



Obergericht Appenzell Ausserrhoden

4. Abteilung

Die von der Beschwerdeführerin gegen dieses Urteil erhobene Beschwerde an das Bundesgericht hat dieses mit Entscheid vom 12. November 2025 gutgeheissen, soweit darauf eingetreten wird. (1C_310/2025)

Urteil vom 1. Mai 2025

Mitwirkende	Obergerichtspräsident W. Kobler Oberrichterinnen D. Cadosch Autolitano, M. Gasser Aebischer Oberrichter E. Graf, P. Louis Obergerichtsschreiber D. Hofmann
Verfahren Nr.	O4V 24 12
Ort des Entscheids	Trogen
Beschwerdeführerin	A.
Vorinstanz	Regierungsrat Appenzell Ausserrhoden , Regierungsgebäude, 9100 Herisau
Verfügende Behörde	Departement Bau und Volkswirtschaft , Kasernenstrasse 17a, 9102 Herisau
Beigeladene	Einwohnergemeinde B. vertreten durch: Gemeinderat B.
Gegenstand	Strassenbauprojekt Beschwerde gegen den Rekursentscheid des Regierungsrats vom 25. Juni 2024

Rechtsbegehren

a) der Beschwerdeführerin:

1. Die Beschwerde sei gutzuheissen und der Entscheid der Vorinstanz sei aufzuheben.
2. Eventualiter sei der Entscheid der Vorinstanz aufzuheben und zur Neuurteilung zurückzuweisen.
3. Alle unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

Eventualantrag:

Sofern die Beschwerde nicht gutgeheissen wird, sei

1. die volle Entschädigungsleistung für die formelle und die materielle Enteignung von Bauland an die Beschwerdeführerin zu erbringen.
2. zuzüglich Entschädigungsleistung zu erbringen für die gesamten Kosten der neu zu erstellenden Bauten und Anlagen, welche durch die Enteignung nicht mehr im vorgesehenen Umfang nutzbar sind.

b) der Vorinstanz:

Die Beschwerde sei abzuweisen.

c) der verfügenden Behörde:

1. Die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann.
2. Unter Kostenfolge zulasten der Beschwerdeführerin

d) der Beigeladenen:

Keine Bemerkungen

Sachverhalt

- A. A. ist Grundeigentümerin der Parzelle Nr. xx, C., Gemeinde B.. Die Parzelle Nr. xx, welche mit einem Wohnhaus und einer Garage überbaut ist, liegt gemäss kommunalem Zonenplan Nutzung zum grössten Teil in der Wohnzone XZ. Der südliche Teil der Parzelle Nr. xx grenzt an die D. Nr. xy B.-E., welche im kantonalen Strassenverzeichnis als Lokalverbindungsstrasse klassiert ist (Ziff. 5 des Verzeichnisses über Kantonsstrassen, bGS 731.111.2).
- B. Das Strassenbauprojekt P XZXY sieht die Sanierung und den Ausbau der D. Nr. xy auf dem Strassenabschnitt C. bis zur Kantonsgrenze vor. Geplant ist, den Strassenoberbau zu erneuern (Vollausbau) und entsprechend der Verkehrslastklasse zu dimensionieren. Die

Fahrbahn soll durchgehend auf eine Breite von 5.50 m ausgebaut werden. Für die Sicherheit der Fussgänger wird auf der gesamten Projektstrecke ein begehbares Bankett erstellt. Zudem soll die schadhafte Strassentwässerung durch eine auf ein 1-jähriges Ereignis dimensionierte Entwässerung ersetzt werden (Technischer Bericht vom 4. November 2021, S. 8; act. 9.1.1/1; Situationsplan vom 4. November 2021; act. 9.1.1/6). Gemäss dem Landerwerbsplan vom 4. November 2021 (act. 9.1.1/11) wird für das Projekt von der Parzelle Nr. xx eine Fläche von 79 m², sowie temporär eine Fläche von 99 m² beansprucht.

Auszug aus dem Geoportal GIS AR (nordorientiert), Amtliche Vermessung, April 2025. Hellgrau ist der projektierte Strassenverlauf markiert.

[Grafik]

- C. Während der Auflagefrist erhob A. mit Eingabe vom 28. März 2022 (act. 9.1.3) beim Departement Bau und Volkswirtschaft Einsprache gegen das Strassenbauprojekt sowie die Abtretung privater Rechte. Mit Entscheid vom 11. Mai 2023 (act. 9.1.13) wies das Departement Bau und Volkswirtschaft die Einsprache ab
- D. Dagegen erhob A. mit Eingabe vom 2. Juni 2023 (act. 7.1.1) beim Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden Rekurs. Mit Beschluss vom 25. Juni 2024 (act. 2.1) wies der Regierungsrat den Rekurs ab.
- E. Gegen diesen Rekursentscheid erhob A. (im Folgenden: Beschwerdeführerin) mit Eingabe vom 17. Juli 2024 (act. 1) Beschwerde beim Obergericht, wobei sie eingangs erwähnte Rechtsbegehren stellte.
- F. Mit Schreiben vom 22. August 2024 (act. 6) und 23. August 2024 (act. 8) stellten der Regierungsrat (im Folgenden: Vorinstanz) sowie das Departement Bau und Volkswirtschaft (im Folgenden: Verfügende Behörde) eingangs erwähnte Anträge, wobei sie auf eine Vernehmlassung verzichteten.
- G. Auf die Begründung der gestellten Anträge wird – soweit erforderlich – in den nachfolgenden Erwägungen näher eingegangen.

