

# ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00227 vom 16. Mai 2025

ZH Verwaltungsgericht, 2025-05-16, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2024.00227](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2024.00227)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00227 du 16 mai 2025

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00227 del 16 maggio 2025

## Regeste

Baubewilligung | Neubau eines Mehrfamilienhauses mit Tiefgarage. Streitgegenstand bildet die Frage der Erschliessung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bezüglich des Fuss- und Radwegs (E. 4) sowie die Notzufahrt der Feuerwehr (E. 5). Die vorgesehene Wegverschiebung ist richtplankonform (E. 4.5.5). Das Baurekursgericht erwog, der fragliche Abschnitt im Bereich der Tiefgarageneinfahrt erweise sich unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit als unbefriedigend; der ungenügenden Trennung des öffentlichen Fusswegs von der Tiefgarageneinfahrt sei mit der Statuierung einer Nebenbestimmung zu begegnen (E. 4.6.1). Durch Nebenbestimmungen können lediglich untergeordnete Mängel eines Baugesuchs behoben werden. Die statuierten Nebenbestimmungen müssen konkret sein (E. 4.6.4). Es ist zwar aufgrund der Unterlagen davon auszugehen, dass sich eine bauliche Massnahme finden lässt, die den Weg im Bereich der Kurve von der Tiefgarageneinfahrt trennt. Lediglich eine Trennung der beiden Fahrspuren ist jedoch für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit nicht ausreichend (E. 4.6.5). Dass knapp 2 m Wegbreite in einem Begegnungsfall von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden ausreichend wären, ist aufgrund der Vorgaben in den einschlägigen Richtlinien und Normalien zu bezweifeln. Die Gefahr, dass Radfahrende auf die Tiefgarageneinfahrt gelangen, ist mit der vorgeschlagenen baulichen Massnahme lediglich auf der Höhe der Kurve und dem bereits vorgesehenen Höhenversatz von 8 cm nicht entschärft. Zudem ist das Gefälle des Weges von geplanten 6 % insb. im Kurvenbereich nicht zu unterschätzen. Die im Richtplan eingetragene kombinierte Nutzung des Weges lässt sich als Indiz werten, dass die Fahrbahnbreite nur in Ausnahmefällen unterschritten werden darf. Es handelt sich bei einer geplanten Fahrbahnbreite von streckenweise nicht einmal 2 m nicht um eine nur geringfügige Unterschreitung der notwendigen Fahrbahnbreite gemäss der VErV und den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen. Dabei ist davonauszugehen, dass, je grösser eine Abweichung von Richtlinien und Normalien ausfällt, diese desto weniger mit einer Nebenbestimmung zu heilen ist. Mit der vorliegend angeordneten Auflage bleibt unklar, welche konkreten Änderungen notwendig sein werden, um die Mängel im vorliegenden Fall zu beheben (E. 4.6.6). Anforderungen gemäss FKS-Richtlinie für Feuerwehrzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen (E. 5.5). Die Vorinstanz sieht eine "gleichwertige Ersatzmassnahme" für die fehlende Stellfläche für ein Hubrettungsfahrzeug darin, dass sämtliche Feuerwehren im Kanton Zürich mit Handschiebeleitern ausgerüstet seien, welche einen Zugang zu Wohnungen bis 13 m Höhe ermöglichen. Es ist unklar, auf welche Grundlage sich diese Ersatzmassnahme stützt. Dass eine derartige Ersatzmassnahme ausreichend wäre, kann den FKS-Richtlinien nicht entnommen werden (E. 5.6). Die Verhältnisse präsentieren sich vorliegend äusserst knapp. Auf keinem der Pläne ist ersichtlich, dass die Tiefgarageneinfahrt, wie es das Baurekursgericht ausführt, "rund" 6 m breit wäre. Unter diesen Voraussetzungen sind die Anforderungen der FKS-Richtlinien an

Stellflächen – zumindest was die Breite anbelangt – nicht eingehalten (E. 5.7). Auch wenn die vorgesehene Wegverschiebung richtplankonform ist, so ist die projektierte Führung des Fuss-, Rad- und Wanderwegs nicht verkehrssicher im Lichte von § 240 PGB. Die ungenügende Verkehrssicherheit sowie die mangelhafte Ausgestaltung der Notzufahrt führen dazu, dass es dem Baugrundstück an einer ausreichenden Erschliessung mangelt. Dabei fällt die Behebung des Mangels mittels Auflage im Sinn von § 321 Abs. 2 PBG ausser Betracht. Können Mängel nicht nebenbestimmungsweise geheilt werden, ist die Baubewilligung zu verweigern (E. 6). Gutheissung. Aufhebung des vorinstanzlichen Entscheids und der angefochtenen Baubewilligung.

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Abteilung VB.2024.00227 Urteil der 1. Kammer vom 16. Mai 2025 Mitwirkend: Abteilungspräsidentin Sandra Wintsch (Vorsitz), Verwaltungsrichterin Maja Schüpbach Schmid, Verwaltungsrichter Josua Raster, Gerichtsschreiberin Sabrina Susanna Gubler. In Sachen 1. A, 2. B, 3. C, alle vertreten durch RA D, Beschwerdeführerinnen, gegen 1. E AG, vertreten durch RA F, 2. Raumplanungs- und Baukommission Rüti, vertreten durch RA H, Beschwerdegegnerinnen, und Gebäudeversicherung Kanton Zürich, Mitbeteiligte, betreffend Baubewilligung, hat sich ergeben: I. Mit Beschluss vom 3. Juli 2023 erteilte die Raumplanungs- und Baukommission Rüti der I AG unter Nebenbestimmungen die Baubewilligung für ein Mehrfamilienhaus mit einer Tiefgarage auf den Grundstücken Kat.-Nrn. 01 und 02 in Rüti. II. Gegen diesen Beschluss erhoben A, B und C mit Eingabe vom 15. August 2023 Rekurs beim Baurekursgericht des Kantons Zürich und beantragten in der Hauptsache die Aufhebung des angefochtenen Beschlusses und die Verweigerung des Bauprojekts. Eventualiter seien gewisse Auflagen und Bedingungen, subeventualiter gewisse anders formulierte Auflagen und Bedingungen betreffend einen Mammutbaum auf dem Grundstück Kat.-Nr. 03 (Ziff. 2.1) sowie die projektierte Tiefgarage (Ziff. 2.2) in die Bewilligung aufzunehmen. Das Baurekursgericht hiess den Rekurs mit Entscheid vom 20. März 2024 teilweise gut. Es ergänzte den angefochtenen Beschluss in Bezug auf die geplante Tiefgarageneinfahrt und verpflichtete die I AG, vor Baubeginn abgeänderte Pläne einzureichen. Es hob die Baubewilligung insoweit auf, als der Standort für Hubrettungsfahrzeuge gemäss Brandschutzplan vom 16. Dezember 2022 bewilligt wurde. Im Übrigen wies es den Rekurs ab und schrieb ihn in Bezug auf Rekursantrag Ziff. 2.2 als durch Rückzug erledigt ab. III. Hiergegen erhoben A, B und C mit gemeinsamer Eingabe vom 3. Mai 2024 Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich und beantragten unter Kosten- und Entschädigungsfolgen die Aufhebung des angefochtenen Entscheids vom 20. März 2024 und damit die Aufhebung der Baubewilligung vom 3. Juli 2023. Eventualiter seien der Entscheid des Baurekursgerichts vom 20. März 2024 und die Baubewilligung vom 3. Juli 2023 in teilweiser Aufhebung wie folgt abzuändern: Aufnahme einer Auflage in die Baubewilligung, wonach mit dem Bau erst begonnen werden darf, wenn ein schriftliches Einverständnis des zuständigen Feuerwehrkommandanten hinsichtlich Zugänglichkeit für die Feuerwehr vorliegt. Die Beschwerdeführerinnen beantragten schliesslich die Neuregelung der vorinstanzlichen Kosten- und Entschädigungsfolgen. Die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich äusserte sich mit Schreiben vom 13. Mai 2024. Das Baurekursgericht beantragte am 15. Mai 2024 ohne weitere Bemerkungen die Abweisung der Beschwerde. Die I AG beantragte mit Eingabe vom 27. Mai 2024 unter Kosten- und Entschädigungsfolgen die Abweisung der

Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Die Raumplanungs- und Baukommission Rüti reichte am 7. Juni 2024 eine Beschwerdeantwort ein und beantragte unter Kosten- und Entschädigungsfolge die Abweisung der Beschwerde. Die Beschwerdeführerinnen replizierten mit Eingabe vom 24. Juni 2024. Die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich nahm am 1. Juli 2024 nochmals Stellung. Die I AG hielt mit Schreiben vom 3. Juli 2024 an den bereits gestellten Anträgen fest. Die Raumplanungs- und Baukommission Rüti reichte am 14. August 2024 eine Stellungnahme ein. Die Beschwerdeführerinnen liessen sich mit Eingabe vom 29. August 2024 nochmals vernehmen. Die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich verzichtete am 10. September 2024 auf weitere Ausführungen. Die I AG reichte am 16. September 2024 eine weitere Stellungnahme ein. Die Kammer erwägt:

### **E. 1.1**

Das Verwaltungsgericht ist gemäss § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 19 Abs. 1 lit. a des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) für die Behandlung der vorliegenden Beschwerde zuständig. Da auch die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde einzutreten.

