

BRKE II Nrn. 61-63/2001 vom 3. April 2001 in BEZ 2001 Nr. 59

(bestätigt mit VB.2001.00149,150,152 vom 26. September 2001)

Die F- und die A-strasse, an welche das Bauareal anstösst, wurden im Rahmen des Quartierplanes O geplant und realisiert («Erschliessungsstrassen A und B»). Beide wurden als Stichstrassen mit einer 5 m breiten Fahrbahn und einem 1.75 m breiten Trottoir konzipiert.

Sollten künftig auch die verbleibenden 4400 m² des Baugrundstückes überbaut und auch auf den übrigen bestehenden, grundsätzlich überbauten Parzellen an der F-strasse einige Wohneinheiten realisiert werden, ergäbe sich zusammen mit der heute strittigen Arealüberbauung mit 11 Wohneinheiten ein Total von kaum über 30 über die F-strasse erschlossenen Einheiten. Angesichts des Ausbaustandards könnte das entsprechende Verkehrsaufkommen bei weitem von der F-strasse aufgenommen werden, da deren Erschliessungskapazitäten nicht annähernd ausgeschöpft würden. Aus auf den Ausbaugrad der Quartierstrassen beschränkter verkehrstechnischer Sicht wird das Quartierplankonzept bei einem vollumfänglichen Anschluss der Arealüberbauung an die F-strasse und unter prospektiver Mitberücksichtigung weiterer Überbaumöglichkeiten offensichtlich nicht in Frage gestellt, zumal die A-strasse mit zwei Grossüberbauungen heute deutlich mehr Wohneinheiten (ca. 50) erschliesst als die F-strasse (§ 128 Abs. 2 PBG i.V.m. § 237 PBG).

Bei der Aufstellung des Quartierplanes O wurden in Berücksichtigung der damals bestehenden Parzellarordnung wie üblich Überbauungsannahmen getroffen und zur Herbeiführung der Erschliessung des weitgehend unüberbauten Ostteils des Quartierplangebietes zwei neue Strassenzüge angelegt. Die heute von der strittigen Arealüberbauung beanspruchten Flächen waren den Grundstücken 1 und 2 zugeschlagen. Während das Grundstück 1 auf die A-strasse hin orientiert wurde, richtete der Plan die Erschliessung des Grundstückes 2 im Umfang von zwei Bautiefen auf die F-strasse und im übrigen auf die B-strasse (Sammelstrasse) aus. Entsprechend erfolgten die Beteiligungen an den Strassenerstellungskosten. Mit den im Plan Strassenperimeter eingezeichneten Pfeilen wurde dies entsprechend der Legende dargestellt, da die farbliche Einrahmung der Parzellen(teile) nicht strassenbezogen erfolgte. Aus diesen Pfeilen eine absolut zwingende Erschliessungsvorgabe ableiten zu wollen, geht daher nicht an. Solches ergibt sich auch nicht aus dem Technischen Bericht. Wenn dort ausgeführt wird, dass der nördliche Teil des Quartierplangebietes durch die Erschliessungsstrasse A (F-strasse) und der zentrale und südliche Teil über die Erschliessungsstrasse B (A-strasse) erschlossen werden, ist damit nur das Quartierplankonzept umschrieben. Anhaltspunkte dafür, dass dieses bei der nachfolgenden konkreten Planung von Bauvorhaben auf den Anstossgrundstücken aus verkehrstechnischen oder anderen Gründen unumstösslich sein sollte, ergeben sich aber nicht.