Erwägungen

1. Die von Amtes wegen vorzunehmende Prüfung der prozessualen Voraussetzungen ergibt, dass das Obergericht nach Art. 54 Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG, bGS 143.1) generell zur Behandlung von Beschwerden gegen verwaltungsinterne letztinstanzliche Verfügungen zuständig ist. Die Beschwerde wurde frist- und formgerecht eingereicht. Die Beschwerdeführerin ist als Adressatin des angefochtenen Rekursentscheids formell beschwert. Als Eigentümerin der vom Strassenbauprojekt betroffenen Parzelle Nr. xx ist sie durch den angefochtenen Rekursentscheid besonders berührt. Auf die Beschwerde ist unter folgendem Vorbehalt einzutreten: Wie schon die Vorinstanzen zutreffend festhielten, ist für die Höhe der zu leistenden Entschädigung eine Schätzungsbehörde einzusetzen, gegen deren Entscheid separat Beschwerde geführt werden kann (Art. 40 Abs. 3 des Strassengesetzes [StrG, bGS 731.11] und Art. 20 ff. des Gesetzes über die Zwangsabtretung [Enteignungsgesetz; bGS 711.1]), womit nicht auf die Eventualanträge eingetreten werden kann. Soweit die Beschwerdeführerin die Unzulässigkeit der Rodung rügt, bildet diese ebenfalls nicht Gegenstand des vorliegenden strittigen Strassenbauprojekts. Einsprachen gegen die Rodung sind in einem separaten Verfahren zu erheben (Art. 4 Abs. 2 der kantonalen Waldverordnung; bGS 931.11), weshalb auch auf die Ausführungen der Beschwerdeführerin betreffend Beeinträchtigung von Flora und Fauna nicht einzutreten ist. Dies gilt auch auf die bei den Vorinstanzen erhobenen Ausführungen und Rügen, auf die die Beschwerdeführerin verweist, aber diese nicht in der Beschwerdeschrift vorträgt. Nach der publizierten Praxis des Obergerichts (AR GVP 24/2012 Nr. 3586) bzw. des ehemaligen Verwaltungsgerichts (AR GVP 10/1998 Nr. 2168) genügt ein pauschaler Verweis auf frühere Rechtsschriften der Begründungspflicht nicht. Es ist nicht Aufgabe des Gerichts, in früheren Rechtsschriften nach allfälligen Rügen zu suchen. Nachfolgend wird deshalb einzig auf Rügen und Ausführungen eingetreten, welche in Auseinandersetzung mit dem angefochtenen Rekursentscheid vom 25. Juni 2024 in der Beschwerdebegründung selbst enthalten sind.
2. Beim Obergericht können mit Beschwerde in Verwaltungssachen grundsätzlich nur Rechtsverletzungen (inbegriffen Ermessensmissbrauch, Ermessensüberschreitung und -unterschreitung) sowie die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts gerügt werden (Art. 56 VRPG). Das Obergericht hat darüber hinaus volle Überprüfungsbefugnis, soweit dies im Gesetz vorgesehen ist oder wenn sein Entscheid an eine Bundesinstanz mit unbeschränkter Überprüfungsbefugnis weitergezogen werden kann. Ein Weiterzug an eine Bundesinstanz mit voller Kognition, welche auch die Ermessenskontrolle umfasst, ist vorliegend nicht gegeben. Da eine volle Überprüfung auch nicht anderweitig gesetzlich vorgesehen ist, bleibt die Kognition des Obergerichts vorliegend auf die Rechts- und Sachverhalts-

kontrolle beschränkt. Hingegen kann der angefochtene Entscheid nicht auf Angemessenheit überprüft werden. Bei Strassenbauprojekten sind regelmässig mehrere geeignete Varianten denkbar. Der Entscheid, welche davon umgesetzt wird, liegt grundsätzlich im Ermessen der Planungsbehörde und wird regelmässig durch die politischen Entscheidungsträger vorgeprägt. Bei der konkreten Ausgestaltung von Strassenbauprojekten kommt den projektierenden Behörden ein Gestaltungsspielraum zu (Urteil des Bundesgerichts 1C_103/2014 vom 13. März 2015 E. 3.5.1. Somit ist deren technisches Ermessen zu respektieren, jedenfalls soweit die Fachinstanz die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend durchgeführt hat (BGE 139 II 185 E. 9.3, 131 II 680 E. 2.3.2; WIEDERKEHR/PLÜSS, Praxis des öffentlichen Verfahrensrechts, 2020, Rz. 2812 ff.; RUTH HERZOG, in: Herzog/Daum [Hrsg.]. Kommentar zum Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege im Kanton Bern, 2. Aufl. 2020, N. 18 zu Art. 66 VRG).