### **E. 1.2**

Grundeigentümerin beider streitbetroffenen Parzellen und Baugesuchstellerin ist die E AG. Aus welchem Grund die kommunale Baubewilligung gegenüber der I AG erging, erschliesst sich aus den Akten nicht. Die kantonale Gesamtverfügung hingegen erging gegenüber der E AG. Partei im vorinstanzlichen Verfahren war entsprechend der angefochtenen kommunalen Verfügung die I AG. Die Rubrizierung einer Gesellschaft, die weder Grundeigentümerin ist noch Baugesuchstellerin oder in anderer Art und Weise – zum Beispiel in einem Vertretungsverhältnis – am bisherigen Verfahren beteiligt war, ist nicht korrekt. Das Rubrum im vorliegenden Beschwerdeverfahren ist derart zu berichtigen, dass nicht mehr die I AG, sondern die E AG als Beschwerdegegnerin 1 aufgeführt wird.

### **E. 2**

Das Baugrundstück Kat.-Nr. 01 liegt in der dreigeschossigen Wohnzone W3 gemäss Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Rüti (BZO). Die Beschwerdegegnerin 1 plant auf diesem Grundstück, welches im Süden und Osten unmittelbar an eine Reservezone grenzt, den Neubau eines Mehrfamilienhauses mit acht Wohneinheiten sowie einer Tiefgarage. Das Bauvorhaben soll über die Stichstrasse Kat.-Nr. 02 erschlossen werden. Jenes Grundstück steht ebenfalls im Eigentum der Beschwerdegegnerin 1. Die Grundstücke der drei Beschwerdeführerinnen liegen allesamt an der streitbetroffenen Stichstrasse, wobei das Grundstück Kat.-Nr. 03, welches im Eigentum einer der drei Beschwerdeführerinnen steht, zudem an das Baugrundstück Kat.-Nr. 01 grenzt.

### **E. 3.1**

Die Beschwerdeführerinnen rügen im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht eine ungenügende Erschliessung des Baugrundstücks: einerseits im Zusammenhang mit dem Brandschutz und andererseits im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, insbesondere in Bezug auf den Radweg, welcher über die beiden streitbetroffenen Parzellen führt.

### **E. 3.2**

Gemäss § 233 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) dürfen Bauten und Anlagen nur auf Grundstücken erstellt werden, die baureif sind oder deren Baureife auf die Fertigstellung oder, wo die Verhältnisse es erfordern, bereits auf den

Baubeginn hin gesichert ist. Baureif ist ein Grundstück gemäss § 234 PBG, wenn es erschlossen ist und wenn durch die bauliche Massnahme keine noch fehlende oder durch den Gemeindevorstand beantragte planungsrechtliche Festlegung nachteilig beeinflusst wird. § 236 Abs. 1 PBG verlangt unter dem Titel "Erschliessung", dass ein Grundstück für die darauf vorgesehenen Bauten und Anlagen genügend zugänglich ist, ausreichend mit Wasser und Energie versorgt werden kann und die einwandfreie Behandlung von Abwässern, Abfallstoffen und Altlasten gewährleistet ist. Genügende Zugänglichkeit bedingt gemäss § 237 Abs. 1 PBG in tatsächlicher Hinsicht eine der Art, Lage und Zweckbestimmung der Bauten und Anlagen entsprechende Zufahrt für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste und der Benutzenden. Zufahrten sollen § 237 Abs. 2 Satz 1 PBG entsprechend für alle verkehrssicher sein. Dementsprechend dürfen gemäss § 240 Abs. 1 PBG durch Bauten, Anlagen, Bepflanzungen und sonstige Grundstücknutzungen weder der Verkehr behindert oder gefährdet noch der Bestand und die Sicherheit des Strassenkörpers beeinträchtigt werden. Gemäss § 237 Abs. 4 PBG dürfen privatrechtlich geordnete Zugänge ohne Zustimmung der örtlichen Baubehörde weder tatsächlich noch rechtlich verändert oder aufgehoben werden. Entsprechende Beschränkungen sind im Grundbuch anzumerken.

### **E. 3.3**

Durch die Verkehrserschliessungsverordnung vom 17. April 2019 (VErV) werden die technischen Anforderungen an die Ausgestaltung der Strassen der Feinerschliessung als Zufahrten, die technischen Anforderungen an Ausfahrten und die zulässigen Auswirkungen der Nutzung von Grundstücken auf Strassen der Fein- und Groberschliessung sowie diverse Abstandsvorschriften geregelt (§ 1 VErV). Die Verordnung gilt gemäss § 2 Abs. 1 VErV für öffentliche Strassen und private Strassen, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen. Sie gilt nicht für Hauszufahrten, mit Ausnahme von § 13 VErV. § 13 VErV regelt die Notzufahrt: Ausfahrten und Hauszufahrten werden nach der Richtlinie für Feuerwehrezufahrten, Bewegungs- und Stellflächen (FKS-Richtlinie, Ausgabe 2015) für den Notfalleinsatz der öffentlichen Dienste ausgestaltet. Als Zufahrten gelten Strassen der Feinerschliessung als Verbindung ab der Grundstücksgrenze mit dem Strassennetz der Groberschliessung (§ 3 lit. b VErV). Zufahrten sind so zu gestalten, dass sie ihren Zweck erfüllen und der vollständigen Nutzung der Grundstücke genügen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer jederzeit gewährleistet ist. Vorderhand sind die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sowie von Kindern, insbesondere auf Schulwegen, zu berücksichtigen (§ 4 lit. a und b VErV). Der Einsatz der öffentlichen Dienste, insbesondere für Notfalleinsätze, muss jederzeit gewährleistet sein (§ 4 lit. c VErV). Die technischen Anforderungen an Zufahrten finden sich in den Anhängen 1–6 der Verkehrserschliessungsverordnung (§ 5 Abs. 1 VErV).

### **E. 3.4**

Bei der Beurteilung der hinreichenden strassenmässigen Erschliessung und insbesondere der Gewährung von Erleichterungen von den technischen Anforderungen der Verkehrserschliessungsverordnung kommt den Gemeinden ein von der Rekursinstanz 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. 4.1**

Als Erstes ist auf die Rüge der Beschwerdeführerinnen zur ungenügenden Erschliessung des Baugrundstücks im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bezüglich des Fuss- und Radwegs, welcher über die beiden streitbetroffenen Parzellen führt, und damit verbunden auf die Frage der Abweichung vom Richtplan einzugehen.

#### **E. 4.2**

Der diesbezügliche Sachverhalt präsentiert sich gemäss dem angefochtenen Entscheid folgendermassen: Im kommunalen Verkehrsplan sind auf dem Grundstück Kat.-Nr. 02 sowie auf dem südlichen Teil des Grundstücks Kat.-Nr. 01 ein kommunaler Fuss- und Wanderweg sowie ein Radweg eingetragen. Im Grundbuch ist ein Fusswegrecht für die Öffentlichkeit zugunsten der Gemeinde Rüti und zulasten der Grundstücke Kat.-Nrn. 01, 02, 03 und 04 eingetragen. Aus dem dazugehörigen Situationsplan ist ersichtlich, dass die öffentliche Wegstrecke auf der Stichstrasse (Grundstück Kat.-Nr. 02) sowie dem südlichen Teil des Grundstücks Kat.-Nr. 01 verläuft. Der öffentliche Weg führt vom Grundstück Kat.-Nr. 02 in einer S-förmigen Kurve auf das Grundstück Kat.-Nr. 01, südöstlich an der geplanten Tiefgarageneinfahrt vorbei. In der Folge verläuft der Weg auf dem südlichen Teil des Grundstücks Kat.-Nr. 01 in gerader Richtung nach Osten und auf das Grundstück Kat.-Nr. 04, wobei diesbezüglich geplant ist, den Weg um weniger als 1,5 m in Richtung Süden zu verlegen. Die Baubewilligung hält deshalb fest, das bestehende Fuss- und Fahrwegrecht für die Öffentlichkeit entlang der Strasse Kat.-Nr. 02 sowie über das Grundstück Kat.-Nr. 01 sei im Grundbuch entsprechend anzupassen (vgl. angefochtener Entscheid, E. 3.2).

