

Einteilung als Erschliessungsstrasse spricht, mit welcher gemäss Art. 3 Abs. 3 StrV bis zu 250 Wohneinheiten erschlossen werden können. Es bestehen zudem keine Anhaltspunkte, dass der Einlenker ein höheres Verkehrsaufkommen aufweist, woran auch der Umstand nichts ändert, dass im Bereich des Einlenkers ein Geschäft vorhanden ist und Lastwagenfahrten an der Tagesordnung sind. Damit sind für den fraglichen Strassenabschnitt die Anforderungen für Sammelstrassen gemäss Art. 2 StrV i.V.m. SN 640 044 nicht erfüllt. Dass dieser eine wichtigere örtliche Bedeutung als andere Erschliessungsstrassen im Gemeindegebiet hat, wird von der Rekurrentin nicht substantiiert. Der „Einlenker“ dient ebenso wie das restliche Strassennetz im Perimeter der Flurgenossenschaft der Erschliessung des Flurgenossenschaftsgebiets, womit die Einteilung als Erschliessungsstrasse als nachvollziehbar erscheint. Von Willkür kann demzufolge keine Rede sein.

Departement Bau und Umwelt, 16.02.2015

1540

Strassen- und Erschliessungsrecht. Ermächtigung zur Mitbenutzung einer bestehenden Zufahrt. Kann eine Parzelle auch nach der Einräumung eines Mitbenutzungsrechts nicht als genügend erschlossen bezeichnet werden, ist ein solches raumplanerisch nicht zweckmässig.

Aus den Erwägungen:

4b) Nach Art. 66 Abs. 1 BauG können Hinterliegende und Nachbarinnen oder Nachbarn vom Gemeinderat ermächtigt werden, eine bestehende private Erschliessungsanlage mitzubedenutzen, wenn:

- a) dies raumplanerisch zweckmässig ist;
- b) die Erschliessung des betreffenden Grundstücks auf anderem Weg nicht zweckmässig und zumutbar ist;
- c) dies für das belastete Grundstück als zumutbar erscheint.

Land ist erschlossen, wenn unter anderem eine für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt besteht (Art. 19 Abs. 1 RPG). Ein Grundstück gilt nach Art. 95 Abs. 3 BauG als erschlossen, wenn folgende Erschliessungsanlagen bestehen oder diese gleichzeitig mit dem Neubau erstellt werden:

- a) eine für die vorgesehene Nutzung hinreichende, rechtlich gesicherte, auch den Bestimmungen des Gesetzes über die Staatsstrassen genügende Zufahrt, falls notwendig mit Abstellplätzen für Motorfahrzeuge;
- b) ein gut begehbarer, direkter Zugang;
- c) die erforderlichen Wasser-, Energie- und Abwasserleitungen.

Das Baureglement der Gemeinde T. (nachfolgend: BauR) bestimmt in Art. 25 Abs. 1, dass bei Neubau, Erweiterung sowie Zweck- oder Nutzungs-

änderung von Bauten und Anlagen auf privatem Grund für deren Benützer, Besucher, Lieferanten die erforderlichen Abstellplätze für Motorfahrzeuge zu erstellen sind.

c) Im Gegensatz zur Parzelle Nr. X der Rekurrentin 1 besteht auf der Parzelle Nr. Y der Rekurrentinnen 2 zugunsten der Parzelle Nr. Z kein Fahrwegrecht bzw. ein Mitbenützungsrecht auf der Zufahrtsstrasse. Ob dies beim Bau der Umfahrungsstrasse übersehen wurde, wovon die Rekursgegnerin ausgeht, bildet nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Die Rekurrentinnen 2 geben zwar an, „dem normalen Menschenverstand folgend die Zulieferung von Brennholz en bloc etc.“ zu gestatten, was jedoch keineswegs als Anerkennung eines Mitbenützungsanspruchs qualifiziert werden kann, welchem im Übrigen auch deren Schreiben vom 24. Oktober 2014 (Fahrverbot) entgegenstehen würde. In rechtlicher Hinsicht ist davon auszugehen, dass das bestehende Gebäude Assek. Nr. P auf der Parzelle Nr. Z ursprünglich rechtmässig als „Weberhöckli“ erstellt wurde. Der Zugang zum Grundstück Nr. Z war durch das oben erwähnte Fahrwegrecht sichergestellt, durch welches der jeweilige Grundeigentümer der Parzelle Nr. Z von der H.-strasse über die Parzelle Nr. X auf das Grundstück Nr. Z gelangen konnte. Unbestritten ist ebenfalls, dass mit dem Bau der Umfahrungsstrasse der direkte Zugang über die H.-strasse nicht mehr möglich ist und dieser nur noch über die bestehende Zufahrtsstrasse erfolgen kann. Offenbar wurde nach dem Bau der Umfahrungsstrasse die Mitbenützung der Zufahrtsstrasse geduldet, obwohl diese auf der Parzelle Nr. Y nie durch eine Dienstbarkeit sichergestellt wurde. Damit steht fest, dass die zu Wohnzwecken genutzte Parzelle Nr. Z derzeit über keine für die vorgesehene Nutzung hinreichende rechtlich gesicherte Zufahrt verfügt. Im Folgenden gilt es zu prüfen, ob Art. 66 BauG in Bezug auf die Parzelle Nr. Y anwendbar ist.

