

AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.412 vom 21. November 2022

AG Verwaltungsgericht, 2022-11-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_verwaltungsgericht_WBE.2021.412

FR: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.412 du 21 novembre 2022

IT: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.412 del 21 novembre 2022

Erwägungen

E. 3

Mit Beschwerdeantwort vom 7. Dezember 2021 beantragte der Rechtsdienst des Regierungsrats namens des Regierungsrats, die Beschwerde sei kostenfällig abzuweisen.

E. 3.1.1

Die Vorinstanz prüfte den Lärmschutz eingehend. Unter Bezugnahme zu den Vorbringen des Beschwerdeführers hielt sie fest, die Emissionen der G. Bahn seien nicht zu berücksichtigen, weil davon ausgegangen werden könne, dass die Emissionen zu gering seien, um zu Überschreitungen von Grenzwerten im Nahbereich der Bahnlinie zu führen. Bezüglich des Strassenverkehrsverkehrsverkehrs sei entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers eine Bewilligung gemäss Art. 31 Abs. 2 der Lärmschutz-Verordnung vom

E. 3.1.2

Der Beschwerdeführer bringt vor, würden die Immissionsgrenzwerte wie vorliegend zwar nicht überschritten, aber erreicht, habe die Bauherrschaft entgegen der Ansicht der Vorinstanz ein detailliertes Lärmgutachten gemäss Art. 34 LSV einzureichen. Der vorliegende Lärmschutznachweis erfülle diese Anforderungen bei weitem nicht. Bestimmte Angaben, z.B. die Angaben zu den lärmempfindlichen Räumen oder nachvollziehbare Berechnungsdarstellungen, fehlten. Auch fehlten Angaben zu den Schallreflexionen, allfälligen schallabsorbierenden Oberflächen und der Wahl der Höhe (so hoch wie nötig, so niedrig wie möglich). Nicht schlüssig sei die Argumentation, die Angaben zur Schallreflexion würden sich erübrigen, da kein Gebäude davon betroffen sei, zumal dazu nicht nur die Liegenschaft

- 16 - des Beschwerdeführers, sondern auch das strittige Bauvorhaben gehöre. Das Lärmgutachten habe zwingend aufzuzeigen, dass die strittige Überbauung keinen Lärm reflektiere und dadurch zusätzliche Immissionen verursache. Ebenfalls nicht beachtet worden seien die Emissionen aufgrund des Bahnausbaus (welcher jedoch nicht belegt sei). Weshalb der Bahnausbau im Zusammenhang mit der Lärmthematik ausgeblendet werde, sei nicht nachvollziehbar. Insgesamt fehle es an dem zwingend vorausgesetzten detaillierten Gutachten. Hinzu komme, dass weder klar noch sicher gestellt sei, ob die Lärmschutzwand überhaupt erstellt werde und wenn ja, wie diese konkret ausgestaltet sein werde; es fehle an der erforderlichen Koordination (vgl. Beschwerde, S. 10 ff.; Replik, S. 7).

E. 3.1.3

Die Beschwerdegegnerin erachtet die Kritik des Beschwerdeführers als unbegründet. Die lärmempfindlichen Räume ergäben sich aus den Grundrissplänen. Ein Lärmmessnachweis liege

vor; er sei genügend und entspreche den Anforderungen von Art. 34 LSV. Die Berechnung der Schallausbreitung beruhe auf physikalischen Grundlagen und sei mit einer dreidimensionalen Berechnungssoftware ausgeführt worden. Diese Methode entspreche dem gängigen, anerkannten Standard und den rechtlichen Grundlagen. Das Lärmgutachten zeige auf, welche Werte den Berechnungen zugrunde liegen und wo die Empfangspunkte gesetzt seien. Schliesslich bestehe auch kein Grund zur Annahme, dass die Belastungsgrenzwerte durch die G. Bahn überschritten seien. Eine Ermittlung der Emissionen der G. Bahn müsse daher nicht vorgenommen werden (Art. 26 LSV). Aufgrund des Ausbaus der Haltestelle sei auch keine Zunahme der Emissionen zu erwarten. Die Vorgaben des Lärmschutzrechts seien eingehalten (Beschwerdeantwort Beschwerdegegnerin, S. 6 f.).