3. Die Beschwerdeführerin bringt auf den S. 2 – 8 der Beschwerde eigene Feststellungen des Sachverhalts vor, ohne dass konkret eine ungenügende und unvollständige Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz gerügt wird (Art. 56 Abs. 1 VRPG). Soweit die Beschwerdeführerin darin Ausführungen zur Unverhältnismässigkeit des Eigentumseingriffs bzw. der Enteignung macht oder das öffentliche Interesse am Strassenbauprojekt bestreitet, handelt es sich um Rechtsfragen; diese beschlagen nicht den Sachverhalt. Die entscheidrelevanten tatsächlichen Verhältnisse ergeben sich im Übrigen aus den Verfahrensakten, welche umfangreiche Pläne, technische Berichte und Fotodokumentationen enthalten, sowie dem allgemeinnotorischen Geoportal (Urteil des Bundesgerichts 1C_593/2020 vom 12. Mai 2021 E. 2.1). Damit kann in antizipierter Beweiswürdigung auf die beantragten Zeugeneinvernahmen verzichtet werden.
4. Durch den geplanten Ausbau der Kantonsstrasse Nr. xy auf dem Strassenabschnitt C. bis zur Kantonsgrenze ist die Beschwerdeführerin in der Eigentumsgarantie betroffen, da ein Teil ihrer Parzelle Nr. xx durch das Strassenbauprojekt beansprucht wird. Einschränkungen von Grundrechten bedürfen gemäss Art. 36 BV einer gesetzlichen Grundlage (Abs. 1), müssen durch ein öffentliches Interesse oder durch den Schutz von Grundrechten Dritter gerechtfertigt (Abs. 2) und verhältnismässig sein (Abs. 3). Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit erfordert, dass die Verwaltungsmassnahmen ein geeignetes und notwendiges Mittel darstellen, um das zu verwirklichende Ziel zu erreichen, und dass sie in einem vernünftigen Verhältnis zu den Eigentumsbeschränkungen stehen, die dem Bürger auferlegt werden. Der staatliche Eingriff muss durch ein das private Interesse überwiegendes öffentliches Interesse gerechtfertigt sein. Nur in diesem Fall ist er dem Privaten zumutbar. Für die Interessenabwägung massgeblich sind einerseits die Bedeutung der verfolgten öffentlichen Interessen und andererseits das Gewicht der betroffenen privaten Interessen (BGE 140 I 353 E. 8.7).

5.

5.1 Gemäss Art. 3 Abs. 1 StrG sind Strassen entsprechend ihrem Zweck und ihrer Funktion zu planen, zu projektieren, zu bauen und zu unterhalten. Das Strassennetz dient der bedürfnisgerechten Erschliessung des Kantons und der Gemeinden. Dabei sind insbesondere folgende Grundsätze zu beachten (Abs. 2): Die Verkehrssicherheit (lit. a); der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (lit. b); die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs (lit. c); die Anliegen der Raumplanung und der Umwelt (lit. d); die Erfordernisse der gewachsenen Siedlungen und Ortsbilder sowie der Natur und Landschaft (lit. e). Nach Art. 3 Abs. 3 StrG sind für die technische Ausgestaltung der Verkehrsanlagen die anerkannten Regeln der Strassenbautechnik zu beachten, insbesondere die Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassenfachleute. Das Strassenbauprojekt enthält nach Art. 32 Abs. 1 StrG u.a. die Projektpläne und den Projektbeschrieb (lit. a) sowie einen allfälligen Landerwerbsplan (lit. b). Wer private Rechte abtreten muss, wird mit schriftlicher Anzeige von der öffentlichen Auflage und vom Enteignungsbegehren in Kenntnis gesetzt. Die persönliche Anzeige gilt als Einleitung des Enteignungsverfahrens. Gemäss Art. 1 Abs. 3 der Strassenverordnung (StrV, bGS 731.111) dienen Lokalverbindungsstrassen (LVS) dem gemischten Verkehr. Sie stellen lokale Verbindungen innerhalb von Ortschaften und Siedlungsgebieten her. Ausserhalb besiedelter Gebiete ergänzen und verfeinern sie das übergeordnete Strassennetz. Innerhalb besiedelter Gebiete übernehmen sie auch Sammel- und Erschliessungsfunktion. Gemäss Art. 16 Abs. 1 lit. d StrV beträgt die nutzbare Fahrbahnbreite bei Lokalverbindungsstrasse mindesten 5.50 m. Bei bestehenden Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen können die Minimalbreiten unterschritten werden, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt (Abs. 2). Im Übrigen erfolgt der Strassenbau nach den anerkannten Regeln der Strassenbautechnik, insbesondere den Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassenfachleute (Abs. 3). Art. 43 StrG verweist für das Enteignungsrecht auf das Enteignungsgesetz, soweit das StrG nichts anderes bestimmt. Nach Art. 2 Abs. 1 Ziff. 1 EntG können Staat und Gemeinden Zwangsabtretungen bei der Anlegung neuer oder Korrektur bestehender Strassen durchführen. Gemäss Art. 1 Abs. 1 EntG sind Zwangsabtretungen nur zulässig, wenn das öffentliche Wohl sie erfordert, und es ist in diesem Falle volle Entschädigung zu leisten. Dabei soll das Privateigentum so viel geschont werden, als es ohne Gefährdung des beabsichtigten Zweckes geschehen kann (Abs. 3).

