperson berührt und habe ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung.

E. 1.3

Nach § 70 in Verbindung mit § 21 Abs. 2 lit. b VRG ist eine Gemeinde zur Beschwerde berechtigt, wenn sie die Verletzung von Garantien rügt, die ihr die Kantons- oder Bundesverfassung gewährt (sog. Autonomiebeschwerde). Gemäss der bundesgerichtlichen sowie der neueren verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung ist die Frage, ob die beanspruchte Gemeindeautonomie tatsächlich besteht bzw. verletzt wurde, nicht mehr im Rahmen der Eintretensprüfung, sondern erst bei der materiellen Beurteilung zu prüfen (BGr, 22. November 2012, 8C_500/2012, E. 2.2.2). Folglich ist die frühere Praxis zur Frage der qualifizierten Entscheidungsfreiheit bei der Beurteilung der Eintretensvoraussetzungen – entgegen der Beschwerdegegnerin 1 – nicht mehr einschlägig (vgl. zum Ganzen Martin Bertschi in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 3. A., Zürich etc. 2014 [Kommentar VRG], § 21 N. 104 und 118). Vorbehalten ist einzig das offensichtliche Fehlen eines Autonomiebereiches (BGr, 1. Dezember 2009, 2C_187/2009, E. 2). Da es der Beschwerdeführerin vorliegend nicht von vornherein augenscheinlich an einem kommunalen Autonomiebereich mangelt (vgl. etwa VGr, 19. September 2013, VB.2013.00355, E. 1.2), ist ihre Legitimation somit zu bejahen.

Damit kann offenbleiben, ob sie auch gestützt auf § 21 Abs. 2 lit. a bzw. lit. c VRG beschwerdeberechtigt wäre. Da auch die übrigen Prozessvoraussetzungen gegeben sind, ist auf die Beschwerde einzutreten.

E. 2.1

Die Beschwerdegegnerin 1 ist Eigentümerin der Bauparzelle Kat.-Nr. 01 an der J-Strasse 02 sowie der beiden südlich daran angrenzenden Grundstücke (Kat.-Nrn. 04 und 05). Die Parzelle des Mitbeteiligten grenzt nördlich an das streitgegenständliche Grundstück an. Die Beschwerdegegnerin 1 beabsichtigt, auf den ihr gehörenden Grundstücken (J-Strasse 02 bis 06) eine Arealüberbauung bestehend aus drei Mehrfamilienhäusern zu errichten. Im Rahmen dieser Überbauung soll auf der Parzelle Kat.-Nr. 01 ein Mehrfamilienhaus mit sieben Wohneinheiten und zwölf Parkplätzen (ein Besucher- und elf Bewohnerparkplätze) entstehen. Die Abstellplätze für die Bewohner sollen unterirdisch, derjenige für Besucher oberirdisch gebaut werden. Die beiden südlichen Parzellen sollen über die im Gesamteigentum der Beschwerdegegner 2 bis 6 stehende Zufahrtsparzelle Kat.-Nr. 09 von der westlich verlaufenden L-Strasse her erschlossen werden. Da dem Grundstück Kat.-Nr. 01 die Berechtigung zur Erschliessung über diese Zufahrtsparzelle fehlt, erwägt die Beschwerdegegnerin 1, dieses direkt über die östlich verlaufende J-Strasse zu erschliessen. Die J-Strasse ist eine von drei Sammelstrassen in Erlenbach. Sie liegt in einer Tempo-50-Zone und verfügt über einen Durchgangsverkehr von durchschnittlich 1'595 Fahrzeugen pro Tag (gemäss Verkehrszählung im Jahr 2009). Zu den Hauptverkehrszeiten verkehrt auf ihr zudem eine Buslinie. Aufgrund des stark nach Westen hin abfallenden Geländes soll das Baugrundstück über einen Autolift erschlossen werden. Die von der Beschwerdegegnerin 1 geplante Erschliessung würde somit ab der J-Strasse über das Trottoir auf einen Vorplatz, auf dem sich ein Warteraum sowie der Besucherparkplatz befinden, und schliesslich mittels Autolift in die Tiefgarage führen. Gleichzeitig soll im Bereich der Einfahrt des Baugrundstückes das dort bestehende öffentliche Parkfeld um 30 m verkürzt werden.