#### **E. 4.3.1**

Das Baurekursgericht führt aus, Richtpläne seien nicht rechtsetzend und Nachbarn könnten sich nicht darauf berufen. Sie seien lediglich für Behörden und Gemeinden und diesbezüglich vor allem für die (ihrerseits grundeigentümergebundene) Nutzungsplanung verbindlich. Diese Behördenverbindlichkeit impliziere nicht, dass die Baubehörde bei der Überprüfung eines Baugesuchs auch die Vorgaben von Richtplänen zu beachten habe, andernfalls diese auch grundeigentümergebunden wären. Die Rüge der Beschwerdeführerinnen im Rekursverfahren, die Baubewilligungsbehörde würde mit der von ihr bewilligten Reduktion der Wegbreite auf 2 m gegen ihre eigenen, behördenverbindlichen Planungsgrundlagen, insbesondere den kommunalen Verkehrsplan, verstossen, stosse demnach ins Leere (angefochtener Entscheid, E. 3.3.1). Im vorliegenden Fall, bei dem der auf dem Grundstück Kat.-Nr. 01 verlaufende öffentliche Weg weniger als 1,5 m in Richtung Süden an die Grundstücksgrenze verlegt werden solle, werde nur geringfügig vom bisherigen Verlauf gemäss Verkehrsplan abgewichen. Dies spreche vorliegend gegen die Zumutbarkeit einer förmlichen Planänderung. Angesichts dessen liege das Ausmass der Wegverlegung jedenfalls noch im Anordnungsspielraum der kommunalen Baubehörde und sei dieses demnach nicht richtplanwidrig (angefochtener Entscheid, E. 3.3.2).

#### **E. 4.3.2**

Soweit vorgebracht werde, es würde nicht angehen, dass die Baubehörde auf Teile der Dienstbarkeit zugunsten der Öffentlichkeit verzichten würde, sei Folgendes festzuhalten: Im Baubewilligungsverfahren sei § 320 Satz 1 PBG entsprechend zu prüfen, ob einem Bauvorhaben oder einer Nutzungsänderung keine öffentlich-rechtlichen Bestimmungen entgegenstehen. Verletze ein Grundeigentümer ohne Einwilligung des Nachbarn eine private Baubeschränkung, so könne ihm der betroffene Nachbar das Bauen gerichtlich verbieten lassen. Er habe hierzu den privatrechtlichen und nicht den verwaltungsrechtlichen Prozessweg zu beschreiten. Solche (bauhindernden) Dienstbarkeiten seien im Baubewilligungsverfahren grundsätzlich nicht zu berücksichtigen, es sei denn, der Inhalt der Dienstbarkeit decke sich mit einer Beschränkung, welche auch aufgrund des öffentlichen Baurechts ohnehin bestehe. Im Zusammenhang mit einem Wegrecht bedeute dies folglich, dass diesbezüglich die Einhaltung von öffentlich-rechtlichen Baunormen, namentlich der Erschliessungsvorschriften, zu prüfen sei. Der Einwand, die Vorinstanz könne nicht auf Teile der Dienstbarkeit zugunsten der Öffentlichkeit verzichten, sei unbehelflich (angefochtener Entscheid, E. 3.4).

#### **E. 4.4**

Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, Fuss- und Radwege seien Bestandteil des Strassennetzes und gemäss § 1 Strassengesetz vom 27. September 1981 (StrG) von der Strassengesetzgebung erfasst. Dies gelte unabhängig davon, in welchem Eigentum eine der Öffentlichkeit gewidmete Strasse stehe und auf welche Weise ihre Benutzung durch die Öffentlichkeit gesichert sei. Bei der Frage betreffend die Beeinträchtigung des Fuss- und Radwegs gehe es daher nicht nur um eine Beeinträchtigung einer privaten Dienstbarkeit, sondern um eine strassenrechtliche Frage. Ob eine der Öffentlichkeit gewidmete Strasse durch ein Bauprojekt beeinträchtigt werde, sei somit eine Frage, welche im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu prüfen sei. Die Beschwerdeführerinnen verweisen dabei auf § 240 PBG. Sie halten daran fest, dass die Probleme hinsichtlich Sicherheit und Bequemlichkeit zu gravierend seien und diese Ausgestaltung des öffentlichen Fuss- und Radwegs, ob mit oder ohne die von der Bauherrschaft geplante Projektänderung im Bereich der Tiefgarageneinfahrt, nicht zulässig sei. Damit ein ausreichend breiter, sicher und bequem zu befahrender Weg auf den Bauparzellen Platz habe, werde das Projekt deutlich angepasst werden müssen. Die Baubewilligung sei auch aus diesem Grund aufzuheben.

#### **E. 4.5.1**

Die im Verkehrsplan vorgesehene Fuss-, Wander- sowie Radwegverbindung besteht bereits, womit deren Lage örtlich genau bestimmt und der Richtplan somit verwirklicht ist. Damit ist jedoch der Anordnungsspielraum, der trotz grösserem Detaillierungsgrad selbst bei einem Verkehrsplan besteht, nicht bleibend ausgeschöpft. Ergibt sich ein Änderungsbedarf, so ist im Rahmen des Anordnungsspielraums der zuständigen kommunalen Bewilligungsbehörde auch eine Verlegung eines Wegs zulässig (vgl. VGr, 29. September 2004, VB.2004.00169, E. 4.3.1). Im vorliegenden Fall wurde die Abweichung vom kommunalen Verkehrsplan als Folge einer konkreten Grundstücksnutzung im Baubewilligungsverfahren genehmigt und eine Anpassung der Dienstbarkeit des bestehenden Fuss- und Fahrwegrechts für die Öffentlichkeit im Grundbuch angeordnet. Es stellt sich somit die Frage, ob sich die vorgesehene Wegverschiebung noch im Rahmen des Anordnungsspielraums der Baubehörde bewegt und folglich richtplankonform ist.

#### **E. 4.5.2**

Gemäss § 16 PBG haben Planungen unterer Stufen derjenigen der oberen Stufe, die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen (Abs. 1). Abweichungen sind (nur) zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und untergeordneter Natur sind (Abs. 2). Im Verhältnis zwischen Richtplanung und Nutzungsplanung lässt die bundesgerichtliche Rechtsprechung Abweichungen vom Richtplan zu, wenn diese sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Bedeutung sind und es nach den Umständen unzumutbar erscheint, vorher den Richtplan im förmlichen Verfahren zu ändern. Ferner können neue Erkenntnisse ein Abweichen vom Richtplan rechtfertigen (BGE 119 Ia 362 E. 4a, bestätigt in BGE 137 II 254 E. 3.3; Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 7. A., Bern 2022, S. 144; Peter Hettich/Lukas Mathis in: Alain Griffel et al. [Hrsg.], Fachhandbuch Öffentliches Baurecht, Zürich Basel Genf 2016, Rz. 1.15, 1.34). Letztlich handelt es sich bei diesen Fällen um ein ordentliches Unterliegen des Richtplans im Zuge einer Interessenabwägung (Pierre Tschannen in: Heinz Aemisegger et al. [Hrsg.], Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Zürich 2010, Art. 9 N. 37). Der Richtplan als raumordnungspolitisches Führungsinstrument entfaltet weder rechtsverbindliche Wirkungen für Private, noch berührt er deren Vertrauensschutz- oder Rechtssicherheitsinteressen (Hettich/Mathis, Rz. 1.16). Diese Grundsätze sind in analoger Weise auch hier anzuwenden, wo die im kommunalen Richtplan eingetragene und mittels Dienstbarkeit gesicherte Verbindung eines Fuss- und Wanderwegs sowie eines Radwegs durch eine Änderung der Dienstbarkeit verlegt werden soll (vgl. auch VGr, 5. Dezember 2012, VB.2012.00445, E. 3.2 f.; 29. September 2004, VB.2004.00169, E. 4.3.2 = BEZ 2004 Nr. 62).

