

## V. Bau-, Raumentwicklungs- und Umweltschutzrecht

### 22 Ausnahmebewilligung zur Unterschreitung des Strassenabstands

Der in § 111 Abs. 1 lit. a BauG geregelte Strassenabstand ist auch dann ab dem Strassenmark zu messen, wenn zwischen dem Fahrbahnrand und der Parzellengrenze eine Bushaltebucht liegt. Eine alternative Messweise für den Sonderfall Bushaltebucht ist im Gesetz nicht angelegt; für eine entsprechende richterliche Lückenfüllung besteht kein Raum. Solche Haltebuchten, mit denen eine Vielzahl von Eigentümern anstossender Grundstücke konfrontiert sind, bilden für sich genommen keine ausserordentlichen Verhältnisse; ein Ausnahmetatbestand im Sinne von § 67 Abs. 1 BauG, der zur Unterschreitung des gesetzlichen Strassenabstands berechtigen würde, liegt nicht vor.

Aus dem Entscheid des Verwaltungsgerichts, 3. Kammer, vom 12. März 2020, in Sachen A. AG gegen B. AG, C. GmbH, Gemeinderat D. und Regierungsrat (WBE.2019.232).

### *Aus den Erwägungen*

2.

2.1.

Das streitgegenständliche, auf der Parzelle Nr. xxx situierte Wohn- und Gewerbehaus ragt unstreitig in den Abstand von 6 m hinein, den Bauten und Anlagen gemäss § 111 Abs. 1 lit. a BauG gegenüber Kantonsstrassen wie der K (...) (Hauptstrasse; Parzelle Nr. yyy) einzuhalten haben. Dieser Abstand ist vom Strassenmark, d.h. von der Grenze zwischen der Parzelle Nr. yyy und der Parzelle Nr. xxx, nicht vom Fahrbahnrand (Strassenlinie) aus zu messen (VGE vom 22. Februar 2019 [WBE.2018.147], Erw. II/2.1; VGE vom 31. August 2006 [WBE.2005.317], Erw. II/3.4). Nicht gefolgt werden kann der Argumentation der Abteilung für

Baubewilligungen, § 111 Abs. 1 lit. a BauG sei insofern lückenhaft bzw. planwidrig unvollständig, als die Bestimmung für den Strassenabstand bei Bushaltebuchten keine gesonderte Messweise (Abstand ab dem Fahrbahnrand, von 8 m [inklusive 2 m für den Gehweg] gemäss Praxis der Abteilung für Baubewilligungen) vorsehe, die dem Umstand Rechnung trage, dass in dieser Konstellation kein öffentliches Interesse an einer weitergehenden Freihaltung bestehe. Mit der Bushaltestelle sei bereits ein öffentliches Werk erstellt worden, für welches der übliche 6-m-Strassenabstand gedacht sei. Überdies bestehe ein öffentliches Interesse an einer verdichteten Bauweise. Auch aufgrund des verfassungsmässigen Rechtsgleichheitsgebots dürfe man Bauherren, deren Grundstück an eine Bushaltebucht angrenze, nicht schlechter stellen als Bauherren mit einem Grundstück ohne angrenzende Bushaltebucht, indem man von den ersteren trotz Bushaltebucht und damit einhergehender erhöhter Distanz zum Fahrbahnraum die Einhaltung des vollen Strassenabstands verlange.