5.2 Die Vorinstanz verwies in Bezug auf die gesetzlichen Grundlagen auf den Einspracheentscheid der verfügenden Behörde, welche die oben genannten Rechtsgrundlagen korrekt wiedergab. Die Beschwerdeführerin macht auf S. 8 der Beschwerde geltend, die Rechtsgrundlagen für eine rechtswirksame Enteignung seien nicht gegeben bzw. deren Vorgaben der

gesetzlichen Grundlage, des überwiegenden öffentlichen Interesses sowie der Verhältnismässigkeit seien nicht erfüllt. Auf S. 17 ff. der Beschwerde bringt sie vor, dass die Vorgaben der erwähnten Artikel nicht erfüllt seien. Es sei unterlassen worden, genaue Pläne im Sinne von Art. 16 EntG aufzuzeigen, so dass der Umfang des beabsichtigten Werkes nicht zu erkennen sei. Mangels Offenlegung der gesetzlichen Grundlagen könne die vermeintliche Interessensabwägung keiner Kontrolle unterzogen werden. Aufgrund des geringen Verkehrs liefere Art. 3 Abs. 1 StrG nicht die erforderliche Rechtsgrundlage, die es bedürfe, damit eine der Voraussetzungen für eine Enteignung vorliege. Entgegen dem Grundsatz der Verkehrssicherheit nach Art. 3 Abs. 2 lit. a StrG werde durch die Verbreiterung das Risiko erhöht, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten werde und die ausgebaute Strecke zu einer Rennstrecke mutiere.

- 5.3 Entgegen der Annahme der Beschwerdeführerin sind die gesetzlichen Grundlagen für das Strassenbauprojekt und die Enteignung ohne Weiteres gegeben. Die Projektpläne entsprechen den Vorgaben von Art. 32 StrG. Ob der geringe Verkehr dem Strassenbauprojekt entgegensteht, ist bei der Frage des öffentlichen Interesses zu prüfen. Die Interessenabwägung ist sodann bei der Prüfung der Verhältnismässigkeit vorzunehmen.

6.

- 6.1 Die verfügende Behörde kam im Einspracheentscheid vom 15. Mai 2023 zum Schluss, dass die minimale Fahrbahnbreite bei Lokalverbindungsstrassen den Grundbegegnungsfall PKW/PKW bei einer zulässigen Geschwindigkeit von fünfzig Stundenkilometern abdecken müsse. Die D. Nr. xy weise derzeit im Normalfall in Geraden lediglich Fahrbahnbreiten von 4.5 m auf und sei damit zu schmal. Ein Ausbau der LVS auf die in der Strassenverordnung vorgesehene Mindestbreite diene damit der Verkehrssicherheit, womit ein öffentliches Interesse verfolgt werde. Im relevanten Strassenabschnitt bestünden derzeit keine gesonderten Flächen für Fussgänger. Im vorliegenden Strassenbauprojekt sei vorgesehen, ein asphaltiertes begehbare Bankett mit einer Breite von 1.25 m zu erstellen. Das Bankett könne zudem im Bedarfsfall vom aufwärtsfahrenden Fahrradverkehr genutzt werden. Insgesamt könne mit der Erstellung eines begehbaren Banketts die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer verbessert werden, was im öffentlichen Interesse liege. Schliesslich könne mit der Sanierung die Strasse langfristig erhalten bleiben.
- 6.2 Die Vorinstanz verweist auf den technischen Bericht, wonach der bestehende Strassenoberbau nicht genügend stark dimensioniert sei, wodurch auch die zahlreichen Risse in der bestehenden Belagsdecke zu erklären seien. Der durchschnittliche tägliche Verkehr betrage im Schnitt 1'100 Fahrzeuge, bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 1 %. Die bestehende Entwässerung sei über weite Teile in einem schlechten Zustand (Risse, Ablagerungen, Wur-

zeleinwüchse). Es sei davon auszugehen, dass der Ist-Zustand im Technischen Bericht zutreffend dargestellt werde. Ebenso sei an sich unstrittig, dass die D. Nr. xy den technischen Anforderungen einer LVS nicht entspreche. Das Strassenbauprojekt sehe keine Änderung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor. Da es sich um eine ausgesprochene Nebenstrecke handle, sei nicht mit einer nennenswerten Zunahme des Schwerverkehrs zu rechnen. Dem Umweltverträglichkeitsbericht sei zu entnehmen, dass sich die Lärmemissionen aufgrund des neuen Strassenbelags sogar geringfügig reduzieren liessen.

