



G.-Nr. R3.2013.00025
BRGE III Nr. 0045/2014

Entscheid vom 9. April 2014

Mitwirkende Abteilungspräsident Felix Müller, Baurichter Eugen Staub, Baurichterin Monika Spring-Gross, Gerichtsschreiber Roland Blaser

in Sachen

Rekurrierende

1. Wohngenossenschaft B. [....]
2. Wohngenossenschaft T., [....]
3. M. N. und S. K., [....]

gegen

Rekursgegner

Gemeinderat X, [....]

betreffend

Gemeinderatsbeschluss vom 10. Dezember 2012; Festsetzung des Quartierplans YZ

hat sich ergeben:

A.

Mit Beschluss vom 10. Dezember 2012 setzte der Gemeinderat X den Quartierplan YZ fest. [...]

B.

Dagegen rekurrten die Wohngenossenschaft B., die Wohngenossenschaft T. sowie M. N. und S. K. mit gemeinsamer Eingabe vom 14. Februar 2013 binnen gesetzlicher Frist an das Baurekursgericht und beantragten:

"1 Formell

1.1 Es seien vom Rekursgegner die vorinstanzlichen Akten beizuziehen.

1.2 Es sei ein Augenschein durchzuführen.

2. Materiell

2.1 Der Gemeinderatsbeschluss vom 10. Dezember 2012 betreffend Festsetzung des Quartiersplans YZ sei aufzuheben.

2.2 Die Sache sei zur Neuurteilung und Neufestsetzung an den Gemeinderat zurückzuweisen, insbesondere mit der Anweisung, auf eine Verbreiterung der T.-Strasse (für Fahrbahn, Trottoir, Bankett etc.) – eventuell zumindest im Bereich der Kernzone – zu verzichten und die sich daraus ergebenden Anpassungen vorzunehmen.

3. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten des Rekursgegners, eventuell zu Lasten der Quartierplanrechnung."

C.

Mit Verfügung vom 15. Februar 2013 wurde der Eingang des Rekurses vorgemerkt und das Vernehmlassungsverfahren eröffnet. Der Gemeinderat X wurde eingeladen, den Quartierplangenossen Gelegenheit zu geben, zum Rekurs Stellung zu nehmen.

D.

In ihrer Rekursantwort vom 18. April 2013 beantragte die Vorinstanz die Abweisung des Rekurses unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Rekurrierenden.

E.

Mit Eingabe vom 13. Mai 2013 liess W. P., Mitglied der rekurrentischen Wohngenossenschaft T., dem Baurekursgericht eine Liste von Anwohnern zukommen, welche den Rekurs unterstützen.

F.

Am 20. September 2013 führte die 3. Abteilung des Baurekursgerichts im Beisein der Parteien einen Augenschein vor Ort durch.

G.

Auf die Vorbringen der Parteien wird, soweit entscheidrelevant, in den nachstehenden Erwägungen Bezug genommen.

Es kommt in Betracht:

1.

Die Rekurrierenden sind als Eigentümer von Quartierplangrundstücken vom angefochtenen Beschluss mehr als irgendwelche Dritte oder die Allgemeinheit in ihren eigenen Interessen betroffen und aufgrund ihrer vorgebrachten Rügen gemäss § 338a Abs. 1 PBG rechtsmittellegitimiert. Sie haben zudem ihre Begehren zum strittigen Quartierplan im Sinne von § 155 Abs. 1 PBG rechtzeitig vorgebracht und erfüllen auch die übrigen Prozessvoraussetzungen. Damit ist auf den Rekurs einzutreten.

2.1.

Die Rekurrierenden argumentieren zusammengefasst im Wesentlichen, der Ausbau der T.-Strasse mit einem Trottoir und Bankett auf normalienkonforme Dimensionen sei unnötig und werde den konkreten Verhältnissen nicht gerecht. Die T.-Strasse erfülle wegen des fehlenden Trottoirs zwar nicht alle Normen der kantonalen Zugangsnormalien. Von diesen könne jedoch aus wichtigen Gründen abgewichen werden. Solche lägen hier vor.

