

# ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2022.00502 vom 11. April 2024

ZH Verwaltungsgericht, 2024-04-11, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2022.00502](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2022.00502)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2022.00502 du 11 avril 2024

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2022.00502 del 11 aprile 2024

## Regeste

Baubewilligung | Tiefgaragenzufahrt. Verhältnis zwischen mehreren (formell bewilligten) Projektänderungen. Umstritten ist vor Verwaltungsgericht insbesondere das Verhältnis zwischen einer zweiten und einer vierten Projektänderung, welche beide die rückwärtige Zufahrt zur Unterniveaugarage eines geplanten Neu- sowie Umbaus betreffen, jedoch leicht unterschiedliche Zufahrtslösungen vorsehen (E. 4.1). Beide waren vom Gemeinderat formell bewilligt worden, ohne dass das Verhältnis zwischen den Projektänderungen bzw. den jeweils vorgesehenen Zufahrtslösungen geklärt worden wäre. Die Vorinstanz fasste die vierte Projektänderung ohne weitere Begründung als Modifikation der zweiten Projektänderung auf (E. 4.3). Die Beschwerdeführenden machten geltend, aufgrund der formellen Bewilligungssituation sei nicht auszuschliessen, dass von zwei bewilligten Alternativprojekten auszugehen sei (E. 4.2). Aufgrund einer gesamthaften Betrachtung der vorliegenden Aktenlage ergibt sich, dass es sich bei der vierten Projektänderung tatsächlich um eine Überarbeitung der zweiten Projektänderung handelt (E. 4.4). Die Begründungsdichte des vorinstanzlichen Urteils erweist sich vorliegend gerade noch als genügend (E. 4.5). Dass die Vorinstanz den Aspekt der Verkehrssicherheit lediglich im Zusammenhang mit dem Zufahrtsregime gemäss vierter Projektänderung prüfte, stellt unter den gegebenen Umständen keine Verletzung des Gehörsanspruchs der Beschwerdeführenden dar (E. 4.6). Die damit unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit (einzig) zu beurteilende Zufahrtslösung gemäss der vierten Projektänderung ist bewilligungsfähig. Namentlich sieht das nun geplante Verkehrssteuerungsregime mit drei Ampeln eine Steuerung aller betroffenen "Verkehrsflüsse" vor (E. 5). Abweisung.

## Erwägungen

### E. 4

Als strittig erweist sich vor Verwaltungsgericht vornehmlich das Verhältnis zwischen der zweiten und der vierten Projektänderung gemäss den Beschlüssen vom 23. März 2021 respektive vom 25. Januar 2022 mit Bezug auf die Zufahrt zur Tiefgarage.

### E. 4.1

Inhaltlich unterscheiden sich die beiden Zufahrtsvarianten wie folgt: Bei der Zufahrtslösung gemäss der zweiten Projektänderung ist gemäss dem Umgebungsplan, revidiert 21. Oktober 2020, insbesondere eine Lichtsignalanlage mit einer einzigen Ampel – unmittelbar vor der Rampe in die Tiefgarage – geplant. Von der H-Strasse aus, also in zufahrender Richtung betrachtet, ist auf der Höhe des dritten der an der Grenze zum Grundstück Kat.-Nr. 015 befindlichen Längsparkplätze – an der schmalsten Stelle der Zufahrt – ein Wartebereich geplant. Gleichzeitig ist vorgesehen, dass die Fläche jener Parkplätze für das Kreuzen von

Fahrzeugen in Anspruch genommen werden soll. Nicht eingezeichnet findet sich in jenem Plan im Übrigen ein in den Zufahrtsweg hineinragender Kellerzugang zum Gebäude auf dem Grundstück Kat.-Nr. 014 samt einem unbefahrten Streifen entlang jenem Gebäude. Die Zufahrtslösung gemäss der im Nachgang zum Augenschein vom 21. Oktober 2021 eingereichten vierten Projektänderung bzw. den revidierten Plänen vom 17. November 2021 beinhaltet im Wesentlichen Folgendes: eine Verschiebung des Wartebereichs im südlichen Bereich des Zufahrtswegs (unmittelbar nach der Verzweigung H-Strasse/Zufahrtsweg) auf die Höhe des ersten der an der Grenze zum Grundstück Kat.-Nr. 015 befindlichen Längsparkplätze sowie namentlich eine Lichtsignalanlage mit drei Ampeln, nämlich einer auf dem Zufahrtsweg zur Tiefgarage, nach der Einmündung aus der H-Strasse (Lichtsignal 1), einer bei der Ausfahrt aus dem Grundstück Kat.-Nr. 012 (Lichtsignal 2) sowie einer am unteren Ende der Rampe, vor der Ausfahrt aus der Tiefgarage (Lichtsignal 3).