Bevor eine ausfüllungsbedürftige Gesetzeslücke angenommen werden darf, ist durch Auslegung zu ermitteln, ob das Fehlen einer ausdrücklichen Anordnung nicht eine bewusst negative Antwort des Gesetzes, d.h. ein sog. qualifiziertes Schweigen darstellt. In diesem Fall hat der Gesetzgeber eine Rechtsfrage nicht übersehen, sondern stillschweigend – im negativen Sinne – mitentschieden. Für Analogie und richterliche Lückenfüllung ist nach traditioneller Auffassung kein Platz (BGE 141 IV 298, Erw. 1.3.1; 140 III 206, Erw. 3.5.1; 139 II 404, Erw. 4.2). Nur wenn eine Regelung im Hinblick auf eindeutige und wichtige Zielsetzungen des Gesetzes unvollständig ist, darf die rechtsanwendende Behörde diese Lücke füllen (ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Auflage, Zürich/St. Gallen 2016, Rz. 213). Obwohl dem Gesetzgeber klar sein musste, dass der Fahrbahnrand und das Strassenmark oftmals nicht kongruent sind und dazwischen mehr oder weniger breite Strassenbestandteile wie Bushaltebuchten und dergleichen liegen können, hat er sich bei der Definition des Strassenabstands für eine einheitliche Messweise (ab dem Strassenmark) entschieden und damit bewusst in Kauf genommen,

dass die zum Fahrbahnrand einzuhaltende Distanz – je nach Vorhandensein und Ausmass von Strassenbestandteilen – variiert. Das betrifft nicht nur Bushaltebuchten, sondern auch die viel häufiger anzutreffenden Gehsteige. Darin kann keine Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots erblickt werden, ist doch der Abstand zur für den Grundeigentümer massgeblichen, dem Strassenverlauf folgenden Grundstücksgrenze stets der gleiche. Zwar ist der Abteilung für Baubewilligungen einzuräumen, dass es sich bei der baulichen Verdichtung um ein gewichtiges raumplanerisches Ziel handelt, das bei der Gewährung von Ausnahmen von Abstandsvorschriften mit zu berücksichtigen ist. Dennoch kann daraus nicht in allgemeiner Weise geschlossen werden, eine sich einheitlich am Strassenmark orientierende Abstandsvorschrift sei planwidrig unvollständig, weil sie nicht genügend differenziere und bei Bushaltebuchten zu einer unbefriedigenden, vom Gesetzgeber nicht bedachten und gewollten Lösung führe, die dem Gesetzeszweck zuwiderlaufe. Zwischen dem Verdichtungsgebot einerseits und die Bautätigkeit einschränkenden Vorschriften wie Grenz- und Strassenabständen andererseits herrscht regelmässig ein Spannungsverhältnis. Es kann auch nicht gesagt werden, dass Freihaltebedürfnis und der Planungsspielraum für die zukünftige Entwicklung von Infrastrukturanlagen sei generell geringer, wenn bereits eine Bushaltebucht bestehe. Je nach Situation kann das Freihaltebedürfnis anderweitig begründet sein. Es geht somit nicht an, § 111 Abs. 1 lit. a BauG ganz allgemein nicht anzuwenden respektive mittels richterlicher Lückenfüllung durch eine gesonderte Messweise (ab Fahrbahnrand) zu ersetzen, sobald ein Grundstück an eine Bushaltebucht angrenzt.

Die Grenze zwischen den Parzellen Nrn. yyy und xxx verläuft entlang des nordwestlichen Rands des Gehwegs. Die Distanz zum geplanten Gebäude beträgt minimal 3,96 m. Daraus erhellt, dass das Bauvorhaben keiner ordentlichen Baubewilligung zugänglich ist, sondern einer Ausnahmbewilligung für die Unterschreitung des Kantonsstrassenabstands von 6 m bedarf. Infrage kommt für das Gebäude selber, das klar keine untergeordnete Baute im Sinne von § 67a BauG (erleichterte Ausnahmbewilligung im Unterabstand von

Strassen) darstellt, nur eine Ausnahmegewilligung gemäss § 67 BauG.