- 6.3 Die Beschwerdeführerin bringt auf S. 8 ff. der Beschwerde dagegen vor, dass die LVS keiner Verbreiterung bedürfe, insbesondere nicht im geraden Teil der LVS, dem Teilabschnitt C.-Kantonsgrenze E. Sie biete ausreichend Platz, dass Fahrzeuge kreuzen könnten. Gemäss technischem Bericht könnten durchschnittsgrosse Fahrzeuge kreuzen, ohne dass es einer Geschwindigkeitsreduktion bedürfe. Die LVS erfülle im Teilabschnitt C.-Kantonsgrenze E. das Mindestmass an Fahrbahnbreite. Zudem sehe die LVS eine Begrenzung für Fahrzeuge vor, die länger als 10 m seien. Bezogen auf den Teilabschnitt C.-Kantonsgrenze E. sei der Strassenbelag nicht in einem solchen Mass beeinträchtigt, welche die im technischen Bericht genannte Dringlichkeit bestätige. Vom Kanton sei der ausdrückliche Nachweis der Dringlichkeit zu erbringen. Es gebe darüber hinaus eine relativ neu ausgebaute und sanierte Verbindungsstrecke von F. nach B. und G., die Hauptverkehrsstrasse Nr. zz, die den Zweck erfülle, ein höheres Verkehrsaufkommen tragen zu können sowie für breitere Fahrzeuge den Weg zwischen dem Kanton St. Gallen und dem Kanton Appenzell Ausserrhoden bequem und sicher zu bestreiten. Die beabsichtigte Erlangung der Sicherheit der Fussgänger durch das Bankett werde bestritten. Die Gefahr erhöhe sich insbesondere dadurch für die Fussgänger, da gemäss Projektplanung das begehbare Bankett auf der Talseite angebracht werden soll und damit die den Berg hinauffahrenden Fahrzeuge, welche die Geschwindigkeit erhöhten, um vermeintlich besser den Anstieg von bis zu 12-13 % Steigung zu schaffen, unmittelbar an den Fussgängern vorbeifahren würden. Die Beschwerdeführerin habe sich bereits vor Jahren beim Strassenverkehrsamt beschwert, da regelmässig Katzen überfahren worden seien. Von C. nach E. existiere mindestens ein Wanderweg, über welchen das Ziel sicherer erreicht werden könnte. Die verfügende Behörde dokumentiere zudem, dass das Bankett ausschliesslich auf Bitten der Gemeinde zu erstellen sei, da angeblich vornehmlich Anstösser dies wünschten. Damit fehle auch für das Bankett das repräsentative öffentliche Interesse. Auf den S. 20 ff. der Beschwerde macht die Beschwerdeführerin geltend, dass entsprechend die Ausnahmeregelung nach Art. 16 Abs. 2 StrV greife. Die Verkehrssicherheit sei für Fussgänger nicht gegeben, wenn das Bankett durch Fahrzeuge beim Kreuzen befahren werden sollte. Dasselbe gelte für Radfahrer. Die Kombination der beabsichtigten Verbreiterung der LVS in Verbindung mit der Reduktion und der Umsetzung der Signaltafeln

mit der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h würden Verkehrsteilnehmer dazu einladen, das Tempo zu erhöhen.

- 6.4 Den Projektplänen und dem technischen Bericht lässt sich entnehmen, dass der projektierte Strassenabschnitt C.-Kantonsgrenze E. die Anforderungen an die Strassenbreite für Lokalverbindungsstrassen im Sinne von Art. 16 Abs. 1 StrV nicht erfüllt. Die normierte Strassenbreite von 5.50 m basiert auf den massgebenden VSS-Normen 40 042 und 640 201, womit der Grundbegegnungsfall von Personenwagen/Personenwagen bei normaler und von Lastwagen/Personenwagen bei reduzierter Geschwindigkeit zu gewährleisten ist. Lokalverbindungsstrassen sind auf eine Ausbaugeschwindigkeit von 50 bis 80 km/h ausgelegt, verfügen über zwei Fahrstreifen und in der Regel über ein befestigtes Bankett. Der technische Bericht und die Projektpläne beruhen auf einer fachkundigen Beurteilung. Den Fachbehörden steht ein erheblicher Spielraum zu, welchen das Obergericht zu respektieren hat (Urteil des Bundesgerichts 1C_341/2018 vom 16. Januar 2019 E. 2.1).

Auszug aus der VSS Norm xz xxy Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Verbindungsstrassen

[Grafik]

Entgegen der Annahme der Beschwerdeführerin ist es damit nicht relevant, ob es sich beim Teilabschnitt C.-Kantonsgrenze um eine gerade oder kurvige Strecke handelt. Ebenfalls nicht ausschlaggebend ist, dass die Lokalverbindungsstrasse selten vom Schwerverkehr befahren wird. Diesem Umstand wird gerade dadurch Rechnung getragen, dass Lokalverbindungsstrassen im Gegensatz zu Regionalverbindungsstrassen nur für seltene Begegnungsfälle PKW/LKW zu konzipieren sind, weshalb eine minimale Fahrbahnbreite von 5.50 m (und nicht von 6.00 m wie bei Regionalverbindungsstrassen) erforderlich ist. Der betreffende Strassenabschnitt ist zudem bisher nicht mit einem Bankett versehen, was mit dem Projekt behoben wird. Da auch bergaufwärts fahrende Radfahrer im Bedarfsfall auf das Bankett ausweichen können, dient das Projekt damit der Verkehrssicherheit (Art. 3 Abs. 2 lit a StrG) und dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Art. 3 Abs. 2 lit. b StrG). Die Rechtsprechung geht davon aus, dass eine Enteignungsvoraussetzung für ein Strassenbauprojekt bereits dann vorliegt, wenn zumindest mit einer geringen Fussgängerfrequenz zu rechnen ist (Urteile des Bundesgerichts 1P.329/2003 vom 29. September 2003 E. 4.2; 1C_405/2014 vom 2. Dezember 2014 E. 3.2). Dazu kommt, dass die bestehende Strasse gemäss technischem Bericht strukturelle Belagsschäden und eine schadhafte Strassenentwässerung aufweist. Diese Gründe reichen für die Bejahung des öf-

fentlichen Interesses am Ausbau dieses Strassenabschnitts aus, wofür entgegen der Annahme der Beschwerdeführerin keine ausserordentliche Dringlichkeit vorausgesetzt wird.

