

5. Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung ist unter anderem die genügende Erschliessung des Baugrundstückes (Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG und §§ 233 und 234 PBG). Erschlossen ist ein Grundstück dann, wenn es selber und die darauf vorgesehenen Bauten und Anlagen genügend zugänglich sind, wenn sie ausreichend mit Wasser und Energie versorgt werden können und wenn die einwandfreie Beseitigung von Abwässern, Abfallstoffen und Altlasten gewährleistet ist (§ 236 Abs. 1 PBG). Genügende Zugänglichkeit bedingt in tatsächlicher Hinsicht eine der Art, Lage und Zweckbestimmung der Bauten und Anlagen entsprechende Zufahrt für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste und der Benutzer (§ 237 Abs. 1 Satz 1 PBG). Zufahrten sollen für jedermann verkehrssicher sein (§ 237 Abs. 2 Satz 1 PBG). Über die an Zugänge zu stellenden Anforderungen hat der Regierungsrat gestützt auf § 237 Abs. 2 Satz 2 PBG letztmals am 9. Dezember 1987 Normalien im Sinne von § 360 Abs. 2 PBG erlassen (Zugangsnormalien, ZGN). Diese unterscheiden im Anhang je nach der zu erbringenden Erschliessungsleistung verschiedene Zufahrtstypen. In Beachtung des von § 237 PBG auf Gesetzesebene geforderten und daher den Normalien vorgehenden Kriteriums der Verkehrssicherheit werden unter anderem die unter diesem Aspekt gerade noch verantwortbaren minimalen Querprofile festgelegt (vgl. die Weisung in RRB Nr. 3990/1987, S. 2, 2. Absatz).

6. Die T-strasse zweigt von der S-strasse rechtwinklig ab und mündet nach rund 70 m in den rekursbetroffenen Teil des H-wegs ein, der in nordwestlicher Richtung über eine Länge von rund 60 m bis zur geplanten Einfahrtsrampe führt und alsdann nach rund 40 m für den allgemeinen Verkehr mit einem Kehrplatz endet.

Es ist zwar richtig, dass sich die Baurekurskommission II in dem den Parteien bekannten Entscheid vom 20. September 2000 (BRKE Nr. II 0225/2000) kurz zu den gerügten Zufahrtsverhältnissen des Bauvorhabens äusserte. In den Erwägungen unter Ziffer 6 jenes Entscheides wurde aufgrund des am 3. August 2000 durchgeführten Augenscheins festgehalten, dass die Einmündung der T-strasse in die S-strasse den Anforderungen an die Verkehrssicherheit genüge. Dass Verkehrsteilnehmer bei der übersichtlichen Ausfahrt in die S-strasse insbesondere zu Stosszeiten und beim Abbiegen nach links auf eine Verkehrslücke warten müssten, sei eine Folge des heute vorhandenen Verkehrsaufkommens und von den Verkehrsteilnehmern hinzunehmen. Ein Ungenügen der Zufahrt oder der Einmündung resultiere daraus nicht.

Der durch das Bauvorhaben ausgelöste Verkehr hätte sich nach dem seinerzeit zu beurteilenden Unterniveaugaragenprojekt mit 57 Abstellplätzen nur über die ersten 35 m der T-strasse abgewickelt. Über den ganzen Strassenzug und anschliessend über den H-weg wären nur 7 Besucherabstellplätze zu erschliessen gewesen. Soweit in jenem Fall hauptsächlich die Frage der Einmündung in die übergeordnete S-strasse sowie die

Zufahrt bis zur Einfahrt der Unterniveaugarage streitig waren, ist die Baurekurskommission II an den rechtskräftigen Rekursentscheid gebunden.

Mit dem vorliegend zu beurteilenden Projekt soll zusätzlich zu den 4 im Freien geplanten Besucherabstellplätzen auch die Ein-/Ausfahrt der Unterniveaugarage mit 41 Abstellplätzen an den H-weg verlegt werden. Damit wird ein gänzlich neuer Sachverhalt geschaffen, der eine umfassende Prüfung der Zufahrtsverhältnisse erheischt.