E. 3.2

Gemäss Art. 22 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1982 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01) werden Baubewilligungen für neue Gebäude, die dem längeren Aufenthalt von Personen dienen, nur erteilt, wenn die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Abs. 1). Sind die Immissionsgrenzwerte überschritten, so werden Baubewilligungen für Neubauten, die dem längeren Aufenthalt von Personen dienen, nur erteilt, wenn die Räume zweckmässig angeordnet und die allenfalls notwendigen zusätzlichen Schallschutzmassnahmen getroffen werden (Abs. 2). Art. 31 Abs. 1 LSV präzisiert letztere Regelung dahingehend, dass eine Baubewilligung nur erteilt wird, wenn die Immissionsgrenzwerte durch die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes (lit. a) oder durch bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschirmen (lit. b), eingehalten werden können. Ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch derartige Massnahmen nicht möglich, darf nach Art. 31 Abs. 2 LSV

- 17 - die Baubewilligung nur erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde zustimmt.

E. 3.3

Das Bauvorhaben ist in der Wohnzone W2 projektiert, welche im Bereich der betroffenen Bauparzellen als lärmvorbelastetes Gebiet der Lärmempfindlichkeitsstufe III zugewiesen ist (Bauzonenplan; § 8 BNO). Für die Empfindlichkeitsstufe III betragen die Immissionsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm (Lärm, den Motorfahrzeuge [Motorfahrzeuglärm] und Bahnen [Bahnlärm] auf Strassen erzeugen) und für Eisenbahnlärm (Lärm von Normal- und Schmalspurbahnen) 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht (Anhang 3 Ziffern 1 und 2 LRV sowie Anhang 4 Ziffern 1 und 2 LRV). Der Eisenbahnlärmemissionskataster des Bundesamts für Verkehr (BAV) enthält sämtliche Bahnstrecken der Schweiz, deren Lärmemissionen einen lärmrechtlich relevanten Emissionspegel aufweisen. Die G. Bahn ist darin jedoch nicht verzeichnet (Vorakten, act. 15, 19, 120). Gemäss BVU, Abteilung für Umwelt, sowie BVU, Abteilung für Baubewilligungen, ist aufgrund des Viertelstundentakts, des leichten Rollmaterials der Schmalspurbahn, deren Lärmemissionen deutlich geringer sind als diejenigen von Normalspurbahnen mit schweren Personen- oder Güterzügen, des Abstands zur Bahnlinie sowie der lärmdämmenden Wirkung der geplanten Stützkonstruktion nicht mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen (vgl. Vorakten, act. 19, 44, 76, 120 f.). Dieses Beurteilungsergebnis ist plausibel, namentlich auch vor dem Hintergrund, dass

Emissionsmessungen im Rahmen des Ausbaus der V-Bahn, welche ein mit der S17 vergleichbares Rollmaterial aufweist, bei Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) Emissionspegel von 65.0 dB(A) am Tag und 50.5 dB(A) in der Nacht ergeben. Das bedeutet, dass die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe III bereits in einem Meter Abstand zur Schienenachse eingehalten sind, womit davon ausgegangen werden kann, dass auch beim geplanten Ausbau der S17 die massgebenden Grenzwerte bezüglich des Bahnlärms eingehalten sind (Vorakten, act. 120 f.). Die künftigen Emissionen nach einem Ausbau der Haltestelle Y wurden beim Lärmmessung dementsprechend nicht berücksichtigt, weil davon ausgegangen werden kann, dass die Emissionen der G. Bahn zu gering sind, um zu Überschreitungen von Grenzwerten im Nahbereich der Eisenbahnlinie zu führen (vgl. Vorakten, act. 85 [Beilage 3, S. 3]; angefochtener Entscheid, S. 6). Gemäss Akten weist der Strassenlärmemissionskataster des Kantons (BVU, Abteilung Tiefbau) für den massgeblichen Abschnitt der Kantonsstrasse Kddd einen Emissionspegel von 81.4 bzw. 81.3 dB(A) am Tag und 73.1 dB(A) in der Nacht aus (vgl. Vorakten, act. 8, 15). Aktuellere Daten des Strassenlärmemissionskatasters weisen allerdings tiefere Werte aus,

- 18 - nämlich 80.6 dB(A) am Tag und 72.6 dB(A) in der Nacht (siehe im Aargauischen Geografischen Informationssystem [AGIS] abrufbare Karte "Emissionskataster" [aktuellster Zeitstand: 01.11.2021]). Gemäss Lärmmessung vom 29. Oktober 2019 ist für den Strassenverkehrslärm unter Berücksichtigung der baulichen Lärmschutzmassnahmen bei den lärmexponiertesten Fenstern an den strassenzugewandten Westfassaden mit Beurteilungspegeln von maximal 64 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht zu rechnen (Vorakten, act. 14). Die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe III werden somit eingehalten. Da die Immissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der Lärmschutzmassnahmen eingehalten werden, konnte die kantonale Zustimmungsbehörde dem Baugesuch gestützt auf Art. 31 Abs. 1 LSV ohne lärmrechtlichen Auflagen zustimmen (Vorakten, act. 44, 19 f.). Eine Ausnahmegewilligung nach Art. 31 Abs. 2 LRV war nicht erforderlich. Der zur lärmrechtlichen Beurteilung herangezogene Lärmmessung vom 29. November 2019 wurde mit Hilfe der Berechnungssoftware CadnaA (Version 2020) auf Basis des Strassenlärmmodells StL86+ durchgeführt (Vorakten, act. 15, 76), einem schweizweit anerkannten Berechnungsprogramm für Strassenlärm (Vorakten, act. 76, siehe auch act. 85 [Beilage 3, S. 2]). Entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers enthält der Lärmmessung auch Angaben zu Schallreflexionen, gemäss Ziffer 5 des Lärmmessung wurde der 2. Reflexionsgrad berücksichtigt (Vorakten, act. 15). Gemäss kantonaler Fachstelle sind Schallreflexionen von Neubauten zu anderen Gebäuden hin nicht Bestandteil des Lärmmessungsausweises. Lärmmessungen in Bezug auf die umgebenden Bauten werden im Rahmen eines Lärmgutachtens nur analysiert, wenn das geplante Gebäude selbst als Anlage gemäss Art. 2 Abs. 1 LSV zu beurteilen ist und somit eine Lärmquelle darstellt (wie z.B. Industriebetriebe, Gaststätten, Schiessanlagen etc.). Da es sich beim geplanten Bauprojekt nicht um eine Anlage im Sinne von Art. 2 Abs. 1 LSV handelt, ist die Forderung, wonach das Lärmgutachten hätte aufzeigen müssen, dass "die strittige Überbauung keinen Lärm reflektiert und dadurch zusätzliche Immissionen verursacht" (Beschwerde, S. 11), unbegründet (vgl. Vorakten, act. 119). Die Schallreflexionen sind im vorliegenden Fall im Übrigen nur von untergeordneter Bedeutung, weil das Baugrundstück am Hang liegt und die gegenüberliegende Strassenseite unbebaut ist (Landwirtschaftszone) und sich der Schall damit auch nicht an Gebäuden reflektieren kann (vgl. Vorakten, act. 7, 76, 85 [Beilage 3, S. 2], 120). Die vom Beschwerdeführer verlangten zusätzlichen Angaben zur

Wahl der Höhe der Lärmschutzwand sind gemäss kantonaler Fachstelle ebenfalls nicht notwendig, da die Berechnungen im Lärmschutznachweis bereits belegen, dass die vorgesehene Höhe der minimal notwendigen Höhe entspricht (der Grenzwert wird an allen Empfangspunkten eingehalten bzw. an einem der Fenster erreicht) (Vorakten, act. 76). Was schliesslich die lärmempfindlichen Räume (vgl. zur Definition: Art. 2 Abs. 6 LSV) anbelangt, so ergeben sich diese aus den mit dem

- 19 - Baugesuch eingereichten Grundrissplänen sowie den im Anhang des Lärmschutznachweises befindlichen Grundrissplänen (vgl. Vorakten, act. 5, 9 ff.). Da die Immissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen eingehalten werden, konnte auf Zusatzangaben zur Schalldämmung von Aussen- und Trennbauteilen im Übrigen ebenfalls verzichtet werden (vgl. Vorakten, act. 76, 120). Insgesamt ist der Lärmschutznachweis mit der Vorinstanz plausibel und schlüssig, er enthält die wesentlichen Punkte, die zur lärmrechtlichen Beurteilung des Bauvorhabens erforderlich sind. Anhaltspunkte, wonach die vorgenommenen Berechnungen oder die Grundlagen fehlerhaft oder unvollständig wären, bestehen nicht. Der Lärmschutznachweis entspricht auch nach Beurteilung der kantonalen Fachstelle den Anforderungen gemäss Art. 34 LSV an ein Lärmgutachten, insbesondere wenn man berücksichtigt, dass die Immissionsgrenzwerte nur an einem einzigen der insgesamt 20 Empfangspunkte überhaupt erreicht, an den übrigen Empfangspunkten jedoch – zum Teil deutlich – unterschritten werden (Vorakten, act. 76, 14). 4.