Soweit die Beschwerdeführerin befürchtet, eine breitere Fahrbahn würde zu einer Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h verleiten, verkennt sie, dass Lokalverbindungsstrassen auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h auszurichten sind und der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer mit der Erstellung des Banketts verbessert wird. Im Weiteren darf jeder Verkehrsteilnehmer darauf vertrauen, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer ordnungsgemäss verhalten (Art. 26 des Strassenverkehrsgesetzes, SVG, SR 741.01), womit Strassenbauprojekte nicht auf illegale Rennfahrten auszurichten sind. Damit lässt sich aus der Befürchtung der Beschwerdeführerin, dass das ausgebaute Teilstück aufgrund der Topografie zur "Rennstrecke" wird, kein Ausnahmegrund im Sinne von Art. 16 Abs. 2 StrV konstruieren, zumal diese Topografie im hügeligen Appenzellerland nicht aussergewöhnlich ist, womit dieser Ausnahmegrund bei zahlreichen Strassen im Kanton vorgebracht werden könnte. Der Erlass von Verkehrsbeschränkungen und -anordnungen richtet sich im Übrigen nach Art. 15 StrG i.V.m. Art. 10 StrV, wobei es sich um ein eigenständiges Verfahren handelt.

7.

7.1 Die verfügende Behörde kommt im Einspracheentscheid vom 15. Mai 2023 zum Schluss, dass die Erstellung von Ausbuchtungen als Kreuzungsstellen gleich geeignet wie der projektierte Ausbau sei. Mit der Erstellung eines begehbaren Banketts auf der Nordseite der Strasse könne die Anbindung an die bestehenden Wanderwegverbindungen und die Anbindung an das Trottoir in E. sichergestellt werden. Ein begegbares Bankett auf der Südseite der D. hätte hingegen zur Folge, dass die Fussgänger die Strasse mehrmals queren müssten. Zudem könnten talwärts fahrende Radfahrer ohne Weiteres auf das begehbare Bankett ausweichen, was aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeit gefährlich wäre. Für die verloren gehenden Abstellflächen auf der Parzelle Nr. xx solle ein Ersatz geschaffen werden, indem der Garagenvorplatz gegen Norden hin um die verloren gegangene Fläche ergänzt und neu befestigt werden solle. Die damit verbundenen Einschnitte in den Hang sollen mit Natursteinmauern aufgefangen werden. Damit erweise sich das Strassenbauprojekt als verhältnismässig.

7.2 Die Vorinstanz hält dazu fest, dass der H. für ein Bankett auf der Südseite zusätzlich verbaut oder versetzt werden müsste. Einem solchen Ansinnen würden gewässerschutzrechtliche Gründe entgegenstehen, und dies wäre mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden. Die Erstellung auf der Südseite würde ausserdem die dort vorhandene Strasseneinfahrt verkürzen und die Ein- und Ausfahrt für grössere Fahrzeuge beeinträchtigen oder gar

verunmöglichen. Als Ausgleich für die zwei wegfallenden Abstellplätze sehe das Strassenbauprojekt die Erstellung eines Abstellplatzes vor der Garage und die Erstellung eines zweiten Abstellplatzes am westlichen Rand der Parzelle Nr. xx vor. Hierfür sei auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin die Abgrabung des Terrains und die Erstellung einer Stützmauer notwendig. Es müssten Pflanzungen und Befestigungen entfernt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten werde neu angepflanzt. Ausserdem werde der Garagenplatz gesamthaft erneuert.

7.3 Die Beschwerdeführerin macht geltend, mit der Verlegung des Banketts auf die Südseite der D. würde eine direkte Anbindung an eine Treppe im Teilabschnitt geschaffen und Fussgänger, welche die Strasse benutzten, würden nicht direkt auf der Strasse landen. Eine Anbindung des Banketts an das Trottoir in E. gelinge schon aus dem Grund nicht, weil dort zwei Häuser derart nahe an der Strasse zueinander stünden, dass hier nur ein Fahrzeug allein durchfahren könne. Ein Bankett auf der Bergseite biete an dieser Stelle den Fussgängern mehr Sicherheit. Mit dem Anlegen des Banketts auf der Talseite habe die Beschwerdeführerin beim Einfahren und Abbiegen auf ihre Abstellplätze und zur Garage auch noch die auf dem Bankett befindlichen Personen zu berücksichtigen. Auch abwärtsfahrende Radfahrer sowie Führer von fahrzeugähnlichen Gefährten würden das Bankett benutzen. Es sei keine Versetzung des H. erforderlich, um das Bankett auf der Bergseite anzubringen. Bei der Wahl des mildesten Mittels seien die vorhandenen und unter Bestandesgarantie stehenden Bauten und Anlagen einer Strasseneinfahrt und Rasenfläche auf der Bergseite gegenüberzustellen. Der Ausgleich sei untauglich, um zwei Abstellplätze zu ersetzen. Es werde maximal ein Abstellplatz verbleiben und selbst dieser Platz würde noch teilweise in das Bankett hereinragen. Die dauerhafte und temporäre Enteignung führe letztlich dazu, dass der Beschwerdeführerin der ungehinderte Zugang zur Garage und die uneingeschränkte Nutzung der Garage verunmöglicht werde.