Die T.-Strasse sei ein historischer Strassenzug von grosser Bedeutung für das Ortsbild und sie liege zu grossen Teilen in der Kernzone. Neben sehr schönen intakten Vorgärten, die von den Anwohnern intensiv gepflegt würden, gebe es dort zahlreiche im Zonenplan schwarz eingetragene Gebäude, welche allesamt im kommunalen Inventar der schutzwürdigen Bauten zu finden seien und aufgrund der Kernzonenvorschriften nur sehr eingeschränkt verändert werden dürften. Diese stimmige Situation werde durch die angefochtene Strassenverbreiterung arg beeinträchtigt und das Ortsbild werde insgesamt erheblich entwertet. Durch das Heranrücken der Strasse bis unmittelbar an die Hausfassaden würden die Vorgärten teilweise zerstört und die Privatsphäre in den strassenseitigen Erdgeschossräumen werde übermässig tangiert. Trotz fehlendem Trottoir gebe es bis anhin keine Verkehrssicherheitsprobleme. Das Verkehrskonzept der Gemeinde X aus dem Jahre 2009 erachte denn auch den Ausbau der T.-Strasse für nicht notwendig.

Es sei mit Blick auf die Verkehrssicherheit sehr begrüssenswert, dass im Bereich der T.-Strasse eine Tempo-30-Zone geplant sei. Diese könne, falls geboten, mit weiteren fussgängerfreundlichen Massnahmen ergänzt werden. Die heutigen Dimensionen der Strasse müssten deswegen jedoch nicht vergrössert werden. Mit dem vorgesehenen Trottoir auf der südlichen Strassenseite werde der Fussgängerschutz wohl eher geschmälert als verbessert. Auch das Kreuzen grösserer Fahrzeuge wäre nach der Realisierung des Quartierplans nicht mehr sichergestellt. Das von den Rekurrierenden [...] in Auftrag gegebene Gutachten zeige, dass die Unterteilung des bestehenden Strassenraums in eine 3 m breite Fahrbahn und zwei Seitenräume von 1,5 m (Nordseite) und 0,5 m (Südseite) Breite und eine gemeinsame Nutzung im Sinne einer Mischflächengestaltung die verkehrsplanerisch beste Lösung sei. Die vorgesehene getrennte Führung von Fuss- und Fahrwegverkehr sei unflexibel und punkto Verkehrssicherheit problematisch.

2.2.

Demgegenüber hält die Vorinstanz fest, das Quartierplangebiet im Bereich der T.-Strasse, einer Zufahrtsstrasse im oberen Anwendungsbereich, sei im Sinne von § 128 Abs. 1 PBG nicht rechtsgenügend erschlossen, weil dort das in den Zugangsnormen zwingend vorgeschriebene Trottoir als Fussgängerschutz fehle.

Ein normalienkonformer Ausbau bedinge hier eine Mindestbreite von 6,8 m. Der Quartierplan nehme allerdings auf die örtlichen Gegebenheiten insbesondere des Ortsbildschutzes gebührend Rücksicht und verlange diese Breite nicht überall. So seien auf der Nordseite der Strasse keine durchgehenden Bankette geplant, womit das Projekt bereits Erleichterungen im Sinne der Zugangsnormen in Anspruch nehme. Folglich bewege sich das Querprofil bereits am untersten Rand des gerade noch Zulässigen. Weitere Erleichterungen seien im Lichte der Verkehrssicherheit, insbesondere wegen des Fussgängerschutzes nicht zu verantworten. Beim vorgesehenen Fahrbahnquerschnitt sei ein gefahrloses Kreuzen von Motorfahrzeugen gerade noch möglich. Die genaue bauliche Ausgestaltung des Trottoirs sei noch offen und werde Gegenstand des Detailprojekts sein. Somit sei auch die Frage noch nicht beantwortet, ob das Trottoir höhenmässig von der Fahrbahn abgesetzt werde und auf dem Fahrbahnniveau erstellt werde.

