

3. Ausgangslage für den umstrittenen Vorentscheid bildet ein Projekt der Rekurrentin 1 zur Überbauung des Baugrundstücks sowie der beiden südlich an dieses angrenzenden Parzellen Kat. Nrn. 1 und 2 mit einer Arealüberbauung bestehend aus drei Mehrfamilienhäusern. Zugunsten der beiden Grundstücke Kat. Nrn. 1 und 2 besteht die Berechtigung zur Erschliessung über die westlich der Grundstücke verlaufende R.-Strasse und die nach Osten abzweigende Erschliessungsparzelle Kat. Nr. 3. Das Baugrundstück Kat. Nr. 4 hingegen verfügt nicht über diese Berechtigung, weshalb die Planung einer über die Parzelle Kat. Nr. 3 erschlossene Gemeinschafts-Tiefgarage für alle drei Grundstücke verworfen werden musste. In Erwägung gezogen wird als Alternative eine Erschliessung des Grundstücks Kat. Nr. 4 aus nordöstlicher Richtung direkt ab der L.-Strasse. Da das Gelände in südwestlicher Richtung abfällt, soll die Erschliessung über einen Autolift in eine separate Tiefgarage erfolgen.

In Ziff. 1.2 des Gesuchs wurde die Ausgangslage dazu wie folgt beschrieben:

«(...) Neu ist vorgesehen, den Ersatzneubau auf Kat. Nr. 4, der gemäss derzeitigem Stand der Planung sieben Wohneinheiten und zwölf Parkplätze (elf Bewohner, ein Besucher) umfasst, direkt ab der L.-Strasse zu erschliessen und die Bewohnerparkplätze in einer eigenen, über einen Autolift erschlossenen Tiefgarage anzulegen. (...)»

Entsprechend ersuchte die Rekurrentin 1 um die vorentscheidweise Beantwortung folgender Fragen:

«1. Kann ein Ersatzneubau auf dem Grundstück Kat. Nr. 4 mit den Kennzahlen gemäss Ziff. 1/2 des Gesuchs entsprechend der in den Plänen «Zufahrt Parkierung» und «Wegfahrt Parkierung», dat. 30.6.2015 aufgezeigten Lösung von der L.-Strasse her erschlossen und die Parkierung auf der L.-Strasse im erforderlichen Umfang angepasst werden?

2. Bei Verneinung von Frage 1: Sind für die Bau- und Planungskommission andere grundsätzlich bewilligungsfähige Varianten der Erschliessung des Grundstücks Kat. Nr. 4 von der L.-Strasse her denkbar?

3. Bei Verneinung von Fragen 1 und 2: Durch welche Massnahmen und in welchem Verfahren kann dem Grundstück Kat. Nr. 4 eine rechtsgenügende Zufahrt verschafft werden?»

4. Die Vorinstanz beantwortete die Fragen zusammengefasst wie folgt:

Eine direkte Erschliessung der auf der Parzelle Kat. Nr. 4 geplanten Überbauung über die L.-Strasse sei in der planlich dargelegten Art und Weise aus Gründen der Verkehrssicherheit, einer angemessenen Zugänglichkeit sowie angesichts möglicher Alternativerschliessungen nicht bewilligungsfähig.

Die geplante Parkierung mit den aufgezeigten Zu- und Wegfahrten sei aus Sicht der Verkehrssicherheit klar ungenügend. Die engen Platzverhältnisse würden nur sehr eingeschränkte Verkehrsmanöver zulassen, weshalb einerseits nicht gewährleistet sei, dass nur vorwärts auf die L.-Strasse eingefahren werde und andererseits eine Rückstauproblematik auf der L.-Strasse vorprogrammiert sei. Bei letzterer handle es sich um eine Sammelstrasse mit regem Binnen- und Durchgangsverkehr (gemäss Verkehrszählungen in den Jahren 2002 und 2009 durchschnittlich 1950 bzw. 1595 Fahrzeuge pro Tag) sowie einer örtlichen Buslinie. Sie verfüge über keinen Mittelstreifen und sei im Bereich der Längsparkfelder nur ca. 5,60 m breit. Grundsätzlich habe die Erschliessung im Bereich wichtiger öffentlicher Strasse gemäss § 240 Abs. 3 PBG nach Möglichkeit rückwärtig zu erfolgen. Zudem vermöge die Zugänglichkeit für eine Arealüberbauung nicht zu befriedigen und es sei ungewiss, ob die Längsparkfelder zugunsten einer Grundstückerschliessung aufgehoben werden könnten. (...)

