

BL_GERICHTE 650 2010 16 vom 17. November 2011

BL Gerichte, 2011-11-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bl_gerichte_650_2010_16

FR: BL_GERICHTE 650 2010 16 du 17 novembre 2011

IT: BL_GERICHTE 650 2010 16 del 17 novembre 2011

Regeste

Sondervorteil beim erstmaligen Ausbau nach Bau- und Strassenlinienplan einer seit Jahrzehnten bestehenden Strasse / Abgrenzung Korrektur und Neuanlage / Berücksichtigung des öffentlichen Interesses an einer Strasse bei der Verteilung der Baukosten

Erwägungen

E. 4.1

Der Beschwerdeführer bringt in erster Linie vor, dass es sich beim Strassenbauprojekt R.____weg Süd um beitragsfreien Unterhalt handle. Das Gebiet sei seit Jahrzehnten sowohl faktisch wie auch rechtlich als erschlossen zu qualifizieren, da seit Jahrzehnten der Bau grosser Fachmärkte bewilligt würde. Die vorbestehende Strasse könne nicht als Provisorium qualifiziert werden, da sie bereits in den 1970er Jahren vollständig ausgebaut worden sei. (...)

E. 4.2

Das Planen, Projektionieren und Erstellen von Erschliessungsanlagen fällt in die Zuständigkeit der Gemeinden (§ 33 Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 [RBG, SGS 400]). Die Gemeinde kann im Rahmen des von ihr erstellten Reglements, in casu im Rahmen des Strassenreglements, die Erschliessung ihres Hoheitsgebiets in eigenem Ermessen projektionieren und ausführen, sofern sie nicht gegen höherrangiges Recht verstösst. Das Gericht hat geltende Reglemente der Gemeinden sowie deren Auslegung zu respektieren. Es kann allenfalls dort eingreifen, wo eine Gemeinde in Anwendung kommunalen Rechts gegen kantonales oder eidgenössisches Recht, insbesondere Verfassungsrecht, verstösst (Urteil des Enteignungsgerichts vom 13. Januar 2011 [650 09 118 et al.] E. 4.3, Urteil des Enteignungsgerichts vom 18. November 2010 [650 09 83] E. 7.1; vgl. Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Auflage, Zürich 2010, N 418 ff.). Das anwendbare kommunale Strassenreglement definiert Neuanlagen in § 4 Abs. 1 SR als die erstmalige Erstellung von Verkehrsanlagen gemäss Bau- und Strassenlinienplan inklusive Fundationsschicht, Belag, Randabschlüsse, Strassenentwässerung, Beleuchtung, sowie als den Ausbau von vorbestehenden Fahr- und Fusswegen zu Verkehrsanlagen gemäss Strassennetzplan und Bau- und Strassenlinienplan. Als Korrekturen hingegen gelten bauliche Änderungen, Korrekturen, sowie nachträgliche Ergänzungen und Gestaltungsmaßnahmen an Verkehrsanlagen, welche bereits als Neuanlage respektive nach Bau- und Strassenlinienplan erstellt wurden (§ 4 Abs. 2 SR). Der Wortlaut des kommunalen Reglements ist vorliegend eindeutig. Die erstmalige Erstellung einer Strasse gemäss Bau- und Strassenlinienplan hat danach - unabhängig davon, ob es sich um die erstmalige Erschliessung oder um den Ausbau eines vorbestehenden Fahr- und Fusswegs handelt - als Neuanlage zu gelten. Der R.____weg

wurde im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts erstmals nach dem geltenden Bau- und Strassenlinienplan "V.____ - Änderung W.____-X.____" vom 11. Februar 1985 ausgebaut. Nach dem kommunalen Strassenreglement wäre der Bau des R.____wegs folglich als Neuanlage zu qualifizieren. Eine Korrektur dieser Qualifikation wäre lediglich dann angezeigt, wenn die Anwendung der entsprechenden Norm gegen höherrangiges Recht verstossen würde.