Die T.-Strasse führe schon heute bei einigen Liegenschaften unmittelbar an der Hausfassade vorbei. Es seien auch nicht überall Vorgärten vorhanden. Die Folgen für den Ortsbildschutz würden von den Rekurrierenden weit übertrieben negativ geschildert. So seien zum Beispiel die Einfriedungen bei den rekurrentischen Liegenschaften T.-Strasse 14 und 20, welche im Kernzonenplan als Grau- und nicht als Schwarzbauten aufgeführten würden, wohl reizvoll, aber eben nicht schutzwürdig. Die vorgesehene punktuelle Reduktion der Vorgärten sei mit den gewachsenen Quartierstrukturen durchaus vereinbar. Im Sinne der Gleichbehandlung der Anstösser werde der Platzbedarf für die Strassenverbreiterung gleichmässig auf die Nord- und Südseite verteilt.

Das im rekurrentischen Parteigutachten vorgeschlagene Verkehrskonzept sei im Lichte der Verkehrssicherheit nicht praktikabel und bringe keine wirkliche Lösung der Erschliessungsproblematik. Die Einführung einer Tempo-30-Zone könne nicht Gegenstand eines Quartierplans sein. Selbst die Rekurrierenden räumten ein, dass aufgrund der schwierigen örtlichen Verhältnisse eine vorsichtige Fahrweise geboten sei.

Bei der Ausarbeitung eines Quartierplans gebe es meistens mehrere mögliche Lösungen. Die Quartierplanbehörde verfüge deshalb über einen erheblichen Ermessensspielraum, welcher vorliegend nicht überschritten worden sei.

3.1.

Der Quartierplan soll im erfassten Gebiet eine der planungs- und baurechtlichen Ordnung entsprechende Nutzung ermöglichen (§ 123 Abs. 1 PBG). Zu diesem Zweck hat er zwei Hauptaufgaben zu erfüllen: Einerseits muss er – soweit nötig – mittels Grenzveränderungen und Landumlegungen dafür sorgen, dass Parzellen geschaffen werden, die sich für eine zonengemässe Überbauung eignen. Das Quartierplangebiet ist so einzuteilen, dass alle Grundstücke ohne Ausnahmegewilligungen und ohne nachbarliche Zustimmung in einer den örtlichen Verhältnissen und der Bauzone angemessenen Weise überbaut werden können; ist dies nicht möglich, sind die erforderlichen Rechte und Lasten mit dem Quartierplan zu begründen (§ 126 Abs. 1 PBG). Andererseits muss der Quartierplan dafür sorgen, dass alle Grundstücke im Bezugsgebiet feinerschlossen werden und an gegebenenfalls erforderlichen gemeinschaftlichen Ausstattungen und Ausrüstungen teilhaben (§ 128 Abs. 1 PBG).

Erschliessungen sowie gemeinschaftliche Ausstattungen und Ausrüstungen sind so festzulegen, dass sie bei vollständiger Nutzung der erfassten Grundstücke den einschlägigen gesetzlichen Anforderungen genügen (§ 128 Abs. 2 PBG). Was die genügende Zugänglichkeit im Besonderen anbelangt, so bedingt diese in tatsächlicher Hinsicht eine der Art, Lage und Zweckbestimmung der Bauten oder Anlagen entsprechende Zufahrt für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste und der Benutzer (§ 237 Abs. 1 Satz 1 PBG). Zufahrten müssen für jedermann verkehrssicher sein (§ 237 Abs. 2 Satz 1 PBG). Der Regierungsrat erliess zu diesem Zweck – gestützt auf § 237 Abs. 2 Satz 2 PBG – Normalien im Sinne von § 360 PBG über die Anforderungen an Zugänge (Zugangsnormalien; [ZN]), welche die technischen Anforderungen an die verschiedenen Zugangsarten regeln.