#### **E. 4.5.3**

Die Dienstbarkeit als privatrechtliches Institut ist im vorliegenden verwaltungsrechtlichen Verfahren insofern von Belang, als die genügende Erschliessung des Baugrundstücks eine notwendige Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung darstellt (vgl. Art. 22 Abs. 2 lit. b des Raumplanungsgesetzes [RPG]; vgl. auch §§ 233 und 234 PBG; VGr, 25. Juni 2020, VB.2020.00039, E. 5.2 f.).

#### **E. 4.5.4**

Der streitbezogene Teil des Fuss- und Wanderwegs sowie des Radwegs verläuft auf dem Grundstück Kat.-Nr. 02 sowie entlang der südlichen Grenze des Grundstücks Kat.-Nr. 01. Es ist geplant, den Weg um weniger als 1,5 m in Richtung Süden zu verlegen. Es ist davon auszugehen, dass eine Verlegung der Verkehrsführung entlang der Grundstücksgrenze der Liegenschaft Kat.-Nr. 01 um 1,5 m von den Benutzenden kaum wahrgenommen wird und die Abweichung vom kommunalen Richtplan untergeordneter Natur ist. Die Verkehrsführung im Bereich der Tiefgarageneinfahrt ändert sich insofern, als die bisherige eher leichte Links-rechts-Kurve ausgeprägter wird. In Bezug auf den kommunalen Richtplan ist diese Abweichung im Vergleich zur bisherigen Streckenföhrung ebenfalls von untergeordneter Natur. Durch die Verlegung des Fuss- und Wanderwegs sowie des Radwegs ergibt sich eine verbesserte Überbaumöglichkeit der Bauparzelle Kat.-Nr. 01. Dies liegt nicht allein im Interesse des Grundeigentümers, sondern auch im öffentlichen Interesse (vgl. so auch VGr, 5. Dezember 2012, VB.2012.00445, E. 3.3). Die Erschliessung für zu Fuss Gehende und den Langsamverkehr wird durch die Verlegung des Fuss-, Wander- und Radwegs nicht verändert bzw. verschlechtert, und es leidet auch die Siedlungsqualität des betroffenen Quartiers nicht darunter.

#### **E. 4.5.5**

Es ist zusammengefasst nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz ausführt, dass die vorgesehene Wegverschiebung noch im Rahmen des Anordnungsspielraums der Baubehörde liegt und folglich richtplankonform ist. Diesbezüglich ist ebenfalls zu erwähnen, dass der Bauentscheid gemäss § 237 Abs. 4 PBG zu Recht festhält, dass das bestehende Fuss- und Fahrwegrecht für die Öffentlichkeit entlang der Strasse Kat.-Nr. 02 sowie über das Grundstück Kat.-Nr. 01 im Grundbuch entsprechend anzupassen ist.

#### **E. 4.6**

Was die Rüge der ungenügenden Verkehrssicherheit auf dem Fuss- und Radweg anbelangt, so hat das Baurekursgericht die betroffene Strecke in zwei Abschnitte unterteilt und die Zufahrtsstrasse auf dem Grundstück Kat.-Nr. 02 in Bezug auf die erschliessungstechnischen Anforderungen gemäss VErV separat vom Weg beurteilt. Die Beschwerdeführerinnen beziehen sich mit ihren Rügen im Beschwerdeverfahren nicht mehr auf die Zufahrtsstrasse, welche über das Grundstück Kat.-Nr. 02 führt, weshalb zu diesem Streckenabschnitt keine weiteren Ausführungen zu machen sind. Im Folgenden ist deshalb auf den Fuss- und Radweg, welcher nach der Stichstrasse über das Baugrundstück Kat.-Nr. 01 führt, einzugehen.

##### **E. 4.6.1**

Das Baurekursgericht warf dazu die Frage auf, ob der Fuss- und Radweg grundsätzlich die Anforderungen an einen Zufahrtsweg erfüllen und dementsprechend gemäss Anhang 1 VErV eine Fahrbahnbreite von 3 bis 4 m aufweisen müsse. Auch die einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen gingen bei Fuss- und Radverkehr auf gemeinsamen Flächen von rund 3 m aus. Es treffe zwar zu, dass der Weg eine Breite von 2,2 m aufweise, was einer Unterschreitung der Normalien und Richtlinien entspreche. Diese Abweichung sei allerdings – mit Ausnahme des Abschnitts auf der Höhe der Tiefgarageneinfahrt – unproblematisch, da der Weg auf dem südlichen Teil des Baugrundstücks Kat.-Nr. 01 gerade verlaufe und dementsprechend übersichtlich sei. Für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit nach Realisierung des Bauvorhabens spreche sodann, dass der Weg künftig nicht mehr bloss einen Belag aus Kies und Gras, sondern vielmehr einen festen Belag aufweisen werde. Der Weg erweise sich für den wenigen darauf stattfindenden Fuss- und Radverkehr als sicher. Aufgrund dessen und unter Berücksichtigung des Umstands, dass die Anforderungen gemäss der Verkehrserschliessungsverordnung und den Richtlinien nicht mechanisch anzuwenden seien, sei es nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz den fraglichen Weg – mit Ausnahme des Abschnitts bei der geplanten Tiefgarageneinfahrt – als verkehrssicher beurteilt habe. Anders zu beurteilen sei hingegen die Situation in Bezug auf den Wegabschnitt, in welchem der öffentliche Fussweg in einer S-förmigen Kurve südöstlich der geplanten Tiefgarageneinfahrt verlaufe. An dieser Stelle führe der Weg durch relativ unübersichtliche Verhältnisse. Insbesondere drohe an dieser Stelle, dass der Fuss- und Radverkehr aufgrund der S-förmigen Kurve und einer Wegbreite von rund 2 m in den Bereich der Tiefgarageneinfahrt gelange. Angesichts dessen, dass sich der fragliche Abschnitt im Bereich der Tiefgarageneinfahrt unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit als unbefriedigend erweise, sei der ungenügenden Trennung des öffentlichen Fusswegs von der Tiefgarageneinfahrt mit der Statuierung einer Nebenbestimmung zu begegnen. Der angefochtene Beschluss sei deshalb in teilweiser Gutheissung des Rekurses wie folgt zu ergänzen: "Die auf dem Grundstück Kat.-Nr. 01 geplante Tiefgarageneinfahrt ist ausreichend baulich vom öffentlichen Fussweg zu trennen. Vor Baubeginn hat die

Bauherrschaft der Raumplanungs- und Baukommission Rüti entsprechend abgeänderte Pläne einzureichen und bewilligen zu lassen" (angefochtener Entscheid, E. 4.3.3).

#### **E. 4.6.2**

Einen Monat nach Durchführung des Augenscheins reichte die Bauherrschaft am 18. Januar 2024 eine Stellungnahme betreffend Planergänzung ein, welche den Parteien zur Kenntnisnahme zugestellt wurde. Die Beschwerdeführerinnen liessen sich schriftlich dazu vernehmen. Die kommunale Vorinstanz äusserte sich nicht dazu (angefochtener Entscheid, lit. H.).

#### **E. 4.6.3**

Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, mit der Verlegung des Radwegs aufgrund des streitbetroffenen Bauprojekts müssten Radfahrende statt die bisher gut befahrbare "S-Kurve" neu in der Abzweigung von der Tiefgarageneinfahrt nach Osten (und umgekehrt) eine enge "Spitze" bewältigen. Diese könne von ungeübten Radfahrenden oder von Velos mit Anhängern fast nicht befahren werden. Weiter werde der Weg nur noch 2 m (Nord-Süd-Richtung) bzw. 2,10 m (Ost-West-Richtung) breit sein und somit künftig nicht mehr normgerecht ausgebaut werden können. Dass im Bereich der Tiefgarageneinfahrt eine gefährliche Situation entstehe, habe auch das Baurekursgericht am Augenschein erkannt. Die Bauherrschaft habe daraufhin, wie am Augenschein vereinbart, Pläne nachgereicht, wie sie die Situation zu entschärfen gedenke. Die Beschwerdeführerinnen hätten im Rekursverfahren mit Stellungnahme vom 24. März 2024 anerkannt, dass damit das Problem von auf die Tiefgarageneinfahrt hinausfahrenden Radfahrenden behoben würde. Gleichzeitig hätten sie aber darauf hingewiesen, dass die geplante Wand das Problem zusätzlich verschärfe, da die auf einer Seite "eckige, schmale Kurve" nur äusserst langsam befahren werden könne und technisch schwierig sei. Zur projektierten Wand müssten die Radfahrenden einen Sicherheitsabstand einhalten, was die Platzverhältnisse zusätzlich einschränken würde. Diese Ausgestaltung des öffentlichen Fuss- und Radwegs würde den Anforderungen an einen Radweg "von kommunaler Bedeutung" weder hinsichtlich Komfort noch bezüglich der Sicherheitsanforderungen gerecht.

