

GL_GERICHTE GL-2077 vom 19. Februar 2026

GL Gerichte, 2026-02-19, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gl_gerichte_GL-2077

FR: GL_GERICHTE GL-2077 du 19 février 2026

IT: GL_GERICHTE GL-2077 del 19 febbraio 2026

Erwägungen

E. 1

BA. _____

Beschwerdegegner

E. 2

BB. _____

beide vertreten durch M^{Law}Livia Toedtli-Ehlers,

Rechtsanwältin

E. 3

Gemeinde Glarus Nord

E. 4

Departement Bau und Umwelt des Kantons Glarus

betreffend

Baubewilligung

Die Kammer zieht in Erwägung:

I.

1.

Die A. _____ AG ist Eigentümerin der Parz.-Nr. 01, Grundbuch []. Das Grundstück liegt in der Dorfkernzone, weist eine Fläche von 450 m² auf und ist Teil des C-Quartiers, einer kleinen Häuserzeile in der Ortsgemeinde [].

2.

2.1 Die A. _____ AG ersuchte die Gemeinde Glarus Nord am 11. April 2023 um Bewilligung für den Neubau eines Doppel Einfamilienhauses auf der Parz.-Nr. 01, Grundbuch []. Darüber hinaus beantragte sie gleichentags eine Ausnahmegewilligung zur Unterschreitung des Strassenabstands. Gegen das Bauvorhaben gingen bei der Gemeinde Glarus Nord verschiedene Einsprachen ein, darunter diejenige von BA. _____ und BB. _____ vom 30. Mai 2023. Die Gemeinde Glarus Nord wies die Einsprache am 23. August 2023 ab und erteilte der A. _____ AG sowohl die Baubewilligung unter Auflagen als auch die Bewilligung zur Unterschreitung des Strassenabstands.

2.2 Dagegen erhoben BA. _____ und BB. _____ am 28. September 2023 Beschwerde beim Departement Bau und Umwelt des Kantons Glarus (DBU) und beantragten die Aufhebung der Verfügung der Gemeinde Glarus Nord vom 23. August 2023 sowie die Verweigerung

der Baubewilligung für das Baugesuch auf der Parz.-Nr. 01, Grundbuch []. In der Folge hiess das DBU die Beschwerde am 1. Mai 2025 gut und hob die Baubewilligung auf.

3.

3.1 Die A. _____ AG gelangte am 3. Juni 2025 mit Beschwerde ans Verwaltungsgericht und beantragte die Aufhebung des Entscheids des DBU vom 1. Mai 2025. Eventualiter sei die Sache an das DBU, subeventualiter an die Gemeinde Glarus Nord zurückzuweisen; alles unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten von BA. _____ und BB. _____. Das DBU beantragte am 17. Juni 2025 die Abweisung der Beschwerde; unter Kostenfolge zu Lasten der A. _____ AG. BA. _____ und BB. _____ schlossen am 4. August 2025 auf Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei; unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der A. _____ AG. Die Gemeinde Glarus Nord liess sich am 28. Juli 2025 vernehmen und ersuchte um Gutheissung der Beschwerde; unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten von BA. _____ und BB. _____.

3.2 Nachdem die A. _____ AG am 15. September 2025 an ihren Rechtsbegehren festgehalten hatte, verwies die Gemeinde Glarus Nord am 15. Oktober 2025 auf ihre bereits gestellten Anträge. Während BA. _____ und BB. _____ ihre Rechtsbegehren am 13. November 2025 erneuerten, liess sich das DBU nicht erneut vernehmen.

II.

1.

1.1 Das Verwaltungsgericht ist gemäss Art. 79 Abs. 1 des Raumentwicklungs- und Baugesetzes vom 2. Mai 2010 (RBG) i.V.m. Art. 105 Abs. 1 lit. b des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 4. Mai 1986 (VRG) zur Behandlung der vorliegenden Beschwerde zuständig. Da auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist darauf einzutreten.

1.2 Gemäss Art. 107 Abs. 1 VRG können mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts (lit. a) und die unrichtige Rechtsanwendung einschliesslich eines Missbrauchs des Ermessens (lit. b) gerügt werden. Die Unangemessenheit des Entscheids kann gemäss abschliessender Aufzählung in Art. 107 Abs. 2 VRG nur ausnahmsweise geltend gemacht werden, wobei ein solcher Ausnahmefall nicht vorliegt.

2.

2.1 Die Beschwerdeführerin rügt, der Beschwerdegegner 4 verhalte sich widersprüchlich, indem er von einer mangelhaften Erschliessung der streitbetroffenen Liegenschaft ausgehe, gleichwohl aber im Rahmen der Nutzungsplanung II die Beibehaltung des Baugrundstücks in der Bauzone bestätigt bzw. die rechtsgenügeliche Erschliessung im Sinne des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG) genehmigt habe. Des Weiteren habe er im Vorprüfungsverfahren keine Einwendungen gegen eine Reduktion des Strassenabstands gehabt. Erst als er im Verwaltungsbeschwerdeverfahren eine Stellungnahme der Hauptabteilung Mobilität und Tiefbau (nachfolgend: HAMT) eingeholt habe, habe er zu dieser Thematik Überlegungen angestellt, obschon er diese Frage gar nicht zu beurteilen gehabt hätte. Sodann habe er verkannt, dass es hierbei nicht um die Festlegung einer neuen Baulinie im Sinne des Raumplanungsrechts, sondern um die Erteilung einer Ausnahmbewilligung gemäss Art. 70 Abs. 4 des Strassengesetzes vom 2. Mai 1971 (StrG) gehe. Im vorliegenden Fall sei hierfür die Beschwerdegegnerin 3 zuständig, welche im