E. 4

Die B. AG stellte mit Beschwerdeantwort vom 10. Dezember 2021 folgende Anträge: 1. Die Beschwerde sei abzuweisen. 2. Unter gesetzlichen Kosten- und Entschädigungsfolgen (inklusive Ersatz der Mehrwertsteuer).

E. 4.1.1

Strittig ist weiter die Gebäudelänge. Die Vorinstanz erachtete diese als eingehalten. Zwischen den beiden Gebäuden sei eine 1.30 m breite Treppe vorgesehen. Allerdings fänden sich zwischen den beiden Häusern und den dazugehörenden Garagen keine dreidimensionalen baulichen Konstruktionen, welche die Baukörper miteinander verbinden würden. Zwischen den beiden Häusern bestehe keine bauliche Verbindung. Die Baukörper der beiden geplanten Einfamilienhäuser mit den jeweils dazugehörenden Garagen erschienen vielmehr als gänzlich voneinander getrennte Bauten, bei welchen die Gebäudelänge je separat zu messen seien. Die Länge der beiden Gebäude lägen mit 18.77 m beim Haus A und mit 18.72 m beim Haus B unter der maximal zulässigen Gebäudelänge von 30 m (angefochener Entscheid, S. 8).

E. 4.1.2

Der Beschwerdeführer ist der Ansicht, das gesamte Gebilde erscheine als einheitlicher Baukörper, weshalb die Gebäudelänge nicht bei beiden Häusern A und B einzeln zu messen sei. Die beiden Baukörper würden lediglich durch einen 1.30 m breiten Durchgangsweg bzw. ab der Mitte der Gebäudebreiten durch eine Treppe getrennt. Während die Treppe ab der Höhe des Obergeschosses insbesondere der Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Grundstücksbereichen diene, diene der ebene Teil dieses Zwischenbereichs auf Höhe des Erdgeschosses offenbar vorwiegend als (Pool)-Aufenthaltsbereich. Durch die Aufenthaltsfunktion und seine im Verhältnis zu den beiden an ihn angrenzenden Baukörpern geringe Breite erscheine das gesamte Gebilde

jedoch als ein einheitlicher Baukörper. Die beiden Wohntrakte inkl. der Garagen präsentierten sich sowohl in optischer

- 20 - als auch funktioneller Hinsicht als ein Gebäude und seien bezüglich der Gebäudelänge als ein einziges Gebäude zu behandeln. Mit einer Länge von 38.79 m werde die gemäss § 8 BNO maximal zulässige Gebäudelänge massiv überschritten (Beschwerde, S. 12 f.; Replik, S. 7 f.).

E. 4.1.3

Die Beschwerdegegnerin erachtet die Beurteilung der Vorinstanz als richtig. Zwischen den Häusern A und B bestehe keine bauliche Verbindung. Entsprechend fehle es an einer gemeinsamen projizierten Fassadenlinie. Haus A und Haus B seien zwei eigenständige Baukörper, deren Länge separat zu ermitteln sei. Die geplanten Gebäude hielten die Gebäudelängen von maximal 30 m gemäss BNO ein (Beschwerdeantwort Beschwerdegegnerin, S. 7).■

E. 4.2

In der Wohnzone W2 ist eine Gebäudelänge von maximal 30 m zulässig (vgl. § 8 BNO). Gemäss § 16 BauV gelten die Baubegriffe und Messweisen der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe vom 22. September 2005 (IVHB; SAR 713.010), welche als Anhang 1 (Begriffe und Messweisen) und Anhang 2 (Skizzen) der BauV aufgeführt sind; Ergänzungen des kantonalen Rechts sind in den §§ 17 ff. BauV enthalten. Die "Gebäudelänge" ist die längere Seite des flächenkleinsten Rechtecks, welches die projizierte Fassadenlinie umfasst (Anhang 1 Ziffer 4.1). Die "projizierte Fassadenlinie" ist die Projektion der Fassadenlinie auf die Ebene der amtlichen Vermessung (Anhang 1 Ziffer 3.3 BauV). Die "Fassadenlinie" wiederum ist die Schnittlinie von Fassadenflucht und massgebendem Terrain (Anhang 1 Ziffer 3.2 BauV). Die "Fassadenflucht" schliesslich ist die Mantelfläche, gebildet aus den lotrechten Geraden durch die äussersten Punkte des Baukörpers über dem massgebenden Terrain. Vorspringende und unbedeutend rückspringende Gebäudeteile werden nicht berücksichtigt (Anhang 1 Ziffer 3.1 BauV).