d) Eine Zufahrt hat sich nach den zonengerechten Baumöglichkeiten jener Flächen zu richten, die sie erschliessen soll. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts gehört zu einer hinreichenden Zufahrt nach Art. 19 Abs. 1 RPG auch das Verbindungsstück von der öffentlich zugänglichen Strasse zum Baugrundstück. Diese Praxis stimmt mit Art. 4 Abs. 2 des Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetzes (WEG; SR 843) überein, wonach zur Feinerschliessung ebenfalls der Anschluss der einzelnen Liegenschaften an die Hauptstränge der Erschliessungsanlagen gehört (BGE 121 I 65 E. 3). Eine hinreichende Zufahrt besteht, wenn die Zugänglichkeit sowohl für die Benützer der Bauten als auch für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste gewährleistet ist. Die Zufahrten sollen verkehrssicher sein und haben sich nach den zonengerechten Baumöglichkeiten jener Flächen zu richten, die sie erschliessen sollen. Aus bundesrechtlicher Sicht genügt es, wenn eine Zufahrtsstrasse hinreichend nahe an Bauten und Anlagen heranzuführt. Die befahrbare Strasse muss nicht bis zum Baugrundstück oder gar zu jedem einzelnen Gebäude reichen, vielmehr genügt es, wenn Benützer und Besucher mit dem Motorfahr-

zeug (oder einem öffentlichen Verkehrsmittel) in hinreichende Nähe gelangen und von dort über einen Weg zum Gebäude oder zur Anlage gehen können. Für Erschliessungsanlagen auf fremdem Grund ist deren rechtliche Sicherstellung nachzuweisen (Urteil BGer 1C_290/2011, E. 3.1; BGE 136 III 130 E. 3.3.2). Insbesondere wird auch verlangt, dass die Benützung von Ausweichstellen auf privatem Grund grundbuchamtlich sicherzustellen ist (AR GVP 17/2005, Nr. 2254, S. 59).