Rahmen einer einzelfallweisen Betrachtung richtigerweise eine Ausnahmegewilligung gestützt auf Art. 70 Abs. 4 StrG erteilt habe. Dies sei denn auch aus ortsbildschützerischer Sicht geboten gewesen und stehe im Einklang mit der konstanten kommunalen sowie kantonalen Praxis, wonach für einzelne Bauten eine Ausnahmegewilligung erteilt werden könne, unabhängig davon, ob das Bauvorhaben in der geschlossenen Ortslage gelegen sei oder nicht. Ferner sei die bestehende Erschliessung genügend und die Verkehrssicherheit durch die geplante Bebauung gewährleistet. Einerseits belege dies das im Recht liegende Verkehrsgutachten vom 30. Mai 2024. Andererseits habe eine Verkürzung des Grenzabstands im Ergebnis keinen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Demgegenüber entbehre der von der HAMT vorgeschlagene Knoten C-Weg/Kantonsstrasse jeglicher Grundlage, sei aus raum- sowie verkehrsplanerischer Sicht völlig überdimensioniert und würde bei einer Realisierung sowohl eine Bebauung der Parz.-Nr. 01, Grundbuch [], verunmöglichen als auch eine Entschädigungspflicht der Gemeinde auslösen. Darüber hinaus werde die Gemeindeautonomie verletzt, indem die HAMT vorschreibe, wie die Einfahrt in den C-Weg abzuändern sei. Der Kanton sei hierzu nämlich nicht kompetent, sondern habe lediglich Einflussmöglichkeiten bei der Festlegung des Abstands zur Kantons-, nicht aber zur Gemeindestrasse. Schliesslich könne der Beschwerdegegner 4 die Verweigerung der Ausnahmegewilligung nicht mit der mangelnden Verkehrssicherheit rechtfertigen. Andernfalls müssten bereits heute verkehrsplanerische Massnahmen ergriffen werden, was jedoch nicht vorgesehen sei.

2.2 Von den Beschwerdegegnern 1 und 2 wird bestritten, dass die kommunale Bauberatung eine Auflage betreffend Ortsbildschutz verfügt habe. Weder habe die Beschwerdeführerin eine solche Anordnung ins Recht gelegt noch handle es sich bei der eingereichten Machbarkeitsstudie um eine Verfügung im rechtlichen Sinne. Vielmehr sei diese als Empfehlung für die Ausarbeitung des Bauprojekts und nicht als zwingende Vorgabe zu verstehen. Selbst wenn aber ein ortsbildschützerisches Interesse an der Erteilung einer Ausnahmegewilligung bestehen würde, so vermöge dieses das Interesse an der Verkehrssicherheit sowie an einem möglicherweise notwendigen Strassenbau nicht zu überwiegen. Darüber hinaus habe auch die kantonale Abteilung Denkmalpflege und Ortsbildschutz im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens keine Zustimmung zum streitbetreffenden Bauprojekt gegeben, sondern hierzu überhaupt keine Anmerkungen getätigt. Die Beschwerdeführerin erkenne weiter, dass im Nutzungsplan II verdeutlicht worden sei, dass gewisse Bauzonen schwer erschliessbar seien, wobei eine zureichende Erschliessung ohnehin nicht im Rahmen der Nutzungsplanung, sondern im Einzelfall im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu prüfen sei. Vor diesem Hintergrund sei eine ausreichende Erschliessung der streitbetreffenden Liegenschaft durch eine Anpassung des Projekts durchaus möglich. Sodann sei der Beschwerdegegner 4 zur Überprüfung der von der Beschwerdegegnerin 3 erteilten Ausnahmegewilligung zuständig gewesen, sodass die Gemeindeautonomie im Ergebnis nicht verletzt worden sei. Hinzu komme, dass der Strassenabstand gestützt auf Art. 71 Abs. 3 StrG nicht einzelfallweise herabgesetzt werden könne. Dem Hinweis der Beschwerdeführerin auf einen Widerspruch zur konstanten kommunalen und kantonalen Praxis könne daher nicht gefolgt werden. Ferner leiste das geplante Bauprojekt keine Gewähr für eine ausreichende Verkehrssicherheit. Der von der Beschwerdeführerin ins Recht gelegten Fachmeinung komme dabei lediglich die Qualität eines Parteigutachtens zu und sei offensichtlich zu ihren Gunsten formuliert worden. Der Bericht lasse denn auch wesentliche Aspekte ausser Acht und prüfe die Verkehrssicherheit nicht unter dem Gesichtspunkt der VSS-Normen, was aber geboten gewesen sei.

Entsprechend könne der Meinung der HAMT gefolgt werden, wonach die Zufahrt nicht hinreichend und ein künftiger Strassenbau notwendig sei. Überdies verletze die verweigerte Ausnahmegewilligung das Ungleichheitsgebot nicht, wobei diesbezüglich auf ein vor inzwischen rund sieben Jahren geplantes Neubauprojekt am C-Weg hinzuweisen sei, welchem die Unterschreitung des gesetzlichen Strassenabstands ebenfalls verweigert worden sei. Soweit die Beschwerdeführerin auf die unterdessen bebaute Parz.-Nr. 02, Grundbuch [], hinweise, sei zu bemerken, dass für die Erteilung einer Baubewilligung jeweils der Einzelfall massgebend sei und im vorinstanzlichen Verfahren insbesondere die nähere Positionierung der Liegenschaft der Beschwerdeführerin zur Kantonsstrasse und die erhöhte Nutzung der Strasse durch den geplanten Neubau ins Gewicht gefallen seien. Schliesslich sei das C-Quartier nicht als Teil des Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) zu qualifizieren. Es sei seit der Erstinventarisierung nämlich nicht mehr überprüft worden und erfülle die Anforderungen an eine Inventarisierung nicht, wobei das Verhältnis der Bauten zueinander denn auch keine besonderen Qualitäten aufweise. Entsprechend bestehe kein Grund, gestützt auf das ISOS eine zwingende Einreihung der Bauten im C-Quartier vorzunehmen und gestützt darauf eine Unterschreitung des gesetzlichen Strassenabstands zu begründen. Mit Blick darauf liege kein Tatbestand vor, welcher eine Ausnahmegewilligung gemäss Art. 70 Abs. 4 StrG rechtfertige. Eine solche bedürfe ohnehin weiterer besonderer Verhältnisse, welche im vorliegenden Fall nicht gegeben seien. Im Übrigen sei die Fläche bei der Einfahrt zum C-Weg für einen künftigen Strassenausbau ohnehin freizuhalten, da ein solcher für die Verkehrssicherheit notwendig sei, was von der HAMT denn auch so festgehalten worden sei. Demgemäss bestehe kein Grund für die Erteilung einer Ausnahmegewilligung zur Unterschreitung des gesetzlichen Strassenabstands, wobei die Beschwerdegegnerin 3 es denn auch unterlassen habe, eine diesbezügliche Verhältnismässigkeitsprüfung vorzunehmen.

