

Zu beurteilen war die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage einer Arealüberbauung mit fünf Mehrfamilienhäusern; dies unter den Aspekten der Situierung im Bereich einer Strassenverzweigung und der genügenden Sichtweite.

Aus den Erwägungen:

8.4.2 Gemäss § 5 Abs. 1 der Verkehrssicherungsverordnung (VSiV) sind Ausfahrten im Bereich von Strassenverzweigungen in der Regel nicht zulässig. Von dieser in der Marginalie ausdrücklich als «Grundsatz» gekennzeichneten Bestimmung können unter Beachtung der in § 3 VSiV aufgeführten Gesichtspunkte Erleichterungen gewährt werden. Von den technischen Anforderungen, wie sie im Anhang zur Verordnung geregelt sind, kann gemäss § 6 Abs. 2 VSiV abgewichen werden. Bei der Zulassung von Abweichungen vom Grundsatz gemäss § 5 Abs. 1 VSiV oder der Gewährung von Erleichterungen im Sinn von § 6 Abs. 2 VSiV steht den örtlichen Behörden, die mit den örtlichen Verhältnissen in besonderer Weise vertraut sind, ein von den Rekursinstanzen zu beachtender Beurteilungs- und Ermessensspielraum zu. Diese prüfen lediglich, ob die Gemeindebehörde den ihr eingeräumten Spielraum nicht überschritten hat (VGr, 7. April 2010, VB.2009.00188, E. 1.2). Das heisst im vorliegenden Zusammenhang insbesondere, ob die bewilligte Zufahrt noch mit vertretbaren Gründen als verkehrssicher gewürdigt werden kann und ob die notwendigen Vorkehrungen getroffen wurden, um den im konkreten Fall bestehenden Gefährdungen Rechnung zu tragen.

8.4.3 Als zur Strassenverzweigung gehörig im Sinn von § 5 Abs. 1 VSiV ist gemäss Rechtsprechung jener Bereich, der von Kurvenradien erfasst wird, d.h. dem Einlenken bzw. Abbiegen der Fahrzeuge dient. Nach dem Wortlaut der Bestimmung ist es aber auch zulässig, diesen Bereich im Einzelfall weiter zu fassen, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist (BRKE IV Nrn. 72 und 73/2004, bestätigt mit VGr, 23. Februar 2005, VB.2004.00386, E. 2.2). Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtes sind zur Bestimmung des Bereiches der Strassenverzweigung die Vorgaben des Strassenverkehrsrechts des Bundes zu beachten (VGr, 7. April 2010, VB.2010.00012, E. 3.1). Art. 18 Abs. 2 der Verkehrsregelverordnung (VRV) untersagt das freiwillige Halten in verschiedenen Bereichen, so an unübersichtlichen Stellen, namentlich im Bereich von Kurven und Kuppen (lit. a), ferner auf Strassenver-

zweigungen sowie vor und nach Strassenverzweigungen näher als 5 m von der Querfahrbahn (lit. d).

Von Südwesten her kommend trifft die S-Strasse in einem Winkel von ca. 70° auf die E-Strasse. Die Einmündung der S-Strasse nach links in den nördlichen Abschnitt der E-Strasse erfolgt in einem weiten Bogen. Nach rechts in Richtung Süden darf die E-Strasse nur von Motor- und Fahrrädern befahren werden. Geradeaus bzw. nach einem leichten Knick nach rechts in Richtung Osten ist die S-Strasse für den Motorfahrzeugverkehr gesperrt. Somit kommt der Strassenverzweigung teilweise eine untergeordnete Bedeutung zu und besteht sie im Übrigen – im Verlauf von der S-Strasse in die E-Strasse – eher aus einer Kurve als aus (recht- oder spitzwinklig) aneinander stossenden Einmündungsbereichen. Die Tiefgaragenzufahrt kommt an das Ende des genannten Bogens und damit neben den Strassenverzweigungsbereich zu liegen. Die geplante Zufahrt ist demnach mit § 5 Abs. 1 VSiv vereinbar. Dies zeigt sich auch daran, dass längs der S-Strasse bis in die E-Strasse hinein, also bis zur geplanten Zufahrt, öffentliche Parkfelder angeordnet sind.

8.4.4 Zufahrten müssen für jedermann verkehrssicher sein (§ 237 Abs. 2 Satz 1 PBG). 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). Gestützt auf § 359 Abs. 1 lit. i PBG hat der Regierungsrat die VSiv erlassen. Deren Anhang legt – je nach der verkehrstechnischen Bedeutung der ineinander mündenden Verkehrsanlagen – die technischen Anforderungen an Ausfahrten fest. Beim Anhang der VSiv handelt es sich um Normalien im Sinne von § 360 PBG (VGr, 18. August 2004, VB.2003.00430 = BEZ 2004 Nr. 64; RB 1999 Nr. 128). Diesem zufolge ist bei Ausfahrten des Typs A innerorts eine Sichtweite von 40 - 70 m erforderlich. Damit soll gewährleistet werden, dass herannahende Fahrzeuge innerhalb der überblickbaren Strecke anhalten können, wie es das Strassenverkehrsgesetz (SVG) verlangt (Art. 32 Abs. 1 SVG, Art. 4 Abs. 1 VRV). Die am 1. Juli 1983 in Kraft getretene ViSV geht bezüglich Zufahrtsstrassen von der für Fahrzeuge in Ortschaften geltenden allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aus (Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV). Die Sichtweite von 40 - 70 m entspricht in etwa der Anhaltstrecke bei einer Geschwindigkeit von 50 - 60 km/h und horizontalem Strassenverlauf. Tempo-30-Zonen wurden erst am 1. Januar 2002 eingeführt (vgl. Art. 22a der Signalisationsverordnung [SSV] und die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen), weshalb sie der Regierungsrat bei Erlass der VSiv noch nicht berücksichtigen konnte. Mit Blick auf den Normzweck (§ 237 Abs. 2 und § 240 Abs. 1 PBG) sind an die Sichtweiten in Tempo-30-Zonen geringere Anforderungen zu stellen. Ein Beharren auf den in der VSiv für Zufahrtsstrassen vorgeschriebenen Sichtweiten, die auf die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt sind, ist hier nicht erforderlich und wäre damit unverhältnismässig. Darin liegt ein wichtiger Grund, weshalb gestützt auf § 360 Abs. 3 PBG von den Normalien abgewichen werden darf.

Als wegleitend für die Bestimmung der Sichtweiten können die einschlägigen VSS-Normen betrachtet werden, zumal diese gemäss Anhang der VSiv bereits zur Bestimmung der Sichtweiten ausserorts verwendet

werden. Die Anhaltstrecke bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h und horizontalem Strassenverlauf beträgt ca. 23 m. Bei untergeordneten Strassentypen wie Erschliessungsstrassen, Sammelstrassen und evtl. Verbindungsstrassen ist eine Knotensichtweite von mindestens 20 m vorzusehen. Auf siedlungsorientierten Strassen, auf welchen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung angeordnet werden (Vertikal-/Horizontalversatz, seitliche Einengung, Sperre), kann mit erhöhter Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker gerechnet werden, so dass die Annahme einer kürzeren Reaktionszeit gerechtfertigt ist. Auf solchen Strassen können die Richtwerte für Anhaltesichtweiten reduziert werden. Bei ungenügenden Sichtweiten, die mit baulichen Massnahmen nicht gelöst werden können, sind u.a. signalisationstechnische Vorkehrungen in Betracht zu ziehen (vgl. zum Ganzen VSS-Normen 640 090b, Ziff. 6; 640 050, Ziff. 7; 640 273, Ziff. 7).

8.4.5 Die monierte Knotensichtweite nach rechts (Süden) auf die Gegenfahrbahn der S-Strasse beträgt ca. 13 m und somit deutlich weniger als die bei untergeordneten Strassentypen erforderliche Knotensichtweite von mindestens 20 m. Überholende Fahrzeuge sind zwar nicht zu erwarten. Indes gestaltet sich die Kreuzung S-/E-Strasse als offener Platz, auf dem die Fahrbahnen nicht eindeutig erkennbar oder mittels Leitlinien markiert sind. Unter diesen Umständen ist damit zu rechnen, dass die aus der S-Strasse nordwärts in die E-Strasse einbiegenden Fahrzeuge die Kurve schneiden, so dass sich ihre Fahrbahn mit derjenigen der aus der Tiefgarage nach rechts ausfahrenden Fahrzeuge überschneidet.

Gemäss § 7 lit. b der Strassenabstandsverordnung (SAV), dürfen Mauern und geschlossene Einfriedungen bis zu 0,8 m Höhe an die Strassengrenze gestellt werden. Die vorliegend ungenügende Sichtweite nach rechts wird durch die Umfassungsmauer der Garageneinfahrt beschränkt, die im Strassenbereich mehr als ca. 1 m hoch ist. Die Höhe dieser Mauer ist bis 2 m Abstand vom Fahrbahnrand auf 0,8 m zu beschränken bzw. so zu versetzen, dass das Sichtfeld nach rechts nicht eingeschränkt wird. Auf diese Weise kann eine Sichtweite von ca. 20 m gewährleistet werden, die unter den vorliegenden Gegebenheiten mit äusserst geringem Verkehrsaufkommen ausreicht. Da dieser Mangel ohne Schwierigkeiten behoben werden kann (§ 321 Abs. 1 PBG), führt dies nicht zur Aufhebung der Baubewilligung. Vielmehr ist der Bauentscheid mit der Auflage zu ergänzen, wonach vor Baubeginn abgeänderte Pläne einzureichen und genehmigen zu lassen sind, mit denen für ausfahrende Fahrzeuge eine Knotensichtweite nach rechts (Süden) von mindestens 20 m nachgewiesen wird. Da die Tiefgaragenzufahrt am geplanten Ort nach Behebung des Mangels die Anforderungen an die Verkehrssicherheit erfüllt, sind allfällig in Frage kommende alternative Standorte nicht zu prüfen (§ 320 PBG).