

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2019.00608 vom 27. Februar 2020

ZH Verwaltungsgericht, 2020-02-27, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2019.00608

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2019.00608 du 27 février 2020

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2019.00608 del 27 febbraio 2020

Regeste

Baubewilligung | Zonenkonformität, Verkehrssicherheit einer Ausfahrt. Antizipierte Beweiswürdigung (E. 4). Rechtliches Gehör (E. 5). Verspätete Rügen (E. 6). Vollständigkeit und Korrektheit des Baugesuchs (E. 7). Industrie- und Gewerbebezonen sind in erster Linie für die Ansiedlung industrieller und gewerblicher Betriebe der Produktion, der Gütergrossverteilung, der Lagerhaltung und des Transports bestimmt (E. 8.2). Das geplante Logistikcenter mit Lager-, Produktions- und Büroflächen entspricht dem Wesen einer Industriezone. Dass der Betrieb gemäss Angaben der privaten Beschwerdegegnerin rund 26 Lastwagenfahrten in der Nacht auslösen soll, vermag daran nicht zu ändern, ist doch auch der Transport Kernmerkmal einer Industriezone (E. 8.3). Die Baubewilligung wurde mit einem Anpassungs-, Beseitigungs- und Verlegerevers für die in den Baulinienbereich fallenden Abstellflächen und Besucherparkplätze versehen (E. 9.3). Aufgrund des Revers liegt es im Risikobereich der privaten Beschwerdegegnerin, dass sie ihren Betrieb allenfalls auf eigene Kosten umgestalten muss. Die Beseitigung der Parkplätze erweist sich auch ohne weiteres als möglich und die Anzahl der Pflichtabstellplätze ist nicht gefährdet (E. 9.4). Bauvorhaben können im Fall einer Behinderung oder Gefährdung des Verkehrs direkt gestützt auf § 240 Abs. 1 PBG verweigert werden (E. 10.2). Die Ein- resp. Ausfahradien genügen selbst für grosse Sattelaufleger. Die Ausfahrt ist gerade und die Lage präsentiert sich übersichtlich. Eine Verkehrsgefährdung kann daher ausgeschlossen werden und es ist mit keiner erheblichen Verkehrsbehinderung zu rechnen. Die technischen Anforderungen gemäss der Verkehrssicherheitsverordnung sind ebenfalls erfüllt. Ob die Ausfahrt auch für Spezialtransporte geeignet und verkehrssicher ist, wird sodann von der entsprechenden Bewilligungsbehörde für diese Fahrten geprüft (E. 10.3). Abweisung.

Erwägungen

E. 4.1

Die Beschwerdeführerin beantragte zum anderen in prozessualer Hinsicht diverse Berichte und Expertisen zum vorliegenden Verfahren.

E. 4.2

Nach Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV) haben die Parteien in behördlichen Verfahren Anspruch auf rechtliches Gehör. Dazu gehört, dass die Behörde alle erheblichen und rechtzeitigen Vorbringen der Parteien würdigt und die ihr angebotenen Beweise abnimmt, wenn diese zur Abklärung des Sachverhalts tauglich erscheinen (vgl. in diesem Zusammenhang den in § 7 Abs. 1 VRG verankerten Untersuchungsgrundsatz und hierzu Kaspar Plüss in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum

Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich etc. 2014 [Kommentar VRG], § 7 N. 10). Sie kann auf die Abnahme von Beweisen verzichten, wenn sie aufgrund der bereits vorliegenden Akten ihre Überzeugung gebildet hat und ohne Willkür annehmen darf, ihre Beurteilung werde auch durch weitere Beweiserhebungen nicht mehr geändert (antizipierte Beweiswürdigung; vgl. BGE 134 I 140 E. 5.3, 131 I 153 E. 3, 130 II 425 E. 2.1 mit Hinweisen; BGr, 25. Januar 2013, 2C_900/2012, E. 2.2 – 7. Dezember 2012, 2C_1171/2012, E. 3 – 1. September 2011, 2C_81/2011, E. 3.6; vgl. auch Plüss, § 7 N. 19, sowie Marco Donatsch, Kommentar VRG, § 60 N. 11).

