

SO_GERICHTE VWBES.2005.300 vom 23. Januar 2006

SO Obergericht, 2006-01-23, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2005.300

FR: SO_GERICHTE VWBES.2005.300 du 23 janvier 2006

IT: SO_GERICHTE VWBES.2005.300 del 23 gennaio 2006

Regeste

Funktionelle Verkehrsmassnahme. Eine nicht ins Kantonsstrassennetz aufgenommene Strasse, die zwei Ortschaften verbindet, darf nicht mit einem Fahrverbot belegt werden, um die eigene Gemeinde vom Durchgangsverkehr zu entlasten, solange keine gesicherten Daten über die Auswirkungen der Sperre (namentlich auf Alternativrouten und Umwegfahrten) bestehen. Eine Vorsignalisation braucht weder publiziert noch verfügt zu werden.

Erwägungen

E. 12

Abs. 1 und 2 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes, VRG, BGS 124.11) ist jedermann zu einer Beschwerde legitimiert, der durch eine Verfügung oder einen Entscheid berührt wird und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Gemeinden müssen sich dabei auf ein schutzwürdiges kommunales Interesse stützen. Das Verwaltungsgericht legt diese Bestimmungen in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesgerichts zu Art. 103 lit. a OG (Bundesgesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege, SR 173.110) aus. Im Baurecht sind Gemeinwesen zur Anfechtung der Bewilligung für ein mit Immissionen verbundenes Werk befugt, wenn sie als Grundeigentümerinnen gleich wie Private durch Immissionen belastet werden. Es muss sich um Immissionen handeln, die aufgrund ihrer Art und Intensität deutlich wahrnehmbar sind (vgl. BGE 120 Ib 387).

e) Bei der Strasse von Schönenwerd nach Eppenberg handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Von Eppenberg-Wöschnau führt eine kleine, schlecht ausgebaute, teilweise nicht asphaltierte Strasse nach Untereentfelden. Der Bericht ■E. + Partner■ untersucht die durch die Sperrung auf Grund des Ausweichverkehrs relevanten Zusatzbelastungen für die Alternativrouten. Die Alternativroute Eppenberg-Wöschnau wurde nicht untersucht. Es ist deshalb schwierig, die Betroffenheit der Gemeinde zu beurteilen. Es ist auch nicht bekannt, wie viel Verkehr bereits heute auf dieser Route unterwegs ist. Es liegt eine Lücke im Sachverhalt vor. Die Legitimation der Gemeinde kann nicht beurteilt werden.

2. Die Entfelderstrasse gehört der Bürgergemeinde Schönenwerd. Die Eigentumsverhältnisse in einem zivilrechtlichen Sinne sind aber für die Benutzung der Strasse durch die Öffentlichkeit nicht entscheidend. Ausschlaggebend sind vielmehr die Widmung und die sich daraus ergebende tatsächliche Nutzung. Die öffentlichen Strassen im Gemeindegebrauch sind frei zugänglich. Der Gemeindegebrauch kann sich aus der Natur der Sache oder durch eigentliche Widmung ergeben. Eine derartige Widmung ist auch gegenüber Grundstücken möglich, die zivilrechtlich gesehen im Privateigentum stehen. Grundstücke im Privateigentum können daher dem Gemeindegebrauch geöffnet sein (BGE

127 I 178). Dies ist vorliegend der Fall. Die Strasse wird seit Jahren von der Öffentlichkeit genutzt. Gemeindegebrauch bedeutet Öffnung für die Allgemeinheit.

3. Die Beschwerdeführer machen geltend, die Einwohnergemeinde Schönenwerd sei zum Erlass der Verkehrsmassnahme nicht zuständig gewesen. Die Entfelderstrasse sei eine seit Jahrzehnten bestehende Ortsverbindungsstrasse, die in den 70er-Jahren asphaltiert worden sei. Als solche falle sie in die Kategorie der Kantonsstrassen. Dieser Einwand ist nicht stichhaltig. Der Kantonsrat bezeichnet die Kantonsstrassen in einem Verzeichnis (§ 5 Abs. 1 Strassengesetz vom 24. September 2000, BGS 725.11). Er kann nach Anhören der Gemeinde Gemeindestrassen zu Kantonsstrassen und Kantonsstrassen zu Gemeindestrassen erklären. Der Übergang von Hoheit und Eigentum der Strassen erfolgt in ordnungsgemäsem Zustand und entschädigungslos. Der Kantonsrat bestimmt das Kantonsstrassennetz, indem er das Kantonsstrassenverzeichnis genehmigt. Die Aufnahme einer Strasse in das Kantonsstrassenverzeichnis ist konstitutiv. Gemeindestrassen sind alle öffentlichen Strassen, die nicht Nationalstrassen oder Kantonsstrassen sind. Sie dienen als Erschliessungs- oder Sammelstrassen vorwiegend dem Verkehr innerhalb der Gemeinde, erschliessen Bauzonen und stellen die Verbindung zu den Kantonsstrassen her. Es können sogar Hauptverkehrsstrassen zum Strassennetz der Gemeinde gehören (§ 4 des Strassengesetzes). Die Entfelderstrasse war noch nie Kantonsstrasse. Sie ist es auch heute nicht. Die Signalisation dieser Strasse obliegt der Gemeinde Schönenwerd.

4. Im Weiteren wird geltend gemacht, die beabsichtigte Massnahme verletze die Gebietshoheit von Oberentfelden. Die Massnahme wirke sich in unzulässiger Weise auf die Nachbargemeinde aus. Im Verwaltungsrecht gilt das Territorialitätsprinzip: Ein Rechtssatz entfaltet seine Wirkung grundsätzlich nur für Sachverhalte, die sich im Territorium des rechtsetzenden Gemeinwesens ereignen (Pierre Tschannen/Ulrich Zimmerli/Regina Kiener: Allgemeines Verwaltungsrecht, Bern 2000, S. 126). Das gilt auch für die Allgemeinverfügungen. Örtliche Verkehrsregelungen sind Allgemeinverfügungen. Beschränkungen und Anordnungen für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr müssen, um verbindlich zu sein, publiziert und durch Signale oder Markierungen angezeigt werden (Art. 5 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes, SVG, SR 741.01).

Das Departement hat das Aufstellen einer Signalisation auf dem Gebiet von Schönenwerd und einer Vorsignalisation auf dem Territorium von Oberentfelden beschlossen. Gemäss Art. 107 Abs. 1 der Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) sind örtliche Verkehrsanordnungen (Art. 3 Abs. 3 und 4 SVG), die durch Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder durch andere Signale mit Vorschriftscharakter angezeigt werden, von der Behörde oder dem Bundesamt zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen. Das Anbringen der übrigen Signale muss weder verfügt noch veröffentlicht werden. Das publikationspflichtige Teilfahrverbot betrifft das Gebiet von Schönenwerd. Die in Oberentfelden vorgesehene Vorsignalisation hat keinen Vorschriftscharakter. Sie muss nicht publiziert und kann folglich auch nicht angefochten werden. In der Gemeinde Oberentfelden wurden folglich keine eigentlichen hoheitlichen Anordnungen getroffen. Das Territorialitätsprinzip ist nicht verletzt.

5.a) Bei der in Frage stehenden Verkehrsmassnahme handelt es sich nicht um ein allgemeines Fahrverbot nach Art. 3 Abs. 3 SVG; das Verbot für Motorwagen und Motorräder gemäss Art. 19 SSV (Signal Nr. 2.13) bildet als Teilfahrverbot eine funktionelle Verkehrsmassnahme, deren Voraussetzungen sich nach Art. 3 Abs. 4 SVG richten. Eine solche Beschränkung kann erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder

gleichermaßen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen kann insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt werden. Die Schutzmassnahmen bestehen in einer Umlagerung des Verkehrs von Wohnquartieren auf Hauptverkehrsachsen. Der quartierfremde Verkehr aus den Wohngebieten wird auf den Achsen kanalisiert (René Schaffhauser: Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, Bern 2002, N 47 f.). Die gesetzliche Grundlage für die Massnahme ist gegeben.