E. 4.3

Gemäss § 90 Abs. 1 EntG können diejenigen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, welchen durch ein öffentliches Erschliessungswerk besondere Vorteile erwachsen, zu einer angemessenen Beitragsleistung herangezogen werden. Aus der Definition der Beitragslast ergibt sich, dass eine Beitragspflicht nur dann eintritt, wenn eine Grundeigentümerin oder ein Grundeigentümer durch eine öffentliche Einrichtung einen wirtschaftlichen Sondervorteil erfährt. Diesen Vorteil und den daraus resultierenden Wertzuwachs in jedem einzelnen Fall zu schätzen, wie es an sich wünschbar wäre, erweist sich aus verschiedenen Gründen als unmöglich. Nach der Praxis ist es daher zulässig, auf schematische, nach der Durchschnittserfahrung aufgestellte und leicht zu handhabende Massstäbe abzustellen (BGE 109 Ia 325 E. 5, 106 Ia 241 E. 3b; vgl. auch BGE 2P.45/2005 vom 30. Juni 2005, in: ZBI 107/2006 S. 382 ff., E. 3.2, jeweils m.w.H.).

E. 4.4

Ein Sondervorteil liegt regelmässig dann vor, wenn ein Grundstück durch den Bau von Zufahrtsstrassen neu erschlossen wird und es dadurch einen Vorteil in Form eines Vermögenszuwachses erfährt (vgl. BGE 2P.278/2001 vom 7. Februar 2002, E. 2.2). Als Neuanlage ist somit stets der erstmalige Ausbau einer Verkehrsfläche durch die Gemeinde zu behandeln (VGE vom 24. April 1985, in: BLVGE 1985, Ziffer 15.1 E. 3a). Nebst der erstmaligen Erstellung einer Verkehrsanlage zur Neuerschliessung kann darunter jedoch auch der Ausbau von vorbestandene Fahr- und Fusswegen subsumiert werden. Eine Neuanlage kann selbst dann noch bejaht werden, wenn die Strasse gemäss Strassennetzplan erstellt wird, dem aktuellen Stand der Technik entspricht und ein "Provisorium" ersetzt. Ein überteerter Feldweg kann noch als Provisorium im letztgenannten Sinn gelten, wenn er als Erschliessungsstrasse genutzt wurde und noch nicht nach Bau- und Strassenlinienplan ausgebaut wurde (Urteil des Enteignungsgerichts vom 18. November 2010 [650 09 82] E. 4.2, Urteil des Enteignungsgerichts vom 4. August 2009 [650 08 165] E. 5.3, Urteil des Enteignungsgerichts vom 28. August 2006 [650 05 200] E. 5.6). Der Bau eines Provisoriums führt nicht zu einem beitragsauslösenden Erschliessungsvorteil. Der Sondervorteil entsteht erst mit der Erstellung der definitiven Strasse, mithin mit dem erstmaligen Ausbau im Sinne einer Neuanlage. Bei einer Neuanlage entstehen den angrenzenden Grundstücken folglich jeweils neue Erschliessungsvorteile, die bis anhin nicht bestanden haben oder welche die alte Zufahrt nicht geboten hat (Urteil des Enteignungsgerichts vom 13. Januar 2011 [650 09 118 et al.] E. 4.4, Urteil des Enteignungsgerichts vom 18. November 2010 [650 09 82] E. 4.2).

