

beobachtungsturm als Ausnahme in der Zone für Kraftwerkanlagen bewilligungsfähig ist, bestimmt sich klarerweise auf Grund von Art. 24 RPG (siehe VGE III/115 vom 15. November 2001 [BE.2000.00137] in Sachen W., S. 7). Hieran ändert auch nichts, dass § 7 Abs. 2 KSSchD auf Art. 24 RPG verweist, nicht aber § 8 KSSchD; eine gesetzgeberische Inkonsequenz kann nicht das Prinzip der derogatorischen Kraft des Bundesrechts ausser Geltung setzen.

67 Arealüberbauung.

- **Sinn und Zweck dieser besonderen Überbauungsform; Auswirkungen auf spätere bauliche Änderungen (Erw. 2/b).**
- **Anwendung auf den konkreten (Sonder-)Fall (Erw. 2/c).**

Entscheid des Verwaltungsgerichts, 3. Kammer, vom 16. Juli 2002 in Sachen Sch. gegen Baudepartement.

Aus den Erwägungen

1. Die Beschwerdeführer beabsichtigen, im nordöstlichen Bereich ihrer Parzelle Nr. 3226 einen mit Rasengittersteinen belegten Autoabstellplatz zu erstellen. Dessen Grundfläche beträgt rund 20 m². Die Zufahrt soll über den Galliweg und - mit dem Einverständnis des betreffenden Grundeigentümers - über die benachbarte Parzelle Nr. 109 erfolgen.

2. a) Das Wohnhaus auf der Parzelle Nr. 3226 ist Teil einer Arealüberbauung mit 18 Reiheneinfamilienhäusern, für welche der Gemeinderat einer Baugenossenschaft am 23. Juli 1996 die Baubewilligung erteilt hat. Auf der Südostseite dieser Überbauung befinden sich - in Form von Unterständen - 21 Autoabstellplätze für die Hauseigentümer und 12 Parkplätze für die Besucher. Der Gemeinderat ist der Meinung, mit diesem Parkierungskonzept seien weitere Abstellplätze ausgeschlossen worden. Das Baudepartement ist dieser Auffassung beigetreten. Mit der Zusammenfassung der Parkplätze auf der Parzelle Nr. 2978 und der Beschränkung auf eine Zufahrt werde der Verkehrsfluss auf dem Galliweg möglichst wenig

behindert und die Verkehrssicherheit allgemein erhöht. Ästhetische Gründe und der sparsame Umgang mit Land sprächen ebenfalls für eine solche Lösung. § 21 Abs. 2 lit. d ABauV verlange zudem eine sorgfältige und rationelle Erschliessung sowie gemeinsame Autoabstellanlagen. Nicht über die gemeinsame Zufahrt erschlossene Abstellplätze stellten das gewählte Parkierungskonzept im Nachhinein wieder in Frage.

b) Das Institut der Gesamt- oder Arealüberbauung schöpft seinen Sinn aus den Mängeln der Regelbauweise, die sich an die vorhandene und aus der Sicht der Planung zufällige, meist kleinräumige Grundstückseinteilung halten muss und daher tendenziell zu einer monotonen, gestalterisch wenig hervorstechenden Überbauung, zu einer unzureichenden Ausnützung des Bodens und zu einem mittelmässigen Standard der Infrastrukturanlagen führt; mit der Gesamt- oder Arealüberbauung soll und kann dagegen auf einem grösseren Areal, das die Ausmasse der gewöhnlichen Einzelparzellen überschreitet, eine einheitliche, städtebaulich und architektonisch sowie infrastrukturell überdurchschnittliche Lösung mit guter, d.h. rationaler und funktionsgerechter Ausnützung des Bodens erreicht werden (AGVE 1984, S. 307 mit Hinweis). Diese Qualitätsziele sind in § 21 Abs. 2 ABauV detailliert aufgelistet (siehe auch § 102 der Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Rothrist [BNO] vom 23. November 1989 / 5. November 1991). Der Bauherr, der sich ihnen unterzieht, darf regelmässig einen Bonus, etwa hinsichtlich der zulässigen Ausnützung, in Anspruch nehmen (so die §§ 49 f. BNO).

Dass sich die Höhe der qualitativen Anforderungen auch bei späteren baulichen Änderungen entsprechend auswirken muss, liegt auf der Hand. Der Bauherr hat den ihm zustehenden Bonus "konsumiert", folglich haben er und seine Rechtsnachfolger auch dafür zu sorgen, dass das mit der Gesamt- oder Arealüberbauung verfolgte Gestaltungsziel nicht durch nachträgliche Veränderungen verwässert wird (siehe den VGE III/69 vom 13. Dezember 1977 in Sachen W., S. 5). Die Baubewilligungsbehörde darf dabei einen strengen Massstab anlegen, damit die architektonische Homogenität solcher Überbauungen gewahrt bleibt.

c) Die hier zu beurteilende Arealüberbauung bildet nun allerdings in mehrfacher Hinsicht einen Sonderfall:

aa) Die Baubewilligung für die in Frage stehende Arealüberbauung wurde nicht im ersten Anlauf erteilt. Im Jahre 1992 ersuchte die Architekturfirma B. AG den Gemeinderat um einen Vorentscheid für eine Gesamtüberbauung mit 19 Wohneinheiten auf den Parzellen Nrn. 111 und 2978. Der kommunale Ortsplaner verfasste hierüber mit Datum vom 14. September 1992 nach Massgabe von § 33 ABauV (in der bis zum 27. August 2000 geltenden Fassung) sowie § 12 Abs. 2 und § 103 Abs. 4 BNO ein Gutachten. Darin wurde u.a. festgestellt, dass die notwendigen Autoabstellplätze mit 28 Parkfeldern für die Bewohner (1½ pro Wohnung) und 6 für die Besucher ausgewiesen seien; 19 Abstellplätze seien unterirdisch angeordnet (S. 2). Das Projekt wurde dann überarbeitet, namentlich weil die zulässige Ausnützungsziffer von 0.5 gemäss § 49 BNO überschritten war, was die Reduktion um eine Wohneinheit bedingte. Im Weiteren wurde die Zahl der Abstellplätze für die Bewohner von 28 auf 21 reduziert, und zudem verzichteten Baukommission und Gemeinderat auf eine (teilweise) unterirdische Parkierung. Für diese Änderungen wurde die Meinung des Gutachters nicht mehr eingeholt, obwohl dies auf Grund von § 33 ABauV sowie § 103 Abs. 4 und § 12 Abs. 2 BNO erforderlich gewesen wäre. Entgegen der gemeinderätlichen Auffassung sind das ursprüngliche und das überarbeitete Projekt keineswegs praktisch identisch. Von Bedeutung ist namentlich, dass im realisierten Projekt - abweichend von § 102 Abs. 2 lit. f BNO - sämtliche Autoabstellplätze, d.h. insgesamt 18 mehr als im ersten Projekt, oberirdisch angelegt wurden; da die "gute architektonische Gestaltung (...) der Freiräume" und "gute Spiel-, Freizeit-, Erholungs- und Gartenanlagen sowie ökologische Ausgleichsflächen" unter den Qualitätsanforderungen ausdrücklich aufgeführt sind (§ 21 Abs. 2 lit. b und f ABauV; siehe auch § 102 Abs. 2 lit. e BNO), erscheint es unter dem gestalterischen Aspekt durchaus relevant, wenn durch oberirdische Abstellplätze zusätzlich freie Flächen beansprucht werden. Insofern wenden die Beschwerdeführer zu Recht ein, "an die Arealüberbauung Galliweg (könnten) nicht die gleich hohen Anforderungen gestellt werden, wie üblich".

bb) Die Beschwerdeführer haben in ihrer Stellungnahme vom 5. November 2002 darauf hingewiesen, dass der Gemeinderat seit Jahren vier Einzelparkplätze toleriere, welche auf den Parzellen Nrn. 3236-39 in Abweichung von dem der Arealüberbauung zugrundeliegenden Parkierungskonzept erstellt worden seien. Dieser Sachverhalt hat sich an der verwaltungsgerichtlichen Augenscheinsverhandlung bestätigt. Es handelt sich dabei um Längsparkplätze, welche südwestlich der Häuser 1-4 mutmasslich im Zuge der Realisierung der Arealüberbauung im Jahre 1996 mit Rasengittersteinen angelegt worden sind. Die Vertreter des Gemeinderats haben eingeräumt, dass die Abstellplätze baubewilligungspflichtig seien; es sei noch offen, ob das betreffende Verfahren eingeleitet werde, wobei mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit die Baubewilligung erteilt würde. Dies zeigt doch, dass der Gemeinderat dem gestalterischen Moment und dem Kriterium der Einheitlichkeit bei Arealüberbauungen eher wenig Bedeutung beimisst; nachträglichen Änderungen steht er nicht von vornherein ablehnend gegenüber. Vor diesem Hintergrund wird die Argumentation des Baudepartements stark relativiert.

d) Es kommt hinzu, dass der fragliche Abstellplatz, der in Form eines als Provisorium gedachten Kiesplatzes bereits besteht, innerhalb der Arealüberbauung "Galli" praktisch nicht in Erscheinung tritt. Er liegt peripher im nördlichsten Bereich der Arealüberbauung und zugleich an deren tiefstem Punkt. Von allen Seiten her wird er durch die bestehenden Bauten und durch die Bepflanzung weitgehend abgeschirmt. Einzig Fussgänger und Autofahrer, die den Galliweg oder dessen Gehweg benützen und sich in unmittelbarer Nähe des Abstellplatzes befinden, nehmen diesen überhaupt wahr. Es kann jedenfalls nicht die Rede davon sein, dass durch ihn das gestalterische Grundkonzept der Überbauung in irgendeiner Weise tangiert wird. Unter diesem Gesichtspunkt erweisen sich die Stützmauer, das Gerätehaus und das Dachfenster, welche die Beschwerdeführer bewilligt erhalten haben, eher als problematisch.

68 Baubewilligung und Richtplan.

- **Keine Bindung an den kantonalen Richtplan oder einen kommunalen Verkehrsrichtplan bei der Beurteilung von Baugesuchen (Erw. 2).**

Entscheid des Verwaltungsgerichts, 3. Kammer, vom 21. August 2002 in Sachen M. gegen Baudepartement.

Aus den Erwägungen

1. Die Beschwerdegegnerin beabsichtigt, auf der Parzelle Nr. 3399 ein zweigeschossiges, mit Satteldach versehenes Einfamilienhaus zu erstellen. Grundeigentümer sind die Eheleute M. Die Grundfläche des Hauptgebäudes beträgt 11.24 m x 8.48 m, die Firsthöhe 7.42 m und die anrechenbare Bruttogeschossfläche 191 m².

2. a) Die Beschwerdeführer machen vorab - wie schon vor dem Baudepartement - geltend, der kantonale Richtplan sehe im Bereich des Niveauübergangs Kantonsstrasse K 275 / SBB-Linie eine Unterführung vor. Die Realisierung dieser Absicht werde es nach sich ziehen, dass die Zelglistrasse umgelegt werden müsse. Die einzig vernünftige Umlegung könnte dabei nur entlang der Zonengrenze westlich der Parzelle Nr. 33 der Beschwerdeführer erfolgen, was aber voraussetze, dass die Parzelle Nr. 3399 von Bauten freibleibe. Würde dieses Grundstück dagegen überbaut, hätte dies zwangsläufig zur Folge, dass die Umlegung der Zelglistrasse mitten durch das Landwirtschaftsland der Beschwerdeführer erfolgen müsste, und dies akzeptierten sie nicht. Nachdem in Bezug auf die Sanierung des Niveauübergangs planerischer Handlungsbedarf bestehe, sei auch die Zelglistrasse in die Planung einzubeziehen. Zur Zeit seien die Gebiete "Zelgli", "Geeren" und "Buechrai" planerisch und rechtlich nicht erschlossen. Bevor weitere Baubewilligungen erteilt würden, müsse das Sondernutzungsplanungsverfahren "Zelgli" durchgeführt werden.

Das Baudepartement führt zu dieser Argumentation an, die Niveauübergangssanierung der Kantonsstrasse K 275 in Würenlos sei im behördenverbindlichen kantonalen Richtplan als "Vororientie-