2.3 Der Beschwerdegegner 4 stellt sich auf den Standpunkt, er habe die Zuweisung der streitbetroffenen Liegenschaft zum Dorfkern bzw. zur Bauzone im Rahmen der Nutzungsplanung II richtigerweise genehmigt. Dabei habe aber nicht geprüft werden müssen, ob trotz der Erteilung der Ausnahmegewilligung zur Unterschreitung des Strassenabstands im Sinne von Art. 70 Abs. 4 StrG noch weiterhin eine genügende Erschliessung zur Wahrung der Verkehrssicherheit sowie -flüssigkeit gegeben sei und keine ausbaubedürftige Strasse vorliege. Vielmehr sei trotz Genehmigung der Nutzungsplanung II zu prüfen gewesen, ob bei Erteilung einer Ausnahmegewilligung eine genügende Erschliessung bestehe, womit Art. 70 Abs. 4 StrG einen Ausnahmetatbestand von der allgemeinen Genehmigung darstelle. Diese Prüfung habe ergeben, dass die Verkehrssicherheit sowie -flüssigkeit durch den geplanten Neubau nicht gewährleistet seien, weshalb die Erteilung einer Ausnahmegewilligung zu Recht nicht bestätigt worden sei.

3.

3.1 Die Beschwerdeführerin macht zunächst geltend, der Beschwerdegegner 4 habe sich hinsichtlich der streitbetroffenen Ausnahmegewilligung und der vorgängigen Genehmigung der Nutzungsplanung II vor Erlass des vorliegend angefochtenen Entscheids widersprüchlich verhalten. Diesbezüglich trifft es zwar zu, dass eine Zuweisung zur Bauzone im Rahmen einer Nutzungsplanung auch eine diesbezügliche Prüfung der Erschliessungsfähigkeit der zur Diskussion stehenden Grundstücke beinhaltet. Indessen

beschränkt sich diese gemäss Art. 15 Abs. 4 RPG aber auf die Frage, ob das fragliche Land im Fall einer konsequenten Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven in den bestehenden Bauzonen voraussichtlich innerhalb von 15 Jahren benötigt, erschlossen und überbaut werden kann. Mithin bedarf es in diesem Stadium noch keiner definitiven Entscheidung darüber, ob die in die Bauzone eingeteilten Parzellen effektiv erschlossen sind, worauf im Übrigen auch der Passus im Genehmigungsentscheid des Beschwerdegegners 4 vom 20. August 2024 hindeutet, wonach einige in der Wohn-, Misch- und Zentrumszone (WMZ) enthaltenen Grundstücke aus verkehrstechnischer Sicht schwierig oder sehr aufwändig erschliessbar seien. Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin hat die Prüfung der rechtsgenügenden Erschliessung mit Blick auf Art. 22 Abs. 2 lit. b i.V.m. Art. 19 RPG vielmehr im Rahmen der Erteilung einer Baubewilligung zu geschehen, wobei dies ebenfalls für die Erteilung von Bewilligungen zur Unterschreitung von Strassenabständen gilt. Entsprechend ist nicht zu beanstanden, dass sich der Beschwerdegegner 4 im vorinstanzlichen Verfahren zur Erschliessung geäussert hat, womit die Beschwerdeführerin aus den Erwägungen im Genehmigungsentscheid zur Nutzungsplanung II vom 20. August 2024 nichts zu ihren Gunsten ableiten kann. Gleiches gilt sodann auch für die Rüge der Beschwerdeführerin, wonach der Beschwerdegegner 4 im Vorverfahren keine Einwendungen gegen die Reduktion des Strassenabstands erhoben, sondern entsprechende Überlegungen erst im vorinstanzlichen Verfahren angestellt habe. Zum einen ergibt sich nämlich bereits aus dem Begriff der Vorprüfung, dass diese keine abschliessende Prüfung darstellt und eine solche im Rahmen der Erteilung der Baubewilligung durch die Beschwerdegegnerin 3 weder ersetzen noch vorwegnehmen kann. Zum anderen weist die Beschwerdeführerin richtigerweise darauf hin, dass für die Erteilung der streitbetroffenen Ausnahmbewilligung die Beschwerdegegnerin 3 zuständig ist, weshalb mangels einer ersichtlichen Zusicherung vonseiten des Beschwerdegegners 4 und mangels dessen Zuständigkeit betreffend die zur Diskussion stehende Bewilligung die Voraussetzungen für einen allfälligen Anspruch auf Vertrauensschutz (vgl. BGE 127 I 31 E. 3) von vornherein nicht erfüllt sind.

3.2 Die Beschwerdeführerin stellt sich weiter auf den Standpunkt, der Beschwerdegegner 4 habe seine Überprüfungsbefugnis überschritten und in unzulässigerweise in die Kompetenz der Beschwerdegegnerin 3 eingegriffen, indem er zur Ausnahmbewilligung betreffend Reduktion des Strassenabstands eine Stellungnahme einer Fachabteilung eingeholt und hernach eigene Überlegungen angestellt habe.