Die Zugangsnormalien legen unter anderem die minimalen Querprofile des Strassenkörpers fest, die unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit noch verantwortet werden können. An diesen Minimalwerten findet das Bestreben, den für die Feinerschliessung notwendigen Landbedarf so weit als möglich zu reduzieren, in der Regel seine Grenze.

4.

Der Quartierplan dient nicht nur den privaten Interessen der beteiligten Grundeigentümer, sondern auch gewichtigen öffentlichen Interessen, namentlich dem Interesse an der Erschliessung und zweckmässigen Überbauung des Baugebiets.

Im Quartierplanverfahren werden die Interessen der einzelnen Grundeigentümer gegeneinander abgewogen, in einem möglichst hohen Grad ausgeglichen und mit den öffentlichen Interessen in Einklang gebracht. Insbesondere hinsichtlich der Ausgestaltung der Erschliessung haben sich die Interessen der einzelnen Grundeigentümer den Gesamtinteressen unterzuordnen. Sonderwünschen der Beteiligten kommt daher kein entscheidendes Gewicht zu; die Lösung der Erschliessungsfrage muss vielmehr in objektiver Hinsicht norm- und sachgerecht sein.

Bei der Festsetzung von Quartierplänen verfügt die kommunale Behörde über einen relativ erheblichen Ermessens- und Entscheidungsspielraum, weshalb die Rekursinstanz nicht einschreitet, solange dieses Ermessen nicht klar unvertretbar gehandhabt worden ist.

5.1.

Die T.-Strasse, welche von der N.-Strasse bis zur Einmündung der S.-Strasse führt, erschliesst im nordwestlichen Bereich des Quartierplangebiets zum gegenwärtigen Zeitpunkt 88 Wohneinheiten (WE); bei Vollüberbauung des genannten Bereichs könnten theoretisch 104 WE realisiert werden (act. 14.10; Bericht und Tabellen zum Quartierplan YZ [QP-Bericht], S. 20). Aufgrund dieses Erschliessungsbedarfs ist die T.-Strasse als Zufahrtsstrasse im oberen Anwendungsbereich zu qualifizieren.

Die Zugangsnormen (ZN) verlangen für diesen Strassentyp eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,5 m sowie aufgrund des massgebenden Begegnungsfalls Personenwagen/Lastwagen ein einseitiges Bankett von 0,3 m sowie ein Trottoir mit einer Mindestbreite von 2 m auf der anderen Seite der Fahrbahn (Anhang Technische Anforderungen ZN). Diese Erschliessungskomponenten bzw. Querprofile ergeben zusammen eine Mindestbreite von 6,8 m.

5.2.

Die T.-Strasse weist gemäss den Quartierplanunterlagen im aktuellen Zustand durchgehend eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,5 m (teilweise auch 5 m) auf (act. 14.14), was vom Baurekursgericht anlässlich des Augenscheins ebenfalls festgestellt werden konnte. Die Fahrbahnbreite ist damit unbestrittenermassen normalienkonform. Hingegen fehlt ein separater Fussgängerschutz, weshalb die T.-Strasse bis anhin als so genannte Mischverkehrsfläche genutzt wurde.

Die Rekurrierenden stellen sich auf den Standpunkt, dieses Erschliessungsregime habe sich bis jetzt bewährt, sei sicher für alle Verkehrsteilnehmer und genüge folglich auch in Zukunft. Zudem sei die an einigen Orten vorgesehene Verschmälerung der Fahrbahn auf 3,5 m unzweckmässig und könne gerade im Begegnungsfall Personenwagen/Lastwagen zu gefährlichen Situationen führen. Aus diesen Gründen sowie gestützt auf die konkreten Überbauungs- und Kernzonenverhältnisse verlangen die Rekurrierenden deshalb in Abweichung von den Zugangsnormalien den Verzicht auf das im Quartierplan vorgesehene Trottoir auf der Südseite der T.-Strasse.