E. 4.5

Die Qualifikation der Strassenbauarbeiten bzw. die Prüfung allfällig entstehender Sondervorteile ist jeweils anhand des konkreten Strassenbauprojekts vorzunehmen. Dabei ist der Zustand der Verkehrsanlage vor und nach Durchführung der baulichen Massnahmen zu vergleichen. In diesem Zusammenhang ist zu beurteilen, ob der R.____weg im Zustand

vor dem Ausbau die gemäss Strassennetzplan zu stellenden Anforderungen an die Erschliessung erfüllt. Die Frage ist nach den heutigen Verhältnissen zu beurteilen und nicht danach, ob allenfalls die seinerzeitige Erschliessung gewährleistet war. Eine vollständig ausgebaute und den Erschliessungsanforderungen genügende Strasse liegt nach der ständigen Rechtsprechung des Enteignungsgerichts vor, wenn die Strasse einen Kieskoffer, einen Belag, Randabschlüsse, eine Strassenentwässerung und - sofern im Bau- und Strassenlinienplan vorgesehen - ein Trottoir aufweist (Urteil des Enteignungsgerichts vom 18. November 2010 [650 09 82] E. 4.5, Urteil des Enteignungsgerichts vom 4. Januar 2008 [650 07 119] E. 4.2 ; vgl. auch: Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zug vom 28. August 1986, in: ZGGVP 1985-1986 S. 32 ff., E. 4; Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Aargau vom 25. August 1982, in: AGVE 1982 S. 154 ff., E. 2a).

E. 4.6

Gemäss Angaben der Beschwerdegegnerin ist die Entstehungsgeschichte des R.____wegs nur schlecht nachzuvollziehen. Die Verkehrsfläche sei ursprünglich im Rahmen des Kiesabbaus im betroffenen Gebiet genutzt worden und habe danach bis Anfang der 1950er Jahre unter dem Namen "Y.____strasse" als Zufahrt zur damaligen Gasstation gedient. Es könne nicht rekonstruiert werden, wie die heutige Strasse entstanden sei. Anlässlich des Augenscheins konnte sich das Gericht ein Bild der Strasse im Zustand vor Ausführung des Bauprojekts machen. Dabei konnte festgestellt werden, dass der R.____weg im jetzigen Zustand zumindest teilweise sämtliche Anforderungen an eine vollständig ausgebaute Strasse erfüllt. So verfügt die Strasse über eine genügende Beleuchtung und einen, wenn auch nicht einheitlichen, Belag. Entwässerungsschächte liegen in knapp genügender Anzahl vor. Randabschlüsse und Trottoir sind zumindest teilweise vorhanden. Aus den Akten geht hervor, dass im Jahr 2001 die bestehende Kanalisation ersetzt bzw. erweitert und die Strasse an den Sammelkanal der Kanalisation angeschlossen wurde. Ausserdem wurden gemäss Angaben der Beschwerdegegnerin in den Jahren 1993, 1998 und 2003 diverse Belagsarbeiten durchgeführt. Die Entstehungsgeschichte und Lage des R.____wegs in einem ehemaligen Kiesabbaugebiet lässt ausserdem darauf schliessen, dass die Strasse einen Kieskoffer aufweist. Die geringen Deformationen der Strasse und die Unregelmässigkeiten im Belag lassen sich auf den Einbau diverser Werkleitungen zurückführen. Aufgrund der Umstände kann zudem angenommen werden, dass im Laufe der Zeit bestehende Randabschlüsse ohne Ersatz entfernt wurden.

E. 4.7

Das Gericht ist aufgrund der Akten und der örtlichen Begebenheiten zur Überzeugung gelangt, dass der R.____weg über die Jahrzehnte in informeller Weise und den jeweiligen Ansprüchen der Anwändergrundstücke entsprechend sukzessive ausgebaut wurde. Im Laufe dieser Zeit hat die Strasse den Charakter einer definitiven Zufahrt mit den Merkmalen einer im Sinne der Rechtsprechung voll ausgebauten Strasse angenommen. Ohnehin ist fraglich, ob eine Verkehrsfläche, die über eine jahrzehntelange Dauer intensiv genutzt wird, überhaupt noch als Provisorium gelten kann. Der R.____weg kann im Zustand vor dem Ausbau jedenfalls nicht (mehr) als Provisorium angesehen werden. Es handelt sich bei der bestehenden Strasse um eine Verkehrsanlage, die einen deutlich höheren Ausbaustandard aufweist und bereits seit längerer Zeit als Sammelstrasse genutzt wird. Das kommunale Reglement erweist sich deshalb in seiner Definition von Neuanlagen als zu schematisch. Selbst wenn eine kommunale Strasse noch nie nach Bau- und Strassenlinienplan ausgebaut wurde, führt der plangemässe Ausbau nicht ohne Weiteres zur