9. Vorliegend stellt sich zunächst die Frage, ob eine Erschliessung ab der als Sammelstrasse qualifizierten L.-Strasse grundsätzlich zulässig ist oder ob das Baugrundstück rückwärtig erschlossen werden muss, da gemäss § 240 Abs. 3 PBG Verkehrserschliessungen im Bereich wichtiger öffentlicher Strassen nach Möglichkeit rückwärtig oder durch Zusammenfassung mehrerer Ausfahrten zu erfolgen haben.

Das Baugrundstück stösst im Nordosten an die L.-Strasse. Von der im Südosten verlaufenden R.-Strasse ist es durch bereits überbaute Grundstücke getrennt. Gemäss den bestehenden Verhältnissen besteht für das betroffene Baugrundstück somit offensichtlich keine Möglichkeit zur rückwärtigen Erschliessung. Zwar böte sich in tatsächlicher Hinsicht aufgrund der gemeinsamen Überbauung der drei benachbarten Grundstücke der Bauherrin im Rahmen einer Arealüberbauung eine Gelegenheit der Erschliessung über die R.-Strasse und die Wegparzelle Kat. Nr. 3, doch bestehen hierfür die rechtlichen Voraussetzungen nicht und sind, wie aus den Akten hervorgeht, auch nicht ohne Weiteres erhältlich zu machen. Unter diesen Umständen ist nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz eine Erschliessung von der L.-Strasse aus nicht von vornherein aufgrund von § 240 Abs. 3 PBG ablehnt.

10. Durch Bauten, Anlagen, Bepflanzungen und sonstige Grundstücksnutzungen dürfen weder der Verkehr behindert oder gefährdet noch der Bestand und die Sicherheit des Strassenkörpers beeinträchtigt werden (§ 240 Abs. 1 PBG). Die Vorinstanz stellt sich auf den Standpunkt, die Erschliessung über einen Autolift erreiche die nötigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht.

Die projektierte Garagenausfahrt über einen Autolift soll der Zufahrt für elf Abstellplätze dienen. Bei der L.-Strasse handelt es sich unbestrittenermassen um eine der Sammelstrassen der Gemeinde, welche den Verkehr aus den Wohnquartieren zum Bahnhof und zur S.-strasse aufzunehmen hat und somit in den Hauptverkehrszeiten ein bedeutendes Verkehrsaufkommen aufweist. Die L.-Strasse zeigt sich im relevanten Abschnitt gerade und übersichtlich mit breitem Trottoir, wird jedoch durch die entlang der südwestlichen Strassenseite