#### **E. 4.2**

Die Beschwerdeführenden beanstanden vor Verwaltungsgericht vornehmlich, dass das Verhältnis zwischen der zweiten und der vierten Projektänderung nicht klar sei, und die Vorinstanz die vierte Projektänderung (mit den revidierten Plänen vom 17. November 2021) ohne weitere Begründung und zu Unrecht als Modifikation der vom Beschwerdegegner 2 bewilligten zweiten Projektänderung (einschliesslich Umgebungsplan revidiert 21. Oktober 2020) qualifiziert habe. Aus dem Beschluss des Beschwerdegegners 2 vom 25. Januar 2022 gehe gerade nicht hervor, ob die vierte Projektänderung "als Modifikation der 2. Projektänderung oder als Ergänzung zur Stammbaubewilligung" zu betrachten sei. Die Bauherrin ihrerseits habe die Auffassung vertreten, dass es sich um eine "Änderung der Stammbaubewilligung" handle, bzw. habe die vierte Projektänderung "als alternatives Ergänzungsprojekt zur Stammbaubewilligung" eingereicht und gerade nicht, wie die Vorinstanz behaupte, "als 'Modifikation' des mit der 2. Projektänderung bewilligten Umgebungsplans 2020". Mit Blick auf die – von der Vorinstanz geschützten – Gemeinderatsbeschlüsse vom 23. März 2021 (zweite Projektänderung) und vom 25. Januar 2022 (vierte Projektänderung) bzw. die mit diesen bewilligten Pläne sei unklar, wie die Zufahrt (insbesondere unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit) letztlich ausgestaltet werden solle und welche Massnahmen und insbesondere welche Ampeln tatsächlich realisiert werden sollen. Den Beschwerdeführenden dürfte es insbesondere auch darum gehen, dass "noch nicht mal ausgeschlossen werden könne, dass die Zufahrt alternativ entweder nach dem Umgebungsplan 2020 (2. Projektänderung) oder nach den im Rahmen der 4. Projektänderung bewilligten Plänen ausgeführt werden" könne bzw. werde. Der angefochtene Rekursentscheid schaffe mit der vorbehaltlosen Bestätigung der Planunterlagen zur zweiten und zur vierten Projektänderung eine missverständliche, teilweise widersprüchliche und insgesamt unhaltbare Situation. Weiter machen die Beschwerdeführenden eine Verletzung ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör nach Art. 29 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (SR 101) bzw. der vorinstanzlichen Begründungspflicht geltend, insoweit sich die Vorinstanz mit ihrer im Rekurs betreffend die zweite Projektänderung vorgebrachten Rüge der fehlenden Verkehrssicherheit der Variante gemäss Umgebungsplan vom 21. Oktober 2020 nicht befasst habe.

#### **E. 4.3**

Zum in der Tat nicht ohne Weiteres klaren – indes von den Beschwerdeführenden im Rekursverfahren nicht gerügten – Verhältnis zwischen der zweiten und der vierten

Projektänderung (vgl. unten 4.4) enthält der vorinstanzliche Entscheid wenig Ausführungen. Zu entnehmen ist diesem (entgegen der Auffassung der privaten Beschwerdegegnerin), dass die Vorinstanz in der Tat davon ausging, die Pläne der vierten Projektänderung modifizierten diejenigen der zweiten bzw. die Zufahrtslösung gemäss zweiter Projektänderung solle durch die vierte Projektänderung modifiziert bzw. ergänzt werden. Zu diesem Schluss kam sie allerdings ohne weitere Begründung bzw. Ausführungen, was in Anbetracht der sogleich noch darzulegenden Umstände nicht ohne Weiteres naheliegend erscheint. Die Vorinstanz erwog, im Nachgang zum Referentenaugenschein vom 21. Oktober 2021 habe die private Rekursgegnerin der Baubehörde Stäfa "(punkto Verkehrssicherheit der Zufahrt zur Unterniveaugarage) revidierte Ergänzungspläne zur Bewilligung" eingereicht. Mit dem Beschluss des Gemeinderates vom 25. Januar 2022 sei "kein vollumfänglich neuer Umgebungsplan", sondern "einzig die Frage der Verkehrssicherheit" beurteilt bzw. bewilligt worden, wobei auf die "an der Umgebungsplanung vorgenommenen Modifikationen (in Sachen Verkehrssicherheit)" verwiesen wurde. Schliesslich hielt sie fest, wie bereits mehrfach erwähnt worden sei, seien die "Zufahrtsverhältnisse zur projektierten Unterniveaugarage mit Beschluss des Gemeinderats vom 25. Januar 2022 (betreffend Erfüllung Nebenbestimmung Ziffer 4.15 der Stammbaubewilligung [Verkehrssicherheit]) modifiziert" worden. Im Zusammenhang mit der zweiten Projektänderung prüfte die Vorinstanz daraufhin die in der entsprechenden Rekurschrift gerügte Frage der Bepflanzung, weil insoweit im Rahmen der vierten Projektänderung keine Änderungen geplant seien. Mit dem rekurrentischerseits gerügten Aspekt der Verkehrssicherheit der Zufahrt (gemäss zweiter Projektänderung) setzte sie sich nicht auseinander; mit Blick auf die Verkehrssicherheit befasste sich die Vorinstanz ausschliesslich mit der mit Gemeinderatsbeschluss vom 25. Januar 2022 bewilligten Zufahrtsvariante, da diese ihrer Auffassung nach, wie dargelegt, insoweit die zweite Projektänderung modifizierte.