Entstehung neuer Erschliessungsvorteile. Dies ist insbesondere dann zu verneinen, wenn die vorbestehende Zufahrt - wie vorliegend - die an sie gestellten Erschliessungsanforderungen bereits grundsätzlich erfüllte. Der massgebliche Zeitpunkt, in dem der R.____weg den Charakter eines Provisoriums verlor und den Anwendern aus der nunmehr genügenden Erschliessung Sondervorteile entstanden, lässt sich vorliegend nicht mehr genau eruieren. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Strasse spätestens seit den 1990er Jahren - als die grossen Fachmärkte realisiert wurden - als ausgebaute und den Erschliessungsanforderungen genügende Strasse gelten musste. Spätestens in diesem Zeitpunkt ist den angrenzenden Grundstücken der (definitive) Erschliessungsvorteil entstanden. Die Abgeltung dieser vor längerer Zeit entstandenen Sondervorteile kann aufgrund der zweijährigen Verwirklichungsfrist von § 95 Abs. 1 EntG heute von der Beschwerdeführerin nicht mehr geltend gemacht werden.

E. 4.8

Die Schaffung einer genügenden strassenmässigen Erschliessung ist im Grundsatz etwas Einmaliges, weshalb auch die Beitragserhebung regelmässig als einmaliger Vorgang zu qualifizieren ist. Keine Wertsteigerung bewirkt in der Regel der Ausbau einer Erschliessungsanlage, soweit die Grundstücke bereits durch die vorhandene Anlage genügend erschlossen sind. Ein Sondervorteil kann hingegen entstehen, wenn durch den Ausbau einer Anlage die Erschliessung einzelner Grundstücke wesentlich verbessert wird (BGE 2P.278/2001 vom 7. Februar 2002, E. 2.2). Dies ist der Fall, wenn ein Grundstück durch den Ausbau oder die Korrektur einer Strasse rascher, bequemer oder sicherer erreicht werden kann (Peter J. Blumer, Abgaben für Erschliessungsanlagen nach dem Thurgauer Baugesetz, Zürich 1989, S. 68). Die beitragspflichtige Korrektur zeichnet sich nach dem Gesagten dadurch aus, dass eine Strasse gegenüber dem bisherigen Zustand eine Verbesserung erfährt, welche den bereits vorhandenen Erschliessungsvorteil vermehrt (Urteil des Enteignungsgerichts vom 4. August 2009 [650 08 143] E. 5.3, Urteil des Enteignungsgerichts vom 14. Januar 2008 [650 07 119] E. 4.1 m.w.H.). Zu prüfen bleibt somit, ob die angrenzenden Parzellen durch das Projekt "Neubau des R.____weges zwischen dem Knoten S.____strasse und dem T.____weg" eine Vermehrung oder Steigerung des vorbestehenden Erschliessungsvorteils erfahren, wodurch das vorliegende Strassenbauprojekt als Korrektur zu qualifizieren wäre.