#### **E. 4.6.4**

Können inhaltliche oder formale Mängel des Bauvorhabens ohne besondere Schwierigkeiten behoben werden oder sind zur Schaffung oder Erhaltung des rechtmässigen Zustands Anordnungen nötig, so sind mit der Bewilligung die gebotenen Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen, Befristungen) zu verknüpfen (§ 321 Abs. 1 PBG). Durch Nebenbestimmungen wie Auflagen können mithin lediglich untergeordnete Mängel eines Baugesuchs behoben werden. Die Möglichkeit, nach § 321 Abs. 1 PBG vorzugehen, entfällt, wenn die Mängel eine wesentliche Projektänderung bzw. eine konzeptionelle Überarbeitung des Projekts erfordern. Die Anordnung von Nebenbestimmungen kommt mit anderen Worten nicht in Betracht, wenn ohne grösseren planerischen Aufwand nicht beurteilbar ist, wie die Mängel zu beheben sind und welche baurechtlichen, konzeptionellen und gestalterischen Auswirkungen dies nach sich zieht. Dies folgt aus dem Grundsatz der Einheit des Bauentscheids, mit dem eine einheitliche Beurteilung eines baurechtlichen Sachverhalts sichergestellt werden soll. Das bundesrechtliche Koordinationsgebot von Art. 25a des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG) verlangt, dass ein geplantes Bauvorhaben in einem einzigen und einheitlichen Bewilligungsverfahren geprüft wird (BGr, 12. April 2019,

1C\_266/2018, E. 3.3, mit zahlreichen Hinweisen). Solange die Mängel untergeordneter Natur sind und ohne besondere Schwierigkeiten durch ausreichend konkrete Nebenbestimmungen behoben werden können, steht der Grundsatz der Einheit der Baubewilligung nicht infrage. Ziehen die Mängel indessen wesentliche Projektänderungen nach sich, können sie nicht mittels einer Nebenbestimmung behoben werden (VGr, 19. Januar 2018, VB.2017.00830, E. 5.1, VGr, 26. Januar 2011, VB.2010.00440, E. 2; RB 1983 Nr. 112 = BEZ 1984 Nr. 5). Nicht ohne besondere Schwierigkeiten behoben werden können gewichtige baurechtliche Mängel wie beispielsweise die gebotene Verlegung der Einfahrtsrampe einer Unterniveaugarage (vgl. VGr, 7. Mai 2015, VB.2014.00268, E. 6.2 f.), die Realisierung einer fehlenden ausreichenden Erschliessung des Baugrundstücks (BGr, 17. November 2009, 1C\_192/2009, E. 2.4) oder die Korrektur einer Überschreitung der Gebäudehöhe, welche sogar zum Verzicht auf ein Geschoss führen könnte (VGr, 4. April 2012, VB.2011.00589, E. 4.2). In diesen Fällen ist ohne grösseren planerischen Aufwand nicht beurteilbar, wie der Mangel zu beheben ist und welche baurechtlichen, konzeptionellen und gestalterischen Auswirkungen die Behebung des Mangels nach sich zieht (vgl. VGr, 4. April 2012, VB.2011.00589, E. 4.2). Hinsichtlich des Eintritts einer Bedingung ist eine gewisse Realisierungswahrscheinlichkeit erforderlich, ansonsten handelt es sich um eine verpönte "Baubewilligung auf Vorrat" (Alain Griffel, Raumplanungs- und Baurecht in a nutshell, 4. A., Zürich/St. Gallen 2021, S. 246). Die statuierten Nebenbestimmungen müssen daher konkret sein, das heisst, es muss ersichtlich sein, inwiefern das Bauvorhaben abzuändern ist bzw. welchen Einfluss die Mängelbehebung auf das Erscheinungsbild des Bauvorhabens hat. Können keine konkreten Nebenbestimmungen statuiert werden, sodass die ästhetischen Auswirkungen der Mängelbehebung nicht abschätzbar sind, muss die Baubewilligung aufgehoben werden, damit eine umfassende Würdigung durch die örtliche Baubehörde bzw. die Rechtsmittelinstanzen erfolgen kann. Schliesslich ist die Überarbeitung der Baupläne einzig Sache der Bauherrschaft, nicht jedoch der Baubehörde und auch nicht der Rechtsmittelinstanzen (BGr, 12. April 2018, 1C\_266/2018, E. 3.3; VGr, 16. Juli 2015, VB.2015.00120, E. 3.2 = BEZ 2015 Nr. 46).

#### **E. 4.6.5**

Vorab ist festzuhalten, dass bei der Beantwortung der Frage, ob Mängel eines Bauvorhabens mit einer Nebenbestimmung geheilt werden können oder ob eine Bauverweigerung auszusprechen ist, der Vorinstanz als Fachgericht ein gewisser Beurteilungsspielraum zukommt (VGr, 11. Februar 2021, VB.2020.00759, E. 3.4.2). Das Baurekursgericht kam zum Schluss, der fragliche Abschnitt erweise sich im Bereich der Tiefgarageneinfahrt unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit als unbefriedigend und der Entscheid der Raumplanungs- und Baukommission der Gemeinde Rüti erscheine diesbezüglich als nicht mehr vertretbar. Es sei der ungenügenden Trennung des öffentlichen Fusswegs von der Tiefgarageneinfahrt mit der Statuierung folgender Nebenbestimmung, welche die Verkehrssicherheit im fraglichen Beschluss sicherstelle, zu begegnen: "Die auf dem Grundstück Kat.-Nr. 01 geplante Tiefgarageneinfahrt ist ausreichend baulich vom öffentlichen Fussweg zu trennen. Vor Baubeginn hat die Bauherrschaft der Raumplanungs- und Baukommission Rüti entsprechend abgeänderte Pläne einzureichen und bewilligen zu lassen" (angefochtener Entscheid, E. 4.3.3). Bereits im Rekursverfahren wurde von der Bauherrschaft anlässlich des Augenscheins verlangt, weitere Unterlagen einzureichen (vgl. E. 4.6.2 hiervoor). Zu Recht machen die Beschwerdeführerinnen geltend, das Baurekursgericht habe sich im Entscheid nicht zu den nachgereichten Plänen geäussert,

insbesondere nicht dazu, ob es die Situation auf diese Weise für ausreichend gelöst halte. Wieso das Baurekursgericht darauf verzichtet hat, die ergänzenden Unterlagen im angefochtenen Entscheid zu würdigen, erschliesst sich nicht. Das von der Bauherrschaft nach dem Augenschein eingereichte Dokument "Massnahmen zur Velosicherheit" schlägt zusätzliche Massnahmen vor, um insbesondere die Sicherheit der Radfahrenden, die von Osten nach Westen fahren, zu verbessern. Einerseits soll das Gefälle von 5 % auf 3 % verringert und zudem mit mehreren farbigen Querstreifen gekennzeichnet werden. Durch die sukzessive Verringerung des Abstandes der Querstreifen werde den Radfahrenden visuell signalisiert, dass das Abbiegen bevorstehe, was dazu führe, dass sie automatisch die Geschwindigkeit reduzierten. Um das Abbiegen vor der Linkskurve nochmals zu signalisieren, soll zudem ein Piktogramm auf den Boden gezeichnet werden. Ein Piktogramm soll ebenfalls die Rechtskurve anzeigen für die Radfahrenden, die von Süden nach Norden fahren. Andererseits soll zusätzlich eine 80 cm hohe Wand installiert werden, um zusätzlich sicherzustellen, dass kein Radfahrer, der von Osten nach Westen fährt, nach dem Links-Abbiegen auf die Fahrbahn der Autos gerate. Es ist zwar aufgrund der eingereichten Pläne bzw. Unterlagen – und im Grundsatz mit dem Baurekursgericht – davon auszugehen, dass sich eine bauliche Massnahme finden lässt, die den Radweg im Bereich der Kurve von der Tiefgarageneinfahrt trennt. Lediglich eine Trennung der beiden Fahrspuren ist jedoch für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit vorliegend nicht ausreichend.