b) Das Amt für Verkehr und Tiefbau hat beim Büro ■E. + Partner■ einen Bericht über die Auswirkungen der Signalisation erarbeiten lassen. Gemäss diesem Bericht weist die Entfelderstrasse in der Morgenspitze ca. 200 Fz/h (Stichprobenzählung vom 16. Juni 2004) auf. Die Verkehrsmenge sei mit maximal 3'000 Fahrzeugen im Tag bescheiden. Der Kantonsingenieur geht in seinem Kurzbericht von einem Tagesverkehr von max. 2'500■3'000 Fahrzeugen auf der Entfelderstrasse aus. Ca. 56 % der Fahrten hätten Ziel und Quelle in Schönenwerd oder Oberentfelden. Lediglich 44 % des Verkehrs stammten aus anderen Gemeinden. Die Sperrung der Strasse habe keine weitreichenden Auswirkungen, die Verlagerungswirkung sei als gering einzustufen. Die Beschwerdeführer sind der Meinung, die Durchschnittszahlen seien sehr hoch. Die Gemeinde Schönenwerd habe in einer früheren Verkehrszählung einen Maximalwert von ca. 1'900 Fahrzeugen pro Tag erhoben. Gemäss den zitierten Grundlagen kann man davon ausgehen, dass ca. 2'500■3'000 Fahrzeuge die Entfelderstrasse täglich durchfahren. Es handelt sich um wenige Fahrten aus dem Quartier. Zur Hälfte handelt es sich um Ziel-/Quellverkehr in die Orte Oberentfelden und Schönenwerd, zur Hälfte um Durchgangsverkehr von und nach anderen Destinationen.

c) Nach einem Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern (BVR 2004, S. 369) ist es ein legitimes und von Art. 3 Abs. 4 SVG ohne weiteres gedecktes öffentliches Interesse, wenn eine Gemeinde versucht, den Durchgangsverkehr möglichst von den Quartierstrassen fernzuhalten und auf die als Durchgangsstrasse konzipierten Achsen zu kanalisieren. Schliesslich reduziere eine Verkehrsbeschränkung den Lärm im Quartier. Es sei ein grundsätzlich nicht zu beanstandendes Ziel, Wohnquartiere von unnötigem Lärm zu verschonen.

Die verschiedenen Gründe, die nach Art. 3 Abs. 4 SVG zur Anordnung einer Verkehrsmassnahme führen können, sind dabei grundsätzlich gleichrangig zu berücksichtigen; beispielsweise geht es nicht an, umweltschützerische über planungsrechtliche oder verkehrspolizeiliche über verkehrssicherheitsbezogene Gründe zu stellen. Es ist indes stets eine auf den Einzelfall bezogene Interessenabwägung vorzunehmen (SOG 1995 Nr. 32).

6.a) Am 23. März 2004 genehmigte der Regierungsrat die Änderung der Strassenklassierung ■Entfelderstrasse■ (Teilstück Einmündung Riedbrunnenstrasse■Waldanfang) von der Sammelstrasse in die Erschliessungsstrasse. Sie bewirke zusammen mit den vorgesehenen verkehrspolizeilichen Massnahmen (Fahrverbot im Wald) eine Verkehrsverminderung und Verkehrsberuhigung. Im Strassenklassifizierungsplan werde eine quartiergerechte Strassenhierarchie hergestellt. Bei der Entfelderstrasse von Einmündung Riedbrunnenstrasse (Kantonsstrasse)■Waldanfang handelt es sich heute um eine Erschliessungsstrasse. Ziel der Massnahme ist die Befreiung des Quartiers vom klein- und grossräumigen, regionalen und überregionalen Schleich- und

Umfahrungsverkehr.

Das Ziel ■Unterbindung des Fluchtverkehrs■ auf der Entfelderstrasse wurde von der Gemeinde ins Verkehrskonzept 1988 aufgenommen. Vorgesehen war eine Komfortverminderung durch Verzicht auf Ausbau, zurückhaltenden Unterhalt, evtl. Rückführung zur Naturstrasse. Im Bericht Schulwegsicherung und Verkehrsberuhigung 1997 wurde vorgeschlagen, den Verkehr auf der Schmiedengasse, an der Schulhäuser und öffentliche Gebäude liegen, zu beruhigen. Über die Schmiedengasse führt aber auch die Verbindung in die Entfelderstrasse, die gleichzeitig beruhigt werden muss.

b) Die Massnahme ist auch im Agglomerationsprogramm Aarau vom 12. Januar 2004 des Planungsverbandes der Region Aarau (Kantone Aargau und Solothurn) vorgesehen. In diesem Bericht wird das für die Agglomeration relevante Strassennetz und seine Belastung dargestellt. Die Verbindung des Niederamtes mit dem Kanton Aargau und der A1 wird über Aarau oder über Gretzenbach■Kölliken hergestellt. Die Waldstrasse Schönenwerd■Oberentfelden sei zur Unterbindung des regionalen Schleichverkehrs zurückzubauen.

c) Das Gebot der Verhältnismässigkeit verlangt, dass die von der Behörde gewählte Massnahme für das Erreichen des gesetzten Zieles geeignet, notwendig und für den Betroffenen zumutbar ist. Der angestrebte Zweck muss in einem vernünftigen Verhältnis zu den eingesetzten Mitteln bzw. zu den zu seiner Verfolgung notwendigen Beschränkungen stehen. Der Eingriff in Grundrechte darf in sachlicher, räumlicher, zeitlicher und personeller Hinsicht nicht einschneidender als erforderlich sein (BGE 128 II 298). Die Massnahme muss zur Erreichung des angestrebten Ziels überhaupt tauglich sein, das gleiche Ziel darf nicht auch mit weniger einschneidenden Massnahmen erreichbar sein. Das Verhältnismässigkeitsprinzip setzt sich aus drei Geboten zusammen: jenen der Geeignetheit, der Erforderlichkeit und der vernünftigen Relation zwischen Nutzen und Schaden (Tobias Jaag: Verkehrsberuhigung im Rechtsstaat, in: ZBl 1986, S. 289 f.).

d) Das Gebot der vernünftigen Relation zwischen Nutzen und Schaden verlangt, dass die mit der Massnahme angestrebten Vorteile in einem vernünftigen Verhältnis zu den damit verbundenen Nachteilen stehen. Abzuwägen sind die Vorteile für die Anwohner verkehrsberuhigter Strassen und damit für die Wohnqualität eines Quartiers gegenüber den Nachteilen, welche Gewerbebetriebe im betreffenden Quartier, aber auch die Anwohner der benachbarten Strassen und die Automobilisten in Kauf nehmen müssen. Vor- und Nachteile sind qualitativ zu gewichten: Gefährdung der Gesundheit der Anwohner und Passanten, finanzielle Einbussen der Gewerbetreibenden, Anzahl der von den Vorteilen und von den Nachteilen betroffenen Personen und Betriebe, der Charakter des fraglichen Quartiers etc. Die Vorteile der Massnahmen sollen gesamthaft betrachtet deren Nachteile überwiegen. Es ist mithin eine Interessenabwägung vorzunehmen, wobei die konkreten Verhältnisse zu würdigen sind. Grundsätzlich ist es zulässig, ein Quartier von Verkehr zu entlasten, während andere Strassenverbindungen mit Mehrverkehr zu rechnen haben. Die getroffene Lösung muss jedoch sachlich begründet, darf also nicht willkürlich sein. Das Ziel muss eine Optimierung sein, die sich aus der Kombination einer Maximierung von Vorteilen und einer Minimierung von Nachteilen ergibt (Jaag, a.a.O., S. 311 f.; VPB 51 III S. 307 f.).

e) Es wird bestritten, dass die Verkehrsbeschränkung geeignet ist, alle angestrebten, im öffentlichen Interesse liegenden Ziele zu erreichen. Der Verkehr werde weiterhin durch Schönenwerd über die Riedbrunnenstrasse und die Schmiedengasse am Schulhaus vorbei

nach Eppenberg und von dort nach Unterefelden fahren. Einzig das Wohnquartier im oberen Dorfteil würde vom Verkehr entlastet. Die Verkehrsberuhigung auf der Riedbrunnenstrasse und der Schmiedengasse könne nicht realisiert werden. Dieser Einwand ist mit den vorhandenen Daten nicht zu entkräften. Die Modell-Untersuchung ■E. + Partner■ behandelt die Alternativroute Eppenberg■Unterefelden nicht, mit dem Ergebnis, dass nach der Schliessung der Entfelderstrasse im Modell auf dieser Route keine Verkehrszunahme zu verzeichnen ist. Die Beschwerdeführer gehen von einer massiven Verkehrszunahme aus. Es ist aber nicht einmal bekannt, wie viel Verkehr heute über diese Route fährt. Im Technischen Bericht zur Pfortneranlage Wöschnau vom 20. Mai 2005 (Analysen und Prognosen) wird angenommen, dass die Sperrung der Verbindung Schönenwerd■Obererefelden möglicherweise auch die Sperrung der Verbindung über Eppenberg zur Folge haben werde. Auch die Verkehrsfachleute scheinen von einem Verlagerungseffekt auszugehen. Die Geeignetheit der Massnahme kann folglich zur Zeit nicht abschliessend beurteilt werden. Dies ist aber wichtig, ist es doch fraglich, ob zur Beruhigung einer kurzen Erschliessungsstrasse in einem kleinen Quartier eine Ortsverbindungsstrasse mit einem Fahrverbot belegt werden kann. Die Beschwerde wird deshalb in diesem Punkt gutgeheissen und die Sache wird zur Ergänzung des Sachverhaltes an die Vorinstanz zurückgewiesen.