E. 4.3

Es ist nicht ersichtlich, dass die beantragten Beweiserhebungen zur Klärung des Sachverhaltes Wesentliches beitragen könnten. Wie nachfolgend zu zeigen sein wird, ergibt sich der massgebliche Sachverhalt bereits aus den vorliegenden Akten. Auf die Erhebung weiterer Beweismittel kann daher in antizipierter Würdigung der Beweise verzichtet werden.

E. 5.1

Aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör nach Art. 29 Abs. 2 BV fliesst weiter das Recht der von einem Entscheid in ihrer Rechtsstellung Betroffenen, sich vor Erlass eines in ihre Rechtsstellung eingreifenden Entscheids zur Sache zu äussern und ihren Standpunkt zu allen relevanten Fragen wirksam zur Geltung zu bringen. Ebenso müssen die (Rechtsmittel-)Behörden ihre Vorbringen tatsächlich hören, prüfen und in der Entscheidungsfindung berücksichtigen. Entsprechend ist die Behörde verpflichtet, ihren Entscheid zu begründen. Dabei muss sie sich indes nicht mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzen und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich abhandeln, sondern kann sich auf die wesentlichen Punkte beschränken. Der Begründungspflicht ist Genüge getan, wenn sich die Betroffenen über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen können. In diesem Sinn müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt (vgl. zum Ganzen BGE 138 I 232 E. 5.1; VGr, 24. Mai 2017, VB.2016.00657, E. 3.2; ausführlich Michele Albertini, Der verfassungsmässige Anspruch auf rechtliches Gehör im Verwaltungsverfahren des modernen Staates, Bern 2000, S. 344 ff. und 402 ff. mit zahlreichen Hinweisen).

E. 5.2.1

Die Beschwerdeführerin rügt als Gehörsverletzung, dass die Vorinstanz ihre Hinweise in Bezug auf das technische Handbuch der privaten Beschwerdegegnerin, mit welchem sie belegte, dass diese Fahrzeuge mit Abbiegeradien von 13 m und mehr besass, ignoriert habe.

E. 5.2.2

Die Vorinstanz führte in Erwägung 7.1 aus, dass die Rekurrentin geltend gemacht habe, dass Pneu Kräne Abbiegeradien von mindestens 13 m aufweisen würden und Schwerlasttransporten noch grössere Abbiegeradien hätten. In Erwägung 7.3.2 hält die Vorinstanz sodann fest: Aufgrund der sich aus den Plänen ergebenden Platzverhältnisse sei erkennbar, dass auch Fahrzeuge mit einem Abbiegeradius von 13 m ohne Rangieren auf das Grundstück ein- und ausfahren könnten. Schwerlasttransporter könnten – je nach Art und Ladung – ganz unterschiedliche Schleppkurven aufweisen. Solche Transporte würden einer Bewilligungspflicht unterliegen und in der Regel selten vorkommen. Sollte sich im Rahmen eines solchen Bewilligungsverfahrens herausstellen, dass die Schwerlasttransporter nicht

auf das Baugrundstück einfahren könnten, würde voraussichtlich ein solcher Transport auch nicht bewilligt werden. Demgemäss hat sich die Vorinstanz mit der auf das technische Handbuch der privaten Beschwerdegegnerin gestützten Rüge, dass die Schleppkurven mindestens einen Radius von 13 m haben müssen, auseinandergesetzt und das rechtliche Gehör der Beschwerdeführerin nicht verletzt.