## 2.2.

Das Verwaltungsgericht hatte sich schon verschiedentlich mit der Frage zu befassen, ob für Bauvorhaben im Unterabstand zu einer Strasse eine Ausnahmegewilligung nach § 67 Abs. 1 BauG erteilt werden kann. Nach dem Wortlaut der erwähnten Bestimmung kommt eine Ausnahme nur bei Vorliegen ausserordentlicher Verhältnisse oder eines Härtefalls in Betracht, wenn es mit dem öffentlichen Wohl sowie Sinn und Zweck der Rechtssätze vereinbar ist, unter billiger Abwägung der beteiligten Interessen. § 67 Abs. 1 BauG verlangt somit nicht nur eine Interessenabwägung, sondern setzt kumulativ das Vorliegen ausserordentlicher Verhältnisse oder einer unzumutbaren Härte voraus (AGVE 2006, S. 167; VGE vom 22. Februar 2019 [WBE.2018.147], Erw. II/2.4.1; VGE vom 19. September 2014 [WBE.2013.537], Erw. II/2.4.1; VGE vom 25. Mai 2010 [WBE.2009.293], Erw. II/4.1). Ein Ausnahmetatbestand lässt sich nicht allein damit begründen, es bestünden keine öffentlichen (oder privaten) Interessen an der Einhaltung des Strassenabstands bzw. die Ausnahme sei mit dem Sinn und Zweck des Rechtssatzes (von dem abgewichen wird) vereinbar. Es bedarf darüber hinaus ausserordentlicher Verhältnisse oder eines Härtefalls, die eine Ausnahme rechtfertigen (VGE vom 22. Februar 2019 [WBE.2018.147], Erw. II/2.4.1; VGE vom 19. September 2014 [WBE.2013.537], Erw. II/2.4.1; VGE vom 17. April 2013 [WBE.2012.68], Erw. II/2.4; VGE vom 25. Mai 2010 [WBE.2009.293], Erw. II/4.1). Das Verwaltungsgericht hat in seiner bisherigen Praxis stets strenge Anforderungen an das Vorliegen einer Ausnahmesituation gestellt; eine solche darf nicht leichthin angenommen werden, auch nicht in Bezug auf den gesetzlichen Strassenabstand (AGVE 2006, S. 167 f.; VGE vom 30. März 2005 [BE.2004.00160], Erw. II/3b).

Die Frage, ob ausserordentliche Verhältnisse vorliegen, beurteilt sich einerseits nach der Interessenlage: Die Umschreibung der Normtatbestände richtet sich an durchschnittlichen Lebenssituationen aus. Dem Gesetz liegt eine Interessenbeurteilung zugrunde, die der

Gesetzgeber für diese typische Lebenssituation durchgeführt hat. Einschränkungen, die sich aus dieser Beurteilung ergeben, muss der Betroffene hinnehmen. Der zu entscheidende Sachverhalt kann indessen von der Interessenlage her so ausserordentlich sein, dass angenommen werden muss, der Gesetzgeber habe diesen Einzelfall stillschweigend ausgeschlossen, sei es, dass der Gesuchsteller durch die Einhaltung der Norm wesentlich schwerer getroffen wird, als dies dem Gesetzgeber bei der Normierung des Regelfalls vorschwebte, oder sei es, dass die öffentlichen oder privaten Interessen, welche normalerweise die Eigentumsbeschränkung verlangen, im konkreten Fall gar nicht vorliegen. Die Verhältnisse sind aussergewöhnlich, wenn der konkrete Fall nach der Interessenlage von der durchschnittlichen Lebenssituation abweicht, die der Gesetzgeber geregelt hat. Unter diesem Gesichtspunkt hat die Behörde, die eine Ausnahme in Erwägung zieht, zu prüfen, in welchem Mass die Verhältnisse des Einzelfalls von der Interessenbeurteilung abweichen, die der Gesetzgeber vorgenommen hat (vgl. zum Ganzen: AGVE 1997, S. 314 f., S. 332; 1992, S. 348 und 355, je mit Hinweisen).

