

AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.469 vom 7. Dezember 2022

AG Verwaltungsgericht, 2022-12-07, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_verwaltungsgericht_WBE.2021.469

FR: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.469 du 7 décembre 2022

IT: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.469 del 7 dicembre 2022

Erwägungen

E. 3

Eine Parteientschädigung wird nicht zugesprochen.

E. 3.1

Aufgrund dieses Vortrags sowie mit Blick auf Antrag 2 der Beschwerde und die Ausführungen in der Replik vom 18. Februar 2022 muss davon ausgegangen werden, dass die Beschwerdeführer im Bereich ihrer Parzelle Nr. bbb keine Verringerung der Breite der D-Strasse oder des Gehwegs in der Weise verlangen, dass ihnen die Anordnung von fünf Schrägparkplätzen entlang der Südfassade des Gebäudes Nr. ccc weiterhin ermöglicht würde. Vielmehr beantragen sie eine Ergänzung des Strassenbauprojekts dahingehend, dass entlang der Südfassade des Gebäudes Nr. ccc anstelle der aufzuhebenden fünf Schrägparkplätze neu drei, eventuell zwei Längsparkplätze vorzusehen seien (ergänzter Eventualantrag gemäss Replik). Andernfalls hätte auch Antrag 2 der Beschwerde als Eventualantrag

- 9 - formuliert werden müssen, was nicht der Fall ist. Auch die Ausführungen in der Replik lassen darauf schliessen, dass die Beschwerdeführer nicht (mehr) auf die Beibehaltung der bisherigen fünf Schrägparkplätze abzielen, unter Verringerung der geplanten Strassen- und/oder Gehwegbreite.

E. 3.2

Das BVU, Rechtsabteilung, stellt sich in der Beschwerdeantwort demgegenüber auf den Standpunkt, Parkplätze auf privatem Grund seien auf Baugesuch beim Gemeinderat hin im dafür vorgesehenen Verfahren (§§ 59 ff. BauG) unter Einbezug allfälliger einwendungsberechtigter Dritter zu bewilligen, bildeten mithin nicht Bestandteil des vorliegenden Strassenbauprojekts und könnten nicht mittels Anpassung des Strassenbauprojekts bewilligt werden. Auch die Zusicherung der Abteilung Tiefbau im Einwendungsverfahren zum Strassenbauprojekt (Möglichkeit von zwei Längsparkfeldern parallel zum Gebäude) hätte nicht von der Durchführung eines Baubewilligungsverfahrens für die Parkplätze entbunden.

E. 3.3

Der Argumentation des BVU kann insofern nicht gefolgt werden, als bei entsprechendem Bedarf auch an den Strassenkörper angrenzender privater Baugrund in ein Strassenbauprojekt einbezogen werden kann. Zum Projektinhalt (gemäss § 95 Abs. 1 BauG) gehören nämlich nicht nur die horizontale und vertikale Linienführung, die Breite, das Gefälle, sämtliche Bestandteile, die Tragfähigkeit und der Belag der Strasse, sondern allenfalls auch Anpassungen des anstossenden Grundeigentums mit Einfriedungen,

Zufahrten, Zugängen usw. (VERENA SOMMERHALDER FORESTIER, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, Bern 2013, § 95 N 2). Die Neuordnung von Parkplätzen eines Strassenanstössers als Folge einer Strassen- bzw. Gehwegverbreiterung liesse sich grundsätzlich ebenfalls als solche Anpassung einstufen. Dass nötigenfalls auch angrenzender privater Baugrund in ein Strassenbauprojekt einbezogen wird, zeigt sich hier konkret unter anderem daran, dass die nicht umstrittene Anpassung des Asphaltbelags des Vorplatzes auf der Parzelle Nr. bbb Bestandteil des Strassenbauprojekts bildet (Vorakten, act. 35, Beilage 3, hellgelb eingefärbte Fläche), obwohl das davon betroffene Land nicht enteignet, sondern nur vorübergehend beansprucht wird (Vorakten, act. 35, Beilage 14 [Landerwerbsplan]). Zudem ist aus den Ausführungen des BVU, Rechtsabteilung, in der Stellungnahme vom 2. September 2022 zu schliessen, dass die den Beschwerdeführern am 11. Januar 2018 von der Abteilung Tiefbau im Einwendungsverfahren als Ersatzlösung für die bisherigen fünf Schrägparkfelder angebotenen zwei Längsparkplätze (Vorakten, act. 21) analog weiterer von der Abteilung Tiefbau abgegebener Zusicherungen vom 11. Januar 2018 und 15. Januar 2018 im Genehmigungsentscheid des Regierungsrats vom

E. 4

In der Replik vom 18. Februar 2022 ergänzten die Beschwerdeführer ihre Rechtsbegehren dahingehend, dass ihnen in Abänderung der angefochtenen Entscheide im Bereich zwischen der D-Strasse und ihrer Liegenschaft, Gebäude ccc, eventualiter zwei Längsparkfelder zu bewilligen seien.