#### **E. 4.6.6**

Die projektierte Verkehrsführung auf der streitbetroffenen Liegenschaft wird einer ausreichenden Verkehrssicherheit und der damit zusammenhängenden Erschliessung aus folgenden Gründen nicht gerecht: Das Baurekursgericht führt aus, die Abweichung von Normalien und Richtlinien bezüglich der Fahrbahnbreite sei – mit Ausnahme des Abschnitts auf der Höhe der Tiefgarageneinfahrt – unproblematisch, da der Weg auf dem südlichen Teil des Baugrundstücks Kat.-Nr. 01 gerade verlaufe und dementsprechend übersichtlich sei. Der Weg erweise sich für den wenigen darauf stattfindenden Fuss- und Radverkehr als sicher. Auf der Höhe der Kurve im Bereich der Tiefgarageneinfahrt führe der Weg jedoch durch verhältnismässig unübersichtliche Verhältnisse und der Fuss- und Radverkehr drohe aufgrund der Kurve und einer Wegbreite von rund 2 m in den Bereich der Tiefgarageneinfahrt zu gelangen. Es sei der ungenügenden Trennung des öffentlichen Fusswegs von der Tiefgarageneinfahrt mit der Statuierung einer Nebenbestimmung, welche die Verkehrssicherheit im fraglichen Beschluss sicherstelle, zu begegnen. Von Richtlinien und Normalien soll gemäss § 360 Abs. 3 PBG nur aus wichtigen Gründen abgewichen werden. Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Abweichen von den Normalien zulässig ist oder nicht, hat sich die Bewilligungsbehörde vor allem an § 237 Abs. 2 Satz 1 PBG zu orientieren: Nach dieser Bestimmung müssen Zufahrten für alle verkehrssicher sein (VGr, 30. Juni 2015, VB.2015.00010, E. 2.3). Für bestimmte Sachverhalte können für Zufahrten und Ausfahrten in Einzelfällen in Abweichung der technischen Anforderungen gemäss VErV oder anderer Normen geringere Anforderungen gestellt werden (§ 6 Abs. 1 und 2 VErV). Die Notzufahrt und die Verkehrssicherheit müssen jedoch immer gewährleistet sein (§ 6 Abs. 3 VErV). Die Verkehrssicherheit bildet mithin eine Schranke, die keine Ausnahmen zulässt (Markus Lanter/Daniel Kunz in: Christoph Fritzsche/Peter Bösch/Thomas Wipf/ Daniel Kunz [Hrsg.], 7. A., Wädenswil 2024, S. 1085). Bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit ist insbesondere der Strassenausbaustandard, das Verkehrsaufkommen (Zubringer- und Durchgangsverkehr) sowie die Übersichtlichkeit der

Streckenführung zu berücksichtigen (VGr, 8. Juni 2017, VB.2016.00566, E. 4.2, mit Hinweis auf VGr, 30. Juni 2015, VB.2015.00010, E. 2.3). Die VErV sieht für einen Zufahrtsweg eine Fahrbahnbreite von 3 bis 4 m vor. Die Richtlinien und Empfehlungen gehen bei Fuss- und Radverkehr auf gemeinsamen Flächen von einer Wegbreite von rund 3 m aus. Es ist zwar korrekt, dass der Weg nach der Kurve gerade verläuft und deshalb übersichtlich ist. Auch ist im festen Belag eine Verbesserung zum status quo zu erblicken. Der kombinierte Rad- und Fussweg ist jedoch – entgegen den Ausführungen des Baurekursgerichts – nur 2 m breit, andere Pläne gehen sogar von noch weniger aus: Entlang der Tiefgarageneinfahrt sind es nur 1,90 m oder sogar nur 1,80 m. Im Verlauf an der südlichen Grenze der Parzelle Kat.-Nr. 01 ist er im Bereich nach der Kurve 2 m und im Folgenden 2,20 m breit. Im Verkehrsrichtplan der Gemeinde Rüti ist auf dem betroffenen Streckenabschnitt wie erwähnt ein Fuss- und Wanderweg sowie ein Radweg eingetragen. Auch die Beschwerdeführerinnen machen geltend, der Weg werde vielfältig genutzt. Dass knapp 2 m Wegbreite in einem Begegnungsfall von zwei Fahrrädern, von Fahrrad und Rollstuhl oder dem Begegnungsfall Fussgänger – allenfalls mit Kinderwagen oder Rollator – und einem Fahrrad ausreichend wären, ist aufgrund der Vorgaben in den erwähnten Richtlinien und Normalien zu bezweifeln. Im Planungsbericht, welcher im Baubewilligungsverfahren eingereicht wurde, wurde aufgrund der Bedeutung als kommunale Fuss-, Wander- und Radwegverbindung denn auch von einer Breite von lediglich 2,20 m und einer Kombination als Fuss- und Radwegverbindung abgeraten. Die Gefahr, dass Radfahrende auf die Tiefgarageneinfahrt gelangen, ist mit der vorgeschlagenen baulichen Massnahme lediglich auf der Höhe der Kurve und dem bereits vorgesehenen Höhenversatz von 8 cm nicht entschärft. Nach der Kurve können die Radfahrenden trotzdem auf die Tiefgarageneinfahrt gelangen bzw. müssen sie sogar auf den Zufahrtsweg in die Stichstrasse einbiegen und teilen sich dort den Strassenkörper mit motorisiertem Individualverkehr. Zudem ist das Gefälle des Weges von geplanten 6 % insbesondere im Kurvenbereich nicht zu unterschätzen. Im Begegnungsfalle mehrerer Verkehrsteilnehmenden ist auch deshalb und nicht nur wegen der grossen Nähe zur Tiefgarageneinfahrt von einer erhöhten Gefährdung auszugehen. Ob diesbezüglich die Empfehlungen des Planungsbüros in den zusätzlich eingereichten Unterlagen ausreichen (Bodenmarkierungen), ist durch eine Fachstelle zu prüfen und nicht durch das Verwaltungsgericht. Bei der Prüfung der Verkehrssicherheit ist auch zu berücksichtigen, dass es sich gemäss Ausführungen der Beschwerdeführerinnen um einen Schulweg handelt und dass bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit die Bedürfnisse von Kindern, insbesondere auf Schulwegen, gemäss § 4 lit. b VErV besonders zu berücksichtigen sind. Die im Richtplan eingetragene kombinierte Nutzung des Weges lässt sich als Indiz werten, dass die Fahrbahnbreite nur in Ausnahmefällen unterschritten werden darf. Es handelt sich zudem bei einer geplanten Fahrbahnbreite von streckenweise nicht einmal 2 m nicht um eine nur geringfügige Unterschreitung der notwendigen Fahrbahnbreite gemäss der VErV und den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen. Dabei ist davon auszugehen, dass, je grösser eine Abweichung von Richtlinien und Normalien ausfällt, diese desto weniger mit einer Nebenbestimmung zu heilen ist. Dazu ist im Übrigen zu bemerken, dass die durch das Baurekursgericht statuierte Auflage im Wortlaut unklar ist. Es erschliesst sich aus dem angefochtenen Entscheid nicht, welche Voraussetzungen erfüllt sein oder welche Massnahmen konkret getroffen werden müssen, damit die Tiefgarageneinfahrt "ausreichend" baulich vom Fuss- und Radweg getrennt wird. Zusammenfassend bleibt mit der Auflage unklar, welche konkreten Änderungen notwendig sein werden, um die Mängel

im vorliegenden Fall zu beheben.

### **E. 5.1**

Im Folgenden ist auf die Rüge der ungenügenden Erschliessung des Baugrundstücks im Zusammenhang mit dem Brandschutz einzugehen. Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, es fehle an einer Notzufahrt für die Feuerwehr.