3.2.1 Im Bau- und Raumplanungsrecht kommt der Gemeindeautonomie eine herausragende Bedeutung zu. Gemeinden sind in einem Sachbereich autonom, wenn das kantonale Recht diesen nicht abschliessend ordnet, sondern ihn ganz oder teilweise der Gemeinde zur Regelung überlässt und ihr dabei eine relativ erhebliche Entscheidungsfreiheit einräumt. Der geschützte Autonomiebereich kann sich auf die Befugnis zum Erlass oder Vollzug eigener kommunaler Vorschriften beziehen oder einen entsprechenden Spielraum bei der Anwendung kantonalen oder eidgenössischen Rechts betreffen. Im Einzelnen ergibt sich der Umfang der kommunalen Autonomie aus dem für den entsprechenden Bereich anwendbaren kantonalen Verfassungs- oder Gesetzesrecht (BGE 139 I 169 E. 6.1). Der kommunalen Baubehörde kommt bei ihrer Beurteilung eine von den Rechtsmittelinstanzen zu beachtende Entscheidungs- und Ermessensfreiheit zu. Die Rechtsmittelinstanzen ersetzen die Ermessensausübung nicht durch ihre eigene (vgl. zum Ganzen: VGer-Urteil VG.2018.00060 vom 4. Oktober 2018 E. II/4.1.2, VG.2018.00019 vom 31. Mai 2018

E. II/3.1.2).

3.2.2 Gemäss Art. 83 Abs. 2 lit. b StrG ist der Gemeinderat der Beschwerdegegnerin 3 zuständige Baubehörde für die auf dem Gemeindegebiet liegenden Gemeindestrassen und dementsprechend im Sinne von Art. 70 Abs. 4 StrG zuständig für die Erteilung einer Bewilligung zur Unterschreitung der Strassenabstandsvorschriften hinsichtlich der Gemeindestrassen. Beim diesbezüglichen Entscheid darf der Beschwerdegegner 4 als Rechtsmittelinstanz mangels einer besonderen gesetzlichen Bestimmung lediglich die unrichtige und unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts sowie die unrichtige Rechtsanwendung prüfen (Art. 104 Abs. 2 VRG), andernfalls er in unzulässiger Weise in die verfassungsmässig garantierte Gemeindeautonomie eingreift (vgl. vorstehende E. II/3.2.1). Dies hat er vorliegend aber nicht getan. So verweigerte er die Erteilung einer Ausnahmbewilligung zur Unterschreitung des Strassenabstands nämlich hauptsächlich mit der Begründung, die Beschwerdegegnerin 3 habe den rechtserheblichen Sachverhalt unvollständig festgestellt, was im Rahmen seiner Kognition erfolgte. Darüber hinaus war er gemäss Art. 104 Abs. 2 VRG dazu befugt, die streitbetreffende Ausnahmbewilligung auf deren Rechtmässigkeit hin zu überprüfen bzw. zu beleuchten, ob dadurch die Verkehrssicherheit rechtsgenügend gewährleistet wird. So beinhaltet diese Prüfung ■ anders als beispielsweise die massliche Unterschreitung des Strassenabstands ■ entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin nicht eine von der Gemeindeautonomie geschützte Ermessensfrage. Vielmehr stellt sie eine Frage der richtigen Rechtsanwendung dar, zumal Art. 70 Abs. 4 StrG als Voraussetzung für die Erteilung einer Ausnahmbewilligung unter anderem explizit eine genügende Verkehrssicherheit verlangt. Ferner wird bei der Prüfung der Erschliessung und der damit zusammenhängenden Verkehrssicherheit stets eine Gesamtsicht gefordert (vgl. hierzu VGer-Urteil VG.2019.00083 vom 25. Juni 2020 E. II/4.2.1). Vor diesem Hintergrund ist dem Beschwerdegegner 4 eine entsprechende Kognition ebenfalls nicht abzusprechen, nicht zuletzt, weil das streitbetreffende Bauprojekt aufgrund seiner Nähe zur Kantonsstrasse allenfalls auch kantonale Interessen zu tangieren vermag. Entsprechend ist dem Beschwerdegegner 4 weder eine Überschreitung seiner Überprüfungsbefugnis noch ein unzulässiger Eingriff in die Gemeindeautonomie vorzuwerfen.

3.3 Des Weiteren ist nicht zu beanstanden, dass der Beschwerdegegner 4 im Verwaltungsbeschwerdeverfahren eine Stellungnahme der HAMT eingeholt hat. Entgegen den Vorbringen der Beschwerdeführerin handelt es sich dabei um ein vollkommen übliches Vorgehen im Rahmen von Art. 38 Abs. 1 VRG, bei welchem die entscheidende Behörde das Fachwissen einer Fachbehörde durch Einholung einer Stellungnahme bezieht. Ihr kommt dabei der Stellenwert eines Sachverständigengutachtens zu (vgl. VGer-Urteil VG.2018.00082 vom 24. Januar 2019 E. II/4.2.2).

3.4 Als Zwischenfazit ist festzuhalten, dass der Beschwerdegegner 4 seine Überprüfungsbefugnis gemäss Art. 104 Abs. 2 VRG nicht überschritten hat und überdies befugt war, im Rahmen des Verwaltungsbeschwerdeverfahrens eine Stellungnahme einer Fachbehörde einzuholen. Mit diesem Vorgehen verletzte er die Gemeindeautonomie der Beschwerdegegnerin 3 nicht, zumal er mit seinem Entscheid nicht in unzulässiger Weise in den kommunalen Ermessensspielraum eingegriffen hat. Nachfolgend gilt somit einzig noch zu prüfen, ob Letzterer die streitbetreffende Ausnahmbewilligung für die Reduktion des gesetzlichen Strassenabstands zu Recht nicht bestätigt hat, wobei von den Parteien zu Recht nicht bestritten wird, dass diesbezüglich nicht einzig Art. 32 Abs. 2 der Bauordnung [] vom

