

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2022.00458 vom 13. Juli 2023

ZH Verwaltungsgericht, 2023-07-13, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2022.00458

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2022.00458 du 13 juillet 2023

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2022.00458 del 13 luglio 2023

Regeste

Baulinien | Baulinien. [Die Beschwerdeführerin als Eigentümerin von betroffenen Grundstücken wehrt sich gegen die Neufestsetzung von Verkehrsbaulinien zur Sicherung eines neuen Anschlusses an ein Industriegebiet. Sie rügt eine ungenügende bzw. mangelhafte verkehrstechnische Untersuchung und das Fehlen eines hinreichend konkretisierten Projekts sowie die Positionierung und Dimensionierung des geplanten Anschlusses und der darauf bezogenen Baulinien.] Der Festsetzung der streitbetroffenen Baulinien gingen umfangreiche Untersuchungshandlungen voraus und der Gemeinderat hat sich unter Beizug von Fachpersonen intensiv mit der besseren Verkehrserschliessung des Industriegebiets auseinandergesetzt. Die Kriterien für die Festsetzung von Baulinien sind erfüllt (E. 5.4.1). Die Verschiebung der Baulinien um eine Bautiefe ist als sachlich gerechtfertigt zu würdigen, nachdem die gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan und Erschliessungsplan vorgesehene Realisierung des Anschlusses eine Einzonung von rund 2'000 m² in der Landwirtschaftszone erfordert hätte (E. 5.4.3). Da die Baulinienvorlage die Erschliessung des Industriegebiets verbessert, Stausituationen vermindert und voraussichtlich einen befriedigenden Verkehrsfluss gewährleistet, ist das öffentliche Interesse ausgewiesen (E. 5.4.4). Ebenso liegt das Erfordernis der Notwendigkeit vor, da keine sinnvolle Alternative ersichtlich ist. Demgegenüber wiegt das Anliegen der Beschwerdeführerin, die Einschränkung der Überbaubarkeit zu vermeiden, weniger schwer. Die Erschwernisse erscheinen als tragbar und vermögen das öffentliche Interesse am Anschluss nicht aufzuwiegen (E. 5.4.5). Auch die Beschränkung der Baulinie auf höchstens 4,5 m wurde mit vertreterbarer Begründung abgelehnt (E. 6.4.4). Abweisung.

Erwägungen

E. 3

Die Beschwerdeführerin beantragt die Durchführung eines Augenscheins. Ein solcher dient der Feststellung des für die Entscheidung wesentlichen Sachverhalts und erübrigt sich, wenn dieser aus den Akten hinreichend ersichtlich ist (RB 1995 Nr. 12 = BEZ 1995 Nr. 32; Kaspar Plüss in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich 2014, § 7 N. 79). Letzteres ist vorliegend der Fall, weshalb auf die Durchführung eines Augenscheins zu verzichten ist.

E. 4.1

Kraft § 96 Abs. 1 PBG begrenzen Baulinien die Bebauung und dienen insbesondere der Sicherung bestehender und geplanter Anlagen und Flächen sowie der baulichen Gestaltung. Verkehrsbaulinien dienen der Sicherung von Strassen, Wegen, Plätzen und Eisenbahnen, gegebenenfalls samt begleitenden Vorgärten, Lärmschutzanlagen, Grünzügen und