#### **E. 4.4**

Auf das Verhältnis zwischen der zweiten und der vierten Projektänderung – insbesondere die Frage, ob die beiden Projektänderungen insoweit als Alternativbewilligungen zu betrachten waren bzw. sind oder aber die vierte Projektänderung eine Modifikation bzw. Überarbeitung der zweiten Projektänderung darstellt(e) und Letztere insofern nicht zur Ausführung kommen sollte – ist im Folgenden einzugehen. Einer Bauherrschaft steht es grundsätzlich, unter dem Vorbehalt missbräuchlichen Vorgehens, frei, gleichzeitig oder gestaffelt mehrere Alternativgesuche zur Beurteilung einzureichen und sich erst nach der Bewilligung für das eine oder andere zu entscheiden. Ein solches Vorgehen kann sich unter Umständen aus verfahrensökonomischen Gründen empfehlen, insbesondere auch hinsichtlich allfälliger Rekurse (Christoph Fritzsche/Peter Bösch/Thomas Wipf/Daniel Kunz, Zürcher Planungs- und Baurecht, 6. A., Wädenswil 2019, S. 371). Wäre vorliegend tatsächlich von zwei insoweit (bewilligten) Alternativprojekten auszugehen, wie die Beschwerdeführenden befürchten, stünde es der privaten Beschwerdegegnerin folglich letztlich frei, sich für eines der beiden bewilligten Vorhaben zu entscheiden bzw. die umzusetzende Variante zu bestimmen. Hierauf zielt im Ergebnis namentlich auch die Argumentation der Beschwerdeführenden ab.

##### **E. 4.4.1**

Es erweist sich, dass formell sowohl die erste wie danach auch die zweite Zufahrtslösung vom Beschwerdegegner 2 bewilligt wurde, ohne dass deren Verhältnis explizit thematisiert

bzw. geklärt worden wäre: Der Beschwerdegegner 2 bewilligte zunächst, mit Beschluss vom 23. März 2021, den Umgebungsplan vom (bzw. revidiert) 21. Oktober 2020 einschliesslich der dort vorgesehenen Zufahrtslösung: Gegenstand jenes Beschlusses bildete nämlich auch dieser zur Erfüllung der Nebenbestimmung Dispositiv-Ziff. 4.15 der Stammbaubewilligung eingereichte detaillierte Umgebungsplan, welcher auch eine Darstellung der zum damaligen Zeitpunkt geplanten Zufahrtslösung enthielt. Unter dem Titel "Umgebung" erwog der Beschwerdegegner 2, "[d]er eingereichte detaillierte Umgebungsplan erfüllt sämtliche Vorgaben" und könne bewilligt werden. "Die [...] Dispositiv-Ziffer 4.15 der Stammbaubewilligung ist somit erfüllt". Das Beschlussdispositiv lautete denn auch, "die baurechtliche Bewilligung für die 2. Projektänderung zur Erfüllung der Nebenbestimmung[...] gemäss [...] Ziffer 4.15, detaillierter Umgebungs- und Pflanzplan" werde erteilt. Dieser Umgebungsplan vom 21. Oktober 2020 trägt den Stempel der Baubewilligungsbehörde, wenngleich dieser Stempel (wie alle auf den entsprechenden Gesuchsunterlagen befindlichen) im Rahmen der neuerlichen Beschlussfassung durch den Gemeinderat nicht erneuert bzw. angepasst worden war. Auch der Rekursvernehmlassung des Beschwerdegegners 2 vom 27. Mai 2021 (im Verfahren R3.2021.00076) ist zu entnehmen, dass dieser die Zufahrtslösung gemäss zweiter Projektänderung auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit beurteilt und diese Voraussetzung offenkundig als erfüllt erachtet hatte. Der Gemeinderatsbeschluss vom 25. Januar 2022 seinerseits hat die – nach dem vorinstanzlichen Referentenaugenschein vom 21. Oktober 2021 – mit einer (soweit ersichtlich nicht bei den Akten befindlichen) Eingabe vom 22. Dezember 2021 wiederum zur Erfüllung der Nebenbestimmung Ziff. 4.15 der Stammbaubewilligung eingereichten revidierten Pläne und Unterlagen vom 17. November 2021 zum Gegenstand. Mit dem Beschluss vom 25. Januar 2022 wurde (auch) dieses Zufahrtsregime formell bewilligt, ohne dass das Verhältnis zwischen den beiden Projektänderungen explizit thematisiert respektive geklärt worden wäre. In den Erwägungen des Beschlusses vom 25. Januar 2022 wird auf die Eingabe vom 22. Dezember 2021 verwiesen, mit welcher die Bauherrschaft um eine Bewilligung für eine vierte Projektänderung "betreffend die Verschiebung des Wartebereichs und die Erstellung von drei Verkehrsampeln" auf den betreffenden Grundstücken ersucht hatte. Im Weiteren heisst es unter dem Titel Verkehrssicherheit, der Wartebereich sei "neu neben den Längsparkplätzen des Zufahrtsweges" direkt nach der Verzweigung von der H-Strasse vorgesehen. "Zudem sind nebst einer Ampel in der Tiefgarage eine Ampel bei der Tiefgaragenausfahrt sowie eine Ampel bei den Längsparkplätzen auf dem Grundstück Kat.-Nr. 015 vorgesehen". Diese Formulierungen können so verstanden werden bzw. lassen darauf schliessen, dass aus Sicht des Beschwerdegegners 2 die Zufahrtslösung gemäss zweiter Projektänderung nicht (mehr) zur Ausführung gelangen sollte, sondern vielmehr diejenige gemäss der neuesten bzw. vierten Projektänderung. Zwingend bzw. eindeutig erscheint diese Interpretation indes nicht.