1. Juli 2011 zu beachten, sondern insbesondere Art. 70 Abs. 4 StrG massgebend ist.

E. 4.1

4.1.1 Neue bauliche Anlagen, die sich über das Erdniveau erheben, müssen mit der Flucht an Gemeindestrassen den Mindestabstand von 4 m zur Strassengrenze einhalten (vgl. Art. 70 Abs. 1 lit. c StrG). Die Strassenbaubehörde kann Ausnahmen von den Strassenabstandsvorschriften bewilligen, wenn die bauliche Anlage weder die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs noch einen künftigen Strassenbau beeinträchtigt (Art. 70 Abs. 4 StrG). Sinn und Zweck einer Ausnahmegewilligung bestehen darin, im Einzelfall Härten und offensichtliche Unzweckmässigkeiten zu beseitigen. Dabei geht es um augenscheinlich ungewollte Wirkungen einer Regelung. Demnach darf eine Ausnahmegewilligung nicht dazu eingesetzt werden, allgemeine Gründe zu berücksichtigen, die sich praktisch in allen Fällen anführen liessen, da dies eine faktische Änderung des Gesetzes bedeuten würde. Es besteht nicht bereits ein Anspruch auf eine Ausnahmegewilligung, wenn die Voraussetzungen von Art. 70 Abs. 4 StrG, namentlich die Verkehrssicherheit und keine Beeinträchtigung des künftigen Strassenbaus, erfüllt sind, sondern es müssen im Einzelfall besondere Verhältnisse vorliegen, bei denen die Durchsetzung der an sich einschlägigen Vorschriften unverhältnismässig erschiene (vgl. VGer-Urteil VG.2014.00076 vom 30. April 2015 E. II/4.1, mit Hinweis).

4.1.2 Gemäss Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG ist Voraussetzung einer Baubewilligung, dass das zu bebauende Land erschlossen ist. Dies erfordert unter anderem, dass die für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt besteht (Art. 19 Abs. 1 RPG). Das anwendbare kantonale Recht enthält keine weitergehenden Vorschriften bezüglich der verkehrsmässigen Erschliessung. Praxisgemäss werden daher die entsprechenden VSS-Normen beigezogen. Dabei handelt es sich allerdings um Empfehlungen, die nicht behördenverbindlich sind. Sie dürfen daher nicht schematisch und unbesehen der konkreten Verhältnisse angewandt werden (VGer-Urteil VG.2018.00060 vom 4. Oktober 2018 E. II/4.1.1, VG.2018.00019 vom 31. Mai 2018 E. II/3.1.1; Bernard Waldmann/Peter Hänni, Handkommentar Raumplanungsgesetz, Bern 2006, Art. 19 N. 21).

4.1.3 Das Erfordernis der genügenden strassenmässigen Erschliessung dient dazu, den Anschluss der Baute an das öffentliche Strassennetz unter verkehrs-, feuer-, sicherheits- und gesundheitspolizeilichen sowie raumplanerischen Gesichtspunkten sicherzustellen. Den Benutzern einer Baute und den Fahrzeugen der öffentlichen Dienste soll ein sicherer, ungehinderter Zugang bis zum Baugrundstück gewährleistet werden (Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 6. A., Bern 2016, S. 277 f.; Christian Häuptli, in Andreas Baumann et al., Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, Bern 2013, § 32 N. 23; Waldmann/Hänni Art. 19 N. 21).

E. 4.2

4.2.1 Das streitbetreffende Grundstück liegt im C-Quartier, einer kleinen Häuserzeile westlich der Ausfallstrasse ausserhalb der Ortsgemeinde []. Es liegt am C-Weg, einer schmalen, leicht gekrümmten Gemeindestrasse, welche in südlicher Richtung von der Hauptstrasse abzweigt. Der C-Weg erschliesst rund neun bebaute Parzellen, mit zehn gemeldeten Wohnungen und 18 Einwohnern (vgl. Verkehrsgutachten vom 30. Mai 2024). Die Bauten reihen sich dabei giebelständig in engen, regelmässigen Abständen dicht an der westlichen Strassenseite an (vgl. hierzu die Angaben in der Machbarkeitsstudie vom 16. November 2022). Der C-Weg misst vom Abzweiger der Hauptstrasse bis zur

Verzweigung [] etwa 120 m. Auf einer Länge von 90 m beträgt die Wegbreite dabei mehr als 3,4 m und auf etwa 30 m Länge besteht eine solche zwischen 3 und 3,4 m. Gemäss Umgebungsplan vom 19. Oktober 2023 beabsichtigt die Beschwerdeführerin neben dem Bau eines Doppeleinfamilienhauses die Erstellung von zwei überdachten und zwei nicht überdachten Parkplätzen nördlich der Liegenschaft in einem Abstand von 5,5 m zum C-Weg. Darüber hinaus plant sie direkt angrenzend an den C-Weg einen Besucherparkplatz östlich der Liegenschaft.

4.2.2 In der Machbarkeitsstudie der D. _____ Architektur vom 16. November 2022 hielten die Verfasser unter anderem fest, der streitbetroffene Neubau müsse sich in die Reihe der giebelständigen Häuser im vorderen Teil des C-Wegs stellen. Um dies erreichen zu können, müsse der Strassenabstand unterschritten und das Haus möglichst weit nach Süden gerückt werden. Da das Nachbarhaus den Grenzabstand unterschreite, gebe der Gebäudeabstand von 6 m die Setzung vor.

