



AR GVP 31/2019, Nr. 3741

Erschliessungsrecht. Anforderungen an eine Zufahrt für ein Durchgangsheim. Bei der Beurteilung, ob eine Zufahrt ein Grundstück hinreichend erschliesst, steht den kantonalen und kommunalen Behörden ein erhebliches Ermessen zu. Die VSS-Normen sind dabei als Orientierungshilfe hinzuzuziehen, soweit das Gesetz nicht ausdrücklich auf diese verweist. Es ist weder erforderlich, dass die Strasse auf ihrer gesamten Länge von einem Standort aus überblickt werden kann, noch dass Kreuzungsmanöver zwischen Motorfahrzeugen auf der ganzen Länge möglich sind. Die bestehende Strasse erweist sich im vorliegenden Fall unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Augenscheins sowohl für die Autofahrer als auch für die Fussgänger als hinreichend.

Urteil des Obergerichts, 4. Abteilung, 21.02.2019, O4V 18 14

Aus den Erwägungen:

7.5 Eine hinreichende Zufahrt im Sinne von Art. 19 Abs. 1 und Art. 95 Abs. 3 lit. a BauG hat die Zugänglichkeit sowohl für die Benützer der Bauten als auch für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste zu gewährleisten. Die Zufahrten sollen verkehrssicher sein und haben sich nach den zonengerechten Baumöglichkeiten jener Flächen zu richten, die sie erschliessen sollen. Was als hinreichende Zufahrt gilt, hängt von der beanspruchten Nutzung des Grundstücks sowie von den massgeblichen (namentlich örtlichen) Umständen des Einzelfalls ab. Die einzelnen Anforderungen ergeben sich im Detail erst aus dem kantonalen Recht und der kantonalen Gerichts- und Verwaltungspraxis, die sich am bundesrechtlichen Rahmen zu orientieren haben. Bei der Beurteilung, ob eine Zufahrt ein Baugrundstück hinreichend erschliesst, steht den kantonalen und kommunalen Behörden ein erhebliches Ermessen zu. Soweit das Gesetz nicht ausdrücklich auf VSS-Normen verweist, sind diese nicht direkt anwendbar, sondern im Sinne einer Orientierungshilfe zu berücksichtigen. Namentlich sind sie nicht schematisch und starr, sondern verhältnismässig und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse anzuwenden, wobei den zuständigen Behörden auch insoweit ein erheblicher Spielraum zusteht (Urteil des Bundesgerichts 1C_341/2018 vom 16. Januar 2019 E. 2.1; BGE 136 III 130 E. 3.3.2 S. 135 f.; Urteil des Bundesgerichts 1C_219/2018 vom 9. November 2018 E. 8.2).

7.6 Vorab kann in Bezug die anwendbaren VSS-Normen auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden, welche von den Beschwerdeführern nicht substantiiert bestritten werden. In Bezug auf die konkreten örtlichen Verhältnisse ist gestützt auf die Situationspläne und den Augenschein vom 17. September 2018 festzuhalten, dass die Flurgenossenschaftsstrasse im Einlenkerbereich bis zum Abzweiger E. zweispurig befahren werden kann. So wurde beim Einlenker in die Kantonsstrasse eine Strassenbreite von 6.20 m und beim Abzweiger Richtung E. eine Strassenbreite von 5.50 m gemessen (S. 3 - 8 des Augenscheinprotokolls). Beim Abzweiger E. können die Fahrer zudem bis zur ersten Kurve sehen, womit von beiden Seiten her bei einer Kreuzungsstelle auf der Parzelle Nr. 001 angehalten werden kann, um allfälligen Gegenverkehr passieren zu lassen (Bilder 3 und 4 auf den S. 5 und 7 des Augenscheinprotokolls). Anschliessend ist die Strasse bis zur Ausweichstelle zwar nur einspurig befahrbar, aber gerade und übersichtlich. Bei der Ausweichstelle, dem Einlenker ins Gebiet G. sowie den drei oberen Kurven, wo die Strasse überall eine Breite von mindestens 5.50 m aufweist, können zwei Motorfahrzeuge problemlos kreuzen (S. 11, 13, 16, 18 und 25 des Augenscheinprotokolls; vgl. dazu auch den Situationsplan „Ausbau Strasse D. vom 16. Mai 2012). Von der Ausweichstelle und vom Abzweiger G. aus sind zudem entgegenkommende Fahrzeuge rechtzeitig zu erken-