6.1.

Gemäss § 360 Abs. 3 PBG darf aus wichtigen Gründen von Normalien abgewichen werden. § 11 Abs. 1 ZN konkretisiert dies unter dem Titel "Erleichterungen" und hält dazu fest: "Wenn es aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse unerlässlich ist, können im Einzelfall unter Vorbehalt der Notzufahrt geringere Anforderungen gestellt werden, insbesondere bei steilen Hanglagen oder im Interesse von Objekten des Natur- und Heimatschutzes." Vor allem auf letzteres verweisen hier die Rekurrierenden.

Erscheint ein Beharren auf die in den Zugangsnormalien gestellten Anforderungen im Einzelfall unverhältnismässig (Art. 36 Abs. 3 der Bundesverfassung [BV]), weil die Verkehrssicherheit auch ohne deren Einhaltung einwandfrei gewährleistet ist, ist darin ein wichtiger Grund für die Gewährung von Erleichterungen zu erblicken (vgl. dazu BRGE I Nrn. 0192 und 0193/2011 vom 30. September 2011 in BEZ 2012 Nr. 11; www.baurekursgericht-zh.ch). Dies gilt namentlich dann, wenn die Realisierung einer den Anforderungen der Zugangsnormalien vollumfänglich genügenden Zufahrt mit erheblichen Eingriffen in das Grundeigentum verbunden

wäre. Erleichterungen können folglich nicht nur gestützt auf die in § 11 ZN exemplarisch genannten Gründe gewährt werden.

Die Zugangsnormen sind im Einzelfall also nicht mechanisch anzuwenden. Sie sind vielmehr nicht mehr und nicht weniger richtungsweisend, indem sie festhalten, was bei durchschnittlichen örtlichen Verhältnissen als angemessen und sachgerecht zu betrachten ist. Stets muss aber die Verkehrssicherheit einwandfrei gewährleistet sein.

Erleichterungen im Sinne von § 11 ZN sind zudem bei Zufahrten denkbar, die als Tempo-30-Zonen oder als Begegnungszonen ausgestaltet sind. Diese basieren auf Art. 22a und 22b der Signalisationsverordnung (SSV), welche am 1. Januar 2002 und damit lange nach dem Erlass der bis heute nie revidierten Zugangsnormen vom 9. Dezember 1987 in Kraft trat.

6.2.

Der Regierungsrat hat nun allerdings erkannt, dass die seinerzeit gestützt auf § 237 Abs. 2 Satz 2 PBG erlassenen Ausführungsbestimmungen teilweise überholt sind und aktualisiert werden müssen. Er hat deshalb vor Kurzem eine Revision der Zugangsnormen sowie der Verkehrssicherheitsverordnung (VSIV) in die Wege geleitet. Eine Projektgruppe soll im Frühjahr 2014 mit der fachtechnischen Ausarbeitung der Vorlage beginnen. Erste Ergebnisse sollen bis Ende 2015 vorliegen (vgl. Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich, Sitzung vom 5. Februar 2014, betreffend Antwort zur Anfrage KR-Nr. 355/2013).

Besonderer Anpassungsbedarf besteht nach Ansicht des Regierungsrates u.a. im Bereich von Tempo-30-Zonen, wo zusätzliche Erleichterungen im Sinne von § 11 ZN gewährt werden sollen. Generell geht es darum, das vorhandene Bauland in Beachtung von Art. 75 Abs. 1 BV und Art. 1 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes (RPG) haushälterischer zu nutzen und die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern (Antrag des Regierungsrates vom 25. September 2013 an den Kantonsrat betreffend Strategie innere Verdichtung und zum Postulat KR-Nr. 199/2011, E. V). Zudem erscheint es dem Regierungsrat sinnvoll, in diesem Zusammenhang neue Erkenntnisse der Verkehrsplanung und der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Auch wenn künftiges Recht nicht voranwendbar ist, zumal wenn es sich – wie im vorliegenden Fall – noch nicht im Detail konkretisiert hat, ist die ins

Auge gefasste Revision der Zugangsnormen doch ein starkes Indiz dafür, dass Baulandreserven jeglicher Grössenordnung nicht mit unnötig grossen Verkehrsflächen überbaut werden sollen. Stattdessen sollen in Zukunft, etwa in Kombination mit Tempo-30-Zonen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit insbesondere der Fussgänger, vermehrt reduzierte Querprofile zugelassen werden können.