Fahrzeugabstellplätzen (§ 96 Abs. 2 lit. a PBG). Baulinien sind mit Blick auf die Bedürfnisse beim voraussichtlichen Endausbau der betreffenden Anlage festzusetzen (§ 98 PBG). Sie bewirken gemäss § 99 Abs. 1 PBG ein grundsätzliches Verbot von Bauten und Anlagen, die dem Zweck der Baulinien widersprechen. Baulinienwidrige Bauten und Anlagen im Baulinienbereich dürfen entsprechend dem bisherigen Verwendungszweck unterhalten oder modernisiert werden. Weitergehende Vorkehren sind nur zu bewilligen, wenn die Baulinie in absehbarer Zeit nicht durchgeführt werden soll und wenn mit sichernden Nebenbestimmungen zur baurechtlichen Bewilligung ausgeschlossen wird, dass das Gemeinwesen bei Durchführung des der Baulinie entsprechenden Werks den Mehrwert zu entschädigen hat (§ 101 Abs. 1 und 2 PBG). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sind Baulinien nicht erst zu ziehen, wenn die Strasse erstellt werden muss; vielmehr ist das aktuelle Bedürfnis für die Landsicherung schon dann gegeben, wenn ersichtlich ist, dass die Erstellung über kurz oder lang notwendig sein wird, da andernfalls die Gefahr besteht, dass Bauvorhaben die spätere Bauausführung erschweren oder verteuern (BGr, 21. Februar 2014, 1C_789/2013, E. 4; BGE 118 Ia 372 E. 4b). Mit Rücksicht auf die Eigentumsbeschränkungen, zu denen die Linienfestsetzung führt, wird jedoch verlangt, dass konkrete Vorstellungen für den künftigen Strassenbau jedenfalls im Sinn eines generellen Projekts vorliegen (BGE 129 II 276 E. 3.4; 118 Ia 372 E. 4a mit Hinweis; BGr, 4. Mai 2004, 1A.194/2003 sowie 1P.530/2003, E. 2.3; VGr, 26. August 2021, VB.2021.00161, E. 4.2.3). Im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung muss untersucht werden, ob es Varianten gibt, die zu weniger schwerwiegenden Eingriffen führen würden (BGE 118 Ia 372 E. 4c). Allerdings kann – anders als im Strassenprojektierungsverfahren – keine detaillierte Prüfung sämtlicher Ausführungsvarianten verlangt werden; es genügt vielmehr, wenn prima facie keine wesentlich vorteilhafteren Varianten ersichtlich sind (BGr, 12. August 2014, 1C_105/2014, E. 4.2; 21. Februar 2014, 1C_789/2013, E. 4; BGE 129 II 276 E. 3.4 f.).

E. 4.2

Nach § 50 Abs. 1 VRG überprüft das Verwaltungsgericht den angefochtenen Entscheid im Beschwerdeverfahren nur auf Rechtsverletzungen, einschliesslich Ermessensmissbrauch und -überschreitung.

E. 5.1

In seinen Erwägungen zur grundsätzlichen Rechtmässigkeit der Festsetzung von Baulinien im vorliegenden Fall hielt das Baurekursgericht zunächst fest, dass sich die betroffene Grundeigentümerin gegen die streitbetreffende Festlegung umfassend wehren dürfe und ihre Einwände nicht bereits gegen den als Richtplan nur behördenverbindlichen kommunalen Verkehrsplan oder den Erschliessungsplan hätte vorbringen müssen. Denn die Baulinien wichen bezüglich des geplanten Nordanschlusses vom Erschliessungsplan ab. Umgekehrt stehe diese Änderung nicht im Widerspruch zu § 16 PBG, weil die Verschiebung des Nordanschlusses um eine Bautiefe eine sachlich gerechtfertigte Abweichung von untergeordneter Natur sei. Dabei gelte es zu berücksichtigen, dass die von der Gemeinde ursprünglich favorisierte Variante wegen der Beanspruchung von Land in der Landwirtschaftszone fallengelassen worden sei. Der Erläuterungsbericht zur Baulinienfestlegung bescheinige einem zusätzlichen Vollanschluss im Norden des Industriegebiets viele Vorteile, so etwa die Entschärfung der zunehmenden Überlastung des bestehenden Knotens, eine Erhöhung der Erschliessungsqualität, eine Verminderung der Umwegfahrten sowie eine Verbesserung der Fahrplanstabilität des öffentlichen