### **E. 5.2**

Die Vorinstanz hält fest, die gemäss Brandschutzplan vorgesehene Stellfläche sei für ein Hubrettungsfahrzeug an der vorgesehenen Stelle nicht realisierbar, da die Stellfläche mitten über die dort vorhandene Böschung und den geplanten Sitzplatz zu liegen komme. Die Vorinstanz hob die Baubewilligung bezüglich Brandschutz in teilweiser Gutheissung des Rekurses insoweit auf, als der Standort für ein Hubrettungsfahrzeug gemäss Brandschutzplan "Standort Hubrettungsfahrzeug" vom 16. Dezember 2022 bewilligt wurde. Daraus folge, dass die Standardanforderungen an die Stellfläche für ein Hubrettungsfahrzeug unbestrittenermassen nicht erfüllt seien. Diesbezüglich existiere jedoch eine gleichwertige Ersatzmassnahme. Diese liege bei Gebäuden mit einer Brüstungshöhe des obersten bewohnten Geschosses bis 13 m darin, dass im Kanton Zürich sämtliche Feuerwehren mit Handschiebeleitern ausgerüstet seien, welche einen Zugang zu Wohnungen in dieser Höhe ermöglichten. Da die Brüstungen und Fenster des geplanten Gebäudes weniger als 13 m hoch seien, könne die Zugänglichkeit für die Feuerwehr mit Handschiebeleitern als ausreichend taxiert werden (angefochtener Entscheid, E. 5.4.1). Was die Zugänglichkeit für die Feuerwehr, insbesondere die Bewegungsfläche für ein Löschfahrzeug, anbelange, halte die Baubewilligung fest, die Zugänglichkeit für die Feuerwehr im Einfahrtsbereich der Tiefgarage wäre mit einer Breite von rund 6 m sicherzustellen. Angesichts dessen, dass das Grundstück Kat.-Nr. 01 im Bereich der Tiefgarageneinfahrt rund 6 m breit und mindestens 11 m lang sei und überdies an dieser Stelle die abgewickelte Schlauchlänge bis zum Gebäudeeingang weniger als 60 m betrage, seien die Vorgaben gemäss Ziff. 9 FKS-Richtlinie erfüllt. Dasselbe gelte auch hinsichtlich der Anforderungen an die Feuerwehrezufahrt gemäss Ziff. 5 FKS-Richtlinie, zumal das Grundstück Kat.-Nr. 02 im Bereich der Kurve auf die Bauparzelle Kat.-Nr. 01 rund 9 m breit sei und demnach auch die geforderten Radien eingehalten würden. Insgesamt könne die Einhaltung der Anforderungen des Brandschutzrechts gewährleistet werden. Die diesbezüglich noch zu konkretisierende Umgebungsgestaltung sei mit dem Feuerwehrkommandanten gemäss der Baubewilligung zu besprechen und infolgedessen noch genehmigen zu lassen. Die entsprechenden Auflagen der Baubewilligung seien deshalb ausreichend und zulässig (angefochtener Entscheid, E. 5.4.2).

### **E. 5.3**

In der Baubewilligung vom 3. Juli 2023 ist unter dem Titel "Brandverhütung und organisatorischer Brandschutz" Folgendes festgehalten: "1.10.5. Die Zugänglichkeit ist im Einfahrtsbereich der Tiefgarage mit einer Breite von rund 6 m für die Feuerwehr sicherzustellen, so dass eine wirksame Brandbekämpfung vorgenommen werden kann und die Sicherheit der Rettungskräfte gewährleistet ist. Die Massnahmen richten sich nach den Vorgaben der Richtlinie für Feuerwehrezufahren, Bewegungs- und Stellflächen [FKS]" sowie "1.10.7. Das Umgebungsprojekt ist den Bedürfnissen der Feuerwehr entsprechend mit dem Feuerwehrkommandanten, [...], zu besprechen."

### **E. 5.4**

Bei den Akten finden sich keine Pläne, welche belegten, dass die Vorschriften gemäss Ziff. 5 FKS-Richtlinie der für die Zufahrt notwendige Kurve eingehalten wären. Aus dem Umgebungsplan kann geschlossen werden, dass die Verhältnisse zwar insbesondere aufgrund der projektierten Stützmauer entlang der Grundstücksgrenze zwischen der Liegenschaft Kat.-Nr. 01 und der Liegenschaft Kat.-Nr. 03 knapp sind, eine Fahrbahnbreite von 5 m und ein Radius von 10,5 m jedoch eingehalten werden.

#### **E. 5.5**

In den Ziffern 8 bis 10 der FKS-Richtlinie werden unterschiedliche Vorgaben an die Notzufahrt für drei Kategorien von in der Höhe abgestuften Gebäuden (Gebäude geringer Höhe, Gebäude mittlerer Höhe und Hochhäuser) festgelegt. Das Baurekursgericht hielt im angefochtenen Urteil fest, es handle sich beim vorliegend streitbetroffenen Gebäude um ein solches mittlerer Höhe, da die Gesamthöhe des Gebäudes bei 11,69 m liege. Ziff. 9 FKS-Richtlinie verlangt für Gebäude mittlerer Höhe notwendigerweise eine Bewegungsfläche für ein Löschfahrzeug und eine Stellfläche entlang einer Fassade zum Anleitern mit einem Hubrettungsfahrzeug. Diese Voraussetzungen gelten kumulativ, da in Ziff. 6 FKS-Richtlinie verlangt wird, dass die Bewegungs- und Stellflächen für jedes Fahrzeug mindestens 6 m breit und 11 m lang sein sollen. Die Bewegungsfläche des Löschfahrzeuges sowie die Stellfläche des Hubrettungsfahrzeuges müssen somit je eine Breite von mindestens 6 m und eine Länge von mindestens 11 m aufweisen. Vor und hinter Bewegungsflächen an weiterführenden Feuerwehrezufahrten sind gemäss Ziff. 6 FKS-Richtlinie Übergangsbereiche von mindestens 4 m vorzusehen. Betreffend das Löschfahrzeug ist vorgeschrieben, dass die abgewickelte Schlauchlänge vom Löschfahrzeug bis zum Gebäudeeingang höchstens 60 m betragen darf. Betreffend den Standort des Hubrettungsfahrzeuges ist vorgeschrieben, dass die Distanz zwischen der Fassade und der Achse der Stellfläche mindestens 5 m und max. 6,50 m zu betragen hat. Die Anzahl der geforderten Bewegungs- und Stellflächen ergibt sich gemäss Ziff. 6 FKS-Richtlinie aus den gebäudespezifischen Vorgaben der Brandschutzbehörde in Abstimmung mit der zuständigen Feuerwehr. Abweichende Regelungen sind gemäss Ziff. 3 FKS-Richtlinie in den Baugesuchsunterlagen zu begründen und die Gleichwertigkeit entsprechender Ersatzmassnahmen für einen effizienten Feuerwehreinsatz sind nachzuweisen. Ersatzmassnahmen sind durch die zuständige Brandschutzbehörde in Abstimmung mit der zuständigen Feuerwehr zu bewilligen.

#### **E. 5.6**

Wie erwähnt sieht die Vorinstanz eine "gleichwertige Ersatzmassnahme" für die fehlende Stellfläche für ein Hubrettungsfahrzeug darin, dass sämtliche Feuerwehren im Kanton Zürich mit Handschiebeleitern ausgerüstet seien, welche einen Zugang zu Wohnungen bis 13 m Höhe ermöglichen. Die Beschwerdeführerinnen machen hingegen geltend, nach ihrem Informationsstand würden gemäss telefonischer Aussage des Feuerwehrkommandanten von Rüti Handschiebeleitern nicht als Ersatz für Hubrettungsfahrzeuge akzeptiert. Wie die Beschwerdeführerinnen zu Recht ausführen, ist unklar, auf welche Grundlage das Baurekursgericht die im angefochtenen Entscheid vorgesehene Ersatzmassnahme stützt. Dass eine derartige Ersatzmassnahme ausreichend wäre, kann den FKS-Richtlinien nicht entnommen werden. Die Ersatzmassnahme wurde während des Rekursverfahrens sodann weder von der Raumplanungs- und Baukommission Rüti (vgl. angefochtener Entscheid E. 5.1.2) noch vom Brandschutzexperten der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (vgl. angefochtener Entscheid, E. 5.1.4)