7.1.

Das mit der T.-Strasse erschlossene nordwestliche Quartierplangebiet, etwa zu drei Vierteln in der Kernzone und zu einem Viertel in der Wohnzone W 2.3 gelegen, ist bereits relativ dicht überbaut. Grössere unüberbaute Flächen gibt es nicht. Gewisse Verdichtungsmöglichkeiten sind aber vor allem in der Wohnzone W 2.3 vorhanden (etwa Abbruch von Altbauten auf unternutzten Grundstücken und Neuerstellung in verdichteter Bauweise), so dass die Anzahl der Wohneinheiten bei voller Konsumation aller Überbauungsreserven – wie bereits erwähnt – von heute 88 auf maximal 104 erhöht werden könnte.

7.2.

Das Quartierplangebiet an und in der Umgebung der T.-Strasse weist, wie der Augenschein gezeigt hat, eine intakte, historisch gewachsene und im Wesentlichen geschlossene dörfliche Siedlungsstruktur auf. Quartiertypisch für diesen Strassenzug und das Ortsbild prägend sind vor allem die zahlreichen Vorgärten und Vorplätze (Fotos Prot. S. 5 - 11). Diese müssten wegen des strittigen Strassenausbaus (Strassenverschiebung nach Norden, Bankette) bei rund der Hälfte der Liegenschaften an der Nordseite der T.-Strasse teilweise oder weitgehend weichen. Dazu gehören u.a. die beiden Liegenschaften der Wohngenossenschaft T. Auf der Südseite der T.-Strasse sind davon zusätzlich vor allem die Liegenschaften ab dem Grundstück Kat.-Nr. 13055 bis zur Einmündung in die N.-Strasse betroffen (act. 14.15). Die mit dem Quartierplan vorgesehene Strassenraumerweiterung würde sich ortsbaulich stark negativ auswirken.

Folglich hat der strittige Strassenausbau einerseits einen gravierenden Eingriff ins Grundeigentum der betroffenen Quartierplanbeteiligten zur Folge; andererseits führt der Strassenausbau zu einer erheblichen Schmälerung des quartiertypischen und im Wesentlichen harmonischen Ortsbildes. An-

gesichts dieser doch einschneidenden Konsequenzen stellt sich berechtigterweise die Frage, ob eine ausreichende und verkehrssichere Erschliessung dieses Teils des Quartierplangebiets auch ohne die geplante Querschnittverbreiterung der T.-Strasse samt durchgehendem Trottoir möglich wäre.

7.3.

Die Verkehrssicherheit auf der T.-Strasse ist, wovon auch die Quartierplanbehörde ausgeht, bis anhin nicht problematisch. Unfälle, die mit dem bestehenden Ausbaustandard dieser Strasse in Verbindung gebracht werden könnten, sind keine aktenkundig (QP-Bericht, S. 9, und act. 14.1, Ziffer 6.3). Gestützt auf das Verkehrskonzept X aus dem Jahre 2009 will die Gemeinde die T.-Strasse jedoch als Tempo-30-Zone ausgestalten (act. 6.14, und 12, S. 7), dies aber später ausserhalb des Quartierplanverfahrens YZ (QP-Bericht, S. 9). Bereits mit dem Quartierplan ist jedoch vorgesehen, zwischen der T.-Strasse und der S.-Strasse eine Durchfahrtssperre einzurichten. Am Ende der T.-Strasse ist ein Wendepplatz geplant.