Bei einer Gesamtüberbauung eines an verschiedene Strassen anstossenden Areals kann es den Grundeigentümern in der Regel nicht verwehrt werden, eine einheitliche Parkierungslösung anzustreben, statt nach Massgabe des ursprünglichen, auf den damals getroffenen Überbauungsannahmen basierenden Konzeptes verschiedene grundstücksinterne Zufahrten anzulegen und eine entsprechende Verteilung von Abstellplätzen vorzunehmen. Vorliegend sollen drei Gebäude mit insgesamt 11 Wohneinheiten realisiert werden. Da somit eher eine kleinere Überbauung ansteht, kann nicht ernsthaft behauptet werden, das Quartierplankonzept gerate aus dem Lot, wenn die Erschliessung dieser Einheiten vollumfänglich über die F-strasse erfolgt und nicht auch noch entsprechend der beanspruchten Grundflächen auf die A- oder gar die B-strasse ausgerichtet wird. Je nach den gegebenen erschliessungstechnischen Verhältnissen und insbesondere bei grösseren Überbauungen können den Überbauungsplanungen der Grundeigentümer allerdings im Einzelfall durchaus Grenzen gesetzt sein und beispielsweise nicht in jedem Fall Verkehrslenkungen auf eine beliebige Erschliessungsachse ins Auge gefasst werden. Derartige die Bauherrschaft einschränkende Gründe sind hier aber nicht erkennbar. Eine Revision des Quartierplanes ist in solchen Fällen nicht nötig, und es kommt insbesondere die Festlegung eines neuen Kostenverteilers aufgrund der nach der vollständigen Überbauung des Quartierplangebietes tatsächlich erfolgten Erschliessung nicht in Betracht. Die Grundeigentümer haben allesamt Erschliessungsbeiträge geleistet, und es gelten deren Grundstücke als erschlossen. Die Strassen wurden erstellt, ins Eigentum der Gemeinde überführt und sind dem Gemeingebrauch gewidmet.

Mit den Rekurrenten ist allerdings festzuhalten, dass eine bergseitige, seitliche Zufahrt zu einer Unterniveaugarage an einer Hanglage selten anzutreffen ist. Im Regelfall erfolgt die Zufahrt talseits und wird eine Unterniveaugarage im untersten Geschoss geplant. Wenn die Bauherrschaft vorliegend einem anderen Projekt den Vorzug gegeben hat und die Unterniveaugarage in der dritten Geschossebene im bereits wieder flacher werden Teil des Baugrundstücks anlegen will, weil auch talseits schon eine der Überbauung an der A-strasse dienende Unterniveaugarage auf dem Baugrundstück besteht, ist dies nicht zu beanstanden. Es steht grundsätzlich im Belieben der Bauherrschaft, in welcher Weise sie ihr Grundstück im Rahmen der gesetzlichen Regelungen überbauen will. Richtig ist zwar auch der Vorhalt der Rekurrenten, dass es verkehrsmässig vorteilhafter erschiene, das Baugrundstück über die A-strasse zu erschliessen, da der Anschluss an das übergeordnete Strassennetz der Gemeinde X kürzer wäre. Bei Fahrten in Richtung X über die P- und die B-strasse zur C-strasse entsteht ein Mehrweg von 500 m. Werden bei Fahrten in Richtung Z ebenfalls diese Strassenzüge benutzt, fiel der nämliche Umweg an. Indessen steht den Verkehrsteilnehmern von den fraglichen Wohngebieten von X nach Z der kürzeste Weg über das Gemeindegebiet von Y offen, indem sie über die P- und die S-strasse fahren. Dieser Durchgangsverkehr ist aus Sicht der Gemeinde Y allerdings unerwünscht, ohne dass mit entsprechenden Fahrverboten darauf reagiert worden wäre. Die mit diversen Massnahmen (versetzte Verschmälerungen etc.) verkehrsberuhigte Ausgestaltung der beiden Strassen lässt indessen deren Benützung, wie sich die Delegation der Baurekurskommission überzeugen konnte, auch bei einem in Kauf zu nehmenden kleineren Umweg bereits heute nicht gerade als sehr attraktiv erscheinen. Angesichts des in Rede stehenden Verkehrsaufkommens können jedenfalls weder raumplanerische oder immissionsmässige Überlegungen die Bauherrschaft zu einer anderen Erschliessung zwingen.

Dass die F-strasse angesichts des heute äusserst geringen Verkehrsaufkommens den rekurrentischen Kindern als Spielraum dient, kann der Bauherrschaft ebenfalls nicht entgegengehalten werden. Auch deren Grundstück befindet sich an der F-strasse und in

der Bauzone.

Schliesslich bleibt zu erwähnen, dass die gewählte Erschliessungslösung auch offensichtlich nicht dazu führt, dass dem Projekt die Arealüberbauungswürdigkeit nach § 71 PBG abzusprechen wäre. Sodann ist auch keine Lärmprognose erforderlich. Selbst mit den Fahrzeugbewegungen von 11 Wohneinheiten zugehörigen 33 Abstellplätzen kann klarerweise immer noch von einer äusserst ruhigen und privilegierten Wohnlage gesprochen werden.

Somit erweist sich die Erschliessung des Vorhabens über die F-strasse unter allen Titeln als rechtskonform.