7. Die T-strasse weist eine Fahrbahnbreite von rund 4.80 m auf, der nordwestliche Abschnitt des H-wegs eine Breite von cirka 5.70 m [Die südöstliche, vom Bauvorhaben nicht tangierte, zwei Wohneinheiten erschliessende Teilstrecke des H-wegs (T-strasse bis Z-Weg) verfügt über eine Breite von rund 2.50 m]. Beide Strassenzüge sind ohne Trottoirs und Bankette. Auf ihren nördlichen bzw. östlichen Seiten sind mit Ausnahme einer Weg- bzw. zweier Garageneinfahrten praktisch durchgehend Parkfelder markiert; die Abstellplätze sind einerseits den Anwohnern vorbehalten (Parkierung mit Parkkarte K1 unbeschränkt), andererseits der Öffentlichkeit zugänglich (Parkdauer tagsüber maximal 4 Stunden). Auf den gegenüberliegenden Strassenseiten sind die Fahrbahn-Anstossbereiche der Grundstücke nur für die Haus- und/oder Garagenzugänge geöffnet, ansonsten jedoch mit Büschen und Bäumen durchsetzt, teilweise zusätzlich eingezäunt. Schräg vis à vis des Baugrundstücks befindet sich eine grosszügige mit Sanitäreinrichtungen und verschiedenen Spielgeräten bestückte Freizeitanlage, die über einen direkten Seeanstoss verfügt. Die Zufahrten erschliessen bis heute ein kleineres Wohnquartier mit rund 36 Wohneinheiten, wobei der T-strasse Nrn. 2 und 4 13 Einheiten zuzurechnen sind; zuzüglich sind diesem Zugang mindestens 9 Wohneinheiten der Liegenschaft S-strasse Nrn. 136, 138, 140, 142, 144, 146 und 148 zu belasten, da deren Abstellplätze verkehrsmässig rückwärtig über die T-strasse erschlossen sind. Dem H-weg sind 10 Wohneinheiten sowie der Liegenschaft Kat.-Nr. 1 4 Wohneinheiten zuzurechnen. Unberücksichtigt bleibt dabei eine Umrechnung der Nutzung der Freizeitanlage sowie des Freizeitzentrums der Gemeinde in Wohneinheiten. Nach Realisierung des Bauprojekts mit 16 Wohnungen wären den Zufahrten somit total 52 Wohneinheiten angeschlossen.

Aufgrund dieser Verkehrsbedeutung müssen die Zugänge gemäss den technischen Anforderungen im Anhang der Zugangsnormen die Dimension einer Zufahrtsstrasse im oberen Anwendungsbereich (Erschliessung von bis zu 150 Wohneinheiten) aufweisen. Bei dieser Zugangsart hat die Fahrbahnbreite zwischen 4,5 m und 5 m zu betragen und sind (zumindest einseitig) ein Trottoir mit einer Breite von 2 m – 2,5 m und ein einseitiges Bankett mit einer Breite von 0,3 m erforderlich (vgl. den Anhang ZGN).

8. Die T-strasse und der fragliche Teil des H-wegs stehen wohl hinsichtlich der Fahrbahnbreiten von 4,80 m respektive 5,70 m grundsätzlich im Einklang mit den technischen Anforderungen an eine Zufahrtsstrasse im oberen Anwendungsbereich. Es fehlen aber die erforderlichen (zumindest einseitigen) Trottoirs und Bankette; beidseitig sind nur Randsteine vorhanden. Die befahrbare Fläche reduziert sich sodann wegen der auf 1,80 m (T-strasse) bzw. 2,30 m (H-weg) Breite markierten Parkfelder praktisch durchgehend auf ein Mass von nur mehr knapp 3 m bzw. 3,40 m. Die Strassenzüge halten damit nicht einmal die technischen Anforderungen an eine Notzufahrt (Minimalquerschnitt von 3,60 m) ein.

Die bestehenden Parkflächen auf öffentlichem Grund sind entgegen der Ansicht der Vorinstanz bei der Frage der Erschliessungsqualität der Zugänge beachtlich. Ge-

mäss § 5 Abs. 3 ZGN ist verkehrspolizeilichen Massnahmen (z.B. Parkierungsmöglichkeiten/Parkverbote, Einbahnstrassen) bei der Auswahl und der Unterscheidung der einzelnen Zugangsarten Rechnung zu tragen, weil sie auf die Funktionstüchtigkeit der Zugänge einen wesentlichen Einfluss haben (vgl. den Beschluss Nr. 5112 des Regierungsrats des Kantons Zürich vom 19. Dezember 1979, Erlass der Zugangsnormalien, S. 4; VB 88/0163; VB 123/1984).