Der Standpunkt des Gemeinderates, die gemäss Zugangsnormalien notwendigen Strassendimensionen hätten keinen direkten Zusammenhang mit der baulichen Ausgestaltung der vorgesehenen Tempo-30-Zone, ist unzutreffend. Tatsache ist vielmehr, dass solche temporeduzierten Zonen eines geringeren Fahrbahnquerschnitts bedürfen, weil sich die Begegnungsfälle der jeweiligen Verkehrsteilnehmer auf einem deutlichen tieferen Geschwindigkeitsniveau bewegen als beim üblichen Tempo 50 innerorts. Damit verbleibt allen Verkehrsteilnehmern eine längere Reaktionszeit; der Bremsweg für motorisierte Fahrzeuge wird um beinahe die Hälfte verkürzt. Art. 4 Abs. 2 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) verlangt denn auch beispielsweise grundsätzlich das Aufheben der Fussgängerstreifen. Insgesamt haben also Tempo-30-Zonen eine deutlich verbesserte Verkehrssicherheit zur Folge. Deshalb und aufgrund des generell in solchen Zonen ruhigeren Fahrverhaltens sind hier separate Trottoirs als Fussgängerschutz nicht zwingend notwendig. Zudem wird die bereits erwähnte Durchfahrtssperre T.-Strasse/S.-Strasse zur Verkehrsberuhigung beitragen. Oftmals werden solche siedlungsorientierte Strassen als Mischverkehrsflächen ausgestaltet (u.a. Fachbroschüre Tempo-30-Zonen, Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu, Bern 2011; Zonen unter der Lupe, TCS Schweiz, Vernier 2008). Diese Erkenntnisse haben,

wie bereits unter Ziffer 6.2 ausgeführt, den Regierungsrat dazu bewogen, bei temporeduzierten Zonen weitere Erleichterungen im Sinne von § 11 ZGB ins Auge zu fassen.

Mit der Vorinstanz ist zwar insoweit einig zu gehen, dass die bauliche Gestaltung des Fahrbahngebiets im Nachhinein noch durchaus einer Tempo-30-Zone angepasst werden könnte. Allerdings wäre es völlig unökonomisch und die Quartierplanrechnung unnötig belastend sowie mit dem Ortsbild- und Grundeigentümerschutz nicht vereinbar, zuerst eine Strassenraumverbreiterung zu planen bzw. sogar zu realisieren, die dann wegen der Tempo-30-Zone gar nicht mehr notwendig wäre.

7.4.

Insgesamt führte die strittige Fahrbahnverbreiterung mit einem separat ausgeschiedenen Trottoir zu einer verkehrsplanerisch unnötigen und im Lichte des Ortsbildschutzes und der Eigentumsgarantie nicht mehr hinnehmbaren Beeinträchtigung. Zudem widerspricht die strittige Quartierplanfestsetzung in diesem Punkt dem raumplanerischen Grundsatz, das vorhandene Bauland haushälterisch zu nutzen. Im Spannungsfeld dieser Interessen hat die Vorinstanz die Durchsetzung der Zugangsnormen zu stark gewichtet, die konkreten Sachumstände zu wenig berücksichtigt und damit ihren Ermessensspielraum in einem Masse nicht mehr vertretbar gehandhabt, dass ein Eingreifen der Rechtsmittelbehörde erforderlich ist.

8.

Zusammenfassend ist der Rekurs gutzuheissen. Die angefochtene Quartierplanfestsetzung ist bezüglich des Strassenausbaus der T.-Strasse aufzuheben. Der Gemeinderat ist einzuladen, den Ausbau der T.-Strasse in dem Sinne neu zu planen, dass der bisherige Strassenraum nicht oder nur unwesentlich verbreitert werden muss. Auch bei dieser Lösung hat die Verkehrssicherheit oberste Priorität. Allenfalls ist der Strassenausbau mit dem Massnahmen einer Tempo-30-Zone zeitlich zu koordinieren.

[...]