E. 5.3.1

Weiter rügt die Beschwerdeführerin, die Vorinstanz habe ihr rechtliches Gehör verletzt, da sie bereits in der Rekursreplik vorgebracht habe, dass die Bewilligungspflicht für Schwertransporte nur strassenverkehrsrechtliche Fragen bzw. Transportsicherheitsfragen betreffe. Jene Bewilligungen stünden indes in keinem Zusammenhang und Kontext mit der baurechtlichen Bewilligungsfähigkeit eines bestimmten Logistikzentrums auf einem konkreten Areal. Es liege einzig an den zuständigen Baubehörden sicherzustellen, dass das geplante Bauvorhaben mit dessen Betrieb am konkreten Standort für die spätere Nutzung tauglich, rechtskonform und verkehrssicher sei und namentlich auch keine Beeinträchtigung des Strassenverkehrs, des öffentlichen Verkehrs (Glattalbahnhof oder aktueller Busbetrieb) oder der öffentlichen Sicherheit (Fussgänger, Passanten) entstünden. Die Tauglichkeit bzw. Rechtmässigkeit des geplanten strittigen Bauvorhabens sei nicht Gegenstand einer kantonalen oder bundesrechtlichen Spezialbewilligung für schwere und überlange Spezialtransportfahrzeuge, sondern einzig der vorliegend angefochtenen baurechtlichen Bewilligung.

E. 5.3.2

Die Beschwerdeführerin legt nicht genau dar, inwiefern die Begründung der Vorinstanz betreffend die Bewilligungspflicht von Schwertransporten das rechtliche Gehör verletzen sollte. Sie rügt eine solche Bewilligung könne nicht die Tauglichkeit bzw. Rechtmässigkeit des geplanten Bauvorhabens prüfen. Sie hält jedoch nicht fest, inwiefern die Vorinstanz eine solche Prüfung unterlassen hätte, setzt sich diese doch mit allen entscheiderelevanten Vorbringen der Beschwerdeführerin auseinander. Die Begründung der Vorinstanz hält fest, dass Spezialtransporte nur bewilligt werden, wenn diese auch auf das Baugrundstück einfahren können. Da Vorkehren im Zusammenhang mit Bewilligungen für Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte angeordnet werden, wenn dies nötig ist für die Sicherheit des Verkehrs sowie zur Vermeidung von Lärm und Verkehrsstörungen (Art. 84 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV]), setzt sich diese Begründung auch mit der Verkehrssicherheit auseinander. Diese wurde indes von der Beschwerdeführerin in Bezug auf die Spezialfahrzeuge gerügt. Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs ist nicht ersichtlich.

E. 6.1

Vorliegend ist sodann mehrfach die Rechtzeitigkeit verschiedener Rügen streitig.

E. 6.2

Wie der Antrag kann auch die Begründung nach Ablauf der Rekursfrist grundsätzlich nicht mehr erweitert werden (§ 23 Abs. 1 VRG). Im Rahmen eines weiteren Schriftenwechsels darf die Rekursbegründung nur hinsichtlich des von der Rekursgegnerschaft oder von den Mitbeteiligten neu Vorgebrachten erweitert werden, ferner in Bezug auf Akten oder Aktenstücke, die innert der Rekursfrist aus objektiven Gründen nicht eingesehen werden konnten (Alain Griffel, Kommentar VRG, § 23 N. 23). Die Rekursinstanz ist nicht verpflichtet, die angefochtene baurechtliche Bewilligung über die in der Rekurschrift

gerügten Punkte hinaus auf Mängel zu untersuchen (VGr, 25. Januar 2017, VB.2016.00551, E. 4.2). Der Nachbar, der als Rekurrent vor dem Baurekursgericht aufgrund einzelner Rügen – erfolglos – die Aufhebung der Baubewilligung verlangt hat, kann sich sodann vor Verwaltungsgericht gemäss ständiger Praxis nicht auf neue Bauhinderungsgründe berufen (VGr, 19. Juli 2018, VB.2017.00802, E. 3.2.1; Marco Donatsch, Kommentar VRG, § 52 N. 41).