7.4 Wie bereits oben in Erwägung 2 erwähnt, sind bei Strassenbauprojekten mehrere Varianten denkbar. Es ist nicht Aufgabe des Obergerichts, eine von den projektierenden Behörden mit gutem Grund getroffene Planungsmassnahme durch eine andere, möglicherweise ebenfalls vertretbare Anordnung zu ersetzen (vgl. BGE 116 Ia 221 E. 2c; 115 Ia 333 E. 5a; Urteil des Bundesgerichts 1C_108/2007 vom 11. Oktober 2011 E. 2.1). Die vorgenommene Beurteilung beruht auf einer detaillierten Prüfung der vorliegenden Verhältnisse. Die Detailplanung und Realisierung des Vorhabens wurde/wird durch ausgewiesene Fachpersonen begleitet. Die Vorinstanzen haben plausibel dargelegt, dass ein Bankett auf der Nordseite der D. aufgrund der bestehenden Wanderwegverbindungen, der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer und des Verlaufs des H. auf der Nordseite der D. geeigneter als auf der Südseite erscheint. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass auf der Südseite der D. eine

Treppe existiert, zumal es keine Anhaltspunkte gibt, dass über diese ein kantonaler Wanderweg führt. Der Zweckmässigkeit des Banketts auf der Nordseite steht auch nicht entgegen, dass sich vor der Kantonsgrenze bei den Parzellen Nrn. xc und cx ein Engpass befindet, zumal das Bankett beim Engpass auch auf der Südseite unterbrochen werden müsste. Beim Einfahren und Abbiegen muss die Beschwerdeführerin zudem auch ohne bestehendes Bankett auf Fussgänger und Radfahrer achten. Soweit die Beschwerdeführerin vorbringt, dass eine Verlegung des Banketts auf die Südseite den H. nicht tangiert, ist darauf hinzuweisen, dass zu einem offenen Fliessgewässer in der Regel nicht nur ein Bachbett, sondern auch eine entsprechende Uferböschung mit einer standortgerechten und naturnahen Uferbestockung gehört. Im Übrigen zeigt die Beschwerdeführerin nicht auf, über entsprechende wasserbauliche Fachkenntnisse zu verfügen. Das Strassenbauprojekt stellt somit ein geeignetes und erforderliches Mittel dar, um die bestehende Lokalverbindungsstrasse entsprechend den Anforderungen von Art. 3 StrG und Art. 16 Abs. 1 lit. d StrV auszubauen.

- 7.5 Die Enteignung darf sich auf alles erstrecken, was in rechtlicher wie technischer Hinsicht zur angemessenen Realisierung des ins Eigentum eingreifenden Vorhabens erforderlich ist (PETER HÄNNI, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 7. Aufl. 2022, S. 637 f.; Urteil des Bundesgerichts 1C_106/2019 vom 10. Juli 2019 E. 4.2.). Die Vorinstanzen haben ausgeführt, weshalb das Grundstück der Beschwerdeführerin für die Realisierung des Strassenbauprojekts in Anspruch genommen werden muss. Als Ersatzlösung soll eine neue befestigte Fläche vor der Garage geschaffen werden. Auf dieser Fläche kann ein Fahrzeug ohne Weiteres vor der Garage abgestellt werden, ohne das Bankett zu beanspruchen, womit die baupolizeilichen Anforderungen an einen Garagenvorplatz erfüllt sind (Art. 22 Abs. 3 des Baureglements B., BauR; vgl. dazu auch FRITZSCHE/BÖSCH/WIPF/KUNZ, Zürcher Planungs- und Baurecht, 7. Aufl. 2024, S. 1307). Zudem kann die befestigte Fläche auch als Abstellplatz und als Wendefläche benutzt werden, um vorwärts von der Garage auf die D. zu gelangen. Soweit die Beschwerdeführerin diese Ersatzlösung als untauglich einstuft, gilt es Folgendes entgegenzuhalten: Es ist zwar davon auszugehen, dass die Garage mit dem bestehenden Garagenvorplatz durch die Besitzstandgarantie geschützt ist. Jedoch ist es fraglich, ob die Besitzstandgarantie auch für den bestehenden Abstellplatz südlich der Garage gilt (Art. 62 Abs. 1 StrG i.V.m. Art. 94 BauG). Anlagen, welche innerhalb der Baulinie realisiert wurden, bedurften schon vor über 50 Jahren einer Ausnahmegewilligung der kantonalen Baudirektion (vgl. dazu Art. 75 Abs. 1 und 77 des Gesetzes über die Staatsstrassen von 1972, welches mit Inkrafttreten des gültigen Strassengesetzes aufgehoben wurde). Vor 1972 waren solche Anlagen zumindest der Baudirektion zu melden (AR GVP 18/2006 Nr. 1435). Soweit sich die Beschwerdeführerin in Bezug auf den südlichen Abstellplatz auf die Besitzstandgarantie stützt, hätte sie nach Art. 8 ZGB nachzuweisen, dass dafür eine entsprechende kantonale