f) Sind auf bestimmten Strassenstrecken örtliche Verkehrsanordnungen nötig, wird die Massnahme gewählt, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht (Art. 107 Abs. 5 SSV). Aus ortsplanerischen Überlegungen versucht die Gemeinde seit Jahren, die Entfelderstrasse und das Quartier von fremdem belastendem Verkehr zu befreien. Der Gemeinderat Schönenwerd befasst sich seit vielen Jahren vergeblich mit der Verkehrsberuhigung der Strasse nach Entfelden. Bereits 1986 hatten Anwohner die Schliessung der Waldstrasse für den öffentlichen Durchgangsverkehr gefordert. Sie wandten sich auch an die Eigentümerin der Strasse, die Bürgergemeinde. 1995 verhandelte der Gemeinderat ohne Ergebnis mit dem Bürgerrat über den Rückbau der Entfelderstrasse im Wald. Die Wahrung der öffentlichen Interessen mit weniger einschneidenden Massnahmen als der verfügbaren ist bisher nicht gelungen. Eine gleichermassen geeignete, aber mildere Anordnung mit einer vergleichbaren Wirkung ist nicht bekannt.

g) Gemäss SOG 1995 Nr. 32 bilden ortsplanerische Überlegungen eine ausreichende Grundlage für ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge auf einer während vielen Jahren als Ortsverbindung benützten, aber nie als Hauptverkehrsstrasse klassierten Strasse. Gewisse Umwegfahrten sind angesichts des Ziels, den Verkehr auf eine einzige periphere Achse zu kanalisieren, in Kauf zu nehmen. Das Strassenverkehrsrecht kennt verschiedene Verkehrsmassnahmen, die den motorisierten Verkehr auf eine andere Strasse kanalisieren und damit gleichzeitig ■Umwegfahrten■ verursachen. Das gilt bei Teilfahrverboten wie auch etwa beim Signal ■Einfahrt verboten■ (Nr. 2.02), je nach der örtlichen Situation beispielsweise auch bei einem Abbiegeverbot. Der dadurch für einen Teil des motorisierten Verkehrs verursachte Mehrweg und die damit verbundenen zusätzlichen Emissionen können nun aber für sich allein gesehen noch keinen absoluten Grund dafür bilden, dass derartige Massnahmen überhaupt nicht mehr verfügt werden dürften. Vielmehr ist dieser Nachteil den durch die Verkehrsmassnahme geschaffenen Vorteilen gegenüberzustellen. Insbesondere gibt das Strassenverkehrsrecht des Bundes keinen Anspruch darauf, auf kürzestem Weg von einem Ortsende an das andere zu gelangen (vgl. etwa VPB 51 [1987] Nr. 51, S. 301); das gilt selbst dann, wenn im Strassennetz einer Gemeinde eine solche

Strassenverbindung enthalten ist. Eine andere Lösung (gewissermassen ein ■Recht auf freie Routenwahl■) hätte die unsinnige Konsequenz, ■dass sämtliche vorhandenen Strassen ungeachtet ihrer verkehrsmässigen Eignung allen Strassenbenützern gleichermassen offenstehen müssten■ (VPB 51 Nr. 51, S. 307). Das Gemeinwesen darf daher mit Anordnungen gemäss Art. 3 Abs. 3 und 4 SVG auf den Gemeingebrauch seiner Strassen und Wege einwirken. In Fällen der vorliegenden Art ist bloss darauf zu achten, dass die Massnahmen nicht zu Umwegfahrten führen, die von der Länge her oder aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht zumutbar sind (SOG 1995 Nr. 32).