E. 4.1

Strassen, Wege und Plätze sind ihrer Zweckbestimmung entsprechend möglichst flächensparend zu erstellen, zu ändern und zu erneuern. Dabei sind insbesondere die Auswirkungen auf Anwohner, Natur, Landschaft und Ortsbild sowie wirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen (§ 92 Abs. 1 BauG). Da die zulasten der Beschwerdeführer verfügte Landabtretung für diese eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung darstellt, sind auch die Art. 26 und Art. 36 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV; SR 101]) und § 21 der Verfassung des Kantons Aargau vom 25. Juni 1980 (KV; SAR 110.000) zu beachten. Der Eingriff durch Landabtretung ist mit der Eigentumsgarantie nur vereinbar, wenn er auf einer gesetzlichen Grundlage beruht, im öffentlichen Interesse liegt und verhältnismässig ist (vgl. Art. 36 BV; § 8 Abs. 1, § 21 Abs. 2 KV; vgl. auch ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Auflage, Zürich/St. Gallen 2020, Rz. 2344 ff.; PIERRE TSCHANNEN/ULRICH ZIMMERLI/MARKUS MÜLLER, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Auflage, Bern 2022, § 63 N 1783 ff.). Eine Abwägung zwischen divergierenden Interessen fordern auch § 92 Abs. 1 BauG und der von den Beschwerdeführern angerufene Art. 3 RPV, der für alle raumwirksamen Aufgaben mit Handlungs- bzw. Ermessensspielräumen der Behörden gilt.

- 12 -

E. 4.2

Das Erfordernis einer genügenden gesetzlichen Grundlage für die von der Vorinstanz beschlossenen Strassenbaumassnahmen und die damit verbundenen Landabtretungen ist gegeben (§ 92 BauG; vgl. auch §§ 130 ff. BauG, namentlich § 132 Abs. 1 lit. b BauG) und wird von den Beschwerdeführern auch nicht bestritten.

E. 4.3

Ebenfalls wird von den Beschwerdeführern nicht (mehr) bestritten, dass gewichtige öffentliche Interessen der Verkehrssicherheit sowie des Landschafts- und Gewässerschutzes für das von der Vorinstanz genehmigte Strassenbauprojekt (samt Bachrenaturierung) sprechen. Kritisiert wird von den Beschwerdeführern einzig, dass ihrem privaten Interesse gegen die Abtretung von Land ab ihrer Parzelle Nr. bbb und für die Beibehaltung der bisherigen fünf Schrägparkplätze zu wenig Beachtung geschenkt und ein zu geringes Gewicht eingeräumt worden sei, indem die künftigen (gewerblichen) Nutzungsmöglichkeiten der Parzelle ausser Acht gelassen worden seien. Dabei übersehen die Beschwerdeführer allerdings, dass ihnen die Nutzung der bisherigen fünf Schrägparkplätze innerhalb des gesetzlichen Strassenabstands (von 6 m nach § 111 Abs. 1 lit. a BauG) zur D-Strasse, ungeachtet dessen, ob dafür eine gültige Baubewilligung vorliegt und die Nutzung besitzstandsgeschützt wäre, nicht oder nur im Falle von garantierten Ersatzlösungen als Pflichtparkplätze im Sinne von § 55 Abs. 1 BauG für eine gesteigerte (gewerbliche) Nutzung angerechnet werden könnten (vgl. die Urteile des Verwaltungsgerichts WBE.2019.219 vom

E. 4.4.1

Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit verlangt, dass eine Massnahme zur Erreichung des angestrebten Ziels geeignet und erforderlich ist und das verfolgte Ziel in einem vernünftigen Verhältnis zu den eingesetzten Mitteln steht (vgl. statt vieler: BGE 140 I 2, Erw. 9.2.2; 136 I 87, Erw. 3.2; HÄFELIN/ MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 514, 521 ff., 2352 ff.; TSCHANNEN/ZIMMERLI/ MÜLLER, a.a.O., § 21 N 453 ff., § 63 N 1783 ff.).

E. 4.4.2.1

Die Eignung der mit dem vorliegenden Strassenbauprojekt beschlossenen Strassenausbaumassnahmen für die damit verfolgten Ziele der Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie des Landschafts- und Gewässerschutzes steht ausser Frage und die Beschwerdeführer bringen nichts vor, was an der Eignung der fraglichen Massnahmen zweifeln liesse.