angelegten öffentlichen Abstellplätze in ihrer Fahrbahn über lange Strecken eingeeignet (die Parkfelder im Bereich des Baugrundstückes weisen eine Gesamtlänge von rund 82 m auf). Aus den Projektplänen geht hervor, dass beim Autolift für einzufahrende Fahrzeuge ein Warteraum vorgesehen ist. Das Ein- und Ausparken über einen Autolift dauert erfahrungsgemäss rund zwei bis drei Minuten. Bei der Beurteilung einer über einen Autolift erschlossenen Garage wurde festgehalten, es sei in Anbetracht der geplanten Abstellplatzzahl nicht auszuschliessen, dass einzufahrende Fahrzeuge in den hier interessierenden Hauptverkehrszeiten gelegentlich zu einer Warteposition auf der Fahrbahn gezwungen seien, wenn sich ein Auto im Lift befinde und der Warteraum bereits von einem Fahrzeug beansprucht werde. Allerdings handelte es sich dort um die Erschliessung einer Garage mit 41 Abstellplätzen. Selbst für diese konnte eine solche Konstellation jedoch hingenommen werden, da es sich um eine verkehrsberuhigte Strasse handelte, wo regelmässig wechselseitig markierte Parkfelder das Kreuzen zweier Personenfahrzeuge verunmöglichten und die Fahrzeuglenker zu einer zurückhaltenden Fahrweise zwangen. Den Verkehr kurzzeitig behindernde Fahrzeuge waren unter diesen Umständen nichts Aussergewöhnliches und das Baurekursgericht wie auch das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich kamen zum Schluss, gravierende Verkehrsbehinderungen in den Stosszeiten infolge Rückstaus seien somit nicht zu erwarten (vgl. BRKE I Nr. 113/2008, bestätigt mit VB.2008.00309). Das Verwaltungsgericht hielt dazu fest: «Sodann ist auch die Erschliessung der Tiefgarage durch einen Autolift nicht rechtsverletzend. Durch den einem Fahrzeug Platz bietenden Warteraum vor dem Autolift ist hinreichend sichergestellt, dass es nur gelegentlich zu Rückstaus auf der L-Strasse kommen wird. Damit wird im Innerortsbereich die Anforderung von § 237 Abs. 2 PBG, wonach Zufahrten für jedermann verkehrssicher sein sollen, nicht verletzt. Die Auffassung der Beschwerdeführerin, dass jede Zufahrt, die in irgendeiner Form Verkehrsbehinderungen auslöse, nicht hinreichend im Sinn von § 237 PBG sei, ist lebensfremd und findet im Gesetz keine Grundlage. Entscheidend ist vielmehr, dass selbst bei den während der Hauptverkehrszeiten auftretenden hohen Fahrzeugfrequenzen im Innerortsbereich die Verkehrssicherheit durch gelegentliche Rückstaus nicht beeinträchtigt ist.»

Die Situation auf der L.-Strasse präsentiert sich insofern anders, als diese nicht verkehrsberuhigt ist, sondern Fahrzeugen und dem Bus eine Durchfahrt mit Tempo 50 km/h ermöglicht. Die Längsparkfelder entlang dem gesamten Strassenabschnitt engen zwar die Fahrbahn ein, erlauben aber noch ohne Weiteres das Kreuzen zweier Fahrzeuge. Hingegen erfordert das seitwärts-rückwärts Einparkieren in ein Längsparkfeld ein Anhalten auf der Fahrbahn und ein Fahrmanöver, welches ebenfalls die Fahrbahn beansprucht und gegebenenfalls nachfolgende Fahrzeuge zum Warten zwingt. Im Bereich der Zufahrt zum Baugrundstück bestehen derzeit solche Längsparkfelder und der Verkehr hat (sofern nicht gerade einparkiert wird) daneben genügend Platz zur ungehinderten Durchfahrt. Es ist deshalb nicht ersichtlich, weshalb es zu Rückstaus auf der Fahrbahn kommen sollte, wenn diese Parkfelder im Bereich der Zufahrt aufgehoben würden und in einer (bei nur elf Garagenplätzen seltenen) Situation, in der der Lift und der Warteraum belegt sein sollten, ein Fahrzeug im Bereich der jetzigen Parkfelder kurzzeitig am Fahrbahnrand warten müsste.

Einer grundsätzlichen Verneinung der Frage der Bewilligungsfähigkeit einer Erschliessung über einen Autolift in der projektierten Art und Weise mit einem Warteraum, einer Ausfahrmöglichkeit aus dem Lift auch bei besetztem Warteraum und der Wendemöglichkeit innerhalb der Tiefgarage sowie für den Besucherparkplatz fehlt es somit an der rechtlichen Begründbarkeit, weshalb der Vorentscheid der Bau- und Planungskommission X in Gutheissung des Rekurses aufzuheben ist.