Bei der Beurteilung der Frage, ob aussergewöhnliche Verhältnisse vorliegen, ist ausserdem die im Gesetz angelegte Aufgabenteilung zwischen Legislative und Exekutive zu beachten. Die rechtsanwendende Behörde hat im Normalfall die gesetzliche Grundordnung zu respektieren, die der Gesetzgeber in generell-abstrakter Form erlassen hat. Die Exekutivbehörde darf § 67 BauG nicht dazu missbrauchen, die gesetzliche Grundordnung auszuhöhlen oder das gesetzlich vorgegebene Verhältnis von Regel und Ausnahme zu korrigieren (ähnlich ERICH ZIMMERLIN, Baugesetz des Kantons Aargau vom 2. Februar 1971, Kommentar, 2. Auflage, Aarau 1985, § 155 N 2). Das wäre dann der Fall, wenn die Behörde die Ausnahmebestimmung so anwendet, dass die Regel zur Ausnahme wird, oder Ausnahmen auf Gründe stützt, die sich in einer Vielzahl der Fälle anführen lassen (AGVE 2006, S. 167; 2001, S. 296; 1978, S. 248 f.; vgl. auch ZIMMERLIN, a.a.O., § 155 N 1 mit Hinweisen). So stellt etwa die optimale Nutzung des Baugrundstücks ein allgemeines (privates) Interesse dar, das für sich allein keinen

ausreichenden Grund für die Erteilung einer Ausnahmegewilligung bilden kann (AGVE 2001, S. 296). Hätte der Gesetzgeber Gesichtspunkte berücksichtigen wollen, die in einer Vielzahl der Fälle geltend gemacht werden können, hätte er die Grundordnung angepasst oder um gesetzliche Ausnahmegründe erweitert. Nach der gesetzlich vorgegebenen Aufgabenteilung zwischen Legislative und Exekutive bietet § 67 BauG keine rechtliche Handhabe, in jedem Einzelfall eine individualisierte Würdigung der Interessen vorzunehmen. Sonst würde die gesetzliche Grundordnung ihres Anwendungsbereichs beraubt. Nur in besonders gelagerten Situationen darf und soll gestützt auf § 67 BauG eine individualisierte Interessenbeurteilung eingreifen (vgl. zum Ganzen VGE vom 22. Februar 2019 [WBE.2018.147], Erw. II/2.4.1; VGE vom 19. September 2014 [WBE.2013.537], Erw. II/2.4.2; VGE vom 22. August 2008 [WBE.2007.333], Erw. II/2.7.1).

### 2.3.

Die Vorinstanz und die Abteilung für Baubewilligungen stellten für die von ihnen erteilte bzw. bestätigte Ausnahmegewilligung nach § 67 BauG für die Unterschreitung des in § 111 Abs. 1 lit. a BauG vorgesehenen Kantonsstrassenabstands darauf ab, dass von ausserordentlichen Verhältnissen auszugehen sei, wenn die Bauparzelle im Bereich einer zur Kantonsstrasse gehörenden Bushaldebucht liege. Das rechtfertige es, den gesetzlichen Strassenabstand ausnahmsweise vom Fahrbahnrand anstatt vom Strassenmark aus zu messen, wobei zu den regulären 6 m noch 2 m für ein Normtrottoir hinzuzurechnen seien, so dass der Abstand zum Fahrbahnrand 8 m betragen müsse. Nicht in den Strassenabstand einbezogen wird auf diese Weise die Bushaldebucht sowie ein allfälliger Teil des Trottoirs, der die Normbreite von 2 m übersteigt.

### 2.4.

Die Beschwerdeführerin wendet ein, Bushaldebuchten kämen überall und sehr häufig vor; allein im Kanton Aargau gebe es Tausende davon. Hätte der Gesetzgeber für Bushaldebuchten oder andere Buchten wie solche für Parkplätze oder Kehrrichtfahrzeuge besondere Strassenabstände einführen wollen, hätte er eine entsprechende Regelung geschaffen. Es handle sich bei

