

3. Das Baugrundstück ist gemäss geltender Bau- und Zonenordnung der Gemeinde X (BZO) der Wohnzone 1 zugeschrieben und wird direkt über die Staatsstrasse erschlossen. Die Zufahrt erfolgt ab der S.-Strasse über einen 3 m breiten Gehweg durch einen offenen Mauerabschnitt in das private Grundstück der Rekurrierenden. Der gepflästerte Vorplatz weist bis zum Wohngebäude eine Tiefe von ca. 6 m auf. Die Rekurrierenden planen, zwischen die bestehenden Torpfosten und der daran anschliessenden 1,4 m hohen Grundstückseinfriedung ein 3,915 m breites automatisches Schiebetor einzubauen. (...)

5.1 § 266 PBG verlangt einen Vorplatz, der so lang ist wie der grösste Einstellplatz, mindestens aber 5,5 m. Sinn und Zweck der Bestimmung von § 266 PBG besteht darin, bei Garagen mit Schliessvorrichtungen Raum für das vorübergehende Abstellen des Fahrzeuges zu schaffen, ohne dass während des Öffnens oder Schliessens des Garagentors Fussgänger auf dem Trottoir oder Fahrzeuge auf der Fahrbahn beeinträchtigt werden. Dadurch dient ein Vorplatz im Sinne von § 266 PBG der Verkehrssicherheit. Ein Vorplatz ist entsprechend Sinn und Zweck von § 266 PBG nur bei mit Schliessvorrichtungen versehenen Garagen, nicht aber bei Einstellräumen ohne Tore oder sonstigen Abschränkungen erforderlich, da diesfalls ohne vorübergehendes Abstellen des Fahrzeugs unmittelbar auf den Stellplatz eingefahren werden kann (BRKE III Nr. 056/1992 = BEZ 1992 Nr. 19).

5.2 Es ist unbestritten, dass die Distanz von der Strasse bis zum geplanten Schiebetor 3 m beträgt. Es ist im Folgenden die von den Parteien aufgeworfene Frage der (Nicht-)Anwendbarkeit von § 266 PBG zu prüfen.

In BGr 1C\_115/2015 vom 14. Juni 2017 wird ausgeführt, dass der Vorplatz vor dem Autolift mehr als die gemäss § 266 PBG geforderten 5,5 m betrage und diese Bestimmung selbst bei analoger Anwendung nicht verletzt würde (Erwägung 4.3). Damit zeigt sich, dass das Bundesgericht im genannten Fall § 266 PBG gerade nicht analog auf den Vorplatz vor dem Autolift angewendet hat. Es weist lediglich darauf hin, dass der Abstand ohnehin eingehalten wurde. Weiter legt das Bundesgericht Sinn und Zweck von § 266 PBG aus und erklärt, dass diese Bestimmung in vertretbarer Weise so ausgelegt werden könne, dass mit dem Vorplatz der Raum zwischen dem Garagentor und dem öffentlichen Trottoir oder Strassenraum gemeint ist (Erwägung 4.2 f.). Demnach hat das Bundesgericht die Bestimmung gerade nicht so ausgelegt, dass sie auch auf andere Schliessvorrichtungen anwendbar wäre. Demnach ist § 266 PBG einschlägig für Vorplätze vor Garagentoren, nicht jedoch vor anderen Schliessvorrichtungen. Die Baudirektion weist zudem darauf hin, dass gemäss dem Bundesgericht Schliessvorrichtungen, welche vom Fahrzeug aus bedient werden können (und damit auch automatische Schiebetore) zu einem Abstand gemäss § 266 PBG führen. Dies lässt sich dem erwähnten Entscheid jedoch nicht entnehmen. In Erwägung 4.2. des genannten Bundesgerichtsentscheids ist vielmehr von Garagen mit Schliessvorrichtungen die Rede und nicht lediglich von Schliessvorrichtungen.

Auch das Verwaltungsgericht erklärte in seinem Entscheid vom 13. März 2013 (VB.2012.00652, E. 5.6), in welchem die Notwendigkeit eines Vorplatzes bei Abstellplätzen zu prüfen war, § 266 PBG sei gemäss dessen klaren Gesetzeswortlaut nur auf Vorplätze von Garagen anwendbar (vgl. auch VB.2009.00001, E. 3.).

Es ist den Rekurrierenden somit darin zuzustimmen, dass als Vorplatz gemäss § 266 PBG lediglich der Raum zwischen der Garage und dem Trottoir bzw. der Strasse gemeint ist und nicht auch der Raum zwischen einem Schiebetor oder anderen Schliessvorrichtungen und der Strasse.

§ 266 PBG liegt sodann die Vermutung zugrunde, dass bei Garagenvorplätzen immer wieder kurzfristig Fahrzeuge abgestellt werden (vgl. VGr, 11. Januar 2012, VB.2011.00617 und VB.2011.00618, E. 6.2), was auf den Bereich vor Gartentoren in der Regel nicht zutrifft, weshalb auch eine analoge Anwendung von § 266 PBG nicht angezeigt ist.