4.2.3 Gegenüber dem Beschwerdegegner 4 führte die HAMT am 14. März 2024 insbesondere aus, beim C-Weg handle es sich gestützt auf die VSS-Normen um einen Zufahrtsweg. Da dieser direkt in die Kantonsstrasse münde, sei hinsichtlich des künftigen Strassenausbaus und der Verkehrssicherheit auch der bestehende Knoten (Kantonsstrasse/C-Weg) zu prüfen bzw. mitzuberücksichtigen. Dabei ergebe sich, dass durch die Erteilung der streitbetroffenen Ausnahmegewilligung der Planungsspielraum der Strassenbehörde für den Ausbau dieses Verkehrsknotens massiv beeinträchtigt werde. Die Ausnahmegewilligung stehe im Widerspruch zum erforderlichen Ausbau des Verkehrsknotens, weshalb deren Erteilung zu verneinen und das Projekt so anzupassen sei, dass eine künftige Anpassung des Knotens nach wie vor möglich sei. Sodann sei der geplante Längsparkplatz bzw. Besucherparkplatz innerhalb der Strassenabstandslinie aufgrund des übergeordneten Interesses an einem künftigen Strassenausbau ebenso wenig bewilligungsfähig wie dessen Dimensionierung. Ferner sei festzuhalten, dass von den beiden nördlich gelegenen, nicht überdachten Parkplätzen rückwärts und mit eingeschränkten Sichtverhältnissen in den Knotenbereich hinausgefahren würde, wodurch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wäre. Im Ergebnis sei bei der Erteilung der Ausnahmegewilligung ein künftig erforderlicher Strassenausbau ausser Acht gelassen worden. Da eine Analyse der bestehenden Situation einen solchen Bedarf ergeben habe und hierfür ein Teil der streitbetroffenen Liegenschaft beansprucht werden müsste, bestehe ein Konflikt mit den geplanten Bauten, weshalb eine Ausnahmegewilligung nicht hätte erteilt werden dürfen.

4.2.4 Die Beschwerdeführerin gab bei der E. _____ Verkehrsplanung ein Verkehrsgutachten in Auftrag, welches am 30. Mai 2024 erstattet wurde. Darin kamen die Verfasser insbesondere zum Schluss, dass die Meinung der HAMT, wonach der Anschlussknoten C-Weg/Kantonsstrasse ungenügend und ein Ausbau erforderlich sei, zu kurz greife, nicht ganz zutreffend sei und sich darüber hinaus auf ein unglücklich gewähltes Referenzobjekt in der Ortsgemeinde [] beziehe. Beim C-Weg handle es sich um eine Gemeindestrasse, weshalb für die Erteilung der streitbetroffenen Ausnahmegewilligung die Beschwerdegegnerin 3 kompetent sei. Sodann sei ein Kreuzen im Knotenbereich für normale Personenwagen bereits heute möglich, was das Titelbild des Gutachtens illustriere. Soweit der Knoten Kantonsstrasse/C-Weg beanstandet werde, könnten allfällige Mängel durch weniger einschneidende Massnahmen, beispielsweise durch eine leichte Modifikation des Trottoirs und der Einfahrt in den C-Weg, korrigiert werden. Vor diesem Hintergrund

erweise sich die Verweigerung der Baubewilligung als unverhältnismässig, wobei eine Unterschreitung des Strassenabstands aus ortsbaulichen Überlegungen denn auch zu empfehlen sei. Ein Ausbau des C-Wegs sei aufgrund der beschränkten Grösse der Bauzone ferner nicht nötig. Entlang des C-Wegs werde bereits heute parkiert. Dies insbesondere an jener Stelle, welche mit einer Breite von 3 m gemäss den anwendbaren Normen zu schmal sei. Indessen sei ein Kreuzen vor und nach dieser Stelle aktuell aber ohne Weiteres möglich. Schliesslich sei darauf hinzuweisen, dass der streitbetroffene Anschlussknoten grundsätzlich funktioniere. Dies zeige auch die Unfallkarte, gemäss welcher keine Häufung von Unfällen in diesem Bereich feststellbar sei. Es handle sich im Ergebnis lediglich um einzelne, nicht schwerwiegende Mängel. So könne vom Dorfkern her geradeaus mit zügiger Geschwindigkeit über einen Fussgängerstreifen hinweg in den C-Weg eingefahren werden. Überdies betrage der Winkel vom C-Weg her etwa 50 Grad. Dies sei unbefriedigend, da der Blickwinkel nach rechts für Personen, welchen den Kopf nicht mehr ausreichend drehen könnten, eingeschränkt sei. Im Übrigen sei die Fussgängerführung im Knotenbereich nicht geregelt und die Sicht auf den Fussgängerstreifen von [] her sei ebenfalls ungenügend.

E. 4.3

4.3.1 Zunächst ist festzuhalten, dass eine gestützt auf Art. 70 Abs. 4 StrG erteilte Ausnahmegewilligung voraussetzt, dass die neu geplante Baute oder Anlage die Sicherheit und Flüssigkeit sowie einen allfälligen künftigen Strassenbau nicht beeinträchtigt. Bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit ist dabei insbesondere der Strassenausbaustandard, das Verkehrsaufkommen sowie die Übersichtlichkeit der Streckenführung zu berücksichtigen (vgl. hierzu etwa das Urteil des Verwaltungsgerichts Zürich VB.2016.00525 vom 9. Februar 2017 E. 2.4, mit Hinweisen). Vor diesem Hintergrund ist die Strassenbaubehörde in einem ersten Schritt verpflichtet, die in Art. 70 Abs. 4 StrG enthaltene Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie die Beeinträchtigung eines allfällig künftigen Strassenbaus rechtsgenügend abzuklären. In einem zweiten Schritt hat sie alsdann eine Abwägung sämtlicher übrigen tangierten Interessen vorzunehmen (vgl. BGer-Urteil 1C_445/2023, 1C_473/2023 vom 6. September 2024 E. 6.5). Bei der Überprüfung ist das Bauvorhaben nicht isoliert zu betrachten. Vielmehr sind das gesamte umliegende Quartier und allfällig angrenzende Strassen miteinzubeziehen (vgl. VGer-Urteil VG.2018.00082/83 vom 24. Januar 2019 E. II/4.5; vgl. sinngemäss auch das Urteil des Verwaltungsgerichts Zürich VB.2021.00709 vom 22. September 2022 E. 3).