vorgeschlagen. Auch anlässlich des Augenscheins wurde die Möglichkeit einer derartigen Ersatzmassnahme – soweit aus dem Protokoll ersichtlich – nicht besprochen und waren im Übrigen auch keine Vertreter oder Vertreterinnen der zuständigen Brandschutzbehörde oder der zuständigen Feuerwehr zugegen. Weder die pauschale Aussage der Gebäudeversicherung im Rekursverfahren, die FKS-Richtlinien seien eingehalten, noch die gemäss Ziff. 1.10.7 der Baubewilligung geforderte "Besprechung" des Umgebungskonzepts mit dem Feuerwehrkommandanten ersetzen die in Ziff. 3 FKS-Richtlinie geforderte Bewilligung einer derartigen Ersatzmassnahme. Erst im Beschwerdeverfahren führt die Gebäudeversicherung aus, gestützt auf Ziff. 3 FKS-Richtlinie erachte sie die alternative Lösung mit Handschiebeleitern als gleichwertig mit einer Stellfläche für Hubrettungsfahrzeuge. Bis zur Beschwerdeschrift (recte bis zum angefochtenen Entscheid) sei die Variante mit der Handschiebeleiter nicht thematisiert worden, weshalb sich die Gebäudeversicherung dazu oder zu weiteren Varianten nicht geäussert habe. Die Planung und das Aufzeigen von Lösungen sei Aufgabe der Bauherrschaft. Die Gebäudeversicherung prüfe lediglich, ob die Konzepte die Brandschutzvorschriften einhielten. Bei ihren Ausführungen macht die Gebäudeversicherung nicht geltend, die Ersatzmassnahme – wie in Ziff. 3 FKS-Richtlinie vorgesehen – mit der zuständigen Feuerwehr abgestimmt zu haben.

#### **E. 5.7**

Fraglich ist also, ob ausreichende Stell- bzw. Bewegungsflächen für die Fahrzeuge der Feuerwehr und die Bereitstellung von dem Lösch- und Rettungseinsatz dienenden Gerätschaften bestehen, welche jederzeit zugänglich sind. Es bleibt mit dem angefochtenen Entscheid insbesondere offen, wie damit umzugehen ist, wenn Ziff. 9 FKS-Richtlinie notwendigerweise eine Bewegungsfläche für ein Löschfahrzeug und eine Stellfläche für ein Hubrettungsfahrzeug verlangt, im Rahmen einer Ersatzmassnahme aber auf die Stellfläche für ein Hubrettungsfahrzeug verzichtet wird. Es ist ungeklärt, ob die Feuerwehr trotzdem ausreichende Stell- und Bewegungsflächen für zwei Fahrzeuge in einer bestimmten Nähe zur Liegenschaft benötigt oder ob eine Stellfläche für ein Löschfahrzeug ausreicht. Sollte Ersteres der Fall sein, ist unklar, ob die Tiefgarageneinfahrt dafür ausreichend Platz bietet oder ob das Grundstück – zum Beispiel aufgrund der in Ziff. 9 FKS-Richtlinie vorgeschriebenen Schlauchlänge – zusätzlich von einer anderen Seite befahrbar bzw. erschlossen sein muss. Nicht behilflich ist dabei jedenfalls der Brandschutzplan bei den Akten, bei welchem die Schlauchlänge mit 59 m zwar bis zum Eingang des Hauses eingezeichnet ist, aus dem Plan aber nicht ersichtlich ist, ab welchem Standort des Fahrzeuges der Feuerwehr gemessen wurde; ein Standortplan für das Löschfahrzeug liegt nicht bei den Gesuchsunterlagen. Die Verhältnisse präsentieren sich äusserst knapp und aufgrund der bisher eingereichten Pläne widersprüchlich. Sobald von der Stichstrasse auf das Baugrundstück Kat.-Nr. 01 gefahren wird, misst die befahrbare Strassenfläche der Garageneinfahrt zusammen mit dem Fuss- und Radweg aufgrund der beidseitigen Stützmauern zwischen 5,65 m, 5,75 m und 5,40 m. Der im Baubewilligungsverfahren eingereichte Planungsbericht geht sogar von lediglich 5,28 m aus. Im nachgereichten Plan mit zusätzlichen Massnahmen zur Verkehrssicherheit fehlen sodann die in anderen Plänen vorgesehenen Stützmauern zu Beginn der Einfahrt. Selbst dann misst die Einfahrt gleich nach der Kurve nur zwischen 5,80 m und 5,90 m. Auf der Höhe der Kurve des abbiegenden Fuss- und Radwegs sind es dann aufgrund der Stützmauer zur Liegenschaft Kat.-Nr. 03 hin höchstens 5,70 m. Auf keinem der erwähnten Pläne ist ersichtlich, dass die Tiefgarageneinfahrt, wie es das Baurekursgericht ausführt, "rund" 6 m breit wäre. Unter diesen Voraussetzungen sind die Anforderungen der FKS-Richtlinien an Stellflächen –

zumindest was die Breite anbelangt – nicht eingehalten. Selbst wenn die Stellfläche ausreichend gross wäre, so ist im Übrigen unter den vorliegend äusserst beschränkten Platzverhältnissen auf der Höhe der Tiefgarageneinfahrt und dem daneben liegenden Radweg fraglich, ob der Einsatz der öffentlichen Dienste insbesondere in einem Notfall gemäss § 4 lit. c VErV gewährleistet ist und dementsprechend weitere Einsatzfahrzeuge an einem zuerst eingetroffenen Feuerwehrfahrzeug vorbeifahren könnten, um näher an das Gebäude zu gelangen, und falls ja, ob der Fuss- und Radweg nach der Rechtskurve genug breit ist, damit sie näher an das Gebäude heranfahren können (vgl. zur Breite des Weges E. 4.6.6 hiavor). Schliesslich weist die Tiefgarageneinfahrt ein Gefälle von unterschiedlicher Intensität aus, weshalb auch deshalb fraglich ist, ob die diesbezügliche Voraussetzung gemäss Ziff. 6 FKS-Richtlinie (Neigung in keiner Richtung mehr als 5 %) eingehalten ist.

## **E. 6**

Auch wenn die vorgesehene Wegverschiebung richtplankonform ist, so ist die projektierte Führung des Fuss-, Rad- und Wanderwegs nicht verkehrssicher im Lichte von § 240 PGB. Die ungenügende Verkehrssicherheit sowie die mangelhafte Ausgestaltung der Notzufahrt gemäss § 13 VErV in Verbindung mit der FKS-Richtlinie führen dazu, dass es dem Baugrundstück an einer ausreichenden Erschliessung mangelt. Bei einer fehlenden ausreichenden Erschliessung des Baugrundstücks fällt die Behebung des Mangels mittels Auflage im Sinn von § 321 Abs. 2 PBG ausser Betracht (vgl. E. 4.6.4 hiavor). Das von der Vorinstanz gewählte Vorgehen kommt daher nach der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung nicht infrage; eine Heilung des Mangels mittels Nebenbestimmung erweist sich als unzulässig. Können die Mängel nicht nebenbestimmungsweise geheilt werden, ist die Baubewilligung zu verweigern (vgl. VGr, 13. Juni 2024, VB.2022.00568, E. 7.1; 27. März 2024, VB.2023.00295, E. 7.4; 14. März 2024, VB.2023.00359, E. 3.4).

## **E. 7.1**

Zusammenfassend erweisen sich die Einwände der Beschwerdeführerinnen als begründet. Dies führt zur Gutheissung der Beschwerde und zur Aufhebung des vorinstanzlichen Entscheids und der angefochtenen Baubewilligung. Die Rekurskosten in der Höhe von Fr. 7'765.- sind den Beschwerdegegnerinnen 1 und 2 zu je 5/12 sowie der Mitbeteiligten zu 1/6 aufzuerlegen.

## **E. 7.2**

Ausgangsgemäss sind die Gerichtskosten den Beschwerdegegnerinnen 1 und 2 je zur Hälfte aufzuerlegen (§§ 70 und 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 und § 14 VRG). Eine Parteientschädigung steht den Beschwerdegegnerinnen und der Mitbeteiligten bei diesem Ausgang des Verfahrens nicht zu. Die Beschwerdegegnerinnen 1 und 2 sind vielmehr zu verpflichten, den Beschwerdeführerinnen eine angemessene Parteientschädigung zu bezahlen (§ 17 Abs. 2 lit. a und Abs. 3 VRG). Die Gemeinde ist in der vorliegenden Konstellation grundsätzlich nicht entschädigungsberechtigt (§ 17 Abs. 3 VRG; Kaspar Plüss in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich etc. 2014 [Kommentar VRG], § 17 N. 100).

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