E. 4.4.2.2

Unter dem Gesichtspunkt der Erforderlichkeit lassen sich keine milderen Massnahmen als die vorinstanzlich bewilligten Ausbaumassnahmen denken, mit welchen die Landabtretung zu Lasten der Beschwerdeführer vermieden oder verringert werden könnte und die öffentlichen Interessen an der Verkehrssicherheit und am Landschafts- und Gewässerschutz noch in vergleichbarer Weise gewährleistet wären. Die Vorinstanz ging in Erw. 3.4.2 des Einwendungsentscheids einlässlich darauf ein, weshalb eine Fahrbahnverbreiterung notwendig ist, um die massgeblichen Begegnungsfälle abzudecken. Für Fussgänger, speziell für Schulkinder, erhöht ein Gehweg mit der dafür nach der VSS-Norm SN 640 070 ("Fussgängerverkehr, Grundnorm") erforderlichen Breite von 2 m (im Normalfall), die Verkehrssicherheit beträchtlich. Unter diesen Aspekten kann nicht von einer Verbreiterung der Fahrbahn und der Schaffung eines Gehwegs abgesehen werden, ohne die berechtigten Sicherheits- und Schutzinteressen der Verkehrsteilnehmenden zu gefährden. Auf der Höhe der Parzelle Nr. bbb ist die Belastung des Grundstücks der Beschwerdeführer mit den vorgesehenen Ausbaumassnahmen aufgrund der örtlichen Verhältnisse (auf der gegenüberliegenden Strassenseite bestehen aufgrund angrenzender Gebäude keine Ausbaureserven) unumgänglich. Ohne mildere

Alternative ist auch die Erstellung eines Gehwegs an sich, auch wenn diese dazu führt oder beiträgt, dass auf dem restlichen, von der Landabtretung nicht betroffenen südlichen Vorplatz der Liegenschaft der Beschwerdeführer dereinst (im Rahmen eines separaten Baubewilligungsverfahrens) wegen der von der Abteilung Tiefbau in der Stellungnahme des BVU vom 2. September 2022 beschriebenen An- und Wegfahrschwierigkeiten allenfalls nur

- 14 - noch zwei anstelle der von den Beschwerdeführern beabsichtigten drei Längsparkplätze angelegt werden könnten.

E. 4.4.2.3

Zur Zumutbarkeit der zu Lasten des Grundstücks der Beschwerdeführer erfolgenden Strassenausbaumasnahmen erwog die Vorinstanz, dass die Nutzbarkeit des Grundstücks durch die Ladabtretung im Umfang von 46 m² nicht wesentlich beeinträchtigt werde, woran auch die Aufhebung der bestehenden fünf Schrägparkplätze nichts ändere, weil für die gegenwärtige Nutzung der Liegenschaft ausreichend Parkplätze vorhanden seien. Eine künftige Nutzung der fünf Schrägparkplätze im Falle einer gewerblichen Nutzung des Ladenlokals im Gebäude Nr. ccc müsste wegen der durch das Strassenbauprojekt verringerten Platzverhältnisse, aber auch aus Sicherheitsgründen so oder so klar abgelehnt werden. Es könnten bei entsprechendem ausgewiesenem Bedarf allenfalls zwei Parkplätze in einem separaten Baubewilligungsverfahren bewilligt werden. Mit den auf der Nord-, Ost- und Westseite des Gebäudes Nr. ccc ausgewiesenen vier Parkplätzen plus den wohl (im Rahmen eines separaten Baubewilligungsverfahrens) bewilligungsfähigen zwei Längsparkplätzen auf der Südseite des Gebäudes Nr. ccc verfügt die Liegenschaft der Beschwerdeführer über insgesamt sechs Parkplätze, was für die derzeitige Nutzung des Gebäudes nach zutreffender Einschätzung der Vorinstanz mehr als genug ist. Wie gross die Nutzungsreserven auf der Parzelle Nr. bbb sind lässt sich nicht abschätzen, weil § 11 der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Gemeinde Q. vom 16. Mai 2019 mit Ausnahme des kleinen Grenzabstands (von 4 m) hinsichtlich der Baumasse in der Kernzone keine Festlegungen trifft, sondern diese dem Gemeinderat im Einzelfall überlässt. Zulässig sind auf jeden Fall verschiedenste Arten von Nutzungen, von der Wohnnutzung, über private und öffentliche Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe, Restaurants, Verkaufsgeschäfte bis maximal 500 m² Nettoladenfläche sowie nicht störende, mässig störende bis hin zu stark störenden Betrieben für Nutzungen mit hohem Personenaufkommen (vgl. § 12 Abs. 1 BNO). Auch die Anzahl Parkplätze wird vom Gemeinderat von Fall zu Fall festgelegt, mit dem Ziel, ein gut gestaltetes Ortsbild zu schaffen und zu wahren (§ 12 Abs. 2 BNO). Selbst wenn aber das Angebot an sechs Aussenabstellplätzen auf der Parzelle Nr. bbb nicht ausreichen sollte, um den Pflichtparkplatzbedarf gemäss § 55 Abs. 1 BauG für mögliche künftige (gewerbliche) Nutzungen zu decken, würden der Wegfall der bestehenden fünf Schrägparkplätze und eine allfällige Verweigerung eines dritten Längsparkplatzes entlang der Südfassade des bestehenden Gebäudes Nr. ccc (im Rahmen eines separaten Baubewilligungsverfahrens) aus Verkehrssicherheitsgründen (wegen unter anderem durch die Strassenausbaumasnahmen ausgelösten An- und Wegfahrschwierigkeiten) die zukünftige Nutzungen der Liegenschaft schon deshalb nicht massgeblich ein-