Ob der geplante Vorplatz im vorliegenden Fall genügend lang ist, muss damit nachfolgend unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit geprüft werden.

6.1 Zufahrten müssen für jedermann verkehrssicher sein (§ 237 Abs. 2 Satz 1 PBG). Durch Bauten, Anlagen, Bepflanzungen und sonstige Grundstücknutzungen dürfen weder der Verkehr behindert oder gefährdet noch der Bestand und die Sicherheit des Strassenkörpers beeinträchtigt werden (§ 240 Abs. 1 PBG).

Über die an Zufahrten zu stellenden Anforderungen erliess der Regierungsrat gestützt auf § 237 Abs. 2 Satz 2 PBG und § 359 Abs. 1 lit. i PBG VErV. Im Anhang 1 VErV werden verschiedene Zufahrtsarten und die technischen Anforderungen festgelegt. Für die Bestimmung der Zufahrtsart ist das voraussichtliche Verkehrsaufkommen aufgrund der Nutzung mit Wohneinheiten massgebend. Andere Nutzungen werden nach Massgabe des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens in Wohneinheiten umgerechnet (§ 10 Abs. 2 VErV). Die technischen Anforderungen an Ausfahrten richten sich nach Anhang 2 VErV, die erforderlichen Sichtbereiche nach den Anhängen 3 und 4 VErV. Bei der Verkehrserschliessungsverordnung handelt es sich um Normalien im Sinne von § 360 PBG.

6.2 Das strittige Tor weist einen Abstand von 3 m zur Strasse auf, wobei die Zufahrt über ein Fahrradweg und ein Trottoir führt. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h und die Strasse verläuft gerade. Das Schiebetor soll mit einer Fernsteuerung bedient werden können, wobei gemäss Angaben in der kommunalen Baubewilligung das Tor 15 Sekunden benötigt, bis es vollständig geöffnet ist. Erfahrungsgemäss können herkömmliche ferngesteuerte Einfahrtstore aus einer Distanz von bis zu 200 m geöffnet werden (vgl. auch act. 6.1). Wird das Tor mittels einer Fernbedienung geöffnet, dürfte das Tor in dem Moment, in dem das Fahrzeug auf die Bauparzelle einbiegt, angesichts der benötigten Abbremsung vor dem Abbiegen auf das Grundstück bereits weitgehend geöffnet sein ( $50 \text{ km/h} / 3.6 \times 15 = 208 \text{ m}$ ). Die Rekurrierenden erklären überdies, dass es auch andere Funksender gebe, die

eine grössere Reichweite besitzen oder gar über WLAN bzw. Mobilfunknetz bedient werden können (vgl. auch act. 6.2 f.). In jedem Fall ist bei funktionierender Automatik garantiert, dass ohne Verzögerung auf das Grundstück eingefahren werden kann.

Es ist bekannt und wird auch von der Baudirektion dargetan, dass die S.-Strasse sehr stark befahren ist. Aufgrund der geraden Strassenführung kann ein wartendes Fahrzeug vor dem Tor jedoch bereits von einer grösseren Distanz her wahrgenommen werden. Da überdies entlang der S.-Strasse immer wieder öffentliche Parkplätze auf dem Trottoir vorzufinden sind, ist ohnehin bereits eine erhöhte Aufmerksamkeit von den Verkehrsteilnehmern gefordert, da jederzeit ein Fahrzeug verlangsamen bzw. anhalten könnte, um auf ein solches Parkfeld zu fahren. Auch kommt es bereits heute zu Verzögerungen bzw. Haltemanövern infolge Linksabbiegens und damit des Überquerens der Gegenfahrbahn, da auf eine Lücke im Gegenverkehr gewartet werden muss. Da überdies ein Fahrrad- sowie ein Fussgängerweg vor der Zufahrt zum Grundstück der Rekurrierenden durchführt, kann auch das Abwarten von Fussgängern oder Fahrradfahrern zu Verzögerungen bei der Einfahrt führen. Inwiefern ein Schiebetor, welches bei der Einfahrt bereits geöffnet sein sollte, zu einer Verkehrsgefährdung führen sollte, ist damit nicht ersichtlich.

Sollte das Tor einmal nicht funktionieren, beträgt der Abstand des Schiebetores bis zur Strasse immerhin 3 m. Einerseits besteht die Möglichkeit (bei Verfügbarkeit) das Fahrzeug auf einen öffentlichen Parkplatz, von welchen es in der Nähe des Grundstücks einige gibt, abzustellen. Andererseits wäre es denkbar, das Fahrzeug für kurze Zeit entlang der Strasse auf dem Trottoir abzustellen, besteht im fraglichen Abschnitt doch kein Halteverbot (vgl. BRKE II Nr. 0228 und 0229/2007, E. 4.2 = BEZ 2008 Nr. 11). Selbst bei einem allfälligen Ausfall der Automatik sind damit keine verkehrsgefährdenden Situationen zu erwarten.