9. Abweichungen von den Zugangsnormalien sind - unter dem Vorbehalt der Notzufahrt - auch in einem gewachsenen Quartier mit festgefügtter Überbauungsstruktur und lange vorbestandener Erschliessung nur zulässig, wenn deren hinreichende Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Auch wenn die fragliche Stichstrasse keinen Durchgangsverkehr aufzunehmen hat, ist mit einem nicht unerheblichen Anteil an Fremd- und Suchverkehr (Besucher, Lieferanten und Nutzern der öffentlichen Parkplätze) sowie den Nutzfahrzeugen der öffentlichen Dienste (Sanität, Feuerwehr, Kehrtafuhrt, Post usw.) zu rechnen. Am Lokaltermin waren die öffentlichen Parkplätze mehrheitlich belegt. Ein Kreuzen von Fahrzeugen ist häufig gar nicht möglich. Wegen der einseitig markierten Parkfelder sind im Begegnungsfalle umständliche Ausweichmanöver auf angrenzende private Einfahrten oder längere Rückwärtsfahrten nötig, wodurch auch der Staubildung im Einmündungsbereich in die S-strasse Vorschub geleistet wird. Das Nebeneinander von Fahrzeugen und Fussgängern ist nur dann möglich, wenn Fussgänger eine zwischen den parkierten Autos bestehende Lücke aufsuchen. Personen mit Kinderwagen oder Radfahrer können praktisch nicht überholt oder gekreuzt werden. Unter diesen Umständen können die Parkfelder - entgegen der Ansicht der Vorinstanz - nicht als Verkehrsberuhigungsmassnahme im Sinne von § 12 ZGN betrachtet werden, welche die Qualifikation einer Strasse nach ihrer Erschliessungsfunktion nicht beeinflusste. Grundsätzlich sind zwar durch markierte (baulich abgegrenzte) Parkfelder bewirkte Verengungen der Fahrbahn zur Verkehrsberuhigung geeignet, indem sie das Kreuzen zweier Personenfahrzeuge an dieser Stelle verunmöglichen, was die Fahrzeuglenker zu einer zurückhaltenden Fahrweise zwingt. Dies ist aber nur dann Fall, wenn die Parkfelder wechselseitig markiert sind und in kurzen Abständen Ausweich-/Anhaltmöglichkeiten auf öffentlichem Grund zulassen, was vorliegend klar nicht der Fall ist. Bei voller Belegung der Parkfelder sind im Begegnungsfalle von zwei Fahrzeugen Rückwärtsfahrten bis zu 100 m in Kauf zu nehmen, was unter verkehrssicherheitsrechtlichen Aspekten (§ 237 PBG) natürlich unter keinen Umständen verantwortbar ist. Zudem ist die Einmündung der T-strasse in den H-weg recht unübersichtlich.

Hinzu kommt, dass vorliegend jeglicher Fussgängerschutz fehlt. Dies fällt hier umso schwerer ins Gewicht, als die Zufahrt auch als (einzige) Fussgängerverbindung zu den angrenzenden Liegenschaften und zur Freizeitanlage sowie in ihrer Fortsetzung zur Schiffsstation X dient. Im Sommer kann der Park als Badeanstalt genutzt werden, was auf einen erheblichen Besucherstrom, der die Anlage zu Fuss, mit dem Fahrrad, Scootern/Rollbrettern ect. oder mit dem Auto aufsucht, schliessen lässt. Es wurde denn auch von den Parteien bestätigt, dass die Anlage während der Sommersaison einen deutlichen Mehrverkehr auslöst, weil viele Besucher mit dem Auto anfahren, primär um möglichst nah beim Ziel zu parkieren oder zumindest zwecks Ausladen von Bade-/Picknickutensilien (Gummiboote, Kühltaschen etc.). Am Augenschein liess sich feststellen, dass die Freizeitanlage auch im Spätherbst von Kindern rege frequentiert ist (es waren rund 20 bis 30 Kindern in Begleitung von Erwachsenen auf dem Spielplatz anwesend). Auch wenn vom Dorf her zur Anlage noch andere Wegverbindungen führen (über die mit einem allgemeinen Fahrverbot belegte Y-strasse oder von der Schiffstation her über den verkehrsberuhigten Teil des H-wegs) dürfte sich der Fussgängerverkehr zur

Freizeitanlage zu einem erheblichen Teil über die T-strasse und den H-weg abwickeln, vor allem auch von den Schülern des Schulhauses am B-weg. Ausweichmöglichkeiten für Fussgänger bestehen wegen der Parkfelder respektive mangels Banketten und freiem Umgelände (Hecken, Mauern) auf den anderen Strassenseiten nicht.