- 15 - schränken, weil an diesem Standort (im Unterabstand zu einer Kantonsstrasse) – wie bereits dargelegt (siehe Erw. 4.3 vorne) – ohnehin keine Pflichtparkplätze vorgesehen werden dürfen. In diesem Sinne ist das Interesse der Beschwerdeführer an der Beibehaltung von fünf oder wenigstens drei Parkplätzen auf der Südseite des Gebäudes Nr.

ccc, die nicht als Pflichtparkplätze taugen und insofern die Ausschöpfung von Nutzungsreserven auf ihrer Parzelle nicht beeinträchtigen, insgesamt nicht allzu hoch zu gewichten. Auf der anderen Seite sprechen gewichtige Gründe vor allem der Verkehrssicherheit gegen eine Aufhebung oder Änderung der beschlossenen Strassenausbaumaassnahmen im Bereich der Parzelle Nr. bbb (Fahrbahnverbreiterung und Gehwegbau), die unweigerlich zum Wegfall der bisherigen fünf Schrägparkplätze führen und der Erteilung einer Baubewilligung für einen dritten Längsparkplatz entlang der Südfassade des Gebäudes Nr. ccc (in einem separaten Verfahren nach den §§ 59 ff. BauG) wiederum aus Verkehrssicherheitsgründen (unkontrollierte Zu- und Wegfahren sowie Rangiermanöver mit Gefährdungspotenzial für die Benutzer des Gehwegs; vgl. dazu die Ausführungen der Abteilung Tiefbau in der Stellungnahme des BVU vom 2. September 2022) entgegenstehen dürften. Unter diesen Umständen hat die Vorinstanz zu Recht entschieden, das Strassenbauprojekt mit der dafür erforderlichen Landabtretung ab der Parzelle Nr. bbb und der damit einhergehenden Beschränkung der Parkierungsmöglichkeiten entlang der südlichen Fassade des Gebäudes Nr. ccc auf allenfalls nur noch zwei Längsparkplätze zu genehmigen. Der Verzicht auf mehr Parkplätze auf der Südseite ihrer Liegenschaft, insbesondere auch auf bloss einen zusätzlichen dritten Längsparkplatz, ist den Beschwerdeführern mit Rücksicht auf die nicht massgeblich ins Gewicht fallenden Nutzungseinbussen für ihre Liegenschaft und das höher zu gewichtende entgegenstehende Interesse der Verkehrssicherheit zumutbar. 5. Zusammenfassend erweist sich der Eingriff in die Eigentumsgarantie (Art. 26 BV; § 21 KV), den die Beschwerdeführer durch das vorliegende Strassenbauprojekt erfahren, indem sie 46 m² Land für die Ausbaumaassnahmen an der D-Strasse an den Kanton abtreten müssen und indem ihnen entlang der Südfassade des Gebäudes Nr. ccc anstelle der bisherigen, durch die Landabtretung entfallenden fünf Schrägparkplätze allenfalls nur noch zwei, anstatt die im Hauptpunkt beantragten drei Längsparkplätze bewilligt werden könnten, in jeder Hinsicht als recht- und verhältnismässig. Entsprechend ist die vorliegende Beschwerde gegen den Einwendungsentcheid (RRB Nr. 2021-001301) und den Genehmigungsentscheid (RRB Nr. 2021-001303) der Vorinstanz mit Antrag auf Aufhebung bzw. Änderung des Strassenbauprojekts als unbegründet abzuweisen.

- 16 - III. Im Beschwerdeverfahren werden die Verfahrens- und Parteikosten in der Regel nach Massgabe des Unterliegens und Obsiegens auf die Parteien verlegt (§§ 31 Abs. 2 Satz 1 und 32 Abs. 2 VRPG), wobei den Behörden Verfahrenskosten nur auferlegt werden, wenn sie entweder einen schwerwiegenden Verfahrensfehler begangen oder in der Sache willkürlich entschieden haben (§ 31 Abs. 2 Satz 2 VRPG). Als vollständig unterliegende Partei sind die Beschwerdeführer zur Tragung der verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskosten verpflichtet, für die sie in Anwendung von § 33 Abs. 3 VRPG solidarisch haften. Anspruch auf den Ersatz ihrer Parteikosten für die anwaltliche Vertretung vor Verwaltungsgericht haben sie aufgrund des Unterliegerprinzips nicht. Der obsiegenden Vorinstanz steht mangels anwaltlicher Vertretung vor Verwaltungsgericht keine Parteientschädigung zu (§ 29 VRPG). Das Verwaltungsgericht erkennt:

E. 5

Das BVU und die Gemeinde Q. reichten keine Duplik ein.