E. 4.9

Aus den eingereichten Unterlagen wird ersichtlich, inwiefern sich die Erschliessungssituation der angrenzenden Parzellen durch das Projekt ändert. Die Linienführung des R.____wegs wird an den geltenden Bau- und Strassenlinienplan angepasst. Es werden durchgehende und einheitliche Randabschlüsse aus Granit eingebaut. Die Einlaufschächte der Entwässerung werden verlegt und in ihrer Anzahl ergänzt. Der neue Belag wird einheitlich mit einer Trag- und Deckschicht ausgestaltet und die Koffierung wird ersetzt. Ausserdem wird am R.____weg ein beidseitiges Trottoir erstellt, wobei nur eine Seite den Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen belastet wird. Mit dem vorliegenden Strassenbauprojekt erfolgt erstmals ein Ausbau des R.____wegs gestützt auf einen Bau- und Strassenlinienplan. Durch den dem Bau- und Strassenlinienplan entsprechenden Ausbau werden klare Verhältnisse für die angrenzenden Parzellen geschaffen, insbesondere auch in Bezug auf potentielle andere Nutzungen. Die Erschliessung der angrenzenden Parzellen vermag somit erstmals den Vorgaben des RBG zu genügen, womit ein Vorteil für die Parzelle des Beschwerdeführers verbunden ist (vgl.

Urteil des Enteignungsgerichts vom 17. Dezember 2007 [650 06 177] E. 5.4 ff.). Die einzubauenden durchgehenden Randsteine und die zu erstellende funktionierende Entwässerung werden dem schnellen Abfluss des Oberflächenwassers dienen und verhindern, dass dieses auf die angrenzenden Grundstücke abfließt. Gleichzeitig wird verhindert, dass sich nach Niederschlägen auf der Fahrbahn Wasserlachen bilden, welche insbesondere im Winter die Sicherheit der Strassenbenützer und -benützerinnen gefährden und die Benutzbarkeit der Strasse einschränken. Mit dem Anbringen von Randabschlüssen wird sodann der Strassenraum klarer abgegrenzt, was ebenfalls der Sicherheit dient (Urteil des Enteignungsgerichts vom 18. November 2010 [650 09 81] E. 4.5 ; vgl. auch Entscheid der Schätzungscommission des Kantons Aargau vom 27. März 2001, in: AGVE 2001 S. 454 ff., E. 5.3.2.3). Neu erstellt wird im Rahmen des Bauprojekts das beidseitige Trottoir. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass den an eine Strasse umliegenden Grundstücken aus dem Bau eines Trottoirs ein Sondervorteil zukommt (Urteil des Enteignungsgerichts vom 14. Januar 2008 [650 07 119] E. 4.3 ; vgl. auch: SOG 1983 N 19; Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Aargau vom 22. August 2002, in: AGVE 2002 S. 170 ff., E. 4c). Dieser liegt in der erhöhten Verkehrssicherheit respektive darin, dass die Anwänder und allfällige Besucher das Grundstück ohne Behinderung und Gefährdung durch den Strassenverkehr erreichen können (Blumer, a.a.O., S. 69 f.; Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Aargau vom 22. August 2002, in: AGVE 2002 S. 170 ff., E. 4c). Dieser Sondervorteil kommt den Anwändergrundstücken mit dem Bauprojekt neu zu. Dass die Erstellung des Trottoirs zu einem neuen Sondervorteil führt, den die Erschliessung der betroffenen Grundstücke bisher nicht geboten hat, vermag aber in Berücksichtigung aller Umstände nicht zu einer Qualifikation des gesamten Projekts als Neuanlage zu reichen. Vielmehr ist auch in der Neuerstellung des Trottoirs lediglich eine Verbesserung der gesamten Erschliessungssituation zu erblicken. Die geplanten Strassenbauarbeiten führen nach dem soeben Ausgeführten zu einer sichereren, vielseitigeren und bequemerer Zufahrt für die angrenzenden Grundstücke. Diese Verbesserung der Strasse vermehrt den (bereits entstandenen) Erschliessungsvorteil in beitragsrelevanter Weise und berechtigt somit grundsätzlich zur Erhebung eines Strassenbeitrags. Aufgrund der Qualifikation als Korrektur ist der von der Beschwerdegegnerin provisorisch erhobene Strassenbeitrag zu reduzieren, sodass die beitragspflichtigen Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen gemäss dem kommunalen Strassenreglement grundsätzlich noch 80% der Baukosten zu tragen hätten (§ 31 Abs. 2 lit. a SR i.V.m. § 31 Abs. 1 lit. a SR).