E. 2.2

Nach Durchführung eines Architekturwettbewerbs reichte die Beschwerdegegnerin 1 im Oktober 2014 ein Baugesuch für die beschriebene Arealüberbauung ein, woraufhin die Beschwerdeführerin ihr mitteilte, dass die Erschliessung des Grundstückes Kat.-Nr. 01 rechtlich nicht gesichert sei. Nachdem der Versuch einer privatrechtlichen Zufahrtssicherung gescheitert war, reichte die Beschwerdegegnerin 1 am 2. Juli 2015 das streitgegenständliche Vorentscheidsgesuch ein, in welchem sie um die Beantwortung folgender Fragen ersuchte: "1. Kann ein Ersatzneubau auf dem Grundstück Kat.-Nr. 01 mit den Kennzahlen gemäss Ziff. I/2 des Gesuchs entsprechend der in den Plänen "Zufahrt Parkierung" und "Wegfahrt Parkierung" [...] aufgezeigten Lösung von der J-Strasse her erschlossen und die Parkierung auf der J-Strasse im erforderlichen Umfang angepasst werden? 2. Bei Verneinung von Frage 1: [...] 3. Bei Verneinung von Fragen 1 und 2: [...]"

E. 3.1

Strittig ist vorliegend, ob sich das Baugrundstück mittels eines Autolifts direkt ab der J-Strasse erschliessen lässt; die Vorinstanz bejahte dies.

E. 3.2

Die Beschwerdeführerin macht geltend, die geplante Erschliessung werde der anspruchsvollen Verkehrssicherheitssituation auf der J-Strasse nicht gerecht und genüge den Anforderungen von § 240 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) nicht. Die J-Strasse sei im Bereich der seitlich markierten Längsfeldern mit 5,6 m eher schmal dimensioniert und während der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeiten werde diese ausserdem durch Busse und Lastwagen befahren. Auf der Parzelle Kat.-Nr. 01 selbst sei der Besucherparkplatz überaus knapp dimensioniert, es seien nur sehr eingeschränkte Verkehrsmanöver möglich und es bestünde nur Stauraum für ein Fahrzeug. Somit seien Nutzungskonflikte vorprogrammiert. Insbesondere bestehe die Gefahr eines Rückstaus, wenn sowohl der Autolift als auch der Warteraum besetzt seien. In einem solchen Fall könne ein bergwärts fahrendes Fahrzeug (entgegen der Vorinstanz) nicht vollständig im Bereich der heutigen öffentlichen Abstellplätze warten, sondern würde auch die Fahrbahn in Anspruch nehmen. Ein seewärts fahrendes Auto müsse sodann nachweislich auf der Fahrbahn selbst warten. Als Folge hiervon werde entweder der Verkehrsfluss für zwei bis drei Minuten unterbrochen, oder das Fahrzeug würde kurzum auf dem Trottoir warten, was nicht mehr gemeinverträglich wäre und überdies eine Gefahr für Kindergarten- und Schulkinder bedeuten würde.

E. 3.3

Ein Grundstück ist unter anderem erschlossen, wenn es für die darauf vorgesehenen Bauten und Anlagen genügend zugänglich ist (§ 236 Abs. 1 PBG). Genügende Zugänglichkeit bedingt in tatsächlicher Hinsicht eine der Art, Lage und Zweckbestimmung der Baute entsprechende Zufahrt für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste und der Benutzer (§ 237 Abs. 1 Satz 1 PBG). Die Zufahrten müssen ausserdem für jedermann verkehrssicher sein (§ 237 Abs. 2 PBG). § 240 Abs. 1 PBG legt sodann fest, dass durch Bauten und Anlagen der Verkehr weder behindert noch gefährdet werden darf. Mit der genannten Bestimmung sollen konkrete Gefährdungen der Verkehrssicherheit verhindert werden (VGr, 11. März 2009, VB.2008.00551, E. 3.1).