nen, womit auch in diesen Bereichen gewartet werden kann, um diese passieren zu lassen (vgl. S. 13 und 16 des Augenscheinprotokolls). Dasselbe gilt für die beiden obersten Kurven zwischen den Parzellen Nrn. 005 und 006 und dem Gebäude Assek. Nr. 003 (vgl. S. 23 des Augenscheinprotokolls; vgl. auch Beilage C zum Augenscheinprotokoll). Damit gilt es festzuhalten, dass die Flurgenossenschaftsstrasse zwar zum grössten Teil nur einspurig befahrbar ist, dass aber dank der Ausweichstelle, den Verbreiterungen bei den beiden Abzweigungen E. und G. und den drei Kurven ausreichend Kreuzungsmöglichkeiten vorhanden sind. Schliesslich ist selbst beim Erfordernis von seltenen Rückwärtsmanövern nicht per se von aus Verkehrssicherheitsgründen bedenklichen Verhältnissen auszugehen. So kann von den jeweiligen Fahrzeugführern erwartet werden, dass diese beim Rückwärtsfahren die notwendige Vorsicht walten lassen (Urteil des Bundesgerichts 1C_433/2017 vom 17. April 2018 E. 4.5.2). Im Rahmen der Beurteilung der Verkehrssicherheit einer Zufahrt darf zudem davon ausgegangen werden, dass die gängigen Verkehrsregeln beachtet werden (Urteil des Bundesgerichts 1P.375/2003 vom 30. September 2003 E. 3.2). Da gemäss kantonalen Praxis weder erforderlich ist, dass die Strasse auf ihrer gesamten Länge von einem Standort aus überblickt werden kann, noch dass Kreuzungsmanöver zwischen Motorfahrzeugen auf der ganzen Länge einer Erschliessungsstrasse möglich sind, erweist sich die Flurgenossenschaftsstrasse im Hinblick auf die Begegnungsfälle von Motorfahrzeugen und den erheblichen Ermessensspielraum der kommunalen und kantonalen Behörden als hinreichend (AR GVP 17/2005 Nr. 2254, S. 60).

Die Beschwerdeführer haben mit ihrer Unterschrift auf dem Situationsplan „Ausbau Strasse D. im Übrigen dem Ausbau der Strasse von der Verzweigung G. bis zum D. zugestimmt, weshalb es als widersprüchlich erscheint, wenn diese die technische Erschliessung in diesem Verfahren plötzlich in Frage stellen. Dies gilt umso mehr als dass in diesem Fall auch die Parzellen Nrn. 005 und 006 der Beschwerdeführer ungenügend erschlossen wären.

7.7 Im Weiteren ist zu berücksichtigen, dass ab der Abzweigung G. nebst dem D. nur noch die beiden Parzellen Nrn. 005 und 006 über die Flurgenossenschaftsstrasse erschlossen werden und aufgrund der Sackgassensituation beim D. kein Durchgangsverkehr stattfindet, womit nur selten mit Gegenverkehr zu rechnen ist. Dies wurde ebenfalls am Augenschein vom 17. September 2018 bestätigt, an welchem praktisch keine Motorfahrzeuge die Strasse passierten. Aufgrund der Tatsache, dass Asylbewerber in der Regel über keine Motorfahrzeuge verfügen und keinen erheblichen Besucherverkehr auslösen, ist auch in Zukunft keine publikumsintensive Nutzung ersichtlich, womit sich die Kreuzungsmanöver tendenziell in Grenzen halten werden (Urteil des Bundesgerichts 1C_40/2010 vom 9. März 2010 E. 3). Es ist vielmehr mit der Beschwerdegegnerin darin übereinzugehen, dass der Verkehr im Vergleich zur früheren Nutzung abnehmen wird, da Asylbewerber durchschnittlich eine längere Verweildauer als die früheren Feriengäste aufweisen und diese wie erwähnt über keine Motorfahrzeuge verfügen. Damit ist entgegen der Ansicht der Beigeladenen 2-4 kein Mehrverkehr zu erwarten. Zudem muss im vorliegenden Fall die bisher *zulässige* Nutzung mit der neu geplanten Nutzung verglichen werden. Nach den Akten wird die Unterbringungskapazität in den Gebäuden Assek. Nrn. 002 und 003 nicht erhöht. Es könnten deshalb schon heute rund 119 Personen dort untergebracht werden (vgl. Brandschutznachweis vom 20. Oktober 2016; act. 12/20/10). Abgesehen davon, dass auch in Zukunft nicht mit einer vollen Belegung zu rechnen ist, haben die Beschwerdeführer keinen Anspruch darauf, dass die Beschwerdegegnerin die zulässige Nutzung nicht ausschöpft. Aus dem Umstand, dass das Ferienheim nicht voll ausgelastet war, können die Beschwerdeführer daher nichts für ihren Standpunkt ableiten.