E. 6

Mit Instruktionsverfügung vom 11. Juli 2022 wurde das BVU, Rechtsabteilung oder Abteilung Tiefbau, aufgefordert, bis 2. August 2022 die der Stellungnahme der Abteilung Tiefbau vom 18. Januar 2021 zur Einwendung der Beschwerdeführer beigelegte Skizze zu zwei möglichen Parkplätzen einzureichen und zu erläutern, aus welchen Gründen entlang der Südfassade des Gebäudes Nr. ccc ein dritter Längsparkplatz ausscheidet.

E. 7

Dieser Aufforderung nachkommend reichte das BVU, innert erstreckter Frist am 2. September 2022 die erwähnte Skizze ein und begründete, weshalb zwischen dem Gebäude Nr. ccc und der (mit einem Gehweg ausgebauten) D-Strasse nicht drei Längsparkplätze vorgesehen werden können.

E. 8

Den Beschwerdeführern wurde die Eingabe des BVU vom 2. September 2022 mit Instruktionsverfügung vom 7. September 2022 zur Kenntnisnahme zugestellt. C. Das Verwaltungsgericht hat den Fall am 7. Dezember 2022 beraten und entschieden.

- 5 - Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung: I. 1. Gemäss § 95 Abs. 4 Satz 3 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen vom 19. Januar 1993 (Baugesetz, BauG; SAR 713.100) ist gegen Entscheide des Regierungsrats über die Einwendungen und die bereinigten Bauprojekte für Kantonsstrassen die Beschwerde an das Verwaltungsgericht zulässig. Das Verwaltungsgericht ist für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde somit zuständig. 2. Die Beschwerdeführer sind (Gesamt-)Eigentümer der Parzelle Nr. bbb, von welcher für das Strassenbauprojekt bzw. den Ausbau mit einem Gehweg ca. 46 m² Land an den Kanton (zugunsten der Strassenparzelle Nr. ddd [D-Strasse]) abgetreten werden soll. Die Vorinstanz hat die von den Beschwerdeführern gegen das Strassenbauprojekt erhobene Einwendung abgewiesen. Die Beschwerdeführer haben deshalb ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung bzw. Änderung der angefochtenen Entscheide, womit ihre Beschwerdebefugnis nach § 42 lit. a des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 4. Dezember 2007 (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG; SAR 271.200) zu bejahen ist. 3. Mit der Beschwerde können die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts sowie Rechtsverletzung geltend gemacht werden, einschliesslich Ermessensmissbrauch und -überschreitung (vgl. § 55 Abs. 1 VRPG). Nach § 55 Abs. 3 lit. f VRPG ist die Rüge der Unangemessenheit namentlich dann zulässig, wenn dies nach Bundesrecht vorgeschrieben ist. Das trifft hier zu: Wenn der Regierungsrat Projektgenehmigungsbehörde ist, kann die von Art. 33 Abs. 3 lit. b des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG; SR 700) geforderte unabhängige Beschwerdeinstanz mit voller Überprüfungsbefugnis nur das Verwaltungsgericht sein, weshalb es den angefochtenen Entscheid mit umfassender Kognition zu überprüfen hat. Volle Überprüfung bedeutet dabei auch die Beurteilung der Frage, ob das Planungsermessen richtig und zweckmässig ausgeübt worden ist. Die Rüge der Unangemessenheit des zu beurteilenden Strassenbauprojekts ist also zu hören und in diesem Zusammenhang auch zu prüfen, ob die gewählte Planvariante zweckmässig ist. Freilich ist eine gewisse Zurückhaltung insoweit angebracht, als es um lokale Angelegenheiten geht; die Beschwerdebehörde ist Rechtsmittel- und nicht Planungsinstanz. Ein Planungsentscheid ist zu schützen, wenn er sich als zweckmässig erweist, unabhängig davon, ob sich weitere, ebenso zweckmässige Lösungen erkennen lassen (Aargauische Gerichts- und