4.3.2 Mit Blick auf die im Recht liegenden Meinungen, die Situationspläne und die von den Parteien eingereichten Bildern ergibt sich, dass insbesondere im Knotenbereich Kantonsstrasse/C-Weg nicht zu unterschätzende Gefahren für den Strassenverkehr bestehen und die Situation durch den geplanten Bau möglicherweise verschärft wird. Diesbezüglich fällt in erster Linie ins Gewicht, dass vom Dorfkern her fast geradlinig über einen Fussgängerstreifen von der Kantonsstrasse in den C-Weg eingefahren werden kann. Dies ist mangels ersichtlicher Hindernisse grundsätzlich möglich, ohne dass die Geschwindigkeit vor dem Einfahren drastisch reduziert werden müsste. Berücksichtigt man nun, dass aus den geplanten Parkfeldern in unmittelbarer Nähe zum genannten Knotenpunkt ebenfalls Fahrzeuge in den C-Weg einfahren könnten, erweist sich dies hinsichtlich der in Art. 70 Abs. 4 StrG verlangten Verkehrssicherheit als problematisch. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil unklar ist, ob Fahrzeuge von den streitbetroffenen Parkfeldern zuerst über den C-Weg zurücksetzen müssten, um danach beim Knotenpunkt einzuspüren bzw. in die Kantonsstrasse einzufahren. Selbst wenn dies aber nicht der Fall sein sollte, so ist dennoch

darauf hinzuweisen, dass die Einfahrt von den streitbetroffenen Parkfeldern in die C-Strasse mit gewissen Unsicherheiten behaftet ist. Zum einen ist die Einspurstrecke bis zum Knotenpunkt ■ insbesondere von dem im Umgebungsplan als PP2 bezeichneten Feld ■ äusserst kurzgehalten, weshalb in erhöhtem Masse sowohl auf von der Kantonsstrasse einfahrende als auch auf vorbeifahrende Verkehrsteilnehmer (einschliesslich der Fussgänger auf dem Trottoir) zu achten ist. Zum anderen ist die Sichtweite bei der Ausfahrt aus dem Parkfeld in das C-Quartier durch die Baute auf der Parz.-Nr. 03, Grundbuch [], als eingeschränkt zu bezeichnen. Dies erhellt denn auch die Abbildung im Gutachten der E. _____ Verkehrsplanung, wobei diese Sicht durch den geplanten Besucherparkplatz wohl zusätzlich tangiert wäre. Ferner ist fraglich und bleibt anhand der im Recht liegenden Dokumente unbeantwortet, ob beim Ausfahren aus der geplanten Parkanlage die Beobachtungsdistanz innerorts von 3 m gemäss der vorliegend zu beachtenden VSS-Norm 640 273a eingehalten würde, sodass die Knotensichtweite auf die Kantonsstrasse genügend sichergestellt wäre. Selbst wenn aber in genügendem Abstand zur Kantonsstrasse in die C-Strasse eingefahren werden könnte, so ergibt sich anhand der Pläne und gestützt auf die Meinungen der Fachexperten, dass der Beobachtungswinkel in Richtung [] äusserst steil ist. Daraus folgt einerseits, dass die Sicht beim Einbiegen in die Kantonsstrasse beeinträchtigt sein kann. Andererseits ist die Einfahrt in die C-Strasse für von [] herkommende Fahrzeuge mit erheblichen Schwierigkeiten und Sicherheitsbedenken belastet, nicht zuletzt auch, weil die Sicht auf entgegenkommende Fahrzeuge bei einem Abbiegemanöver in den C-Weg aufgrund der Krümmung der Kantonsstrasse nach dem Fussgängerstreifen wohl eher ungenügend sein dürfte. Des Weiteren ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der C-Weg an mehreren Stellen eher schmal gebaut ist, womit gewisse Probleme hinsichtlich allfälliger Wende- sowie Kreuzungsmanöver nicht von der Hand zu weisen sind und durch den geplanten Besucherparkplatz wohl ebenfalls verschärft würden, zumal mit Blick auf dessen geplante Breite nicht auszuschliessen ist, dass dort abgestellte Fahrzeuge über das Parkfeld in den C-Weg hineinragen.

4.3.3 Aus dem soeben Dargelegten (vgl. vorstehende E. II/4.3.2) folgt, dass im Bereich der streitbetroffenen Liegenschaft hinsichtlich der Verkehrssicherheit nicht unerhebliche potentielle Gefahrenquellen bestehen, welche der Erteilung einer Ausnahmegewilligung gestützt auf Art. 70 Abs. 4 StrG entgegenstehen. Diese Vorbehalte lassen sich dabei weder gestützt auf die Ausführungen der Beschwerdegegnerin 3 noch anhand der im Recht liegenden Fachberichte beseitigen. Hierbei ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Beschwerdegegnerin 3 die Ausnahmegewilligung hauptsächlich aus ortsbildschützerischen Gesichtspunkten bejaht hat und dabei die Aspekte der Verkehrssicherheit und -flüssigkeit als Voraussetzungen fast gänzlich ausser Acht gelassen hat. Dabei hätte sie nämlich ■ wie bereits erwähnt (vgl. vorstehende E. II/4.3.1) ■ in einem ersten Schritt die Verkehrssicherheit beurteilen und erst hernach allfällige Anliegen inkl. dasjenige des Ortsbildschutzes in die Interessenabwägung miteinbeziehen müssen. Insofern liess sich die Beschwerdegegnerin 3 somit von sachfremden Motiven leiten, was einem Ermessensmissbrauch gleichkommt (vgl. Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. A., Zürich/St. Gallen 2020, Rz. 434; Pierre Tschannen/Ulrich Zimmerli/Markus Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 4. A., Bern 2014, § 26 N. 18). Sodann lassen sowohl die HAMT als auch die E. _____ Verkehrsplanung verschiedene Fragen im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit im streitbetroffenen Gebiet offen. So beziehen sich beide Expertisen zwar richtigerweise auf die vorliegend zu beachtenden VSS-Normen. Indessen ist