E. 4.3

Aus den Planunterlagen ergibt sich, dass im Aussenbereich zwischen den beiden freistehenden Einfamilienhäusern mit angebauten Doppelgaragen eine 1.30 m breite, nicht überdachte Treppe projektiert ist. Die Vorinstanz wies zu Recht darauf hin, dass jedoch keine dreidimensionalen baulichen Konstruktionen vorgesehen sind, welche die Baukörper miteinander verbinden würden – namentlich geht es z.B. nicht um ein geschlossenes gemeinsames Treppenhaus, welches die beiden Häuser miteinander verbinden würde. Die beiden Einfamilienhäuser mit Garagen stellen auch funktional zwei eigenständige, voneinander getrennte Baukörper dar (siehe Vorakten, act. 5 f.). Da bei der Bestimmung der Fassadenflucht (Anhang 1 Ziffer 3.1 BauV) entscheidend auf die äusseren Punkte des Baukörpers über dem massgebenden Terrain abgestellt wird, kann nach Ansicht der Mehrheit des Gerichts die zwischen den beiden Häusern geplante Aussentreppe, welche

- 21 - dem Geländeverlauf folgt, nicht zur Fassadenflucht gezählt werden. Von einem (separaten) Baukörper mit einer eigenen "Fassadenflucht" kann bei der projektierten Aussentreppe überdies nicht gesprochen werden. Die projizierte Fassadenlinie ergibt auf der Ebene der amtlichen Vermessung somit zwei Baukörper, welche nicht miteinander

verbunden sind. Die Mehrheit des Gerichts erachtet es im Ergebnis daher als richtig, dass die Vorinstanzen die beiden Einfamilienhäuser mit Garagen als zwei eigenständige Gebäude betrachtet und die Gebäudelängen für das Haus A und das Haus B je separat gemessen haben (vgl. angefochtener Entscheid, S. 8; Vorakten, act. 49). Da die Gebäudelänge die längere Seite des flächenkleinsten Rechtecks ist, welches die projizierte Fassadenlinie umfasst, ergibt sich beim Haus A (inkl. angebauter Doppelgarage) eine Gebäudelänge von 18.77 m und beim Haus B (inkl. angebauter Doppelgarage) eine solche von 18.72 m (Vorakten, act. 5). Die maximal zulässige Gebäudelänge von 30 m ist damit bei beiden Gebäuden eingehalten. Eine Minderheit des Gerichts ist dagegen der Ansicht, beim Bauvorhaben handle es sich optisch um ein Gebäude. Die beiden eng nebeneinander projektierten Baukörper müssten als Einheit angeschaut werden, andernfalls werde Sinn und Zweck der Vorschriften betreffend die Gebäudelänge ausgehebelt. Die Gebäudelänge müsse daher gesamthaft (und nicht je separat für das Haus A und das Haus B) gemessen werden. Eine solche Messung ergebe, dass die maximal zulässige Gebäudelänge von 30 m (Wohnzone W2, § 8 BNO) klar überschritten werde. 5.

E. 5

Mit Replik vom 25. Februar 2022 hielt der Beschwerdeführer an den mit Beschwerde vom 3. November 2021 gestellten Rechtsbegehren vollumfänglich fest. Zudem stellte er folgenden Verfahrensantrag: Es sei dem Beschwerdeführer die von der Beschwerdegegnerin 3 im Rahmen ihrer Beschwerdeantwort vom 7. Dezember 2021 eingereichte Antwortbeilage 1, mit der Möglichkeit zur Stellungnahme zuzustellen.