Bushaltebuchten gewiss nicht um nicht voraussehbare Einzelfälle. Es sei daher unverständlich, weshalb die Vorinstanzen von der in § 111 Abs. 1 lit. a BauG statuierten Messweise des Strassenabstands ab der Parzellengrenze abgewichen seien und eine Ausnahmegewilligung erteilt hätten. Konsequenterweise müsste in jedem Fall einer Bushaltebucht eine Ausnahmegewilligung zur Unterschreitung des gesetzlichen Strassenabstands erteilt werden. Damit würden die ausserordentlichen Umstände zu gewöhnlichen Umständen, und würde dem gefolgt, so könnten wohl sogar gewöhnliche Ausbuchtungen in der Strasse selbst (ohne Bushaltestelle) ausserordentliche Verhältnisse begründen, was unmöglich der Fall sein könne. Dies würde der Natur einer Ausnahmegewilligung nicht gerecht und im Ergebnis zur Abänderung des Gesetzes führen.

#### 2.5.

Nach der Darstellung der Abteilung für Baubewilligungen gibt es im Kanton Aargau rund 1'300 Bushaltebuchten, wovon sich 564 an einer Kantonsstrasse befänden. Bei einem Kantonsstrassennetz von 1'151 km bedeute dies, dass rund alle 2 km eine Bushaltebucht vorkomme. Die Mehrheit der erwähnten 564 Bushaltebuchten dürfte dabei im Siedlungsgebiet liegen, wo überbaute oder überbaubare Parzellen (direkt oder indirekt) an die Bushaltebucht angrenzen. Dabei könnten pro Bushaltebucht auch mehrere Parzellen an eine solche angrenzen. Und selbst wenn bloss ein namhafter Teil der 564 Bushaltebuchten bei Kantonsstrassen an eine oder mehrere überbaubare Parzelle angrenzen würde, wäre immer noch von einer Vielzahl von Grundeigentümern auszugehen, die bei der Sichtweise der Vorinstanzen eine Ausnahmegewilligung zur Unterschreitung des Kantonsstrassenabstands für sich in Anspruch nehmen könnten. Analog müssten übrigens auch die Anstösser an Bushaltebuchten bei Gemeindestrassen von einer Ausnahmegewilligung zur Unterschreitung des gemäss § 111 Abs. 1 lit. a BauG gegenüber Gemeindestrassen einzuhaltenden Abstands von 4 m profitieren können. Ferner stünde zur Debatte, dass diverse ähnlich gelagerte Sachverhalte (Parkbuchten) ebenfalls zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung berechtigen müssten.

Unter diesem Aspekt kann bei einer Bushaltebucht klar nicht von ausserordentlichen Verhältnissen gesprochen werden, die ein Abweichen vom regulären Strassenabstand ausnahmsweise rechtfertigen würden. Bei mehreren hundert bis allenfalls weit über tausend betroffenen Grundeigentümern kann die Interessenslage nicht mehr als singular bezeichnet werden, auch wenn deren Anteil an der Gesamtheit aller Grundeigentümer im Kanton Aargau gering ist. Auch kann nicht angenommen werden, der Gesetzgeber habe das Vorkommen von Bushaltebuchten entlang von Kantons- und Gemeindestrassen schlichtweg ignoriert oder deren ausserordentlichen Charakter nicht gebührend zur Kenntnis genommen und damit eine Anwendung der Strassenabstandsregel auf Strassenbereiche mit Bushaltebuchten oder anderen Ausbuchtungen, die nicht zum Fahrbahnbereich gehören, stillschweigend ausgeschlossen. Zudem ist nicht ersichtlich, inwieweit die betroffenen Grundeigentümer gegenüber Eigentümern, deren Grundstücke nicht an eine Bushaltebucht angrenzen, benachteiligt respektive durch die Strassenabstandsregel wesentlich schwerer getroffen würden. Vielmehr kämen sie in den Genuss einer Vorzugsbehandlung, wenn für sie der ordentliche Abstand zur Strassenparzellengrenze nicht gälte, was die Überbaubarkeit ihres Grundstücks im Vergleich mit anderen Grundeigentümern, die denselben Strassenabstand einhalten müssen, verbessern würde. Schliesslich gilt es zu bedenken, dass ein öffentliches Interesse an der Einhaltung des Strassenabstands im Falle von Bushaltebuchten nicht von vornherein entfällt. Auch hier können, je nachdem, wie sich die Strassensituation im Einzelfall gestaltet, Interessen der Verkehrssicherheit die Wahrung des gesetzlichen Strassenabstands erheischen. Kommt hinzu, dass eine allfällige künftige Fahrbahn- oder Gehwegausweitung auch auf der Höhe von Bushaltebuchten ins Auge gefasst werden muss, andernfalls an diesen Stellen eine unerwünschte Verengung resultieren könnte.