E. 6.3.1

Die Beschwerdeführerin rügt, die Vorinstanz habe zu Unrecht ihren Einwand, dass Spezialfahrzeuge auf dem Baugrund stationiert werden sollen und in der Schätzung des Mehrverkehrs nicht enthalten seien, als verspätet erachtet. In Erwägung 9.2 führte die Vorinstanz aus, dass auf die erstmals mit der Replik vorgebrachte Rüge, wonach die Baubewilligung und -unterlagen auf unvollständigen und unrichtigen Angaben beruhen würden, nicht einzutreten sei. Der Vollständigkeit halber sei zu bemerken, dass die Baubewilligung jedoch auch nur für die im Baugesuch gemachten Angaben (Anzahl Fahrten, Betriebszeiten etc.) gültig sei. Sollte sich in Zukunft erweisen, dass diese Angaben massiv überschritten würden, wäre von Seiten der privaten Rekursgegnerin eine neue Bewilligung einzuholen. Sodann setzte sich die Vorinstanz in Erwägung 7.3.2 einlässlich mit den Schwerlasttransporten auseinander. Es kann somit offenbleiben, inwiefern die Einwände betreffend die Spezialtransporte verspätet waren, da sich die Vorinstanz dennoch mit ihnen auseinandersetzte.

E. 6.3.2

Von der Beschwerdeführerin wird im Beschwerdeverfahren sodann u. a. gerügt, Ausfahrten im Bereich von Haltestellen seien nicht zulässig, § 234 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) stehe der Bewilligung im Weg und die Ausfahrt hätte Typ C des Anhangs der Verkehrssicherheitsverordnung zugeordnet werden müssen. Diese Rügen wurden jedoch allesamt verspätet vorgebracht.

E. 7.1

Die Beschwerdeführerin rügt, das Baugesuch enthalte unrichtige bzw. unvollständige Angaben.

E. 7.2

Baugesuche haben alle Unterlagen zu enthalten, die für die Beurteilung des Vorhabens nötig sind (§ 310 Abs. 1 PBG). Das Baugesuch ist in der Weise abzufassen, dass die zuständigen (kantonalen und kommunalen) Baubehörden ein Projekt vollständig auf seine Übereinstimmung mit dem massgebenden Recht prüfen können. Dementsprechend nennen § 310 Abs. 2 PBG und § 5 BVV eine Reihe von weiteren Unterlagen, die – ausser den üblichen Plänen – zusätzlich einzureichen sind (Christoph Fritzsche/Peter Bösch/Thomas Wipf/Daniel Kunz, Zürcher Planungs- und Baurecht, 6. A., Wädenswil, S. 372). Mit dem baurechtlichen Entscheid teilt die Behörde dem Gesuchsteller verbindlich mit, ob ein bestimmtes Vorhaben bewilligt, mit Nebenbestimmungen bewilligt oder aber abgelehnt wird. Bei der Baubewilligung handelt es sich um eine mitwirkungsbedürftige Verfügung, weshalb die Baubehörde nicht berechtigt ist, über etwas anderes zu entscheiden, als ihr mit dem Baugesuch unterbreitet worden ist (Fritzsche/Bösch/Wipf/Kunz, S. 425). Die Bewilligung umfasst folglich nur solche Umstände, welche auch im Baugesuch ausgeführt wurden.

E. 7.3

Dem Baugesuch wurden alle notwendigen Unterlagen beigelegt und das Formular ausgefüllt. Demgemäss erweist sich das Baugesuch nicht als unvollständig. Da nur bewilligt werden kann, was im Baugesuch auch beantragt wurde, ist zu prüfen, ob die Spezialtransporte auch unter die im Baugesuch angegebenen LKW's fallen. Als Tätigkeitsbereiche des Betriebs wurden im Zusatzformular Transport-, Schwergut- und Lagerlogistik angegeben. Sodann führte die private Beschwerdegegnerin näher aus, dass sie auf dem Areal rund 20 Lastwagen stationieren werde. Aufgrund der Aussage, dass Schwergutlogistik als Tätigkeitsbereich angegeben wurde, musste auch mit grösseren Lastwagen, bzw. Spezialtransporten gerechnet werden, weshalb das Baugesuch auch solche umfasst. Demgemäss erweist sich das Baugesuch auch nicht als unrichtig.