7.8 Der Augenschein hat im Weiteren aufgezeigt, dass im Bereich zwischen dem Abzweiger G. und dem D. ausreichend Bankette vorhanden sind, auf welche die Fussgänger im Begegnungsfall mit Motorfahrzeugen ausweichen können. Im schmalen Bereich zwischen dem Abzweiger G. und dem Einlenker in die Kantonsstrasse können die Fussgänger im Begegnungsfall die nordwestlich an die Strasse angrenzende Wiese benutzen, wobei darauf hinzuweisen ist, dass Einfriedungen gemäss Art. 58 Abs. 3 lit. d StrG einen Strassenabstand von mindestens 0.5 m einhalten müssen. Da sich das angrenzende Wiesland ausschliesslich auf der Parzelle

Nr. 001 der Beschwerdegegnerin befindet, kann diese auch auf die Bewirtschaftung bzw. Vegetation der Wiese entlang der Strasse Einfluss nehmen, um das Begehen durch die Fussgänger zu gewährleisten. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens auf der Strasse ist das gleichzeitige Kreuzen von zwei Personenwagen plus Fussgänger zudem äusserst unwahrscheinlich. Die steile und kurvige Strasse erfordert im Weiteren tiefe Fahrgeschwindigkeiten. In Anbetracht dieser Umstände ist auch die Sicherheit der Fussgänger gewährleistet, zumal die Risiken von Motorfahrzeugen für Fussgänger auch in den Kulturkreisen der Asylbewerber bekannt sein dürften und wohl auch in deren Heimatländern nicht alle Strassen mit Strassenlaternen ausgestattet sind. Damit kann davon ausgegangen werden, dass sich die Asylbewerber bei kreuzenden Fahrzeugen angemessen verhalten und diese auch in grösseren Gruppen und bei Dunkelheit den Motorfahrzeugen ausweichen werden. Umgekehrt ist aber auch von den ortskundigen Anstössern und Zubringern des D. eine angemessene Fahrweise zu erwarten, wobei die örtlichen Verhältnisse - wie bereits erwähnt - ohnehin keine hohe Fahrgeschwindigkeit erlauben. Diesbezüglich ist ausserdem auf den sogenannten Vertrauensgrundsatz im Strassenverkehr in Art. 26 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01) zu verweisen, wonach sich im Sinne einer allgemeinen Sorgfaltspflicht im Verkehr jedermann so zu verhalten hat, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet. Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird (Abs. 2).

7.9 Was die Schneeräumung anbelangt, so ist hervorzuheben, dass in diesem Jahr ausserordentliche Verhältnisse herrschten und der Winterdienst bisher offenbar zu keinen Beanstandungen Anlass bot (vgl. Votum von RA BB auf S.8 des Plädoyers; act. 35.5). Diesbezüglich verkennen die Beschwerdeführer und die Beigeladene 3 zudem, dass es sich bei der Schneeräumung nicht um eine Frage der Erschliessung, sondern um eine Frage des Unterhalts handelt, was im Übrigen auch für die Strassenbeleuchtung gilt (vgl. Art. 46 ff. StrG). Für den Strassenunterhalt ist im vorliegenden Fall die Flurgenossenschaft F. zuständig (Art. 2 der Statuten). Damit steht es den Beschwerdeführern und der Beigeladenen 3 frei, im Rahmen ihrer Mitgliedschaftsrechte an die Flurgenossenschaft zu gelangen und bei allfälligen Mängeln eine diesbezügliche Abhilfe mittels Beschlussfassung an der Hauptversammlung anzustreben. Jedoch steht ein allfälliger mangelnder Unterhalt der Flurgenossenschaftsstrasse der Bewilligungsfähigkeit des strittigen Bauvorhabens nicht entgegen.

7.10 Zusammenfassend ist damit festzuhalten, dass sich die Erschliessung des D. auch in technischer Hinsicht als genügend erweist.

Das Bundesgericht hat eine gegen dieses Urteil erhobene Beschwerde mit Urteil 1C_226/2019 vom 24. April 2020 abgewiesen.