E. 5.1

Gemäss § 31 Abs 1 lit. a SR haben die beitragspflichtigen Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen bei Neuanlagen von Sammel- und Erschliessungsstrassen im Industrie- und Gewerbegebiet 100% der Baukosten zu übernehmen. Im restlichen Baugebiet beträgt der Kostenanteil der beitragspflichtigen Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen bei der Neuanlage von Sammelstrassen 70%, die restlichen Baukosten werden von der Gemeinde getragen. Für Korrekturen sieht das Reglement tiefere Beteiligungen der Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen vor. Gemäss § 31 Abs. 2 lit. a SR haben die betroffenen Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen für die Korrektur von Sammel- und Erschliessungsstrassen im Industrie- und Gewerbegebiet 80% der Baukosten zu tragen, für die Korrektur von Sammelstrassen im restlichen Baugebiet 40%. Es steht den Gemeinden zu, die Verteilung der Strassenbaukosten im Rahmen der höherrangigen, verfassungsrechtlichen Grundsätze der Vorteilsbeitragshebung, namentlich des Äquivalenzprinzips, Kostendeckungsprinzips, Willkürverbots und

Gleichbehandlungsgebots, frei zu bestimmen.

E. 5.2

Vorliegend ist zu prüfen, ob die von der Beschwerdegegnerin reglementarisch festgelegte Kostenverteilung zwischen Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen einerseits und der Gemeinde andererseits diesen höherrangigen, verfassungsrechtlichen Grundsätzen entspricht. Vorteilsbeiträge sind danach nach Massgabe des erlangten Sondervorteils auf die Beitragspflichtigen zu verteilen (Blumer, a.a.O., S. 25; Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., N 2655 m.w.H.). Nach der Praxis ist es - wie bereits unter Erwägung 4.3 ausgeführt - zulässig, dafür schematische, nach der Durchschnittserfahrung aufgestellte Massstäbe zu schaffen, die leicht zu handhaben sind (BGE 109 Ia 325 E. 5, 106 Ia 241 E. 3b; vgl. auch BGE 2P.45/2005 vom 30. Juni 2005, in: ZBl 107/2006 S. 382 ff., E. 3.2). Erforderlich ist aber auch bei der Anwendung dieser Massstäbe, dass sie nicht zu einem unhaltbaren, mit sachlichen Gründen schlicht nicht mehr vertretbaren Ergebnis führen und dass sie keine Unterscheidungen treffen, für die ein vernünftiger Grund nicht ersichtlich ist (BGE 106 Ia 241 E. 3b; Wyss, a.a.O., S. 65; Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., N 2652 ff).

E. 5.3

Die Verteilung der Strassenbaukosten auf die beitragspflichtigen Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen einerseits wie auf die Gemeinde als Erschliessungsträgerin andererseits ist ein Instrument der äquivalenten Vorteilsausgleichung. Die Erstellung oder der Ausbau einer Erschliessungsanlage liegt oftmals nicht bloss im Interesse der angrenzenden Grundstücke, sondern auch im Interesse der Allgemeinheit. Nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung haben sich in der Regel - entsprechend dem Verhältnis der ihnen entstandenen Vorteile - sowohl die Öffentlichkeit wie auch die bevorteilten Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen an den Kosten einer Erschliessungsanlage zu beteiligen. Das öffentliche Interesse ist dabei je nach Zweckbestimmung des Werks verschieden gross. An Anlagen, die überwiegend der Allgemeinheit dienen, besteht ein grösseres öffentliches Interesse als an Anlagen, die ausschliesslich der Feinerschliessung der angrenzenden Grundstücke dienen (Blumer, a.a.O., S. 58).