- 6 - Verwaltungsentscheide [AGVE] 2004, S. 183 ff.; statt vieler: Entscheide des Verwaltungsgerichts WBE.2019.425 vom 24. August 2020, Erw. I/3, WBE.2017.54 vom 1. November 2017, Erw. I/3, und WBE.2005.21 vom 25. April 2006, Erw. I/1.2). II. 1. 1.1. Die Kantonsstrasse K aaa führt von Q. nach T., ist als Verbindungsstrasse (VS) eingeteilt und weist vorwiegend regionalen Verkehr auf. Durch sie wird der westliche Dorfteil von Q. groberschlossen. Im Jahr 1994 betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) an der Zählstelle Nr. eee in Q. 2'500 Fahrzeuge; im Jahr 2018 an der Zählstelle Nr. fff in T. 2'775 Fahrzeuge, davon 3,2% LKW. Der für das vorliegende Strassenbauprojekt relevante Bereich liegt zwischen RBBS E044 +198 m und E050 +165m auf einer Länge von ca. 756 m im Gemeindegebiet von Q. und dort vollständig im Innerortsbereich. Das Projekt beinhaltet eine Strassenverbreiterung auf generell 6,2 m zur Abdeckung des Begegnungsfalls LKW/PW bei Tempo 50 km/h und LKW/LKW bei Tempo 30 km/h, einen Ausbau des Gehwegs ab der Einmündung E-Strasse bis zur Einmündung G-Strasse, eine Belagssanierung im Abschnitt vom westlichen Ausbaubeginn bis zur I- Strasse sowie eine Umlegung des F-Bachs von der nördlichen auf die südliche Seite der D-Strasse (vgl. zum Ganzen: Vorakten, act. 35 [Beilage 1, Technischer Bericht, S. 4–6]; Karte "Strassenbelastungsplan" [Zählstellen Nrn. fff und eee], abrufbar auf dem Geoportal des Aargauischen Geographischen Informationssystems [AGIS]). Mit dem Projekt sollen folgende Ziele erreicht werden (RRB Nr. 2021- 001303): ■ Sanierung der Fahrbahn der K aaa ■ Verbesserung der Verkehrssicherheit mittels Gehweg-Ergänzung, Strassenverbreiterung und Eingangstor ■ Renaturierung des F-Bachs ■ Erneuerung von Werkleitungen 1.2. Für das Vorhaben sollen die Beschwerdeführer ca. 46 m² Land ab ihrer Parzelle Nr. bbb (bisherige Fläche: 682 m²) für die Zwecke des Gehwegbaus (auf 2 m Breite) abtreten (vgl. Vorakten, act. 35 [Beilage 14, Landerwerbsplan; Beilage 15, Landerwerbstabelle]). 2. 2.1. Die Vorinstanz erachtete das Strassenbauprojekt als mit den rechtlichen Vorgaben vereinbar. Die Eigentumsгарantie der Beschwerdeführer werde nicht verletzt. Das Projekt beruhe auf einer genügenden gesetzlichen

- 7 - Grundlage (§§ 94 Abs. 1 und 95 Abs. 1 BauG). Es stehe sodann ausser Frage, dass die geplanten Massnahmen, die allesamt der Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sowie dem Natur- und Landschaftsschutz dienen, im öffentlichen Interesse lägen, wobei die beteiligten öffentlichen Interessen hoch zu gewichten seien. Die vorgesehenen Abmessungen der Fahrbahnbreite (von 6,2 m) und der Gehwegbreite (von 2 m) stimmten mit den massgebenden VSS-Normen überein und trügen damit neben dem Anliegen der Verkehrssicherheit auch dem Umstand Rechnung, dass Strassen gemäss § 92 Abs. 1 BauG möglichst flächensparend zu erstellen seien. Schliesslich sei auch die Verhältnismässigkeit des Eingriffs in die Eigentumsrechte der Beschwerdeführer gegeben. Die Nutzbarkeit ihrer Parzelle werde durch die Abtretung von ca. 46 m² Land nicht wesentlich beeinträchtigt, woran auch die von ihnen beanstandete Aufhebung von fünf Schrägparkplätzen innerhalb des gesetzlich vorgeschriebenen Strassenabstands nichts ändere. Zwar würden diese nicht klar rechtsgültig bewilligten Parkplätze schon längere Zeit und mit Duldung der Behörden als solche genutzt. Die Abteilung für Baubewilligungen habe jedoch schon im Baubewilligungsverfahren betreffend die Sanierung des Gebäudes Nr. ccc im Jahr 2014 Sicherheitsbedenken bezüglich dieser Parkplätze geäussert. Umso mehr sei eine Aufhebung der Parkplätze aufgrund der durch den geplanten Strassenausbau in Zukunft noch beengteren Platzverhältnisse geboten. Für die gegenwärtige Nutzung der Liegenschaft stünden auf der Parzelle Nr. bbb ausreichend Abstellplätze zur Verfügung, zumal zwei davon heute sogar fremdgenutzt würden. Sollte

das Ladenlokal im Erdgeschoss des Gebäudes Nr. ccc dereinst wieder gewerblich genutzt werden, sei es den Eigentümern unbenommen, ein neues Baugesuch für Parkplätze einzureichen. Erst dann müsste geklärt werden, ob entlang der Südfassade des Gebäudes Nr. ccc (Längs-)Parkplätze im Unterabstand zur Strasse bewilligt werden könnten. 2.2. Die Beschwerdeführer werfen dem Regierungsrat eine ungenügende Interessenabwägung im Sinne von Art. 3 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) sowie einen unverhältnismässigen Eingriff in ihre Eigentumsrechte vor. In den Erwägungen des Regierungsrats fehle eine Auseinandersetzung mit ihrem privaten Interesse an der Beibehaltung der fünf Schrägparkplätze, die seit Jahrzehnten bestünden. Selbst wenn sie nie ordentlich bewilligt worden wären, seien sie besitzstandsgeschützt. Es bestehe diesbezüglich kein Beseitigungsrevers und die Nutzung werde auch nicht durch eine Baulinie eingeschränkt. Aufgrund der Kernzonenvorschriften bestehe für das Grundstück der Beschwerdeführer ein erhebliches Aufwertungspotenzial. Insbesondere kundenintensive Verkaufslokale mit einer Nettoladenfläche