insbesondere weitgehend unbeantwortet geblieben, ob bei der Grundstückszufahrt oder der Einfahrt in die Kantonsstrasse die Knotensichtweiten gewährleistet werden, ob die Grundstückszufahrt selbst im Knotenbereich C-Strasse/Kantonsstrasse liegt oder wie das Befahren des streitbetroffenen Grundstücks (inkl. Besucherparkplatz) bzw. das Wegfahren vom Grundstück vonstattengeht. Dies obschon die VSS-Norm 640 050 in Ziff. 5 eine Grundstückszufahrt hinsichtlich der Anforderungen an die Verkehrssicherheit den eigentlichen Knoten gleichstellt und Grundstückszufahrten in Knotenbereichen als grundsätzlich unerwünscht taxiert. Ferner kommen beide Fachberichte zumindest zum nachvollziehbaren Ergebnis, dass im streitbetroffenen Gebiet Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit angezeigt sind. Indessen äussert sich beispielsweise die HAMT nicht dazu, ob auch weniger einschneidende Ausbaumassnahmen (beispielsweise diejenigen der E._____Verkehrsplanung) möglich wären, ohne dass das geplante Bauvorhaben gänzlich verneint und vom Grundstück der Beschwerdeführerin ein grosser Teil beansprucht werden müsste. Die lediglich pauschale Feststellung der HAMT, dass eine neue Strassenführung über das Grundstück der Beschwerdeführerin angezeigt sei, genügt dem Grundsatz, wonach verkehrstechnische Ausbauten, welche überdies einen Eingriff in Eigentumsrechte Privater beinhalten, verhältnismässig sein müssen (vgl. Art. 36 Abs. 3 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV]), zumindest nicht. Des Weiteren verkennt die HAMT, dass im Bereich des Knotens C-Weg/Kantonsstrasse ein Kreuzen von Fahrzeugen offensichtlich möglich ist, was das Titelbild der E._____Verkehrsplanung genügend veranschaulicht. Hierzu gilt überdies festzuhalten, dass es zusätzlich widersprüchlich anmutet, soweit die HAMT auf den Begegnungsfall Personenwagen/Fahrrad hinweist, gleichzeitig aber ein Kreuzen von Personenwagen für relevant hält. Schliesslich genügt es für die Beurteilung der Verkehrssicherheit und -flüssigkeit nicht, dass die E._____Verkehrsplanung lediglich einzelne VSS-Normen auflistet, in ihren Erwägungen aber keinen Bezug hierauf nimmt. Ohnehin erweist sich deren Bericht aber als äusserst kurzgehalten und beinhaltet neben einzelnen Hinweisen auf die Verkehrssicherheit hauptsächlich Pauschalisierungen und vordergründig eine Rechtfertigung der Ausnahmegewilligung aufgrund des Ortsbildschutzes. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Bericht der E._____Verkehrsplanung von der Beschwerdeführerin eingeholt wurde, weshalb er im Lichte der auftragsrechtlichen Vertrauensstellung wohl eher zu ihren Gunsten formuliert sein dürfte, worauf die Beschwerdegegner 1 und 2 zu Recht hinweisen.

4.4 Zusammenfassend präsentiert sich das Bauvorhaben hinsichtlich der Verkehrssicherheit als ungenügend abgeklärt. So lässt sich anhand der im Recht liegenden Akten insbesondere nicht beurteilen, inwiefern sich die geplanten Parkieranlagen mit der Verkehrssicherheit im streitbetroffenen Gebiet vereinbaren lassen. Ohne Beantwortung der hierfür massgebenden Fragen und unter Einbezug der relevanten VSS-Normen erweist sich die Erteilung einer Ausnahmegewilligung gestützt auf Art. 70 Abs. 4 StrG somit als nicht möglich, weshalb der Entscheid des Beschwerdegegners 4 im Ergebnis nicht zu beanstanden ist. Dies bedeutet allerdings nicht, dass die Baute nicht bewilligungsfähig wäre. Vielmehr ist durch weitere Abklärungen und mit Blick auf die oben dargelegten Bedenken zu erläutern, wie den Gefahrenquellen bestmöglich begegnet werden könnte (vgl. hierzu VGer-Urteil VG.2018.00082/83 vom 24. Januar 2019 E. II/4.7). Diese Abklärungen hat die Beschwerdegegnerin 3 im Rahmen des ihr zustehenden Ermessens zu veranlassen und zu überprüfen, sofern in unveränderter Weise am Bauvorhaben festgehalten werden sollte, womit eine Rückweisung an den Beschwerdegegner 4 ausser

Betracht fällt.

Dies führt zur Abweisung der Beschwerde.

III.

1.

Nach Art. 134 Abs. 1 lit. c VRG hat die Partei, welche im Beschwerde-, Klage- oder Revisionsverfahren unterliegt, die amtlichen Kosten zu tragen. Die Gerichtskosten von pauschal Fr. 2'500.- sind der Beschwerdeführerin aufzuerlegen und mit dem von ihr bereits geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe zu verrechnen.

2.

Der Beschwerdeführerin steht mangels Obsiegens sodann keine Parteientschädigung zu (Art. 138 Abs. 3 lit. a VRG e contrario). Gemäss Art. 79 Abs. 1 RBG i.V.m. Art. 138 Abs. 2 VRG und Art. 138 Abs. 3 lit. a VRG ist sie indessen zu verpflichten, den Beschwerdegegnern 1 und 2 eine angemessene Parteientschädigung zu bezahlen. Unter Berücksichtigung des mutmasslichen Arbeits- und Zeitaufwands der Rechtsvertreterin, der Bedeutung und Schwierigkeit der Sache sowie den für die Parteien auf dem Spiel stehenden Interessen an der Angelegenheit erweist sich eine Parteientschädigung in der Höhe von insgesamt Fr. 2'000.- (inkl. Mehrwertsteuer) als angemessen. Da die Beantwortung von Rechtsmitteln zum angestammten Aufgabenbereich von Behörden gehört und keine besonderen Umstände ersichtlich sind, welche ein Abweichen vom in Art. 138 Abs. 4 VRG statuierten Grundsatz gebieten würden, hat die Beschwerdegegnerin 3 schliesslich keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (vgl. VGer-Urteil VG.2022.00040 vom 27. Oktober 2022 E. III/2).

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