E. 5.4

Sammelstrassen liegen - im Gegensatz zu Erschliessungsstrassen - vermehrt im öffentlichen Interesse, da sie als Instrumente der Groberschliessung den Verkehr sammeln und weiterleiten, hingegen nur begrenzt Erschliessungsfunktionen übernehmen (Dieter von Reding, Die Baulanderschliessung und deren Finanzierung, VLP-ASPAN, Bern 2006, S. 11; Schweizerische Vereinigung für Landesplanung (VLP), Grundeigentümerbeiträge an Strassen, Abwasseranlagen und Wasserversorgungen, Schriftenfolge Nr. 8, 1971, S. 11). Bei Sammelstrassen ist folglich grundsätzlich von einem gemischten Interesse der Gemeinde bzw. der Allgemeinheit und den bevorteilten Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen auszugehen. Dies ist auch im vorliegenden Fall anzunehmen. Aufgrund der Fachmärkte weist das V.____gebiet einen für Industrie- und Gewerbegebiete überdurchschnittlichen Publikumsverkehr auf. Der R.____weg ist gemäss Strassennetzplan als Sammelstrasse qualifiziert. Die Strasse leitet im vorliegend betroffenen südlichen Abschnitt Verkehr von der kantonseigenen S.____strasse in die kommunalen Erschliessungsstrassen T.____weg und U.____weg ein und bildet mit diesen Strassen und dem V.____weg ein Ringsystem, mit dem das Gebiet erschlossen wird. Die Strasse dient

somit nicht bloss der Erschliessung der angrenzenden Grundstücken, sondern auch der Allgemeinheit, die aufgrund des R.____wegs Zugang zu den hinterliegenden Erschliessungsstrassen hat und bei der Durchfahrt vom Ringsystem profitieren kann. Somit entstehen bei der Korrektur des R.____wegs auch der Allgemeinheit Vorteile. Dieses öffentliche Interesse muss bei der Vorteilsausgleichung berücksichtigt werden. Im restlichen Baugebiet wird einer der Allgemeinheit zukommenden Sammel- und Durchgangsfunktion im anwendbaren kommunalen Reglement entsprechend den soeben ausgeführten Grundsätzen Rechnung getragen. So haben die bevorteilten Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen im Baugebiet ausserhalb der Industrie- und Gewerbezone bei Korrekturen an Sammelstrassen 40% der Baukosten zu tragen, bei Erschliessungs- und Zufahrtsstrassen, die vermehrt im Interesse der Anwänder liegen, hingegen 60 bis 80%. Eine solche Unterscheidung macht das SR im Industrie- und Gewerbegebiet nicht. Hier beträgt die Kostenbeteiligung der Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen bei der Korrektur sämtlicher Strassentypen 80%. Ob diese Unterscheidung anhand der Zonenzugehörigkeit im Allgemeinen auf vernünftigen, sachlichen Gründen basiert und folglich im Rahmen des Gleichbehandlungsgebots zulässig ist, kann vorliegend offen bleiben. Im konkreten Fall betreffend die Korrektur des R.____wegs ist die Kostenbeteiligung der Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen in der Höhe von 80% in Berücksichtigung des Äquivalenzprinzips jedenfalls zu hoch, da sie dem der Allgemeinheit entstehenden Sondervorteil zu wenig Rechnung trägt. Wie bereits ausgeführt, erfüllt der R.____weg wichtige Sammel- und Durchgangsfunktionen, die aufgrund des in diesem Gebiet erhöhten Publikumsverkehrs auch der Allgemeinheit zukommen. Das Gericht erachtet deshalb im vorliegenden Fall eine Beteiligung der betroffenen Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen an den Baukosten in der Höhe von 40% als angemessen. Die angefochtene Kostenverteilungstabelle wird aufgehoben. Der erhobene provisorische Strassenbeitrag ist entsprechend zu reduzieren. Entscheid Nr. 650 10 16 vom 17. November 2011

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