E. 5.1.1

Strittig sind schliesslich die Terrainveränderungen bzw. Aufschüttungen. Die Vorinstanz erachtete diese als Bestandteil der gesamten Stützkonstruktion und notwendig im Sinne von § 44 Abs. 1 BNO. Bei einer abgestuften Ausführung der Stützmauer könnte die lärmindernde Wirkung nicht erreicht werden. Die Höhenlage sei entsprechend den topographischen Verhältnissen gewählt und angepasst worden. Die Terraingestaltung sei an jene der Liegenschaft auf dem Nachbargrundstück des Beschwerdeführers angeglichen. Das Bauvorhaben erweise sich auch hinsichtlich der Terrainveränderung als bewilligungsfähig. In formeller Hinsicht sei der Gemeinderat seiner Begründungspflicht im Zusammenhang mit der Terrinaufschüttung im Übrigen genügend nachgekommen (angefochtener Entscheid, S. 9).

E. 5.1.2

Der Beschwerdeführer bringt vor, es sei nicht ersichtlich, inwiefern die umstrittene Terrainveränderung für die Realisierung des angeblichen Bahnprojekts nötig sein solle, zumal noch nicht einmal ein Vorprojekt vorliege.

- 22 - Die aufgrund der gewählten Lage der beiden Wohnbauten inkl. Doppelgaragen massive Terrinaufschüttung auf rund der Hälfte der Fläche der Bauparzelle lasse sich mit § 44 Abs. 2 BNO nicht vereinbaren. Ferner widerspreche die vorgesehene Stützmauerkonstruktion (inkl. Steinkörbe) der Vorgabe von § 44 Abs. 3 BNO, zumal die Konstruktion nicht abgestuft sei. Auch der Hinweis auf die Angleichung der Terraingestaltung an jene der Nachbarliegenschaft sei unbehelflich, zumal das Nachbargrundstück im Jahr 1993 unter den damals geltendem Recht bebaut und unklar sei, wie sich die tatsächlichen Verhältnisse in diesem Zeitpunkt gestaltet hätten. Bei einer Ausnahmegewilligung müsse zudem immer der Einzelfall berücksichtigt werden. Da die

massive Aufschüttung des Grundstücks keinem öffentlichen Interesse diene und nicht notwendig sei, sei der einzige Grund die bessere Aussicht und der damit verbundene Ertrag beim Verkauf der Häuser. Es gehe lediglich um die Wahrnehmung privater Interessen. In formeller Hinsicht habe der Gemeinderat im Übrigen die Begründungspflicht verletzt; es sei nicht ansatzweise begründet worden, inwiefern die vorgesehenen massiven und grossflächigen Terrainveränderungen mit § 44 Abs. 1 BNO zu vereinbaren seien (vgl. Beschwerde, S. 13 ff.; Replik, S. 8).

E. 5.1.3

Gemäss Darstellung der Beschwerdegegnerin ist die Stützkonstruktion für die Überbauung der Parzellen Nrn. aaa und ccc notwendig und auch durch den aufgrund des BehiG zwingenden Ausbau der Haltestelle Y bedingt. Damit sei auch gesagt, dass die geplanten Terrainveränderungen nicht unnötig seien. Die Höhenlage der Geschosse sei entsprechend der Topographie gewählt und dem Geländeverlauf entsprechend angepasst. Die äusserst steile Hanglage und Erschliessungssituation erfordere die Anordnung der Garage im Obergeschoss. Das Bauvorhaben halte die gesetzlichen Bestimmungen ein und sei bewilligungsfähig. Das rechtliche Gehör des Beschwerdeführers sei im Übrigen nicht verletzt worden (Beschwerdeantwort Beschwerdegegnerin, S. 7 f.).

E. 5.2

Gemäss § 44 BNO soll das Terrain nicht unnötig verändert werden. Terrainveränderungen müssen sich einwandfrei in die Umgebung einordnen und dürfen die Verkehrssicherheit (Sicht, Lichtraumprofil) nicht beeinträchtigen. Das Oberflächenwasser ist soweit wie möglich versickern zu lassen (Abs. 1). Die Höhenlage der Geschosse ist so zu wählen, dass möglichst wenig Terrainveränderungen nötig sind (Abs. 2). Stützmauern innerhalb des Baugebiets bis zu einer Höhe von 80 cm dürfen an die Grenze gestellt werden. Höhere Stützmauern bis zu maximal 1.80 m sind um das Mass ihrer Höhen, mindestens jedoch 50 cm zurückzusetzen und soweit notwendig mit einem Schutzgeländer zu versehen. Wenn die Terrainverhältnisse höhere Stützmauern erfordern, müssen diese in abgestufter Form erstellt werden. Im gegenseitigen Einverständnis dürfen Stützmauern bis zu maximal 1.80 m an oder auf die Grenze gesetzt werden (Abs. 3).