- 8 - bis maximal 500 m² seien zulässig und verlangten nach einer relevanten Anzahl Parkfelder. Durch die Landenteignung entfalle ein Standort für solche Parkfelder. Insofern bewirke diese eine erhebliche Einschränkung des Nutzungspotenzials der Liegenschaft. Die Einschätzung des Regierungsrats, die Parzelle sei noch genügend gross und die Nutzbarkeit werde dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt, verkenne die baurechtlichen Möglichkeiten. Es gehe nicht nur um den Bestand, sondern auch um mögliche Erweiterungen, Umnutzungen oder einen Neubau. Somit habe der Regierungsrat die privaten Interessen nicht angemessen berücksichtigt. Die Beschwerdeführer anerkannten, dass nach der geplanten Gehwegweiterung weder normenkonforme Senkrecht- noch die bestehenden Schrägparkfelder an der Südfassade des Gebäudes Nr. ccc mehr angeordnet werden könnten. Sie seien jedoch der Meinung, dass es dort Platz für drei Längsparkfelder habe, die auch von der Abteilung für Baubewilligungen im von der Vorinstanz referenzierten Baubewilligungsverfahren im Jahr 2014 empfohlen worden seien. Mit einer solchen Lösung, die zwischen den Parteien im Juni 2018 besprochen und in einem Plan vom 4. Juni 2018 (Beschwerdebeilage 7) aufgezeigt worden sei, könnten sie sich arrangieren. Die drei Längsparkfelder anstelle der bisherigen fünf Schrägparkfelder bedeuteten in ihren Augen eine verhältnismässige Einschränkung ihrer Eigentumsrechte. Nach dem Gebot der Verhältnismässigkeit dürfe nicht mehr Land enteignet werden als zur Zielerreichung notwendig sei. Die Kantonsstrasse und der Gehweg könnten auch mit drei Längsparkfeldern – wie vorgesehen – ausgebaut werden. Solche Parkfelder führten nicht dazu, dass rückwärts auf die Kantonsstrasse ausgefahren werden müsste, sie tangierten keine Sichtzone und allfällige Parkmanöver könnten gefahrlos erfolgen. Folglich stellten sie Antrag auf eine entsprechende Anpassung des Strassenbauprojekts und damit letztlich auch des Enteignungstitels. Diese Anpassung könne als unwesentliche Projektänderung bewilligt werden. Ansonsten würden die Beschwerdeführer bei der Gemeinde ein Baugesuch für die drei Längsparkfelder einreichen. 3.

E. 10

November 2021 (RRB Nr. 2021-001303), Erw. 3.1 und Dispositiv-Zif-

- 10 - fer 1.2, zum Bestandteil des Strassenbauprojekts erklärt worden wären, wenn die Beschwerdeführer die Zusicherung für die Erstellung von zwei Längsparkplätzen zu Lasten des Strassenbauprojekts gemäss beiliegender Skizze (vgl. dazu die erste Beilage zur Stellungnahme des BVU vom 2. September 2022) angenommen und daraufhin ihre

Einwendung gegen das Strassenbauprojekt zurückgezogen hätten. Gesetzt diesen Fall wären die zugesicherten zwei Längsparkplätze zum Gegenstand des Strassenbauprojekts erklärt und das Projekt demnach um die beiden Parkplätze erweitert worden. Nach deren Genehmigung im Rahmen des Strassenbauprojekts hätte es alsdann keines weiteren baurechtlichen Bewilligungsverfahrens, konkret eines Baubewilligungsverfahrens nach den §§ 59 ff. BauG mehr bedurft. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass durch ein solches Vorgehen das rechtliche Gehör Dritter verletzt worden wäre, wenn die erwähnte Änderung des Strassenbauprojekts nicht vorgängig öffentlich aufgelegt und publiziert oder wenigstens den betroffenen Nachbarn mitgeteilt worden wäre. Der Genehmigungsentscheid wäre dann allenfalls mit einem formellen Mangel behaftet gewesen, der aber nicht zu dessen Nichtigkeit, sondern höchstens zu dessen Anfechtbarkeit (für legitimierte Dritte) geführt hätte (vgl. dazu die Urteile des Verwaltungsgerichts WBE.2019.304 vom 16. November 2020, Erw. II/2, und WBE.2018.382 vom 13. Mai 2019, Erw. II/1.2, je mit Hinweisen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung) (mit Rechtsmittelfristbeginn ab dem Zeitpunkt der möglichen Kenntnisnahme der für die fraglichen zwei Längsparkplätze erteilten Bewilligung). Tatsache ist nun aber, dass die Beschwerdeführer die im Zuge der Behandlung ihrer Einwendung gegen das Strassenbauprojekt von der Abteilung Tiefbau vorgeschlagene Zusicherung (Vorakten, act. 21) abgelehnt haben (Vorakten, act. 23), wodurch die ihnen mit dieser Zusicherung angebotenen zwei Längsparkplätze nicht zum Bestandteil des streitgegenständlichen Strassenbauprojekts geworden sind und demzufolge in einem separaten Baubewilligungsverfahren (nach den §§ 59 ff. BauG) bewilligt werden müssten. Auf die Möglichkeit, das Strassenbauprojekt um Längsparkplätze entlang der südlichen Gebäudeseite auf der Parzelle Nr. bbb zu erweitern, haben die Beschwerdeführer im Einwendungsverfahren verzichtet. Auf diesen Entscheid können sie im vorliegenden Beschwerdeverfahren nicht zurückkommen. Der Streitgegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens bezieht sich auf ein Strassenbauprojekt ohne Einbezug von Längsparkplätzen auf der Parzelle Nr. bbb. Die Beschwerdeführer haben, auch wenn dies nach dem oben Gesagten grundsätzlich möglich wäre, keinen Anspruch darauf, dass der Kanton Parkplätze auf ihrem Grundstück in ein Strassenbauprojekt integriert; das diesbezügliche Angebot der Abteilung Tiefbau erfolgte unpräjudiziell im Sinne einer Vergleichslösung. Gleichzeitig steht das vorliegende Strassenbauprojekt einer separaten Bewilligung von Längsparkplätzen in einem Baubewilligungsverfahren nach den §§ 59 ff. BauG nicht per se entgegen, nachdem zumindest die von der