Die Sicherheit der Fussgänger ist mithin bereits heute auf der ganzen Länge der Zufahrt nicht ausreichend gewährleistet, und es würde sich durch den vom Bauvorhaben ausgelösten Mehrverkehr das Gefährdungspotential für alle Verkehrsteilnehmer noch weiter erhöhen. Unter diesen Umständen ist der Ausbau der T-strasse und des fraglichen Abschnitts des H-wegs auf ein den Zugangsnormalien entsprechendes Ausmass, insbesondere auch die Erstellung eines Trottoirs zum Schutz der Fussgänger klar geboten und liegen keine Verhältnisse vor, die einen geringeren Ausbaugrad gestatten würden.

10. Indessen könnte ein normalienkonformer Zustand der Zufahrten (Fahrbahnbreite 4,50 m, einseitige 0,3 m breite Bankette und ein Trottoir von 2 m), insbesondere der T-strasse mit einer vermarkten Breite von insgesamt lediglich 4,80 m, selbst dann nicht geschaffen werden, wenn alle markierten Parkfelder - wie die Bauherrschaft anregt - aufgehoben würden, da das Ungenügen der Zufahrten nicht nur in den durch die Parkfelder bewirkten Verengungen der Fahrbahn, sondern vor allem auch in der mangelnden Trennung von Fussgänger- und Fahrverkehr begründet ist. Ob beim H-weg im fraglichen Abschnitt die Verkehrssicherheit bei Aufhebung der Parkflächen und Ausscheidung eines Fussgängerschutzes herbeigeführt werden könnte, ist nicht gesondert zu beurteilen, da vorliegend keine funktionell selbständige Aufteilung der Strassen in Teilstücke möglich ist. Über die Aufhebung von Parkfeldern hätte zudem das zuständige Gemeinwesen zu befinden. Ein solcher Entscheid steht noch aus und es wäre bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf die Bedürfnisse der Anstösser billig Rücksicht zu nehmen, was nach einer Abwägung der gegensätzlichen Interessen ruft (VB 132/1980; BRKE II Nrn. 51-53/1993).

Auf den gebotenen Strassenausbau (Schaffung eines Fussgängerschutzes und gegebenenfalls Verbreiterung der Zufahrt) kann auch aus Gründen der Verhältnismässigkeit nicht verzichtet werden. Das Bauprojekt soll nicht eine Baulücke füllen, sondern bestehende Altbauten ersetzen, so dass nicht die Ermöglichung einer Nutzung der Grundstücke überhaupt, sondern eine Mehrausnützung in Frage steht. Zudem verfügt die Bauherrschaft bereits über ein rechtskräftig bewilligtes Bauprojekt samt Erschliessung der Unterniveaugarage über den ersten Teilabschnitt der T-strasse. Da die Realisierung jenes Projektes die Aufhebung einzelner Parkfelder im Einmündungsbereich der Rampe der Unterniveaugarage bedingt, liesse sich fragen, ob sich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem fraglichen Teilstrassenstück nicht auch die Aufhebung oder Verlegung weiterer Parkflächen (im Speziellen die im Einmündungsbereich der S-strasse liegenden) aufdrängte.

11. Es ergibt sich somit, dass die T-strasse und der H-weg von ihrer Bedeutung und Funktion her betrachtet nicht nur hinsichtlich des Querprofils, sondern auch wegen des fehlenden Fussgängerschutzes bereits heute nicht normalienkonform ausgebaut sind, weshalb ihnen die Aufnahmekapazität für das durch die Neuüberbauung bedingte Verkehrsaufkommen offenkundig abzusprechen ist. Die streitige Erschliessungslösung der Unterniveaugarage erweist sich somit als nicht bewilligungsfähig. Die Vorinstanz hat mit ihrem gegenteiligen Entscheid das ihr in solchen Fragen zustehende Ermessen rechtsverletzend gehandhabt.