- 23 -

E. 5.3

Der Vorinstanz ist beizupflichten, dass die Terrainaufschüttung zusammen mit der gesamten Stützkonstruktion gesehen werden muss. Wie in Erw. II/2.3.2 erörtert ist die Stützkonstruktion notwendig und gestützt auf § 67 BauG bewilligungsfähig. Von einer unnötigen Veränderung des Terrains kann nicht gesprochen werden, wenn hinter dieser erforderlichen und zulässigen Stützkonstruktion das Terrain aufgeschüttet bzw. ausgeglichen und geebnet wird. Die Vorinstanz legte auch zutreffend dar, dass weder eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (siehe dazu auch Erw. II/2.3.2) noch von einer fehlenden Einordnung in die Umgebung die Rede sein kann. Die Höhenlage der Geschosse wurde des Weiteren entsprechend der Topographie gewählt und dem Geländeverlauf angepasst. Die Terraingestaltung ist auch an jene auf der Nachbarparzelle Nr. eee (Beschwerdeführer) angeglichen. Was schliesslich den Einwand anbelangt, die Konstruktion sei nicht abgestuft, so trifft dieser Vorhalt teilweise zu. Immerhin ist festzuhalten, dass die Steinkörbe, welche die Stützmauer erhöhen, hinter (und nicht auf) der Stützmauer projiziert sind, womit hier eine Abstufung – auch wenn sie gering ist – vorhanden ist. Da

die Stützkonstruktion der Vorgabe von § 44 Abs. 3 BNO insgesamt jedoch dennoch nicht entspricht, ist das Vorhaben auf eine Ausnahmegewilligung (§ 67 BauG) angewiesen. Ausweislich der Akten wird die Stützmauer Teil der Haltestelle Y sein, wobei zuoberst an der Stützmauer das Perrondach angebracht werden soll (vgl. Vorakten, act. 4; ferner auch Beilage 2 [S. 4, 10] zur Stellungnahme Beigeladene vom 2. Juni 2022; Stellungnahme Beigeladene vom 2. Juni 2022, S. 4). Somit erfordern nicht nur die Terrainverhältnisse eine höhere Stützmauer als 1.80 m, sondern auch die Haltestelle benötigt für das Perrondach eine höhere Mauer als 1.80 m. Für die Haltestelle ist eine abgestufte rückwärtige Mauer weder erforderlich noch erwünscht, zumal damit das Anbringen des ausladenden Perrondachs (welches aufgrund der abgestuften Mauer noch grösser würde) erschwert, wenn nicht gar verunmöglicht würde. Unter dem Blickwinkel der Haltestelle besteht ein erhebliches öffentliches Interesse, dass die Mauer nicht abgestuft erstellt wird. Mit der projektierten Mauer werden die mit § 44 Abs. 3 BNO verfolgten Interessen zudem nur geringfügig beeinträchtigt, da eine Abstufung der Mauer in der Haltestelle unter dem Perrondach nur beschränkt als Anpassung an das Gelände wahrgenommen würde. Die Lage und die Höhe der Stützmauer und der Steinkörbe mit der ausgesetzten Lärmschutzwand ist auch deshalb notwendig, damit bei den geplanten Einfamilienhäusern die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können (vgl. Vorakten, act. 75 ff.). Bei einer Gesamtbetrachtung ist bei der Stützkonstruktion daher nicht nur hinsichtlich des Kantonsstrassenabstands, sondern auch der gemäss § 44 Abs. 3 BNO geforderten Abstufung von ausserordentlichen Verhältnissen im Sinne von § 67 Abs. 1 lit. b BauG auszugehen. Die hinter der projektierten Stützkonstruktion stehenden Interessen überwiegen im Übrigen auch

- 24 - hier die entgegenstehenden Interessen; die Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Wohl sowie dem Sinn und Zweck der Rechtssätze ist gegeben (vgl. § 67 Abs. 1 lit. a). Die Voraussetzungen für eine Ausnahmegewilligung gemäss § 67 BauG sind damit erfüllt.