7.a) Es bleibt zu prüfen, ob insgesamt die Vorteile der Verkehrsanordnungen deren Nachteile überwiegen. Für das vom Verkehr betroffene Wohnquartier in der Umgebung der Strasse ist die von der Gemeinde getroffene Lösung von Nutzen. Die Erschliessungsstrasse dient nun wieder dem Ziel-, Anlieger- und Quellverkehr. Durch die Verkehrsanordnungen wird der Durchgangsverkehr vom Quartier ferngehalten. Bei der Abwägung der Vor- und Nachteile fällt massgeblich ins Gewicht, dass bei der getroffenen Lösung die Zu- und Wegfahrt ins Quartier ohne Umwege gewährleistet bleibt, denn die Schliessung erfolgt am Waldrand ausserhalb der Bauzone. Auf der schmalen asphaltierten Waldstrasse passieren immer wieder Unfälle. Vom Ausbaugrad her ist die Kantonsstrasse über Gretzenbach wesentlich besser geeignet zur Aufnahme von Durchgangsverkehr als die Entfelderstrasse. Von Nutzen wäre die Massnahme zudem für die Verfolgung von weiteren im öffentlichen Interesse liegenden Zielen. Die Beruhigung des Verkehrs auf der Schmiedengasse, an der Schulhäuser und öffentliche Gebäude liegen, würde durch die Schliessung erst möglich. Die Massnahme dient auch der Verkehrssicherheit. Ob dieses Ziel erreicht werden kann, ist aber offen, solange nicht bekannt ist, wie sich die Schliessung auf die Route über Eppenbergr auswirken wird. Solange nicht bekannt ist, wie viel Verkehr weiterhin durch Schönenwerd über die Riedbrunnenstrasse und die Schmiedengasse am Schulhaus vorbei nach Eppenbergr und von dort nach Unterentfelden fährt, ist die Abschätzung der Relation zwischen Nutzen und Schaden der Massnahme nicht abschliessend möglich.

b) Als Schaden in der Bilanz gelten die durch den Ausweichverkehr verursachten Zusatzbelastungen für die Alternativrouten. Gemäss dem Bericht ■E. + Partner■ ergeben sich zwar durch die Sperrung auf Grund des Ausweichverkehrs kaum relevante Zusatzbelastungen für die Alternativrouten, denn die Verkehrsmenge auf der Route zwischen Schönenwerd und Oberentfelden sei bescheiden. Dieser Verkehr wird sich auf die Verbindung Däniken■Kölliken und via diverse Routen in Aarau verlagern. Bei dieser Route handelt es sich um eine Kantonsstrasse, die vom Niederamt über Kölliken in den Aargau führt. Auf dieser Route sei mit einer Verkehrssteigerung von 17 % zu rechnen. Die Modell-Untersuchung ■E. + Partner■ behandelt die Alternativroute Eppenbergr■Unterentfelden nicht. Die Beschwerdeführer gehen von einer massiven Verkehrszunahme aus. Es ist nicht einmal bekannt, wie viel Verkehr heute über diese Route fährt. Dieses Element fehlt in der Abwägung.

c) Die Beschwerdeführer sind der Meinung, die Massnahme verursache mehr Schaden als Nutzen. Die Entfelderstrasse habe seit Jahrzehnten als Verbindungsstrasse zwischen Schönenwerd und Oberentfelden gedient. Es handle sich um eine für die Gewerbetreibenden überlebensnotwendige Verbindung. Durch die Schliessung entstünden längere Verkehrswege. Dies sei ein empfindlicher Kostenfaktor für die Betriebe. In den Akten fehlen Angaben über die Zeitverluste, die für die Automobilisten durch die Umwege entstehen. Diese müssen aber bekannt sein, wenn alle Vor- und Nachteile abgewogen

werden sollen. Die Akten sind in diesem Punkt zu ergänzen.

8. Die Beschwerden sind teilweise gutzuheissen; der Departementalentscheid ist aufzuheben und die Sache ist zur Vervollständigung des Sachverhalts und zu neuem Entscheid an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Verwaltungsgericht, Urteil vom 23. Januar 2006 (VWBES. 2005.300)

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