In Anbetracht der geschilderten Umstände weist die Beschwerdeführerin zu Recht darauf hin, dass es Aufgabe der Legislative wäre, eine spezielle Strassenabstandsregel (mit divergierender Messweise) für Anstösser an Bushaltebuchten zu



schaffen, falls dies tatsächlich in der Absicht des Gesetzgebers liegen sollte. Mit (praxisgemässen) Ausnahmegewilligungen zur Unterschreitung des Kantons- oder Gemeindestrassenabstands für alle Bauherren, die ein an eine Halte- oder Parkbucht angrenzendes Grundstück überbauen wollen, würde die Aufgabenteilung zwischen Legislative und Exekutive auf unzulässige Weise verwischt und die gesetzliche Grundordnung beträchtlich relativiert. Der Rahmen zur Ermöglichung von individuellen Interessenbeurteilungen in besonders gelagerten Situationen würde deutlich gesprengt. Für sich allein vermag deshalb eine Bushaltebucht keinen Ausnahmetatbestand im Sinne von § 67 BauG zur Unterschreitung der in § 111 Abs. 1 lit. a BauG vorgesehenen Strassenabstände zu begründen.

Aus einer allfälligen (rechtswidrigen) Praxis der Abteilung für Baubewilligungen, Grundeigentümern mit einem an eine Bushaltebucht angrenzenden Grundstück ohne weiteres eine Ausnahmegewilligung zur Unterschreitung des Kantonsstrassenabstands zu gewähren, können die Beschwerdegegnerinnen im Übrigen nichts zu ihren Gunsten ableiten. Eine erfolgreiche Berufung auf den Grundsatz der Gleichbehandlung im Unrecht kann nur gelingen, wenn es eine Behörde auf Rüge der Rechtsmittelinstanz hin ablehnt, eine ständige gesetzeswidrige Praxis aufzugeben (vgl. HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 599 mit Hinweisen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung). Hier ist jedoch davon auszugehen, dass die Abteilung für Baubewilligungen eine etwaige mit § 67 BauG nicht zu vereinbarende Bewilligungspraxis nach Kenntnisnahme des vorliegenden Entscheids anpassen wird (AGVE 2010, S. 153 ff.).

Es sind im vorliegenden Fall auch keine anderweitigen Gründe für das Vorliegen ausserordentlicher Verhältnisse erkennbar, derentwegen die Einhaltung des gesetzlichen Strassenabstands der Situation unangemessen wäre. Die Abteilung für Baubewilligungen nimmt Bezug auf das öffentliche Interesse an einem guten Erscheinungsbild, wozu eine einheitliche Fassadenflucht gehöre. Soweit sie damit auf das Urteil des Verwaltungsgerichts vom 22. Februar 2019 (WBE.2018.147) anspielen sollte, ist ihr

entgegenzuhalten, dass der dem damaligen Rechtsstreit zugrundeliegende Sachverhalt bei integraler Betrachtung der gesamten Interessenlage nicht mit dem hier zu beurteilenden Sachverhalt vergleichbar ist. Was den Ortsbildschutz anbelangt, gilt es anzumerken, dass entlang der Hauptstrasse des Ortsteils E. (Strassenparzelle Nr. yyy) vor allem nordwestlich der Strasse keine einheitliche Fassadenflucht besteht. Von daher ist auch nicht einzusehen, dass eine Überbauung der Parzelle Nr. xxx, die den Kantonsstrassenabstand von 6 m respektiert, dem Ortsbild in irgendeiner Weise schaden würde.