#### **E. 4.4.2**

Vor Verwaltungsgericht führte der Beschwerdegegner 2 zum Verhältnis zwischen den Beschlüssen vom 23. März 2021 und vom 25. Januar 2022 aus, die verschiedenen Projektänderungen entsprächen vorliegend den "üblichen Schritten zur Verfeinerung der Planungsarbeit" und hätten just auch dazu gedient, den von den Beschwerdeführenden vorgebrachten Bedenken Rechnung zu tragen. Die Vorinstanz gehe daher zu Recht davon aus, dass betreffend die verkehrssichere Ausgestaltung der Zu- und Ausfahrt "vom letzten bewilligten Planungsstand gemäss dem Entscheid des Gemeinderates Stäfa vom 25. Januar 2022 auszugehen" sei. Der Beschwerdegegner 2 erklärte weiter, im Sinne der

vorinstanzlichen Erwägungen erscheine es ihm "naheliegend und sachlogisch", dass für die Ausgestaltung der Zu- und Ausfahrt zur Tiefgarage die Festlegungen im Beschluss vom 25. Januar 2022 und die darin ausdrücklich aufgeführten Pläne massgeblich seien. "Die so getroffenen Festlegungen übersteuern alle im Widerspruch dazu stehenden älteren Inhalte, namentlich auch die dem Entscheid des Gemeinderates vom 23. März 2021 zugrundeliegenden Pläne". Diese Darstellung des Beschwerdegegners 2 greift indes zu kurz. Es wird ausgeblendet, dass der Umgebungsplan vom 21. Oktober 2020, wie dargelegt, mit Beschluss vom 23. März 2021 insoweit ohne Einschränkungen bewilligt worden war. Zur "Drei-Ampel"-Variante mit Verschiebung des Wartebereichs gemäss den revidierten Plänen vom 17. November 2021 kam es (wohl nur) zufolge der Rekurerhebung der Beschwerdeführenden gegen diesen Beschluss, im Zuge des betreffend jene Bewilligung anberaumten Augenscheins vom 21. Oktober 2021. Die Vorinstanz hatte nämlich zu jenem Zeitpunkt "das bislang nur teilweise im Umgebungsplan abgebildete Zu- und Wegfahrtregime [...] kritisiert[...]", wie einem Schreiben der Bauherrin vom 31. Januar 2022 zu entnehmen ist. Dass es zu den – nun auch von der Vorinstanz als bewilligungsfähig erachteten – Plänen vom 17. November 2021 kam, ist somit auf die Anfechtung des Beschlusses vom 23. März 2021 durch die Beschwerdeführenden zurückzuführen. Hätten sie nicht dagegen rekurriert, wäre die Bewilligung vom 23. März 2021 einschliesslich des Umgebungsplans vom 21. Oktober 2020 und der dort vorgesehenen Zufahrtslösung mutmasslich unangefochten in Rechtskraft erwachsen. Auch wenn somit nach der Darstellung des Beschwerdegegners 2 im Beschwerdeverfahren klar (gewesen) sein soll, dass bezüglich der Tiefgaragenzufahrt die Zufahrtslösung gemäss der vierten Projektänderung zur Umsetzung kommen sollte, ändert dies nichts daran, dass dies aufgrund der formellen Bewilligungssituation tatsächlich nicht der Fall war. Er selbst hatte, wie erwähnt, die erste Zufahrtslösung als bewilligungsfähig – und namentlich auch als verkehrssicher – beurteilt.