E. 3.4

Gemäss den eingereichten Plänen bietet der auf dem Baugrundstück vor dem Autolift situierte Warteraum Platz für ein Personenfahrzeug. Sodann ist unbestritten, dass das Ein- und Ausparken über einen Autolift rund zwei bis drei Minuten in Anspruch nimmt. Damit sich überhaupt ein Rückstau bilden kann, müssten damit drei von zwölf der auf dem Grundstück Platz findenden Fahrzeuge gleichzeitig bzw. innerhalb von zwei Minuten in die Garage einfahren bzw. aus dieser ausfahren wollen. Die grösste Wahrscheinlichkeit, dass dieser Fall eintritt, besteht am Morgen, wenn die Bewohner das Haus verlassen, um zur Arbeit zu gelangen. Wenn man aber davon ausgeht, dass die Bewohner des Baugrundstückes wohl in der Regel zuhause übernachten werden, würden sich diese morgendlichen (Rücks-)Staus in der Tiefgarage selber bilden. Eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch solche gebäudeinternen Staus ist damit ausgeschlossen. Abends ist es hingegen mit Blick auf die Arbeitswirklichkeit schwer vorstellbar, dass es in regelmässigen Abständen zu Rückstaus kommen würde (vgl. VGr, 12. Januar 2017, VB.2016.00347, E. 2.8 zu einer Garage mit sieben Abstellplätzen). Die Befürchtung der Beschwerdeführerin, dass es auf der J-Strasse regelmässig Rückstaus geben würde, erweist sich damit als unberechtigt.

E. 3.5

Hinzu kommt, dass auch im seltenen Falle eines Rückstaus verkehrssichere Zufahrtsmöglichkeiten bestehen würden: Bergwärts fahrende Fahrzeuge könnten am westlichen Strassenrand, wo sich momentan die öffentlichen Parkfelder befinden, warten. Selbst wenn dabei, wie die Beschwerdeführerin mit Verweis auf die eingereichte Skizze moniert, einige Zentimeter der J-Strasse in Anspruch genommen würden, ist nicht ersichtlich, inwiefern dies eine Verschlechterung gegenüber der jetzigen Situation mit zwei Fahrstreifen und den öffentlichen Parkfeldern darstellen würde. Alternativ könnten bergwärts bewegende Fahrzeuge auch auf dem Trottoir vor der J-Strasse 02 anhalten (zur Rechtmässigkeit hiervon siehe E. 3.6). Wie die Beschwerdeführerin zutreffend ausführt, steht seewärts fahrenden Fahrzeugen die Variante des Anhaltens im Bereich der öffentlichen Parkfelder jedoch nicht offen. Wenig realistisch erscheint, dass ein Fahrzeuglenker inmitten des Feierabendverkehrs zwei bis drei Minuten auf der J-Strasse stillstehen und den Verkehr hinter sich stauen lassen würde. Vielmehr ist davon auszugehen, dass er die Wartezeit zumindest teilweise auf dem Trottoir vor dem Baugrundstück verbringen würde. Entgegen der Beschwerdeführerin lässt sich aber auch hieraus keine Gefahr für die Verkehrssicherheit bzw. die Sicherheit von Schul- und Kindergartenkindern ableiten:

E. 3.6

Die J-Strasse ist im Bereich der Bauparzelle aufgrund des geraden Strassenverlaufs übersichtlich und das Trottoir mit 3,5 m bis 4 m Breite grosszügig bemessen. Es ist damit genügend breit, sodass die Kinder auch an einem (teilweise) auf dem Trottoir stehenden Auto noch vorbeigehen könnten. Zudem erscheint das diesbezügliche Vorbringen der Beschwerdeführerin widersprüchlich, lässt sich doch die vorliegend von ihr kritisierte Konstellation bei direkten Ausfahrten auf die J-Strasse gar nicht verhindern: So wird ein aus einer Ausfahrt auf die J-Strasse hinausfahrendes Auto immer – zumindest kurz – auf dem Trottoir anhalten, um sich vor dem Einspuren einen Überblick über die Verkehrssituation zu verschaffen. Gut sichtbar wird dies am Beispiel der von der Beschwerdeführerin als "ausreichend dimensioniert" beurteilten und deshalb kürzlich von ihr bewilligten Ausfahrt aus dem Einfamilienhaus an der J-Strasse 08. Aus der eingereichten Fotografie wird deutlich, dass ein ausfahrendes Fahrzeug durch die dortige Lage und Ausgestaltung der Ausfahrt – insbesondere aufgrund der Überdachung der Ausfahrt bis an das Trottoir heran – praktisch dazu gezwungen wird, auf das an dieser Stelle relativ schmale Trottoir hinauszufahren, um von dort aus den Verkehr zu überblicken. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein für zwei bis drei Minuten vor der J-Strasse 02 stehendes Auto für Kinder gefährlicher sein sollte, als ein aus der J-Strasse 08 fahrendes Fahrzeug. Somit zielen auch die Ausführungen der Beschwerdeführerin, wonach es an der J-Strasse in der Umgebung des Baugrundstücks seeseitig keine vergleichbaren direkten Strassenzugänge für Mehrfamilienhäuser gebe und der negative Vorbescheid damit einer geübten kommunalen Baubehördenpraxis entspreche, ins Leere. Dass solche durch stillstehende Autos verursachte "Trottoir-Sperrungen" nicht gemeinverträglich sind, trifft zwar grundsätzlich zu, hinderte die Beschwerdeführerin aber nicht daran, die Zufahrt aus der J-Strasse 08 zu bewilligen. Die Argumentation der Beschwerdeführerin würde im Ergebnis dazu führen, dass Zufahrten, die über ein Trottoir führen, nie als verkehrssicher beurteilt werden könnten, was wohl nicht Sinn und Zweck von § 237 Abs. 2 PBG entspricht.

E. 3.7

Ebenfalls unbehelflich ist die von der Beschwerdeführerin geübte Kritik an der Dimensionierung des Besucherparkplatzes. Die Frage, ob der Besucherparkplatz die an Zufahrten gestellten Anforderungen (sog. Normalien) erfüllt, bildet nicht Gegenstand des durch das Gesuch der Beschwerdegegnerin 1 umgrenzten Vorentscheidsverfahrens und ist damit erst im Baubewilligungsverfahren zu beurteilen.

E. 3.8

Sodann spielt es aus rechtlicher Sicht keine Rolle, ob es sich bei der streitgegenständlichen Erschliessung um eine "Verlegenheitslösung" handelt, wie dies von der Beschwerdeführerin behauptet und von der Beschwerdegegnerin 1 bestritten wird. Entscheidend ist einzig, ob die geplante Zufahrt verkehrssicher ist oder nicht. Soweit die Beschwerdeführerin geltend macht, dass vorliegend bessere Zufahrten denkbar wären bzw. Planungsalternativen bestünden, ist zudem Folgendes auszuführen: Der Bauherr ist nicht verpflichtet, die bestmögliche bzw. verkehrssicherste Lösung zu wählen, sondern er kann die Grenzen des baurechtlich Zulässigen ausschöpfen. Aus dem Verhältnismässigkeitsprinzip ergibt sich nämlich, dass die Eigentumsfreiheit des Bauherrn nicht mehr als zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit notwendig eingeschränkt werden darf (vgl. BGr, 24. März 2005, 1A.29/2005, E. 5). Somit zielt auch dieses Vorbringen ins Leere.

E. 3.9

Anzumerken bleibt, dass die vorstehenden Ausführungen unter dem Vorbehalt stehen, dass die sich vor dem Baugrundstück befindenden öffentlichen Parkplätze aufgehoben werden, da ansonsten eine Zufahrt bei besetzten Parkplätzen schlicht unmöglich wäre. Dass diese Aufhebung noch nicht erfolgt bzw. angeordnet worden ist, hat jedoch keinen Einfluss auf den Ausgang des Vorentscheidsverfahrens, ist in diesem doch nur die grundsätzliche Bewilligungsfähigkeit der geplanten Erschliessungslösung zu beurteilen.

E. 3.10

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Bejahung der Verkehrssicherheit durch die Vorinstanz der durch das Verwaltungsgericht ausübenden Rechtskontrolle (§ 50 in Verbindung mit § 20 VRG) standhält.

E. 4.1

Die Beschwerdeführerin rügt weiter, die Erschliessung genüge den erhöhten Anforderungen an die Ausstattung einer Arealüberbauung nicht. Obwohl dies bereits im Vorentscheid sowie in der Rekursantwort vorgebracht worden sei, sei die Vorinstanz hierauf nicht eingegangen, womit ihr rechtliches Gehör verletzt worden sei.

E. 4.2

Die Begründung eines Entscheides muss so abgefasst werden, dass sie dem Betroffenen über dessen Tragweite Rechenschaft gibt und dieser den Entscheid in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen kann (BGE 134 I 83 E. 4.1). Es genügt daher, wenn kurz die wesentlichen Überlegungen genannt werden, von denen sich die Entscheidinstanz hat leiten lassen. Die Begründung darf sich auf jene Aspekte beschränken, die die Behörde aus sachlich haltbaren Gründen als wesentlich betrachtet (VGr, 4. Mai 2011, VB.2011.00023, E. 2.2). Nicht erforderlich ist deshalb, dass sie sich mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt (Plüss, Kommentar VRG, § 10 N. 25 mit Verweis auf BGE 137 II 266 E. 3.2).

E. 4.3

Die Vorinstanz hat in ihrem Entscheid ausreichend dargelegt, weshalb sie die geplante Erschliessung über einen Autolift als rechtmässig erachtet. Dass sie sich nicht zu einer nach Ansicht der Beschwerdeführerin ebenfalls anwendbaren Gesetzesbestimmung geäußert hat, stellt daher keine Gehörsverletzung dar. Im Übrigen sind die Bestimmungen zur Arealüberbauung vorliegend ohnehin nicht anwendbar:

E. 4.4

§ 71 PBG besagt, dass Arealüberbauungen besonders gut gestaltet und zweckmässig ausgestattet und ausgerüstet sein müssen. Ob diese Voraussetzungen erfüllt sind, kann nur im Rahmen einer Gesamtbetrachtung sinnvoll überprüft werden. Vorliegend ersucht die Beschwerdegegnerin 1 aber gerade nicht um die vorfrageweise Beurteilung der Ausstattung der Arealüberbauung, sondern sie konzentriert sich bei ihrer Anfrage auf die Erschliessbarkeit von einem von drei Grundstücken (vgl. den Wortlaut der Vorentscheidsfrage 1). Im Übrigen liegen dem Gericht die aktuellen – an die neue Erschliessungssituation angepassten – Detailpläne der Arealüberbauung auch nicht vor. Eine ganzheitliche Betrachtung ist damit weder verlangt noch möglich. Der Beschwerdeführerin erwächst hieraus jedoch kein Nachteil, wird es doch dereinst ohnehin an ihr sein, die Arealüberbauung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens auf ihre Übereinstimmung mit § 71 PBG hin zu überprüfen. Diese Beurteilung kann und soll im vorliegenden Verfahren nicht vorweggenommen werden.

E. 5.1

Schliesslich bringt die Beschwerdeführerin vor, die Anordnung der Vorinstanz, mit der die Bau- und Planungskommission dazu eingeladen wurde, "die Aufhebung der öffentlichen Abstellplätze abzuklären", entbehre einer Rechtsgrundlage. Über die Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen sei in einem Verfahren nach Strassengesetz und nicht im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens zu entscheiden. Die Beschwerdegegnerin 1 hält dem entgegen, dass nach ihrem Verständnis kein Verfahren nach Strassengesetz erforderlich sei, sondern eine einfache verkehrspolizeiliche Anordnung genüge.

E. 5.2

Das Baurekursgerichts prüfte im von der Beschwerdeführerin zitierten Entscheid bauliche Massnahmen auf öffentlichen Parkplätzen unter dem Blickwinkel von § 38 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (BRGE I Nrn. 0117 und 0018/2015 vom 11. September 2015 = BEZ 2015 Nr. 52, E. 4.3). Hingegen beurteilte das Verwaltungsgericht in einem früheren Entscheid die Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (VGr, 7. Dezember 2006, VB.2006.00422, E. 4 und 5.1). Folgt man dieser Ansicht, was scheinbar auch die Beschwerdegegnerin 1 tut, wäre im vorliegenden Fall die Kantonspolizei dafür zuständig, die öffentlichen Parkplätze aufzuheben (§ 4 Abs. 2 der kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 [KSigV]). Damit kann offenbleiben, welches Präjudiz vorliegend einschlägig wäre, ist der Beschwerdeführerin im Ergebnis doch ohnehin zuzustimmen: Der Entscheid betreffend die Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen kann mangels baurechtlicher Gesetzesgrundlage weder Gegenstand eines Baubewilligungs- noch eines Vorentscheidsverfahrens sein. Dass die Vorinstanz die Beschwerdeführerin bloss dazu "einlud", die Aufhebung der Parkplätze abzuklären, ändert daran – entgegen der Beschwerdegegnerin 1 – nichts: Zum einen werden mit solchen

Formulierungen regelmässig vorinstanzliche Verpflichtungen begründet, zum anderen bedürfte es auch für eine eigentliche, freiwillige Einladung einer gesetzlichen Grundlage. Somit hat die Vorinstanz mit ihrer diesbezüglichen Anordnung die Autonomie der Beschwerdeführerin verletzt, weshalb die Beschwerde in diesem Punkt gutzuheissen ist.

E. 6

In teilweiser Gutheissung der Beschwerde ist Dispositiv-Ziff. II des vorinstanzlichen Entscheides vom 1. November 2016 wie folgt abzuändern: "Die Rekurse werden teilweise gutgeheissen. Demgemäss wird der Beschluss der Bau- und Planungskommission Erlenbach vom 19. Januar 2016 aufgehoben. Die Vorinstanz wird eingeladen, die Vorentscheidsfrage 1 bezüglich der Erschliessung positiv zu beantworten, wobei auf den Antrag betreffend die Aufhebung der öffentlichen Parkplätze nicht einzutreten ist." Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen.

E. 7

Vorliegend unterliegt die Beschwerdeführerin im Hauptpunkt ihrer Beschwerde, obsiegt jedoch bezüglich der Aufhebung der Parkplätze. Da die Beschwerdegegner 2 bis 6 vor der Vorinstanz ausgeführt haben, dass die Parkplatzaufhebung nach Strassengesetz zu erfolgen habe, können sie als vollständig obsiegend betrachtet werden. Insgesamt rechtfertigt es sich deshalb, die Gerichtskosten zu 3/4 der Beschwerdeführerin und zu 1/4 der Beschwerdegegnerin 1 aufzuerlegen (§ 70 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Entsprechend ist auch die Kostenverteilung des Rekursverfahrens anzupassen. Als überwiegend unterliegender Partei steht der Beschwerdeführerin für das Verfahren vor Verwaltungsgericht keine Parteientschädigung zu (Plüss, Kommentar VRG, § 17 N. 21). Hingegen ist sie zu verpflichten, der Beschwerdegegnerin 1 für das Rekurs- und Beschwerdeverfahren eine reduzierte Parteientschädigung von insgesamt Fr. 2'000.- zu bezahlen. Die Beschwerdegegner 2 bis 6 haben im Beschwerdeverfahren keine Parteientschädigung verlangt.

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