- 11 - Abteilung Tiefbau im Einwendungsverfahren angebotenen zwei Längsparkplätze durch die Ausbaumassnahmen des Strassenbauprojekts offenbar nicht tangiert respektive verunmöglicht werden (vgl. dazu die Ausführungen der Abteilung Tiefbau in der Stellungnahme des BVU vom 2. September 2022, wonach eine Lösung mit zwei Längsparkplätzen als vertretbar erachtet wird). Insofern kann nicht gesagt werden, dass das Strassenbauprojekt die Nutzung des südlichen Vorplatzes des Gebäudes auf der Parzelle Nr. bbb durch zwei Längsparkplätze entlang der südlichen Gebäudefassade einschränken würde. Einzig die Ablehnung des von den Beschwerdeführern im Hauptpunkt verlangten dritten Längsparkplatzes (im Rahmen eines separaten Baubewilligungsverfahrens) aus Verkehrssicherheitsgründen könnte gemäss den Ausführungen der Abteilung Tiefbau in der Stellungnahme des BVU vom 2. September 2022 (teilweise) durch An- und Wegfahrschwierigkeiten bedingt sein, die sich (auch) aus dem Ausbau der D-Strasse mit einem Gehweg ergeben oder sich dessentwegen ver-

schärfen. Mit anderen Worten beinhaltet das Strassenbauprojekt keinen Eingriff in die Eigentumsrechte der Beschwerdeführer, der über die für die Fahrbahnverbreiterung und die Schaffung eines Gehwegs benötigte Landabtretung im Umfang von 46 m² und dadurch bewirkte Nutzungseinschränkungen auf der Restparzelle hinausginge. Deshalb beurteilt sich die Rechtmässigkeit des Strassenbauprojekts nach der Zulässigkeit dieses Eingriffs. 4.

E. 11

Mai 2020, Erw. II/2.7, und WBE.2015.502/503 vom 17. August 2016, Erw. II/3.3.4.2 mit weiteren Hinweisen). Daher sind diese fünf Parkplätze nicht oder höchstens in beschränkter Masse entscheidend für die Realisierbarkeit von Nutzungsreserven auf der Parzelle Nr. bbb. Bei der Abwägung der öffentlichen Interessen der Verkehrssicherheit und des Landschafts- und Gewässerschutzes mit den entgegenstehenden privaten Interessen der Beschwerdeführer steht aufgrund des in der vorliegenden Beschwerde gestellten (Änderungs-)Antrags (Antrag 2) aktuell ohnehin nicht (mehr) die Nutzung von fünf Schrägparkplätzen im Vordergrund, die den gänzlichen Verzicht auf Strassenausbaumassnahmen im Bereich ihrer Parzelle Nr. bbb voraussetzen würde, sondern die Nutzung von drei, eventuell zwei Längsparkplätzen, wovon zumindest zwei durch die vorgesehene Landabtretung (infolge Fahrbahnverbreiterung und Gehwegbau) gar nicht tangiert werden dürften (siehe dazu schon die Ausführungen in Erw. 3.3 vorne). Den öffentlichen Interessen der Verkehrssicherheit und des Landschafts- und Gewässerschutzes ist daher im Wesentlichen das Interesse der Beschwerdeführer an einem dritten, entlang der Südfassade des Gebäudes Nr. ccc positionierten Längsparkplatz gegenüberzustellen. Weshalb diese Interessenabwägung nicht im Rahmen der

- 13 - Verhältnismässigkeitsprüfung der streitigen Strassenausbaumassnahmen erfolgen sollte, ist nicht ersichtlich.

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