Busverkehrs. Beim bestehenden Anschluss Ost komme es schon mit dem heutigen Verkehrsaufkommen während der Stosszeiten oft zu Überlastungen mit teilweise gravierendem Rückstau auf der Allmendstrasse. Ein zusätzlicher Anschluss Nord würde den Verkehr derzeit rund um die Hälfte und längerfristig sogar noch stärker verlagern. Eine von der Beschwerdeführerin veranlasste Untersuchung durch ein Ingenieurbüro erachte jedoch einen zusätzlichen Anschluss Nord nicht für erforderlich. Vielmehr reiche der bestehende Anschluss Ost aus und lasse sich ein allfälliger Rückstau nicht einfach mit einem zweiten Knoten lösen; im Übrigen wären weitere Aspekte, wie etwa der Schleichverkehr und das Verdichtungspotenzial, näher zu untersuchen. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin erscheine eine gewisse Überlastung des Anschlusses Ost mit einem dadurch verursachten Rückstau auf der Allmendstrasse ebenso plausibel wie die künftig zu erwartende Verkehrszunahme aufgrund des Verdichtungspotenzials. Ferner liege es nahe, dass die Aufteilung des gesamten Ziel- und Quellverkehrs auf zwei Anschlüsse zu einer Entlastung der beiden Verzweigungen führe. Eine nähere Untersuchung der Verhältnisse auf der Kempptalstrasse, insbesondere des rund 420 m weiter südöstlich des Anschlusses Ost gelegenen Kreisels, erübrige sich, zumal ein erheblicher Anteil der Fahrzeuge vom Anschluss Nord nach Nordwesten wegfare. Dass die Schaffung eines zweiten Knotens ungeeignet sei, lasse sich daher nicht sagen. Die von der Beschwerdeführerin erwähnten Alternativen zum Anschluss Nord, dessen Lage sich nicht beanstanden lasse, seien weniger geeignet: Ein Ausbau des bestehenden Anschlusses Ost löse weder das Problem der Kapazität noch jenes der Umwegfahrten. Ebenso wenig dränge sich die Prüfung eines anderen Anschlusses an die Kempptalstrasse auf. Die Ausgestaltung der neuen Strasse sei anhand der Angaben im Baulinienplan und des relativ detaillierten Erschliessungskonzepts im Erläuterungsbericht im Sinn eines "generellen Projekts" genügend konkretisiert. Das öffentliche Interesse an der Festlegung der Baulinien zur Sicherung des Nordanschlusses sei ebenso ausgewiesen wie jenes an der Weitergeltung der bestehenden Baulinien im südwestlichen Bereich des Grundstücks Kat.-Nr. 01. Schliesslich sei der Eingriff in das Eigentum der Beschwerdeführerin verhältnismässig, denn die Festsetzung der Baulinie stehe der Ausschöpfung der zulässigen Baumasse nicht entgegen.

E. 5.2

Zur Begründung ihres Rechtsmittels rügt die Beschwerdeführerin vorab, dass die Festsetzung der Baulinien sich auf ungenügende bzw. mangelhafte Untersuchungen stütze. Auf die ergebnisoffene Prüfung von Ausführungsvarianten habe der Gemeinderat verzichtet. Auch das Baurekursgericht habe nur auf einen Kurzbericht der E AG vom 10. September 2018 und die Aussagen des Beschwerdegegners 1 abgestellt. Die späteren Messungen auf der Allmendstrasse von 2020 brächten keine Erkenntnisse zur Kapazitätsproblematik auf der Kempptalstrasse; deren Prüfung würde erst die erforderliche Gesamtbetrachtung ermöglichen. Ein unabhängiges (Verkehrs-)Gutachten könnte die offenen Fragen – so etwa die Vor- und Nachteile eines Ausbaus des bestehenden Ostanschlusses – beantworten sowie die Widersprüche klären. Auch wenn es sich beim Baurekursgericht um ein Fachgericht handle, gehe es nicht an, dass eine Baulinie als schwerwiegende Eigentumsbeschränkung ohne vorgängige verkehrstechnische Untersuchung gestützt auf blosser Annahmen und Mutmassungen festgesetzt werde. Die Lage der streitbetroffenen Baulinien bzw. des damit zu sichernden Strassenbauprojekts entspreche weder dem kommunalen Verkehrsplan noch dem Erschliessungsplan. Eine Verkehrsfluss-Simulation sei ebenso wenig durchgeführt worden wie ein Variantenstudium.

Ebenso fehle es an einem hinreichend konkretisierten Projekt. Die Vorinstanzen liessen ferner unberücksichtigt, dass die Kempttalstrasse ein Nadelöhr darstelle, welches durch einen zusätzlichen Nordanschluss keine Änderung erfahre. Für die Beschwerdeführerin bestehe die Gefahr, dass der neue Nordanschluss zu einem Rückstau führe, was die Zufahrt zu ihrem Areal behindern oder die Wegfahrt zur Kempttalstrasse gar – mittels ausgezogener Mittellinie – verhindern würde. Die bestehende Verkehrsüberlastung auf der Kempttalstrasse und deren Auswirkungen auf die Erschliessung des betroffenen Industriequartiers sei ausgeblendet worden. Kernproblem sei die ungenügende Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes, woran ein zweiter Knoten nichts ändere. Im Dunkeln lägen schliesslich der mögliche Verlagerungseffekt und der mit einem neuen Anschluss erzeugte Schleichverkehr; ohne Bestätigung durch ein Verkehrsgutachten hätte ein solcher nicht verneint werden dürfen. In dem vom Baurekursgericht zitierten BGE 129 II 276 sei ein Projekt mit konkretem Strassenprofil beurteilt und zuvor ein Gutachten eingeholt worden. Im Unterschied zum Bundesgerichtsentscheid 1C_789/2013 vom 21. Februar 2014 gehe es hier nicht um den Ausbau einer vorbestehenden, sondern um den Bau einer neuen Strasse; dies hätte eine echte Variantenprüfung erfordert.