e) Bei der Zufahrtsstrasse, welche vom L.-Kreisel über die Grundstücke Nr. K, X und Z zum Gebäude Assek. Nr. P führt und auf welcher das Mitbenützungsrecht beantragt ist, handelt es sich um eine Kiesstrasse, welche nach den Eindrücken des Augenscheins nur einspurig befahrbar ist. Unbestrittenermassen existieren darauf keine Ausweichstellen oder Abstellplätze, an welchen die Rekursgegnerin dinglich berechtigt wäre. Daran vermag auch das nach wie vor existierende Fahrwegrecht zugunsten der Parzelle Nr. X nichts zu ändern, zumal dieses ausdrücklich nur ein beschränktes Fahrrecht einräumt, „wenn kein Gras auf dem Feld ist.“ Ob dadurch Ausweich- oder Wendemanöver ohne Weiteres auf der Parzelle Nr. X zulässig sind, kann nicht vom Departement Bau und Umwelt im Rahmen dieses Verfahrens geprüft werden, sondern wäre durch ein Zivilgericht zu beurteilen. Es steht jedoch mit Sicherheit fest, dass zumindest auf den Parzellen Nrn. Y und K keine entsprechende dingliche Sicherung vorhanden ist, welche der Rekursgegnerin ein entsprechendes Recht einräumen würde. Dazu kommt, dass die Rekursgegnerin direkt ab der Zufahrtsstrasse auf eigenem Grund keine Ausweichstellen oder Abstellplätze erstellen kann. Das Departement Bau und Umwelt geht im Weiteren davon aus, dass das Befahren der ca. 140 m langen einspurigen Stichstrasse aus Sicherheitsgründen einer Wendemöglichkeit bedarf, die auf dem eigenen Grund der Rekursgegnerin nicht vorhanden ist. Im Gesuch der Rekursgegnerin wird jedoch nicht beantragt, dass die Parzellen der Rekurrentinnen auch zum Wenden benutzt werden sollen, wobei dies ohnehin nicht in den Anwendungsbereich von Art. 66 BauG fallen würde. Dazu kommt, dass auf der Parzelle Nr. X kein Verbindungsstück vorhanden ist, welches von der Zufahrtsstrasse zur Parzelle der Rekursgegnerin führt, wie es in Art. 4 Abs. 2 WEG gefordert ist. Insofern ist die bestehende Zufahrtsstrasse für die Erschliessung der Parzelle Nr. Z derzeit als nicht hinreichend i.S.v. Art. 19 RPG und Art. 95 Abs. 3 lit. a BauG einzustufen. Zudem ist ab der Zufahrtsstrasse bis zum Wohnhaus auf der Parzelle Nr. Z auch kein gut begehbarer Zugang i.S.v. Art. 95 Abs. 3 lit. b BauG vorhanden, was insbesondere bei winterlichen Verhältnissen ebenfalls gegen eine genügende Erschliessung spricht. In Anbetracht dieser Umstände kommt das Departement Bau und Umwelt zum Schluss, dass die Parzelle Nr. Z auch nach Einräumung eines Mitbenützungsrechts auf der bestehenden Zufahrtsstrasse nicht als genügend erschlossen bezeichnet werden kann, weshalb eine Ermächtigung zur Mitbenützung im vorliegenden Fall raumplanerisch nicht zweckmässig ist. Da die

Ermächtigung zur Mitbenützung einer bestehenden Zufahrt nur zur Erlangung einer hinreichenden Erschliessung eingeräumt werden kann, hat die Vorinstanz das Gesuch der Rekursgegnerin zu Unrecht gestützt auf Art. 66 BauG bewilligt, womit auch der Rekurs der Rekurrentinnen 2 gutzuheissen ist.

Departement Bau und Umwelt, 07.12.2015

1541

Strassen- und Erschliessungsrecht. Verkehrsbeschränkungen. Anforderungen an die Beschränkung der Ausserortsgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h und die Erweiterung eines bestehenden Überholverbots.

Aus den Erwägungen:

4.a) Die geplanten Massnahmen in Form einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h sowie einer räumlichen Ausdehnung des Überholverbots stellen funktionelle Verkehrsanordnungen bzw. -beschränkungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG dar (*René Schaffhauser*, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, 2. A., Bern 2002, N 37 ff.). Funktionelle Verkehrsanordnungen dürfen erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern.

b) Gemäss Art. 32 SVG legt der Bundesrat die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten für Fahrzeuge fest. Diese betragen nach Art. 4a Abs. 1 lit. a und b der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.1) innerorts 50 km/h und ausserorts 80 km/h. Die für einen bestimmten Strassenabschnitt zuständige Behörde kann von diesen Höchstgeschwindigkeiten abweichende Anordnungen treffen (Art. 32 Abs. 3 und 4 SVG). Die Gründe für eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit bzw. die damit zu verfolgenden Zwecke, werden in Art. 108 Abs. 1 und Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) aufgeführt (*René Schaffhauser*, a.a.O., N 61 ff.). Die Anordnung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit ist insbesondere erforderlich, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig zu erkennen ist und sich eine Verbesserung der Lage nur mittels Anordnung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit verbessern lässt (Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV).

c) Im betroffenen Strassenabschnitt befindet sich das Gewerbegebiet A. sowie der Parkplatz Y., welche zwischen B. und C. mit einem Einlenker in die Kantonsstrasse Nr. X D.-E. erschlossen werden. Da die Kantonsstrasse im Bereich des Einlenkers eine gestreckte Linienführung aufweist, kann sie mit