Die Beschwerdegegnerinnen ihrerseits übersehen mit ihrem Verweis auf den Gleichbehandlungsgrundsatz, dass – wie schon erwähnt – alle an eine Strassenparzelle angrenzenden Grundeigentümer bei der Überbauung ihrer Grundstücke grundsätzlich den gleichen Abstand zur gemeinsamen Grenze ihrer Parzelle und der Strassenparzelle einzuhalten haben. Die vermeintliche Schlechterstellung ergibt sich allein daraus, dass sich der Abstand zum Fahrbahnrand mit einer Bushaldebucht vergrössert. Ein schützenswertes Interesse daran, dass der Abstand zum Fahrbahnrand für alle Strassenanstösser nach Möglichkeit gleich ist, ist hingegen nicht auszumachen, und zwar selbst dann nicht, wenn das Land für die Errichtung der Bushaldebucht allenfalls auf dem Weg der formellen Enteignung an den Strasseneigentümer abgetreten werden musste, wofür eine Entschädigung geleistet wurde. Diese Entschädigung sollte die für den Landabtreyer entstehenden Nachteile aus der Verkleinerung seines Grundstücks angemessen ausgeglichen haben. Er würde somit gewissermassen doppelt profitieren, wenn die Breite der Bushaldebucht bei der Festlegung des Strassenabstands ausgeklammert würde. Dadurch würde er grenzabstandsmässig faktisch so gestellt, wie wenn sich das für die Bushaldebucht benötigte Land weiterhin in seinem Eigentum befände. (...)

Ebenso wenig sorgt das allgemeine Interesse an verdichteter Bauweise für ausserordentliche Verhältnisse auf der Parzelle Nr. xxx oder auf Grundstücken, die an eine Bushaldebucht angrenzen. Davon könnte nur dann ausgegangen werden, wenn die

Strassenabstandsregel in einem konkreten Einzelfall eines solchen Grundstücks verglichen mit dem Regelfall (Grundstücke, die direkt an den Fahrbahnrand oder den Gehsteig angrenzen) zu empfindlichen Nutzungseinbussen führen würde. Dafür gibt es jedoch namentlich aufgrund der Lage, Form und Beschaffenheit der Parzelle Nr. xxx keine Anhaltspunkte.

Insgesamt besteht somit mangels ausserordentlicher Verhältnisse auf der streitbetroffenen Parzelle oder eines sich aus der Anwendung der Strassenabstandsregel ergebenden Härtefalls keine Grundlage für die Erteilung einer Ausnahmegewilligung nach § 67 BauG zur Unterschreitung des Kantonsstrassenabstands. Damit ist das projektierte Wohn- und Geschäftshaus nicht bewilligungsfähig, unabhängig davon, ob der Unterschreitung des Strassenabstands keine (überwiegenden) öffentlichen oder privaten Interessen entgegenstehen. Ein öffentliches Interesse, das ein Abweichen von der Grundnorm geradezu gebieten würde, ist nicht ausgewiesen. (...)

- 23 Berechnung der zulässigen Attikageschossfläche (§ 16a Abs. 2 ABauV)**  
**Für die Berechnung der zulässigen Attikageschossfläche darf die Grundfläche von innenliegenden Balkonen (sog. Loggien) nicht an die massgebliche Fläche des darunterliegenden Vollgeschosses angerechnet werden; Präzisierung der bisherigen Rechtsprechung.**

Aus dem Entscheid des Verwaltungsgerichts, 3. Kammer, vom 11. Mai 2020, in Sachen Konsortium A. gegen B., Gemeinderat C. und Departement Bau, Verkehr und Umwelt (WBE.2019.286).

### *Aus den Erwägungen*

- 4.
- 4.1.