E. 8.1

Die Beschwerdeführerin rügt weiter die fehlende Zonenkonformität. Es liege keine ähnliche Betriebsstruktur wie bei den anderen Betrieben in dieser Zone vor. Es würden in der Nacht bis zu 26 Zu- und Wegfahrten von LKW's bzw. 48 Zu- und Wegfahrten von Personenwagen der Angestellten und Besucher sowie Betankungen der LKW's und Warenumschatz stattfinden.

E. 8.2

Industrie- und Gewerbebezonen sind in erster Linie für die Ansiedlung industrieller und gewerblicher Betriebe der Produktion, der Gütergrossverteilung, der Lagerhaltung und des Transports bestimmt (§ 56 Abs. 1 PBG). Die Bau- und Zonenordnung kann Industrie- und Gewerbebezonen unterschiedlicher Einwirkungen ausscheiden. Dabei kann sie Betriebe, die unverhältnismässigen Verkehr auslösen, stark störenden gleichstellen (§ 57 PBG). Gemäss Art. 28 der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Bassersdorf sind in den Industrie- und Gewerbebezonen mässig störende Betriebe und Anlagen sowie Dienstleistungsbetriebe zulässig (Abs. 1). Verkaufsbetriebe mit Gütern des täglichen Bedarfs von mehr als 500 m² Verkaufsfläche, Grossläden, Einkaufszentren, Grosszentren und verkehrsintensive Einrichtungen sind ausgeschlossen. Flächen im Freien werden gleich behandelt wie Flächen im Gebäudeinnern (Abs. 2). Als Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung verlangt Art. 22 Abs. 2 lit. a des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG), dass die Baute oder Anlage dem Zweck der Nutzungszone entspricht. Dementsprechend wird in vielen Bauordnungen verlangt, dass Betriebe "ihrem Wesen nach" in die jeweilige Zone passen. Aufgrund der allgemein gebotenen Übereinstimmung mit dem Zonenzweck gilt dieses Erfordernis aber auch dort, wo das kommunale Recht nicht klar dazu Stellung nimmt (VGr, 26. Januar 2011, VB.2010.00470, E. 2.1 mit Hinweisen). Solche städtebaulichen Nutzungsvorschriften, die eine funktionale Übereinstimmung mit dem Zonenzweck verlangen, behalten ihren selbständigen Gehalt, soweit sie die Frage regeln, ob eine Baute oder Anlage am vorgesehenen Ort erstellt und ihrer Zweckbestimmung übergeben werden darf, und zwar auch dann, wenn die für den Charakter eines Quartiers wesentlichen Nutzungsvorschriften mittelbar dem Schutz der Nachbarn vor Übelständen verschiedenster Art dienen (VGr, 29. Mai 2013, VB.2012.00860, E. 4.3).

E. 8.3

Das geplante Logistikcenter mit Lager-, Produktions- und Büroflächen entspricht dem Wesen einer Industriezone. Dass der Betrieb gemäss Angaben der privaten

Beschwerdegegnerin rund 26 Lastwagenfahrten in der Nacht auslösen soll vermag daran nichts zu ändern, ist doch auch der Transport Kernmerkmal einer Industriezone. Der geplante Betrieb erweist sich demgemäss als zonenkonform.

E. 9.1

Die Beschwerdeführerin bringt vor, dass 10 LKW-Parkplätze und 10 PW-Parkplätze in den Baulinienbereich ragen. Eine Kürzung und Verlegung der Parkplätze sei nicht möglich. Auch habe die Beschwerdegegnerin 2 keine korrekte Interessenabwägung vornehmen können, da sie nicht um die Spezialfahrzeuge gewusst habe.

E. 9.2.1

Baulinien dienen der Sicherung bestehender und geplanter Anlagen und Flächen (§ 96 Abs. 1 PBG). Für die Sicherstellung baufreien Raumes entlang von Strassen, Wegen, Plätzen und Eisenbahnen, gegebenenfalls samt begleitenden Vorgärten, Lärmschutzanlagen, Grünzügen und Fahrzeugabstellplätzen (§ 96 Abs. 2 lit. a PBG), gelangen hauptsächlich Verkehrsbaulinien zur Anwendung. Innerhalb von Baulinien dürfen grundsätzlich nur Bauten und Anlagen erstellt werden, die dem Zweck der Baulinien nicht widersprechen (§ 99 Abs. 1 PBG). Ansonsten besteht grundsätzlich ein Bauverbot. Gewisse Ausnahmen sind allerdings nach § 100 Abs. 3 PBG zulässig. Demnach können weitergehende und andersartige Beanspruchungen des Baulinienbereichs mit der baurechtlichen Bewilligung, nötigenfalls unter sichernden Nebenbestimmungen, gestattet werden. Ungeachtet der Bezeichnung in der Marginalie betrifft § 100 Abs. 3 PBG keine Ausnahmen im technischen Sinn, sondern stellt als "Kann-Vorschrift" die Bewilligung in das Ermessen der Behörde. Diese hat im Einzelfall abzuwägen zwischen den mit der Baulinienfestsetzung verfolgten öffentlichen Interessen auf der einen und den privaten Interessen des Grundeigentümers an einer zweckmässigen Nutzung seines Grundstücks auf der anderen Seite sowie weiteren öffentlichen Interessen und den Interessen allfälliger Drittbetroffener (VGr, 14. März 2007, VB.2006.00348, E. 2.3).

E. 9.2.2

Entscheidend für die Bewilligungsfähigkeit von Beanspruchungen des Baulinienbereichs gemäss § 100 Abs. 3 PBG ist des Weiteren, dass die Beanspruchungen des Baulinienbereichs bei allfälliger Realisierung der Baulinie ohne Weiteres beseitigt werden können. Darüber hinaus dient § 100 Abs. 3 PBG dazu, Bauten und Anlagen zu ermöglichen, die aufgrund ihrer Funktion notwendigerweise auf einen Standort im Baulinienbereich angewiesen sind oder anderswo nur unzweckmässig lokalisiert werden können. Insgesamt werden somit als Bauten und Anlagen im Sinn von § 100 Abs. 3 PBG zum Beispiel Stützmauern, Garagenvorplätze, Garageneinfahrten, Abfahrtsrampen und Besucherparkplätze qualifiziert. Somit sind insgesamt von der Interessenabwägung nach § 100 Abs. 3 PBG Bauten und Anlagen ausgenommen, die nicht notwendigerweise auf den Standort im Baulinienbereich angewiesen sind und nicht ohne Weiteres beseitigt werden können, sei dies aus technischen oder rechtlichen Gründen, oder weil die Beseitigung angesichts der investierten Mittel unverhältnismässig wäre (VGr, 25. Oktober 2018, VB.2018.00262, E. 5.4).

E. 9.2.3

Die offene Formulierung von § 100 Abs. 3 PBG führt zu einem qualifizierten Ermessensspielraum der kommunalen Baubehörde. Zur Abwägung der infrage stehenden Interessen steht der Vorinstanz zwar gemäss § 20 VRG die Ermessensprüfung zu, sie hat

jedoch dabei Zurückhaltung zu üben und nicht eine vertretbare Ermessensausübung der kommunalen Behörde durch ihre eigene zu ersetzen. Das Verwaltungsgericht seinerseits darf gemäss § 50 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 VRG von vornherein nur bei qualifizierten Ermessensfehlern einschreiten.

E. 9.3

Die Baubewilligung vom 11. Dezember 2018 wurde aufgrund dessen, dass u. a. Abstellflächen für LKW's, Besucherparkplätze für Motorfahrzeuge, Verkehrsflächen sowie Zaun mit Arealtor in den Baulinienbereich fallen, mit einem Anpassungs-, Beseitigungs- und Verlegerevers verbunden. Dieser sieht vor, dass der jeweilige Eigentümer verpflichtet ist, den im Bauliniengebiet der F- und der E-Strasse befindlichen Anlagen (Abstellflächen für LKW, Besucherparkplätze für Motorfahrzeuge, Verkehrs- und Zaun mit Arealtor, etc.) auf eigene Kosten und ohne Entschädigung seitens des Staates oder der Gemeinde zu beseitigen, zu verlegen bzw. anzupassen, wenn der Ausbau (Bau) der Strasse dies erfordert. Der Minderwert, den die Gebäulichkeiten und der Betrieb auf dem Grundstück erleiden, wenn die innerhalb der Baulinie liegende Anlage beseitigt oder angepasst werden muss, wird nicht entschädigt.

E. 9.4

Es ist nicht ersichtlich und wird von der Beschwerdeführerin auch nicht dargelegt, inwiefern die Unkenntnis der Spezialtransporte einen Einfluss auf die Interessenabwägung der Beschwerdegegnerin 2 gehabt haben könnte. So hält auch die Beschwerdegegnerin 2 in ihren jeweiligen Vernehmlassungen an ihrer Einschätzung betreffend die Baulinien fest. Hinzu kommt auch, dass der Vorinstanz die Ausmasse der in den Baulinienbereich fallenden Parkplätze immer bekannt waren. Ob diese nun durch "normale" LKW's oder Spezialtransporte genutzt werden, ist für die Existenz der Parkplätze im Baulinienbereich irrelevant. Die Vorinstanz durfte sich daher eine gewisse Zurückhaltung bei der Entscheidungsüberprüfung auferlegen. Aufgrund des vorliegenden Revers liegt es im Risikobereich der privaten Beschwerdegegnerin, ob sie, falls die Glattalbahn im vorliegend beachtlichen Baulinienbereich realisiert wird, ihre Parkplätze umgestalten, kürzen oder reduzieren müsste. Dass die private Beschwerdegegnerin allerdings ihren Betrieb allenfalls auf eigene Kosten und auf eigenes Risiko umgestalten muss, spricht nicht gegen die vorliegende Bewilligung. Sodann erweist sich die Beseitigung der Parkplätze auch ohne Weiteres als möglich und die Anzahl der Pflichtabstellplätze ist nicht gefährdet (§ 244 Abs. 2 PBG).

E. 10.1

Die Beschwerdeführerin rügt weiter, die Ein- resp. Ausfahrt vom strittigen Areal erweise sich nicht als verkehrssicher und es würde zu Rückstau auf der E-Strasse führen.

E. 10.2

Gemäss § 237 Abs. 1 PBG sollen Zufahrten für jedermann verkehrssicher sein. Durch Bauten, Anlagen, Bepflanzungen und sonstige Grundstücknutzungen dürfen weder der Verkehr behindert oder gefährdet noch der Bestand und die Sicherheit des Strassenkörpers beeinträchtigt werden (§ 240 Abs. 1 PBG). Laut § 3 der Verkehrssicherheitsverordnung vom 15. Juni 1983 (VSiV) beurteilt sich die Zulässigkeit der Auswirkungen von Grundstücknutzungen auf den Verkehr und den Strassenkörper unter anderem nach der Verkehrsbedeutung der Strasse, den örtlichen Verhältnissen sowie dem Strassenverlauf. Während die VSiV sowie die Strassenabstandsverordnung vom 19. April 1978 (StrAV) für

die Grundstücksnutzung im Bereich von Strassen und Einfahrten detaillierte Vorgaben machen, ist es der Baubehörde nicht verwehrt, Bauvorhaben im Fall einer Behinderung oder Gefährdung des Verkehrs direkt gestützt auf § 240 Abs. 1 PBG zu verweigern. Wie bei der Beurteilung der hinreichenden strassenmässigen Erschliessung steht der Gemeinde dabei ein von der Rekursinstanz zu beachtender Ermessensspielraum zu (VGr, 18. August 2004, BEZ 2004 Nr. 64 = VB.2003.00430, E. 4.2). Diese prüft daher lediglich, ob die Gemeindebehörde den ihr eingeräumten Spielraum nicht überschritten hat. Das Verwaltungsgericht hat aufgrund seiner gemäss § 50 Abs. 1 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 VRG beschränkten Kognition neben der richtigen Feststellung des massgeblichen Sachverhalts die korrekte Anwendung des Rechts zu prüfen (VGr, 13. Juli 2011, VB.2010.00433, E. 5.1).

E. 10.3

Die private Beschwerdegegnerin legte zwei Schleppkurven ins Recht, aufgrund welcher ersichtlich ist, dass die Ein- resp. Ausfahrt selbst mit einem Sattelauflieger von 17,52 m ohne rangieren befahrbar ist. Bei der strittigen Ausfahrt ist die E-Strasse gerade und die Lage präsentiert sich übersichtlich. Selbst wenn daher ein Fahrzeug nicht augenblicklich auf das Areal einfahren kann, ist das wartende Fahrzeug gut sichtbar und eine Verkehrsgefährdung kann ausgeschlossen werden. Angesichts des offenen Tors, wäre dieses Halten auch nur von einer kurzen Dauer und es wäre mit keinem grossen Rückstau resp. keiner erheblichen Behinderung des Verkehrs zu rechnen. Die technischen Anforderungen gemäss Verkehrssicherheitsverordnung sind ebenfalls erfüllt (vgl. Anhang VSiV). Ob die Ausfahrt sich auch für Spezialtransporte als geeignet und verkehrssicher erweist, wird sodann von der entsprechenden Bewilligungsbehörde geprüft (Art. 84 VRV). Die Ausfahrt ist daher nicht zu beanstanden.

E. 10.4

Inwiefern die bis zur E-Strasse geplante Erweiterung der Glattalbahn die Ausfahrt, wie von der Beschwerdeführerin vorgebracht, erschweren sollte, ist zurzeit nicht ersichtlich. Die Verlängerung befindet sich derzeit noch in der Vorprojektphase. Allerdings lassen die Platzverhältnisse, auch in diesem Fall die Umsetzung mit einer verkehrssicheren Ein- und Ausfahrt zu. Selbst wenn jedoch die Einfahrt nur noch in eine Richtung befahrbar wäre, würde dies noch nicht zu einer Verkehrsunsicherheit führen. Im Gegenteil würde sich die Lage aufgrund dessen, dass die Gegenfahrbahn nicht gekreuzt werden müsste, und die ausfahrenden Fahrzeuge nur in eine Richtung fortfahren könnten, noch verkehrssicherer gestalten.

E. 10.5

Demgemäss ist die Verkehrssicherheit gegeben und die Beschwerde auch diesbezüglich abzuweisen.

E. 11

Ausgangsgemäss sind die Kosten des Verfahrens der Beschwerdeführerin aufzuerlegen (§ 65a in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Bei diesem Verfahrensausgang steht ihr keine Parteientschädigung zu. Vielmehr ist sie zu verpflichten, der privaten Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung zu bezahlen, wobei sich Fr. 3'000.- als angemessen erweisen (§ 17 Abs. 2 VRG).

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