#### **E. 4.4.3**

Darauf, dass die Bauherrschaft selbst – was im Fall mehrerer Gesuche vorab in erster Linie massgeblich ist (vgl. Fritzsche et al., S. 371) – die vierte Projektänderung letztlich wohl als eine Überarbeitung bzw. Modifikation der zweiten Projektänderung erachtete (und nicht als Alternative dazu), lassen jedenfalls die Umstände schliessen. Die Eingabe vom 22. Dezember 2021, mit der bei der Gemeinde um Bewilligung der vierten Projektänderung ersucht worden war, findet sich zwar, wie erwähnt, nicht bei den Akten. Für die erwähnte Annahme spricht aber insbesondere der Zeitpunkt der Einreichung des Gesuchs – unmittelbar nach dem vorinstanzlichen Augenschein – sowie die erwähnte Bezugnahme in der begleitenden Eingabe vom 31. Januar 2022 an die Vorinstanz auf die von dieser beim Augenschein geäusserte Kritik am Umgebungsplan vom 21. Oktober 2020.

#### **E. 4.4.4**

Wenngleich die Projektänderungspläne mit Bezug auf die farblichen Darstellungen (vgl. § 4 der Bauverfahrensverordnung vom 3. Dezember 1997 [LS 700.6]) nicht vollends klar erscheinen, wie die Beschwerdeführenden rügen, ist, wie die obigen Darlegungen zeigen, eine gesamthafte Beurteilung dessen, was Gegenstand der zweiten respektive der vierten Projektänderung ist, möglich. Die teilweise fehlenden bzw. nicht klaren farblichen Darstellungen schaden insofern nicht (vgl. VGr, 18. Dezember 2019, VB.2017.00074, E. 5.4). Nach dem Ausgeführten ist somit aufgrund einer Gesamtbetrachtung der Aktenlage davon auszugehen, dass die vierte Projektänderung tatsächlich als Überarbeitung der

zweiten Projektänderung aufzufassen war/ist und insbesondere auch von der Bauherrschaft nicht als Alternativ-, sondern als Änderungsgesuch gedacht war. Die Erwägungen im Beschluss vom 25. Januar 2022 stehen dieser Betrachtungsweise jedenfalls nicht entgegen, sondern lassen sich ebenfalls in diese Richtung deuten.

#### **E. 4.5**

Die Vorinstanz begründete ihrerseits ihre Auffassung, die vierte Projektänderung modifiziere die zweite, kaum. Angesichts dessen, dass der Beschwerdegegner 2 formell tatsächlich beide Varianten bewilligt hatte, ohne sich zum Verhältnis klar zu äussern, wäre angezeigt gewesen, sich mit dieser Frage im Rekursentscheid ausführlicher auseinanderzusetzen. Die Beschwerdeführenden hatten diesen Aspekt im Rekursverfahren allerdings nicht gerügt, sondern lediglich die fehlende Verkehrssicherheit (auch) dieser Zufahrtslösung. Die Begründungsdichte des vorinstanzlichen Entscheids erweist sich vor diesem Hintergrund (gerade noch) als genügend (vgl. hierzu Kaspar Plüss in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 3. A., Zürich etc. 2014, § 10 N. 24 ff.).

#### **E. 4.6**

Da die Vorinstanz im Ergebnis zu Recht davon ausging, dass es sich bei der vierten Projektänderung um eine Überarbeitung der zweiten Projektänderung handle und dementsprechend nicht diese, sondern jene zur Ausführung kommen sollte, stellt der Umstand, dass sie den Aspekt der Verkehrssicherheit lediglich im Zusammenhang mit der Zufahrtslösung gemäss vierter Projektänderung prüfte, keine Verletzung des Gehörsanspruchs der Beschwerdeführenden dar.

#### **E. 5**

Im Folgenden ist zu prüfen, ob sich die Zufahrtslösung gemäss vierter Projektänderung als verkehrssicher erweist. Die Beschwerdeführenden rügen nämlich auch im Zusammenhang mit dieser Zufahrtslösung, dass es sich nicht um eine verkehrssichere Erschliessung handle.

#### **E. 5.1**

Eine genügende Erschliessung eines Grundstücks im Sinn von Art. 19 Abs. 1 und Art. 22 Abs. 2 lit. b des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (SR 700) und §§ 234 ff. des Planungs- und Baugesetzes vom 7. November 1975 (PBG, LS 700) liegt unter anderem vor, wenn es selbst und die darauf vorgesehenen Bauten und Anlagen genügend zugänglich sind. Nach § 237 Abs. 1 PBG bedingt genügende Zugänglichkeit in tatsächlicher Hinsicht eine der Art, Lage und Zweckbestimmung der Bauten und Anlagen entsprechende Zufahrt für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste und der Benutzer. Zudem sollen Zufahrten für jedermann verkehrssicher sein (§ 237 Abs. 2 Satz 1 PBG). § 237 Abs. 1 und 2 PBG regeln die Grundsätze. Gestützt insbesondere auf § 237 Abs. 2 sowie § 359 Abs. 1 lit. i und k PBG hat der Regierungsrat die Verkehrserschliessungsverordnung vom 17. April 2019 (VERV, LS 700.1) erlassen, in welcher die technischen Anforderungen an Zufahrten geregelt werden. Diese trat am 1. Juni 2020 in Kraft und ersetzte namentlich die bis dahin geltende Verkehrssicherheitsverordnung sowie die Zugangsnormen vom 9. Dezember 1987 (ZN, OS 50, 272). Gemäss der in der Verkehrserschliessungsverordnung vorgesehenen Übergangsbestimmung gilt jene für alle Bauvorhaben, die nach ihrem Inkrafttreten bei den örtlichen Baubehörden eingereicht werden. Vorliegend ist hierbei auf die Projektänderungsbewilligung bzw. die Einreichung der Projektänderung abzustellen. Damit kommt vorliegend die Verkehrserschliessungsverordnung zur Anwendung. Am

Nachstehenden änderte sich auch nichts Grundlegendes, wenn vorliegend die bis zum 31. Mai 2020 geltenden Rechtsgrundlagen (die Verkehrssicherheitsverordnung und die Zugangsnormalien) zur Anwendung zu bringen wären. So waren auch mit der Regelung gemäss der Verkehrserschliessungsverordnung keine wesentlichen inhaltlichen Änderungen etwa gegenüber der früheren Regelung gemäss § 6 VSIV für Ausfahrten und § 11 ZN für Zufahrten beabsichtigt (vgl. die Begründung des Regierungsrates zum Neuerlass der Verkehrserschliessungsverordnung im Regierungsratsbeschluss Nr. 393/2019 vom 17. April 2019, S. 30). Bei der Gewährung von Erleichterungen kommt den Gemeinden ein von den Rekursinstanzen zu beachtender Ermessensspielraum zu. Geprüft wird daher nur, ob der angefochtene Entscheid auf einer richtigen und vollständigen Feststellung des massgeblichen Sachverhalts beruht und ob die bewilligte Erschliessungslösung verkehrssicher und unter dem Gesichtswinkel der Zweckmässigkeit vertretbar erscheint. Vor Verwaltungsgericht können gemäss § 50 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 lit. a und b VRG von vornherein nur Rechtsverletzungen im Sinn dieser Bestimmungen geltend gemacht werden (VGr, 18. September 2019, VB.2019.00058, E. 3.3.1 mit Hinweisen; 18. August 2004, VB.2003.00430, E. 4.2 = BEZ 2004 Nr. 64; RB 1986 Nr. 13).

### **E. 5.2**

Gemäss dem projektierten Verkehrssteuerungsregime, welches Gegenstand der vierten Projektänderung ist, ist das Lichtsignal 1 ([mit kamerabasiertem Sensor] nach der Ausfahrt aus der H-Strasse) standardmässig auf Grün gesetzt. Von der H-Strasse kommende bzw. ausfahrende Fahrzeuge haben somit stets Priorität. Eine Einfahrt kann grundsätzlich immer erfolgen, wenn keine Ausfahrt von den Aussenparkplätzen auf dem Grundstück Kat.-Nr. 012 oder aus der Tiefgarage angefordert wurde. Diese beiden Lichtsignale sind im Grundzustand auf Rot geschaltet. Aus dem Grundstück Kat.-Nr. 012 ausfahrende Fahrzeuge fahren bis zum Haltebalken (Wartebereich 2), wo sie kurz warten, bis sie vom kamerabasierten Sensor des Lichtsignals 2 erfasst werden. Hat das Lichtsignal 1 auf Rot umgeschaltet, schaltet nach Ablauf einer Sicherheitszeit das Lichtsignal 2 auf Grün um. Will jemand aus der Garage ausfahren, passiert er eine Induktionsschleife beim Wartebereich (3) in der Tiefgarage. Die beiden äusseren Signale schalten daraufhin auf Rot um bzw. werden Rot gehalten, worauf das Lichtsignal 3 nach einer Sicherheitszeit die Ausfahrt freigibt.

### **E. 5.3**

Die Vorinstanz erwog mit Bezug auf diese Zufahrtsregelung (revidierte Pläne vom 17. November 2021), über die Zufahrt von der H-Strasse zur Einfahrt der Unterniveaugarage über die Parzellen Kat.-Nr. 014 und 012 würden weniger als 50 Wohneinheiten erschlossen. Hiervon würden auch die Beschwerdeführenden ausgehen, nämlich von 19 Fahrzeugabstellplätzen auf der Parzelle Kat.-Nr. 012, zwei Abstellplätzen auf der Parzelle Kat.-Nr. 014 und 20 Fahrzeugabstellplätzen in der Unterniveaugarage (tatsächlich weist diese, wie erwähnt, 28 Abstellplätze, einschliesslich 4 Besucherparkplätze, auf). Das Verkehrspotenzial sei damit von vornherein nicht erheblich, sondern gering, woran die Gewerbebetriebe im Erdgeschoss des Gebäudes H-Strasse 016 (Vers.-Nr. 018; eine Podologie-Praxis sowie ein Ingenieurbüro) sowie die dort teilweise Räume belegende Musikschule nichts änderten. Dabei handle es sich nicht um verkehrsentensive Einrichtungen. Die Zufahrtsfläche münde einzig auf die Parzelle Kat.-Nr. 012. Die zu erwartende Geschwindigkeit von Fahrzeugen sei daher gering bzw. entspreche dem Schrittempo (max. 10 km/h). Unfälle bei Kreuzungssituationen seien daher

nicht zu erwarten. Als einzige mögliche und relevante Verkehrsgefährdung könne die Ausfahrt aus der Unterniveaugarage gelten, zumal die Sichtverhältnisse auf der Zufahrtsrampe zufolge des Gefälles nach Norden und Süden eingeschränkt seien. Ferner ergebe sich die (seltene) Möglichkeit von Rückstau-Situationen in Richtung der bzw. auf die H-Strasse, da die Zufahrtsfläche auf der Höhe der Parzelle Kat.-Nr. 014 ein Kreuzen von Motorfahrzeugen nicht zulasse, wenn die Längsparkplätze im östlichen Bereich der Einfahrt besetzt seien. Diesen Umständen werde mit dem projektierten Ampelsystem mit drei Ampeln und der geplanten Priorisierung (1.: Zufahrt ab H-Strasse, 2.: Ausfahrt von den Fahrzeugabstellplätzen auf der Parzelle Kat.-Nr. 012, 3.: Ausfahrt aus der Unterniveaugarage) Rechnung getragen. Die erforderlichen Sichtweiten und Radien würden eingehalten. Einem möglichen Rückstau werde mit den beiden Wartebereichen (an der H-Strasse sowie im Bereich der Ausfahrt aus dem Grundstück Kat.-Nr. 012) vorgebeugt. Kreuzungs- bzw. Konfliktsituationen seien angesichts der Ampelanlage, welche die Zufahrt aus allen drei Richtungen regle, nicht zu erwarten.

#### **E. 5.4**

Die Beschwerdeführenden machen, wie erwähnt, weiterhin bzw. auch im Zusammenhang mit der geplanten Drei-Ampel-Regelung geltend, die Verkehrssicherheit der Zufahrt sei nicht gewährleistet: Aus den revidierten Plänen vom 17. November 2021 geht hervor, dass entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden mit der nunmehr geplanten Drei-Ampel-Anlage alle drei in Frage stehenden "Verkehrsflüsse" gesteuert werden sollen (vgl. insbesondere den Plan "Verkehrerschliessung Endzustand" vom 17. November 2021). Die Lage präsentiert sich damit anders als im Zufahrtsregime gemäss der zweiten Projektänderung, welches gemäss damals bewilligtem Umgebungsplan nur eine einzige Ampel vorsah (für einen insoweit ähnlich gelagerten Fall vgl. VGr, 22. September 2022, VB.2021.00709, E. 4.3, wo Lichtsignale lediglich in der Tiefgarage und im rückwärtigen Bereich des Grundstücks vorgesehen waren, nicht aber in umgekehrter Richtung für die auf das Baugrundstück einfahrenden Fahrzeuge). Die Beschwerdeführenden befürchten weiter, die vom künftigen Velounterstand auf dem Grundstück Kat.-Nr. 012 ausfahrenden Fahrräder könnten vom Sensor der Ampel am Standort 2 (Lichtsignal 2) nicht erfasst werden. Dem erwähnten Ausführungskonzept vom 19. November 2021 ist nebst einer detaillierten Begründung für die Anordnung der Ampeln und Schilderungen der Aus- und Einfahrtsprozesse zu entnehmen, dass das Lichtsignal 2 bei der Ausfahrt aus dem Grundstück Kat.-Nr. 012 über einen kamerabasierten Sensor verfügt. Es ist davon auszugehen, dass der Sensor nicht nur Bewegungen von Fahrzeugen erfasst, sondern allgemein Bewegungen, mithin auch auf solche von Velofahrer/innen reagiert. Im Übrigen ist mit der Vorinstanz davon auszugehen, dass die Breite der Zufahrt – an der schmalsten Stelle, bei der südlichen Ecke des Gebäudes Vers.-Nr. 017, 3,8 m, ansonsten mindestens 4 m – auch ein Kreuzen eines Personenwagens mit einem/-r Velofahrer/in zulässt, ohne dass von einer Gefährdung auszugehen wäre, zumal angesichts des an dieser Stelle einzuhaltenden Schrittempos. Die Beschwerdeführenden beanstanden die für das Lichtsignal 1 geplante Lage "hinter den Längsparkplätzen und im Kurvenbereich". Sie befürchten eine zu geringe Erkennbarkeit, namentlich, wenn die Sicht auf das Signal durch auf den Längsparkfeldern abgestellte Fahrzeuge versperrt werde. Dem Ausführungskonzept vom 19. Februar 2021 ist zu entnehmen, dass der Standort der Ampel so gewählt wurde, dass die Fahrzeuglenker/innen den Bezug zum Haltebalken herstellen können. Es wird festgehalten, dass das Lichtsignal auf einer Höhe von 2 bis 2,5 m angebracht werden müsse, damit es auch gut sichtbar bleibe, wenn Fahrzeuge auf den Parkplätzen parkiert seien. In der

Bewilligung vom 25. Januar 2022 wurde entsprechend eine Nebenbestimmung statuiert, wonach die Ampel auf dem Grundstück Kat.-Nr. 015 "so hoch zu sein" hat, dass sie auch mit einem davor parkierten Fahrzeug sichtbar bleibe. Zudem dürfe der Standort der Verkehrsampel auf dem Grundstück Kat.-Nr. 015 zur dauerhaften Sicherstellung der Verkehrssicherheit ohne Zustimmung der Baubehörde weder rechtlich noch tatsächlich verändert werden. Die entsprechende Nebenbestimmung (öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung) sei im Grundbuch anmerken zu lassen (vgl. § 321 Abs. 2 PBG). Dass das Lichtsignal übersehen werden könnte, wie die Beschwerdeführenden befürchten, scheint damit, soweit möglich, ausgeschlossen zu sein. Nicht ersichtlich erscheint schliesslich, weshalb die Längsparkplätze im östlichen Bereich der Zufahrtsfläche, an der Grenze zum Grundstück Kat.-Nr. 015, nicht "in die Ampellösung eingebettet" sein sollten. Fahrzeuge, die auf diesen Besucherparkplätzen parken wollen, werden bei der Einfahrt schlicht wie alle aus der H-Strasse in den Zufahrtsweg ausfahrenden Fahrzeuge erfasst. Für die Ausfahrt gilt – wie im Übrigen für auf dem Grundstück Kat.-Nr. 014 parkierte Fahrzeuge – gemäss Art. 36 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01): Wer sein Fahrzeug in den Verkehr einfügen will, darf die übrigen Strassenbenützer/innen nicht behindern; diese sind vortrittsberechtigt. Art. 15 Abs. 3 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (SR 741.11) hält dies explizit für aus Parkplätzen ausfahrende Fahrzeuge fest.

#### **E. 5.5**

Nach dem Gesagten ist der Schluss der Vorinstanz, der Beschwerdegegner 2 habe die Zufahrtslösung mit der geplanten Lichtsignalanlage gemäss den revidierten Plänen vom 17. November 2021 zu Recht als verkehrssicher beurteilt, nicht zu beanstanden.

#### **E. 6**

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen.

#### **E. 7**

h Ausgangsgemäss sind die Kosten des Beschwerdeverfahrens den Beschwerdeführenden unter solidarischer Haftung und je zur Hälfte aufzuerlegen (§ 65a in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Bei diesem Verfahrensausgang steht ihnen keine Parteientschädigung zu. Hingegen sind sie unter solidarischer Haftung und je zur Hälfte nach § 17 Abs. 2 lit. b VRG verpflichtet, der privaten Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung zu bezahlen, wobei sich Fr. 2'000.- als angemessen erweisen.

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