Zustimmung vorliegt (BGE 144 II 332 E. 4.1.3; 140 V 290 E. 4.1). Im Weiteren ist nicht ersichtlich, dass durch das Strassenbauprojekt noch ein zweiter Abstellplatz tangiert wird, gilt doch der Garagenvorplatz nicht als Abstellplatz (Art. 23 Abs 3 BauR; vgl. dazu auch Foto 5 des Augenscheinprotokolls der Vorinstanz vom 31. Oktober 2023; act. 2.17). Aus dem Geoportal ergibt sich zudem, dass die Beschwerdeführerin als Mitglied der Flurgenossenschaft C.-I.-J. auch unmittelbar westlich ihres Wohnhauses über Abstellflächen für Motorfahrzeuge verfügt, womit auch nach dem Ausbau der D. genügend Abstellplätze für das Einfamilienhaus zur Verfügung stehen (Art. 23 Abs. 2 BauR). Insofern erscheint die projektierte Ausgleichsfläche keineswegs als untauglich oder unangemessen. Die Ausgleichsfläche bildet im Übrigen nicht Bestandteil der Strassenanlage (Art. 10 StrG), weshalb sich das Strassenbauprojekt durchaus auch ohne die neu geschaffene befestigte Fläche realisieren lässt. Es steht der Beschwerdeführerin damit frei, auf die angebotene Ersatzlösung zu verzichten. Konsequenz wäre aber, dass sie in diesem Fall nicht mehr vorwärts von der Garage auf die D. fahren könnte, was zu einer höheren Gefährdung der Verkehrsteilnehmer führen würde, und der bestehende Garagenvorplatz nicht mehr den Anforderungen von Art. 22 Abs. 3 BauR entspräche. Zudem müsste die Beschwerdeführerin bei einem Verzicht auf die Ausgleichsfläche für einen künftigen reglementskonformen Garagenvorplatz ein separates Bewilligungsverfahren in die Wege leiten und den Platz auf eigene Kosten realisieren lassen. Angesichts der angebotenen projektierten Ausgleichsfläche erscheint der Eingriff in das Grundeigentum der Beschwerdeführerin somit als zumutbar.

8. Zusammenfassend ergibt sich damit, dass das Strassenbauprojekt auf einer gesetzlichen Grundlage beruht, im öffentlichen Interesse liegt und im Rahmen der vorgenommenen Verhältnismässigkeitsprüfung nicht zu einem unhaltbaren Ergebnis führt. Die Überlegungen der Vorinstanzen beruhen auf sorgfältigen und umfassenden Sachverhaltsabklärungen, wobei die wesentlichen Gesichtspunkte unter Verwendung sachlicher Kriterien geprüft und mit den Interessen der Beschwerdeführerin abgewogen wurden. Das Ergebnis der vorliegend vorgenommenen, gedrängten Überprüfung der Verhältnismässigkeit ist sachgerecht und vertretbar, womit keine Ermessensfehler der Vorinstanzen ersichtlich sind. Die Beschwerde erweist sich daher als unbegründet und ist vollumfänglich abzuweisen, soweit darauf eingetreten wird.
9. Gemäss Art. 19 Abs. 3 i.V.m. mit Art. 53 Abs. 1 VRPG ist im Beschwerdeverfahren vor Obergericht gebühren- und kostenpflichtig, wer ganz oder teilweise unterliegt oder auf dessen Rechtsmittel nicht eingetreten wird. Der Beschwerdeführerin ist ausgangsgemäss eine Entscheidegebühr aufzuerlegen, wobei eine Gebühr von Fr. 3'000.-- als angemessen erscheint (Art. 4a des Gesetzes über die Gebühren in Verwaltungssachen, bGS 233.2). Der Kosten-

vorschuss von Fr. 3'000.-- ist anzurechnen. Auf die Zusprechung einer Parteienschädigung besteht bei diesem Verfahrensausgang kein Anspruch (Art. 53 Abs. 3 VRPG).

Das Obergericht erkennt:

1. Die Beschwerde von A. wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.
2. Der Beschwerdeführerin wird eine Entscheidegebühr von Fr. 3'000.-- auferlegt. Der Kostenvorschuss von Fr. 3'000.-- wird angerechnet.
3. Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.
4. **Rechtsmittel:**
Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen seit der Zustellung Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten erhoben werden. Die Zulässigkeit einer solchen Beschwerde richtet sich nach Art. 82 ff. Bundesgerichtsgesetz (BGG, SR 173.110). Die Beschwerde ist beim Schweizerischen Bundesgericht, Avenue du Tribunal fédéral 29, 1000 Lausanne 14, schriftlich einzureichen. Die Beschwerdeschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten; der angefochtene Entscheid sowie die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind - soweit vorhanden - beizulegen (Art. 42 BGG). Die Beschwerde hat in der Regel keine aufschiebende Wirkung (Art. 103 BGG).
5. Mitteilung an:
 - A., mit Gerichtsurkunde
 - Regierungsrat Appenzell Ausserrhoden, mit Gerichtsurkunde
 - Departement Bau und Volkswirtschaft, mit Gerichtsurkunde
 - Gemeinderat B., mit Gerichtsurkundenach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist an:
 - Gerichtskasse (im Dispositiv), interne Post

Im Namen der 4. Abteilung des Obergerichts

Der Obergerichtspräsident:

Der Gerichtsschreiber:

lic. iur. Walter Kobler

lic. iur. Daniel Hofmann

versandt am: