

AG_REGIERUNGSRAT RRB Nr. 2022-001011 vom 17. August 2022

Ag Regierungsrat, 2022-08-17, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_regierungsrat_RRB Nr. 2022-001011](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_regierungsrat_RRB_Nr._2022-001011)

FR: AG_REGIERUNGSRAT RRB Nr. 2022-001011 du 17 août 2022

IT: AG_REGIERUNGSRAT RRB Nr. 2022-001011 del 17 agosto 2022

Erwägungen

E. 1

Ausgangslage

E. 1.1.1

Bei der K xy handelt es sich um eine Regionalverbindungsstrasse, die beidseits über Radstreifen verfügt und auf der eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gilt. Sowohl die vorliegend streitbe- troffene Parzelle bbb nördlich der K xy als auch die gegenüber (das heisst südlich der K xy) liegende Parzelle ccc stehen im Eigentum der Beschwerdeführenden. Parzelle ccc umschliesst gleichsam die ebenfalls an die K xy stossende Parzelle ddd. Gemäss ihren eigenen unbestrittenen Angaben im Baugesuch vom 6. August 2021 haben die Beschwerdeführenden die Parzellen bbb und ccc im Jahr 1989 erworben (vgl. act. 1). Nach der geltenden Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde C. sowie dem dazugehörigen Bauzo- nen- beziehungsweise Kulturlandplan liegt die Parzelle bbb in der Landwirtschaftszone, während sich die Parzellen ccc (teilweise) und ddd in der Wohn- und Gewerbezone WG2 befinden.

E. 1.1.2

Der streitbetroffene, auf Parzelle bbb gelegene Abstellplatz verfügt über eine Fläche von rund 150 m² (Länge: ca. 25 m, Breite: ca. 6 m). Soweit ersichtlich, wurden für die Errichtung des Platzes keine ei- gentlichen baulichen Massnahmen getätigt, sondern wurde die Fläche einzig mit kleinen Schotter- steinen/Kies belegt. Es ist indessen unbestritten, dass der Platz und seine Nutzung als baubewilli- gungspflichtige Anlage gemäss § 59 Abs. 1 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 gilt (vgl. auch § 6 Abs. 1 lit. b BauG). Der Platz wird im Einverständnis mit den Beschwerdeführenden vor allem durch den auf den Parzel- len ccc und ddd geführten Garagenbetrieb als Abstellfläche für Abschleppwagen genutzt. Zudem dient er beziehungsweise ein von ihm abgehender, unbefestigter Pfad den SBB als Zugang zur Kon- trolle der Bahngleise und des dieses unterquerenden Bachdurchlasses, dessen Unterhalt ebenfalls dem Bahnunternehmen obliegt. Während die Beschwerdeführenden geltend machen, der Platz habe schon beim Erwerb der Parzelle 1989 bestanden, legt die Abteilung für Baubewilligungen BVU mit Verweis auf entsprechende Unterlagen und Luftbilder dar, der Platz müsse wohl 2002 im Zusam- menhang mit der Sanierung des Bachdurchlasses erstellt worden sein. Der Gemeinderat schliesslich

führt aus, der Platz bestehe seit Inbetriebnahme des Garagen-/Abschleppdienstes, was gemäss Handelsregister 1984 der Fall gewesen sein dürfte (vgl. ag.chregister.ch).

E. 1.2

In einem Abstand von rund 15 m verläuft westlich des Abstellplatzes der S-Bach. Wie die Abteilung Natur und Landschaft BVU korrekt ausführt, liegt der Abstellplatz somit klar ausserhalb des freizuhaltenen Gewässerraums, der vorliegend beidseitig 9 m beträgt (vgl. Abs. 2 der Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 4. Mai 2011 der bundesrechtlichen Gewässerschutzverordnung [GSchV] vom 28. Oktober 1998). Auf die Aspekte des Gewässerschutzes ist demgemäss im Folgenden nicht näher einzugehen, was denn auch von keiner Seite verlangt wird.

E. 2

von 8

bloss sporadische Nutzung zweifellos zonenkonforme Abstellplätze zur Verfügung stehen. Wenn die Abteilung Landschaft und Gewässer BVU als diesbezügliche Fachinstanz ausführt, für den Gewässerunterhalt sei kein befestigter Abstellplatz erforderlich, gilt dies für die Kontrolle der Bahngeleise genauso. Der Abstellplatz mag zwar subjektiv wünschbar sein, stellt indessen keinen besonders wichtigen, objektiven Grund für die Begründung der Standortgebundenheit dar. Insofern unterscheidet sich die vorliegende Situation denn auch von dem oben erwähnten Urteil des Bundesgerichts vom 14. Juli 2009, in dem dieses über einen 4 km vom Dorfzentrum entfernten Parkplatz zu befinden hatte und zum Schluss kam, da der Platz nahezu die einzige Möglichkeit für die touristische Erschliessung eines Naherholungsgebiets sei, sei ein im öffentlichen Interesse liegender Bedarf ausgewiesen. Nichts an obiger Beurteilung ändert auch der Umstand, dass die SBB in ihrer Zustimmung zum Baugesuch vom 12. Oktober 2021 (vgl. Art. 18m des Eisenbahngesetzes [EBG] vom 20. Dezember 1957) verlangten, dass in eine Bewilligung für den Abstellplatz die Auflage aufzunehmen sei, wonach sie diesen zur Kontrolle der Bahngeleise weiterhin nutzen dürfen. Mit der Abteilung für Baubewilligungen BVU und in Abweichung zu den Beschwerdeführenden ist diese Aussage so zu verstehen, dass eine mögliche Bewilligung des Abstellplatzes nicht zur Folge haben dürfte, dass die SBB den Zugang zum Bahngeleise verlieren würden. Dieser ist indessen unabhängig vom Bestand des Parkplatzes gegeben, bleibt doch der über Parzelle bbb sowohl zum Geleise als auch zum Bachdurchlass führende Pfad in jedem Fall bestehen.

E. 2.1

Wie erwähnt liegt der umstrittene Abstellplatz in der Landwirtschaftszone. Zonenkonform und damit gestützt auf Art. 22 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 bewilligungsfähig sind in der Landwirtschaftszone Bauten und Anlagen, die zur landwirtschaftlichen Bewirtschaftung oder für den produzierenden Gartenbau nötig sind (Art. 16a Abs. 1 RPG). Dies ist bezüglich des Abstellplatzes zweifellos nicht der Fall. Ist eine Anlage in der Landwirtschaftszone nicht zonenkonform, kann sie allenfalls als standortgebunden bewilligt werden, das heisst, ihr Zweck müsste einen Standort ausserhalb der Bauzonen erfordern und es dürften ihr keine überwiegenden Interessen entgegenstehen (Art. 24 RPG). Die Standortgebundenheit gemäss Art. 24 RPG ist nach bundesgerichtlicher Praxis zu bejahen, wenn eine Anlage aus technischen oder betriebswirtschaftlichen Gründen oder wegen der Bodenbeschaffenheit auf einen Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen ist, oder wenn ein Werk aus bestimmten Gründen in einer Bauzone ausgeschlossen ist. Die Standortgebundenheit beurteilt sich allein nach objektiven Massstäben, es kann weder auf subjektive Wünsche und Vorstellungen noch auf die persönliche Zweckmässigkeit oder Bequemlichkeit ankommen

(BGE 121 II 67 Erw. 3a, 111 Ib 213 Erw. 3b; AGVE 1981 S. 230; RUDOLF MUGGLI, in HEINZ AEMISEGGER/PIERRE MOOR/ALEXANDER RUCH/PIERRE TSCHANNEN [Hrsg.], Praxiskommentar RPG: Bauen ausserhalb der Bauzone, Zürich/ Basel/Genf 2017, Art. 24 N 11). Allerdings genügt eine relative Standortgebundenheit: Es ist nicht erforderlich, dass überhaupt kein anderer Standort in Betracht fällt; es müssen jedoch besonders wichtige und objektive Gründe vorliegen, die den vorgesehenen Standort gegenüber anderen Stand- orten innerhalb der Bauzone als viel vorteilhafter erscheinen lassen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_36/2009 vom 14. Juli 2009, mit weiteren Hinweisen).

E. 2.2.1

Die Beschwerdeführenden machen geltend, eine Standortgebundenheit im Sinne des soeben zitierten Urteils des Bundesgerichts sei bereits deshalb gegeben, weil die SBB den Abstellplatz im Zusammenhang mit der Überwachung der Bahngeleise benötigen würden. Hinzu komme, dass der Platz auch für die gelegentlichen Kontrollen des Schlammsammlers beim Bachdurchlass genutzt werde.

E. 2.2.2

Es wird nicht in Abrede gestellt, dass der Abstellplatz den SBB für ihre Kontrolltätigkeiten (sowohl der Geleise als auch des Bachdurchlasses) dienlich sein dürfte. Insofern liegt es auf der Hand, dass die SBB bis anhin von dem für sie sehr vorteilhaft gelegenen Abstellplatz Gebrauch gemacht haben. Ebenso offensichtlich ist aber, dass es sich dabei um eine rein subjektive Betrachtungsweise handelt; dies umso mehr, als im direkt anschliessenden Baugebiet für die hier zur Diskussion stehende,

E. 2.2.3

Schliesslich sei unter diesem Titel der Vollständigkeit halber erwähnt, dass auch die Nutzung des Platzes durch den gegenüberliegenden Garagenbetrieb keine Ausnahmebewilligung nach Art. 24 RPG zu begründen vermag. Auch wenn das Bedürfnis des Garagenbetriebs nach zusätzlicher Ab- stellfläche nicht bestritten werden soll, sind Bauten und Anlagen, die der gewerblichen Nutzung dienen, vollständig in der Gewerbezone zu realisieren und können keinen Standort jenseits der Zonen- grenze beanspruchen.

E. 3

von 8

Auch wenn die Aussage der Beschwerdeführenden, wonach sich der Abstellplatz an einer übersicht- lichen Stelle befinde, wohl zutreffen dürfte, sieht der Regierungsrat keine Veranlassung, von der Ar- gumentation seiner Fachinstanz abzuweichen. Es ist davon auszugehen, dass der Abstellplatz in sei- ner jetzigen Form und Ausgestaltung zu riskanten Rückwärtsfahrten und/oder seitlichen Einbiegema- növern über die Radstreifenfläche auf die Kantonsstrasse führt. Der Umstand, dass sich an der frag- lichen Stelle offenbar noch nie ein Unfall ereignet hat, ist fraglos positiv zu werten, es soll indessen nicht zugewartet werden, bis tatsächlich ein Unglück passiert. Mit den von den Beschwerdeführen- den ins Spiel gebrachten Lösungsmöglichkeiten würden zwar die zu vermeidenden Rückwärtsmanö- ver unterbunden, die gefährliche Situation, dass mit schweren Fahrzeugen über einen Radstreifen in die Kantonsstrasse eingemündet würde, bliebe indessen bestehen. Zudem würde – wäre die Stand- ortgebundenheit denn gegeben – die Landwirtschaftszone

wohl bereits mit der Errichtung eines Wendeplatzes, ganz sicher aber mit einer Zurückversetzung des Abstellplatzes noch stärker durch zonenfremde bauliche Massnahmen tangiert. Es ergibt sich somit, dass dem Abstellplatz auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit nicht zugestimmt werden kann.

E. 3.1

Nachdem somit feststeht, dass der Abstellplatz weder zonenkonform noch standortgebunden ist, kann eine nachträgliche Genehmigung – wie die Vorinstanz zu Recht festhält – nicht in Frage kommen. Wenn im Folgenden dennoch auf die Aspekte der Zufahrt auf die K xy und des Strassenabstands eingegangen wird, soll damit einzig aufgezeigt werden, dass auch andere Gründe beziehungsweise öffentliche Interessen gemäss Art. 24 RPG einer Bewilligung entgegenstehen.

E. 3.2

Gemäss § 113 Abs. 1 BauG bedürfen Zugänge, Zufahrten, Weganschlüsse und Ausmündungen aller Art auf öffentliche Strassen, ihre Erweiterung und gesteigerte Benutzung der Bewilligung der Strasseneigentümer, bei dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen auch derjenigen des Gemeinderats. Ein Anspruch auf direkte Zu- und Wegfahrt zu und von einer öffentlichen Strasse besteht nicht, so dass die Bewilligung zu versagen ist, wenn die Verkehrssicherheit erheblich gestört würde. Die Abteilung Tiefbau BVU führt dazu aus, Rückwärtsmanöver auf Kantonsstrassen könnten aus Gründen der Verkehrssicherheit in der Regel nicht toleriert werden. Demgemäss bieten die Beschwerdeführenden an, entweder mittels Umgestaltung des Abstellplatzes einen Wendeplatz zu errichten, ein Einbahnregime einzuführen oder den Abstellplatz in einem Abstand von 3 m zur Strasse zu erstellen und diesen mittels einer Blumen-/Strauchrabatte von der Strasse abzugrenzen.

E. 3.3.1

Es ist unbestritten, dass der streitbetroffene, direkt an die Kantonsstrasse grenzende Abstellplatz den gesetzlichen Kantonsstrassenabstand von 6 m (vgl. § 111 Abs. 1 lit. a BauG) unterschreitet. Für eine nachträgliche Zustimmung müsste somit auch eine Ausnahmegewilligung nach § 67, allenfalls § 67a, BauG erteilt werden.

E. 3.3.2

Eine Ausnahmegewilligung nach § 67 BauG erfordert ein Doppeltes: Zum einen bedarf es ausserordentlicher Verhältnisse oder eines Härtefalls. Zum anderen kommt eine Ausnahmegewilligung nur dann in Betracht, wenn sie gleichzeitig mit dem öffentlichen Wohl und dem Sinn und Zweck der Rechtssätze vereinbar ist. Diese Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein (AGVE 2006 S. 167). Dass dem Abstellplatz das gewichtige und mit den Abstandsvorschriften unter anderem verfolgte Interesse der Verkehrssicherheit entgegensteht, wurde soeben aufgezeigt. Lediglich der Vollständigkeit halber sei deshalb erwähnt, dass auch das Vorliegen eines Härtefalls zu verneinen ist. Ein Härtefall wird namentlich dann erkannt, wenn die Gesuchstellenden durch die Einhaltung der Norm wesentlich schwerer getroffen werden, als dies dem Gesetzgeber bei der Normierung des Regelfalles vorschwebte (vgl. AGVE 2006 S. 167; AGVE 1997 S. 314 f, je mit Hinweisen). Dies ist vorliegend nicht der Fall. Wie eine Vielzahl anderer Grundeigentümerinnen und -eigentümer, deren Grundstück an eine Kantonsstrasse angrenzt, sind auch die Beschwerdeführenden durch die Abstandsvorschriften in der Nutzung und Bebauung ihres Grundstücks eingeschränkt, ohne dass jedoch die Nutzung des

Grundstücks grundsätzlich in Frage gestellt würde. Solange dies nicht der Fall ist, liegt aber gemäss ständiger verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung keine Härte im Sinn von § 67 BauG vor. Ebenso wenig vermögen auch die vorliegend geltend gemachten Interessen Dritter einen Härtefall oder eine ausserordentliche Lage zu begründen. Dass die Beschwerdeführenden zwingend auf den Abstellplatz im ungesetzlichen Strassenabstand angewiesen wären, wurde bereits unter dem Titel der Standortgebundenheit (Erw. 2.2) verneint. Die Erteilung einer Ausnahmegewilligung für den Abstellplatz nach § 67 BauG scheidet somit sowohl an der fehlenden Voraussetzung der ausserordentlichen Verhältnisse oder des Härtefalls als auch daran, dass mit dem Abstellplatz potentiell verkehrsgefährdende Manöver in Kauf genommen würden, was sich nicht mit dem öffentlichen Interesse an der Verkehrssicherheit vereinbaren lässt.

E. 3.3.3

Die Beschwerdeführenden stellen sich auf den Standpunkt, der Abstellplatz sei als untergeordnete Baute gemäss § 67a BauG zu qualifizieren. Gestützt auf diese Bestimmung kann für untergeordnete Anlagen eine Ausnahmegewilligung unter erleichterten Bedingungen erteilt werden. So setzt § 67a BauG weder "ausserordentliche Verhältnisse" noch das Vorliegen eines "Härtefalls" voraus; auch § 67a BauG fordert indessen, dass der fraglichen Anlage "kein überwiegendes, aktuelles öffentliches Interesse entgegensteht" (vgl. ANDREAS BAUMANN, in: Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, Bern 2013, Rz. 4 zu § 67a). Es erscheint grundsätzlich nicht ausgeschlossen, den Abstellplatz unter die untergeordneten Anlagen gemäss § 67a BauG zu subsumieren (vgl. auch ANDREAS BAUMANN, a.a.O., Rz. 2 zu § 67a). Die Frage kann allerdings offenbleiben, da auch die Erteilung einer erleichterten Ausnahmegewilligung bereits daran scheitert, dass der Abstellplatz den aktuellen Interessen der Verkehrssicherheit zuwiderläuft. Unwesentlich bei dieser Ausgangslage ist der Umstand, dass offenbar kein Ausbau der Kantonsstrasse geplant ist. Demzufolge vermögen die Beschwerdeführenden auch aus § 67a BauG nichts zu ihren Gunsten abzuleiten.

E. 4

Zwischenergebnis Als Zwischenergebnis ist somit festzuhalten, dass der Abstellplatz ausserhalb der Bauzone weder zonenkonform noch standortgebunden ist. Auch stehen ihm überwiegende Interessen der Verkehrssicherheit entgegen, so dass weder für die Zufahrt auf die Kantonsstrasse noch für die Unterschreitung des gesetzlichen Kantonsstrassenabstands eine (Ausnahme-)Gewilligung erteilt werden könnte. Der Abstellplatz ist somit baurechtswidrig.

E. 5

von 8

Bauzonen, aufgrund des Zeitablaufs verwirkt sein (BGE 136 II 359 Erw. 6 sowie Urteil des Bundesgerichts 1C_469/2019, 1C_483/2019 vom 28. April 2021). Bei Bauten ausserhalb der Bauzonen ist ein strenger Massstab für die Wiederherstellung des gesetzmässigen Zustands anzuwenden. Prinzipiell geniesst die Freihaltung des Kulturlands und damit der Rückbau von gesetzeswidrigen Bauten in der Landwirtschaftszone Priorität vor den Interessen der Bauherrschaft – insbesondere den bloss finanziellen. Eine Beseitigung von bereits erstellten Bauteilen ausserhalb der Bauzonen kann deshalb auch bei bloss minimalen Abweichungen vom Erlaubten angeordnet werden.

E. 5.1

Die Vorinstanz ordnete den Rückbau des Abstellplatzes an. Die Beschwerdeführenden machen geltend, ein Rückbau sei vorliegendenfalls insbesondere deshalb unverhältnismässig, da sich das fragliche Grundstück nicht in einem typischen Landwirtschaftsgebiet befinde und sowohl öffentliche als auch private Interessen für den Erhalt des Abstellplatzes sprechen würden. Hinzu komme, dass dieser auch schon seit mehreren Jahrzehnten existieren würde und der Rückbau für die Beschwerdeführenden mit Kosten verbunden wäre.

E. 5.2

Gemäss § 159 Abs. 1 BauG kann unter anderem die Herstellung des rechtmässigen Zustands, insbesondere die Beseitigung oder Änderung von rechtswidrigen Bauten, angeordnet werden, wenn durch die Errichtung von Bauten oder Anlagen ohne Bewilligung, unter Verletzung einer solchen oder auf andere Weise ein unrechtmässiger Zustand geschaffen worden ist. Der Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands gemäss § 159 Abs. 1 BauG kommt massgebendes Gewicht für den ordnungsgemässen Vollzug des Raumplanungsrechts zu. Die Duldung illegal errichteter oder erweiterter, dem RPG widersprechender Bauten und Anlagen stellt nämlich den Grundsatz der Trennung von Bau- und Nichtbaugebiet in Frage und belohnt rechtswidriges Verhalten. Formell rechtswidrige Bauten und Anlagen, die auch nachträglich nicht legalisiert werden können, müssen daher grundsätzlich beseitigt werden (PETER HÄNNI, Der Abbruch von Bauten und Anlagen, Baurecht 2005, S. 153). Die Anordnung des Abbruchs bereits erstellter Bauten und Anlagen kann jedoch nach den allgemeinen Prinzipien des Verfassungs- und Verwaltungsrechts (ganz oder teilweise) ausgeschlossen sein (BGE 111 Ib 213 Erw. 6, 108 Ia 216 Erw. 4). Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands unverhältnismässig wäre. Überdies können Gründe des Vertrauensschutzes der Wiederherstellung entgegenstehen oder diese kann, allerdings nur innerhalb der

E. 5.3

Wie bereits unter Erwägung 1.1.2 dargelegt wurde, besteht Unklarheit darüber, wann der Abstellplatz erstellt wurde: Während die Abteilung für Baubewilligungen BVU dafürhält, dieser sei im Jahr 2002 erstellt worden, stellen sich die Beschwerdeführenden und der Gemeinderat auf den Standpunkt, der Platz habe schon in den Achtzigerjahren des letzten Jahrtausends bestanden. Auf dem von der Vorinstanz eingereichten Luftbild von 1998 ist in der Tat kein Abstellplatz ersichtlich; auch ist es zutreffend, dass das BVU den SBB im Zusammenhang mit der Sanierung des Bachdurchlasses 2002 die Errichtung einer provisorischen Zufahrt von der K xy über die Parzelle bbb zum neu zu erstellenden Einlaufbereich des S-Bachs bewilligt hat, wobei zwischen den SBB und den heutigen Beschwerdeführenden vereinbart wurde, dass die SBB das Areal nach Abschluss der Bauarbeiten wieder instand stellen würden. Allerdings ist den Beschwerdeführenden insofern zuzustimmen, als bereits auf dem Luftbild von 2001 erkennbar ist, dass die Parzelle im fraglichen Bereich nur stellenweise begrünt ist, was auf dessen Nutzung als Abstellplatz hindeuten könnte. Nicht auszuschliessen ist zudem, dass mit der Zustimmung von 2002 primär der Zugang zum Bachdurchlass geregelt, nicht aber ein provisorischer Abstellplatz bewilligt wurde, ist doch von einem solchen nicht explizit die Rede. Schliesslich kommt auch der Aussage des Gemeinderats als mit den lokalen Verhältnissen vertrauter Behörde einiges Gewicht zu. Unter Berücksichtigung der oben dargestellten aktuellen bundesgerichtlichen Praxis, wonach die Befugnis der Behörden, die Wiederherstellung des

recht- mässigen Zustands anzuordnen, bei Bauten ausserhalb Baugebiet nicht verwirkt, kann die Frage, wie lange der Abstellplatz bereits existiert, indessen letztlich offengelassen werden.

E. 5.4

Vorliegend schränkt ein Rückbau des Abstellplatzes die Beschwerdeführenden in der Nutzung ihrer Parzelle ein und tangiert ihre, allerdings nicht näher substantiierten, Vermögensinteressen. Auch ist mit den Beschwerdeführenden festzuhalten, dass der Nutzung der Fläche als Abstellplatz keine überwiegenden landwirtschaftlichen Interessen entgegenstehen. Diese Umstände können aber nichts daran ändern, dass der Abstellplatz in der Landwirtschaftszone ein Fremdkörper darstellt und insbesondere in klarem Widerspruch zum öffentlichen Interesse an der Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet steht. Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung hat dieses grundsätzlich Priorität vor den privaten Interessen der Beschwerdeführenden; diese Gewichtung bleibt auch in Berücksichtigung der Interessen der SBB und des Garagenbetriebs an der Nutzung des Abstellplatzes bestehen. Unter dem Aspekt der Verhältnismässigkeit nicht ausser Acht zu lassen ist des Weiteren das bedeutsame Interesse der Verkehrssicherheit. Hinzu kommt, dass der Rückbau zweifellos geeignet und erforderlich ist, die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands zu erreichen, und mildere Massnahmen nicht ersichtlich sind; insbesondere kann auch eine von den Beschwerdeführenden im Sinne eines Eventualantrages ins Spiel gebrachte Duldung des Platzes nicht in Frage kommen. Schliesslich bleibt zu erwähnen, dass auch keine Vertrauensgrundlage besteht, auf die sich die Beschwerdeführenden unter Verweisung auf das in den Artikeln 5 Abs. 3 und 9 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV) verankerte Prinzip von Treu und Glauben berufen könnten; sie machen denn auch nicht geltend, sie hätten im Vertrauen auf behördliches Verhalten nachteilige, nicht rückgängig zu machende Dispositionen getätigt. Allein die Tatsache, dass den Beschwerdeführenden die Unzulässigkeit der umstrittenen Nutzung nicht bekannt war, reicht nicht aus, um einen Vertrauenstatbestand zu begründen, der einer Wiederherstellung des

E. 5.5

Zusammenfassend überwiegt somit das öffentliche Interesse an der Wiederherstellung des recht- mässigen Zustands das private Interesse der Beschwerdeführenden klar. Die Anordnung des Rückbaus des eigenmächtig angelegten Abstellplatzes erweist sich demgemäss als recht- und verhältnismässig, wobei dem Regierungsrat auch die von der Vorinstanz angesetzte Frist von drei Monaten als angemessen erscheint; die Frist beginnt ab Rechtskraft des vorliegenden Entscheids zu laufen.

E. 6

Weitere Beweiserhebungen Die Durchführung des beantragten Augenscheins und der gewünschten Parteibefragung erübrigen sich, da der für den Entscheid relevante Sachverhalt ausreichend dokumentiert ist und sich die strittigen rechtlichen Fragen aufgrund der Informationslage und gestützt auf die Akten eindeutig beantworten und beurteilen lassen. Nach ständiger Praxis des Bundesgerichts und des Regierungsrats wird der Anspruch auf rechtliches Gehör durch den Verzicht auf die Abnahme eines Beweismittels nicht verletzt, wenn sich die rechtsanwendende Behörde eine Überzeugung bereits auf Grundlage der abgenommenen Beweise und der Akten bilden und ohne

Willkür in vorweggenommener Beweiswürdigung annehmen kann, die Überzeugung werde durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert (BGE 136 I 236, 119 Ib 505, 117 Ia 268; RRB Nr. 2012-001738 vom 19. Dezember 2012 i.S. H.M. und E.B.). Gestützt auf diese Rechtsprechung wird demzufolge vorliegend sowohl auf einen Augenschein als auch auf eine Parteibefragung in antizipierter (vorweggenommener) Beweiswürdigung verzichtet.

E. 7

Mangelhafte Publikation des Baugesuchs Gemäss kommunalen Akten hat der Gemeinderat das nachträgliche Baugesuch zwar öffentlich aufgelegt und in der (lokalen) D. Woche publiziert, hat aber von der für ein Bauvorhaben ausserhalb des Baugebiets erforderlichen Publikation im kantonalen Amtsblatt abgesehen (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts WBE 2020.67 vom 9. Dezember 2020 i.S. R.S. Erw. 1.2.1). Da das Baugesuch auch beschwerdeweise abgewiesen wird, fällt dieser formell-rechtliche Fehler zwar nicht ins Gewicht. Der Gemeinderat wird jedoch eingeladen, inskünftig bei Baugesuchen, die sich auf Bauvorhaben ausserhalb Baugebiet beziehen, neben der öffentlichen Auflage stets eine Publikation im kantonalen Amtsblatt durchzuführen.

E. 8

von 8

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.