E. 5.3

Der Beschwerdegegner 1 hält dem entgegen, dass die Festsetzung der Baulinien auf einer genügenden Untersuchung beruhte und auf weitere Verkehrserhebungen verzichtet werden dürfe. Mit dem Baurekursgericht sei ein Widerspruch zum kommunalen Verkehrsplan und zum Erschliessungsplan zu verneinen; danach sei auch davon auszugehen, dass der Nordanschluss tatsächlich realisiert werde. Selbst nach dem von der Beschwerdeführerin eingereichten Bericht bringe ein zweiter Anschluss eine erhebliche Verbesserung der Erschliessung. Dass der neue Anschluss zusätzlichen Schleichverkehr erzeuge, sei unwahrscheinlich; allfällige Massnahmen zur Vermeidung eines solchen müssten nicht im vorliegenden Verfahren, sondern im Rahmen des späteren Strassenbauprojekts getroffen werden. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sei der Gemeinderat nicht verpflichtet, auf der Grundlage fiktiver Annahmen verschiedene Varianten von Baulinien auszuarbeiten. Ebenso wenig müsse der Festsetzung einer Baulinie ein konkretes Strassenbauprojekt zugrunde liegen; eine Variantenprüfung erübrige sich, wenn auf den ersten Blick keine wesentlich vorteilhaftere Lösung ersichtlich sei. Wie die Fahrbahn genau ausgestaltet werde, sei momentan noch offen; die von der Rechtsprechung verlangte generelle Vorstellung vom künftigen Strassenbau liege hier vor.

E. 5.4.1

Der Festsetzung der streitbetroffenen Baulinien gingen umfangreiche Untersuchungshandlungen voraus. Nach der Teilrevision der Richt- und Nutzungsplanung (Verkehrsplan und Erschliessungsplan) durch die Gemeindeversammlung vom 14. August 2015, welche die Baudirektion am 18. Februar 2016 genehmigt hatte, fanden im März und April 2017 an der Allmendstrasse Verkehrserhebungen statt. Schon im Juni bzw. im November 2017 führte die E AG im Auftrag des Gemeinderats einen ersten Variantenvergleich mit sechs verschiedenen Erschliessungen durch. Daraufhin erarbeitete die E AG am 10. September 2018 den "Kurzbericht" zum Erschliessungskonzept Industrie Allmend. Hierzu nahm das Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion am 26. September 2018 in zustimmendem Sinn Kenntnis. Am 23. Oktober 2020 erfolgte die öffentliche Planaufgabe der Verkehrsbaulinien gemäss § 7 PBG. Hiergegen erhob die Beschwerdeführerin am 14. Dezember 2020 Einwendungen mit dem Hauptantrag, dass auf

den geplanten Nordanschluss zu verzichten sei, und legte eine Stellungnahme der F AG vom 3. Dezember 2020 bei. In der Folge richtete die Gemeinde Fehraltorf am 3. März 2021 eine Voranfrage an das Amt für Raumentwicklung der Baudirektion, ob zur Umsetzung des Nordanschlusses der in der Landwirtschaftszone gelegene Walchwisweg eingezont werden könne. Am 30. April 2021 erteilte die Amtsstelle der Gemeinde einen abschlägigen Bescheid. Darauf erging am 30. Juni 2021 der angefochtene Beschluss betreffend die Verkehrsbaulinien Allmendstrasse. Dieser Verfahrensablauf zeigt, dass sich der Gemeinderat – unter Beizug eines fachkundigen Ingenieurbüros und in Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen Instanzen – intensiv mit der Problematik der besseren Verkehrserschliessung des Industriegebiets Allmend auseinandergesetzt hat. Wie aus dem genannten "Kurzbericht" hervorgeht, sind neben der festgesetzten Variante auch Alternativen geprüft, aber als weniger geeignet verworfen worden. Dabei ist anzumerken, dass die bestehende Überbauung des Industriegebiets Allmend für die Erstellung eines zweckmässigen zweiten Anschlusses kaum eine sinnvolle Alternative zur gewählten Festlegung zulässt. Nach dem in E. 4.1 Gesagten sind die vom Bundesgericht aufgestellten Kriterien für die Festsetzung von Baulinien hier erfüllt. Denn mit Bezug auf den diesen zugrundeliegenden Nordanschluss ist dessen Lage und Ausgestaltung fixiert.

E. 5.4.2

Wie sich dem erwähnten Kurzbericht der E AG entnehmen lässt und von der Beschwerdeführerin auch nicht bestritten wird, ist die Kempttalstrasse überlastet. Die ausgedehnte Industriezone Allmend wird bislang nur über eine einzige Verbindung ("Anschluss Ost") in deren südöstlichem Bereich mit der Kempttalstrasse verbunden, was insbesondere während der Stosszeiten zu Rückstaus führt. Sodann zeigen die Planunterlagen, dass in dieser Industriezone hauptsächlich im nordwestlichen Teil ein namhaftes Verdichtungspotenzial besteht, was mittelfristig zu einer Zunahme an Arbeitsplätzen und einem höheren Verkehrsaufkommen führen dürfte. Erfahrungsgemäss ist ferner mit einem allgemeinen Anstieg des motorisierten Verkehrs zu rechnen. Aus diesen Gründen befriedigt die Erschliessungssituation schon heute nicht und ist mit einer weiteren Verschlechterung zu rechnen. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin erscheint es mit den Vorinstanzen als naheliegend, dass diese Umstände die Erstellung eines zusätzlichen Anschlusses Nord gebieten. Daran ändert nichts, dass der Anschluss Ost laut Kurzbericht (S. 18) "rechnerisch" noch über eine ausreichende Qualitätsstufe im Verkehrsablauf verfügt. Es leuchtet ein, dass eine weitere Anbindung des Industriegebiets Allmend an die Kempttalstrasse sinnvoller ist als ein Ausbau des bestehenden Anschlusses Ost. Denn auf diese Weise werden der Verkehrsfluss aufgeteilt sowie Zu- und Wegfahrten verkürzt. Ob und inwieweit die schon heute auftretenden Staulagen durch den weiter südöstlich gelegenen "Kreisel Fehraltorf" und die allgemeine Belastung der Kempttalstrasse mitbeeinflusst werden, kann offenbleiben. Weil es die künftige Verkehrsentwicklung im Bereich der Industriezone Allmend zu berücksichtigen gilt, bedarf es auch keiner weiteren Erhebung zu den heutigen Fahrzeugbewegungen. Schliesslich fehlt es an einem begründeten Anlass zur Annahme, dass ein zusätzlicher Anschluss Nord unerwünschten Schleichverkehr erzeuge; im Gegenteil wird eine zweite Verbindung zu einer Verkürzung der Zu- und Wegfahrten beitragen.

E. 5.4.3

Der kommunale Verkehrsrichtplan und der Erschliessungsplan vom 14. August 2015 haben vorgesehen, den Anschluss Nord über einen Ausbau des Walchwiswegs zu realisieren. Dies

hätte jedoch die Einzonung von rund 2'000 m² Land in der Landwirtschaftszone erfordert. Nachdem das Amt für Raumentwicklung, wie in E. 5.4.1 erwähnt, in Aussicht gestellt hatte, eine solche Planänderung nicht zu genehmigen, verschob der Gemeinderat diese Verbindung mit den streitbetroffenen Baulinien um rund eine Bautiefe jenseits der Grundstücke Kat.-Nrn. 01 und 02 der Beschwerdeführerin nach Südosten. Weil die vom Amt für Raumentwicklung in seiner Stellungnahme vom 30. April 2021 gegen eine Einzonung vorgebrachten Argumente aus den aufgeführten Gründen überzeugen und mit der Genehmigung einer solchen Planänderung daher nicht gerechnet werden konnte, ist die Verschiebung der Baulinien gegenüber der bisherigen Planung als erzwungen und sachlich gerechtfertigt zu würdigen. Sodann ist dem Baurekursgericht darin beizupflichten, dass die Verschiebung noch als untergeordnet und daher als mit § 16 Abs. 2 PBG vereinbar gewürdigt werden kann.

E. 5.4.4

Da die Baulinienvorlage die Erschliessung des Industriegebiets Allmendstrasse verbessert, Stausituationen vermindert und voraussichtlich einen befriedigenden Verkehrsfluss gewährleistet, ist das öffentliche Interesse an dieser Sondernutzungsplanung ohne Weiteres ausgewiesen.

E. 5.4.5

Hinsichtlich der Verhältnismässigkeit der angefochtenen Baulinienvorlage im Grundsatz ist ihre Geeignetheit zur Lösung der genannten Erschliessungsprobleme zu bejahen. Weil nach den Akten keine sinnvolle Alternative zum Nordanschluss ersichtlich ist, liegt auch das Erfordernis der Notwendigkeit vor. Das öffentliche Interesse ist als sehr erheblich zu werten; ebenso sind die im Industriegebiet Allmend ansässigen Betriebe an der Verbesserung der Erschliessung und des Verkehrsflusses interessiert. Demgegenüber wiegt das Anliegen der Beschwerdeführerin, die mit der nordwestseitigen Baulinie verbundene Einschränkung der Überbaubarkeit der Grundstücke Kat.-Nrn. 01 und 02 im Halte von 6'485 m² bzw. 5'941 m² zu vermeiden, weniger schwer. Beide Parzellen sind annähernd quadratisch geformt und liegen gemäss Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Fehraltorf vom 9. September 2013 (BZO) in der Industriezone, wo Ziffer 22 BZO folgende Grundmasse statuiert: Baumassenziffer 8 m³/m², Freiflächenziffer 10 %, Gesamthöhe 20 m und Grenzabstand 3,5 m. Gemäss § 259 Abs. 2 PBG zählen auch die Bereiche innerhalb von Baulinien zu der für die Ausnützung anrechenbaren Grundstücksfläche (Christoph Fritzsche/Peter Bösch/Thomas Wipf/Daniel Kunz, Zürcher Planungs- und Baurecht, Band 2, 6. A., Wädenswil 2019, S. 928). Die genannte nordwestliche Baulinie verursacht eine geringe Einschränkung bei der Positionierung der zulässigen Baumasse. Indessen ist nicht ersichtlich und wird von der Beschwerdeführerin denn auch nicht behauptet, dass diese Baumasse aufgrund dieser Baulinie nicht konsumiert werden könne. Dass die Beschwerdeführerin aufgrund der Baulinien in der Gestaltungsfreiheit bei einer Überbauung ihrer Grundstücke eingeschränkt wird und gewisse Nachteile bezüglich der internen Erschliessung des Areals sowie der zweckmässigen Organisation der betrieblichen Abläufe hinnehmen muss, wie sie in der Quintuplik unter Hinweis auf eine von ihr in Auftrag gegebene Volumenstudie dartut, ist zwar plausibel. Indessen erscheinen diese Erschwernisse als tragbar und vermögen das öffentliche Interesse am Nordanschluss klarerweise nicht aufzuwiegen.

E. 5.4.6

Nach dem Gesagten hat das Baurekursgericht die streitbetroffenen Baulinien zu Recht im Grundsatz für zulässig befunden. Zu prüfen bleibt deren konkrete Ausgestaltung.

E. 6.1

Schliesslich verwarf das Baurekursgericht die von der Beschwerdeführerin eventuell und subeventuell vorgebrachten Einwände gegen die Positionierung und Dimensionierung des geplanten Anschlusses und der darauf bezogenen Baulinien. Insbesondere rechtfertige sich vorliegend die asymmetrische Festsetzung der Baulinien, damit die bestehende Zufahrt auf das Grundstück Kat.-Nr. 03 der Mitbeteiligten weiterhin genutzt werden könne.

E. 6.2

Die Beschwerdeführerin macht geltend, dass der angefochtene Entscheid auch bezüglich der getroffenen Anordnung der Baulinien rechtsverletzend sei. Zunächst erweise sich die Beibehaltung der bestehenden Baulinien in der Fortsetzung der Allmendstrasse als unzulässige Phantomplanung, weil das nordwestlich anstossende Gebiet gemäss kantonalem Richtplan nicht dem Siedlungsgebiet zugewiesen sei. Als unhaltbar erwiesen sich ferner die vorinstanzlichen Erwägungen zur asymmetrischen Baulinienziehung, welche die Mitbeteiligte ungerechtfertigt bevorzuge; im Gegenteil sei die Auffassung des Gemeinderats willkürlich, dass eine symmetrische Festlegung die Mitbeteiligte härter treffen würde. Denn eine symmetrisch gezogene Baulinie würde nur die Zufahrt zu Parkplätzen der Mitbeteiligten tangieren, während die streitbetroffene Vorlage den ganzen Vorgarten ihrer Grundstücke Kat.-Nrn. 01 und 02 zerschneide. Wenn sie für den geplanten Neubau von der Baulinie abrücken müsste, hätte dies massive Einbussen bei der Baumasse zur Folge. Sodann schränke die Abkröpfung der Baulinie ihre Baumöglichkeiten durchaus empfindlich ein; auch würden die Erschliessung und die Nutzung des Vorgartens beeinträchtigt. Im Weiteren sei der Baulinienabstand von 21 m bei einer Fahrbahnbreite von 7 m überdimensioniert, weil weder der Bau eines Trottoirs noch die Ausscheidung eines Grünstreifens nötig sei. Wegen ihres allzu grosszügigen Ausbaus werde auf der Allmendstrasse regelmässig zu schnell gefahren; angebracht wäre daher ein Tempo-30-Regime. Dessen Anordnung sei nach dem per 1. Januar 2023 in Kraft getretenen Art. 108 Abs. 4 bis der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21) unter erleichterten Voraussetzungen als früher möglich. Auf dem kurzen Teilstück des Nordanschlusses sei ein höheres Tempo als 30 km/h gar nicht möglich. Schliesslich bleibe unerfindlich, weshalb die Baulinie in der Vertikalen nicht auf das eventualiter beantragte Mass beschränkt werden könne; daran änderten auch angebliche Spezialtransporte nichts.

E. 6.3

Für den Beschwerdegegner 1 ergibt sich die Lage der Baulinien aus dem Bericht der E AG. Inwiefern die Beschwerdeführerin die zulässige Baumasse nicht konsumieren könne, bleibe unerfindlich. Die asymmetrische Ziehung der Baulinien liege im planerischen Ermessen der Baubehörde und sei zur Erhaltung der bestehenden Zufahrt auf das Grundstück der Mitbeteiligten sachlich gerechtfertigt; die Beschwerdeführerin erleide dadurch keine wesentliche Einschränkung. Bei einer symmetrischen Ziehung käme die Baulinie mitten in die heutige grundstückinterne Zufahrt zu liegen, was deren weitere Nutzung erschweren könnte. Sodann sei der Baulinienabstand zu Recht so dimensioniert worden, dass die Möglichkeit eines Trottoirbaus offenbleibe. Ein Umweg über den Grindel-/Walchwisweg sei den Fussgängern nicht zuzumuten, weshalb diese mutmasslich den Nordanschluss begehen dürften. Ebenso bestehe kein Anlass für eine Verschmälerung der Fahrbahn von

7 m auf 6 m. Die Voraussetzungen für die Anordnung einer Tempo-30-Zone fehlten hier offensichtlich. Schliesslich gelte es bezüglich des Lichtraumprofils zu berücksichtigen, dass auf dem Nordanschluss auch Spezialtransporte durchgeführt werden könnten.

E. 6.4.1

Der Baulinienabstand von 21 m für den neuen Nordanschluss entspricht dem gleich dimensionierten Abstand für die entlang der Allmendstrasse verlaufenden Baulinien. Ob dieses Strassenteilstück im Rahmen des nachfolgenden Strassenprojekts oder allenfalls später mit einem Trottoir versehen wird oder nicht, braucht hier nicht näher geprüft zu werden; jedenfalls erscheint es sinnvoll, dass diese Möglichkeit – wie auf der Längsachse der Allmendstrasse und deren südöstlichen Anbindung an die Kempttalstrasse – erhalten bleibt. Weil auf der Längsachse der Allmendstrasse die ordentliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gemäss Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (SR 741.11) gilt, würde es keinen Sinn machen und überdies Verwirrung stiften, wenn auf dem rund 130 m langen Nordanschluss eine separate Tempo-30-Zone geschaffen würde. Die Positionierung des Nordanschlusses ergibt sich weitestgehend durch die Lage der angrenzenden Grundstücke der Mitbeteiligten (Kat.-Nr. 03) und der Beschwerdeführerin (Kat.-Nrn. 01 und 02) sowie die dazwischen verlaufende Stichstrasse Kat.-Nr. 05.

E. 6.4.2

Soweit die Beschwerdeführerin die Beibehaltung der bestehenden Baulinien entlang der Allmendstrasse an der Südwestgrenze ihres Grundstücks Kat.-Nr. 01 in Frage stellt, bildet diese Festsetzung aus dem Jahr 2007 nicht Streitgegenstand. Dementsprechend hat die Beschwerdeführerin vor Baurekursgericht diesbezüglich auch keinen Antrag gestellt. Ob einem solchen Erfolg beschieden gewesen wäre, nachdem sich das Amt für Raumplanung gegen eine Einzonung des Walchwiswegs ausgesprochen hat, kann offenbleiben. Immerhin lässt sich nicht ausschliessen, dass im Zug einer Revision des kantonalen und regionalen Richtplans die Industriezone von Fehraltorf nach Nordwesten erweitert wird, was einstweilen die Beibehaltung dieser Baulinie rechtfertigt. Hinzu kommt, dass die Überbauung von Kat.-Nr. 01 – auch wegen des durch die Parzelle Kat.-Nr. 04 mit dem Trafogebäude verursachten Rücksprungs im Südosten – nur unwesentlich eingeschränkt wird und der Beschwerdeführerin somit kaum ein Nachteil erwächst. Die Parzellen Kat.-Nrn. 01 mit einer Fläche von 6'485 m² und 02 im Halte von 5'941 m² gehören beide der Beschwerdeführerin, was ihre Vereinigung ermöglicht. Ziffer 22 BZO statuiert für die Industriezone eine Baumassenziffer von 8 m³/m²; unter den Voraussetzungen von Ziffer 52 Abs. 1 lit. b BZO kann diese um 1 m³/m² erhöht werden. Somit lässt sich auf den beiden Grundstücken eine Baumasse von insgesamt $([6'485 \text{ m}^2 + 5'941 \text{ m}^2] \times 9 \text{ m}^3/\text{m}^2 =)$ 111'834 m³ realisieren. Wie namentlich die von der Beschwerdeführerin eingereichte Volumenstudie (act. 21.1) zeigt, ist eine entsprechende Überbauung – unter Berücksichtigung des massgebenden Grenzabstands von 3,5 m und eines nach § 265 Abs. 1 PBG gegenüber dem Walchwisweg einzuhaltenden Abstands von gleicher Länge – ohne Weiteres möglich.

E. 6.4.3

Im Weiteren hat das Baurekursgericht schlüssig dargelegt, dass und weshalb eine asymmetrische Baulinienziehung sachgerecht ist, jedenfalls aber einer vom Verwaltungsgericht vorzunehmenden Rechtskontrolle nach § 50 Abs. 1 VRG standhält.

Denn ein gleichmässiger Abstand würde das heutige Regime von nordwestlich der Fabrikliegenschaft der Mitbeteiligten angeordneten Parkfeldern beeinträchtigen. Demgegenüber kann die Beschwerdeführerin im Fall der Überbauung der heute weitgehend als Fahrzeugabstellplätze dienenden Grundstücke Kat.-Nrn. 01 und 02 die zulässige Baumasse um rund 1,7 m rückversetzen, wodurch sie nach dem eben Gesagten keinen nennenswerten Nachteil erleidet.

E. 6.4.4

Schliesslich hat das Baurekursgericht eine Beschränkung der Baulinie auf höchstens 4,5 m im Bereich der südlichen Abkröpfung mit vertretbarer Begründung abgelehnt. Der Vorinstanz ist darin beizupflichten, dass mit dieser Ausgestaltung der Baulinie die Gestaltungsfreiheit der Beschwerdeführerin nur unwesentlich eingeschränkt wird. Demgegenüber wiegt das öffentliche Interesse an der Wahrung eines angemessenen Gestaltungsspielraums für den Bau des Nordanschlusses schwerer. Diese Erwägungen führen zur Abweisung der Beschwerde.

E. 7

Bei diesem Prozessausgang wird die Beschwerdeführerin kostenpflichtig (§ 65a Abs. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Eine Parteientschädigung steht ihr daher von vornherein nicht zu. Indessen sind die Voraussetzungen von § 17 Abs. 2 lit. a VRG auch mit Bezug auf den obsiegenden Gemeinderat Fehraltorf nicht erfüllt, weil sich dessen Bemühungen im Wesentlichen darauf beschränkt haben, den angefochtenen Rekursentscheid zu verteidigen.

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