E. 5.4

Der Beschwerdeführer bringt vor, in der Baubewilligung inkl. der Zustimmungsvorfügung sei nicht begründet worden, inwiefern sich die massiven und grossflächigen Terrainveränderungen mit § 44 Abs. 1 BNO vereinbaren liessen. Der Gemeinderat verwies bezüglich der Stützkonstruktion und der Terrainaufschüttung auf die kantonale Zustimmung vom 2. April 2020 (Vorakten, act. 49). Dieser wiederum lässt sich entnehmen, dass gestützt auf § 67 BauG für die Terrainaufschüttung eine kantonale Zustimmung für die Unterschreitung des Strassenabstands erfolgte (vgl. Vorakten, act. 45). Zur Frage, inwiefern die Terrainaufschüttung mit § 44 Abs. 1 BNO vereinbar ist, äusserte sich jedoch weder der Gemeinderat noch das BVU, Abteilung für Baubewilligungen, obwohl dieser Punkt in der Einwendung (S. 11) gerügt wurde. Insoweit wurde die Begründungspflicht verletzt. Die Gehörsverletzung ist jedoch als geringfügig einzustufen und wurde im vorinstanzlichen Verfahren geheilt (vgl. zur Heilung: BGE 137 I 195, Erw. 2.3.2). Die Vorinstanz, welche den Sachverhalt und die Rechtslage frei überprüfen konnte (§ 52 VRPG), setzte sich mit den gerügten Punkten und der Terrainveränderung eingehend auseinander (angefochtener Entscheid, S. 8 f.). Bei den vorinstanzlichen Kostenfolgen ist die geheilte Gehörsverletzung schliesslich nicht zu berücksichtigen, zumal das vorinstanzliche Rechtsmittelverfahren nicht – auch nicht partiell – durch den geringfügigen Verfahrensfehler veranlasst wurde. Der anwaltlich vertretene Beschwerdeführer beantragt selber denn auch weder eine Rückweisung der Sache aus formellen Gründen noch eine

Berücksichtigung der Gehörsverletzung bei den Kostenfolgen (vgl. Beschwerde, S. 3, 13).
6. Zusammenfassend erweist sich die Beschwerde als unbegründet und ist abzuweisen. III.
1. Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird der Beschwerdeführer kostenpflichtig (§ 31 Abs. 2 VRPG). Zudem hat er der anwaltlich vertretenen Beschwerdegegnerin die Parteikosten zu ersetzen (§ 32 Abs. 2 i.V.m. § 29 VRPG). Ebenso hat er der anwaltlich vertretenen Beigeladenen, welcher Parteistellung zukommt (§ 13 Abs. 2 lit. d VRPG) und welche die kostenfällige Abweisung der Beschwerde beantragte (Stellungnahme Beigeladene vom 2. Juni 2022, S. 2), die Parteikosten zu ersetzen (§ 32 Abs. 2 i.V.m. § 29 VRPG). Eine Auflage der Parteikosten der Beigeladenen zu Lasten der Behörden oder der Beigeladenen selber fällt – entgegen der Ansicht

- 25 - des Beschwerdeführers (Stellungnahme Beschwerdeführer vom 2. September 2022, S. 3 und 10) – nicht in Betracht. Aus dem Umstand, dass das Verwaltungsgericht eine Beiladung der C. AG als angezeigt erachtete, lässt sich nicht schliessen, dass den Vorinstanzen ein "Behördenfehler" (vgl. Stellungnahme Beschwerdeführer vom 2. September 2022, S. 10) anzu- lasten wäre, weil nicht bereits sie die C. AG zum Verfahren beigeladen haben. § 12 Abs. 1 VRPG ist eine "kann"-Bestimmung. Den Vorinstanzen stand es frei, die C. AG zum Verfahren beizuladen oder nicht. Der Beschwerdeführer selber hat keine Beiladung beantragt. 2. Gemäss § 5 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Freizügigkeit der Anwältinnen und Anwälte vom 2. November 2004 (EG BGFA; SAR 290.100) regelt der Grosse Rat durch Dekret die in Verfahren vor aar- gauischen Gerichts- und Verwaltungsbehörden festzulegende Entschädigung. Zur Festlegung der Parteientschädigung ist das Dekret über die Entschädigung der Anwälte vom 10. November 1987 (Anwaltstarif; SAR 291.150 [nachfolgend: AnwT]) massgebend (§ 1 Abs. 1 AnwT). Die Entschädigung in Verwaltungssachen bestimmt sich nach den §§ 8a ff. AnwT. In vermögensrechtlichen Streitsachen bemisst sich die Entschädigung nach dem gemäss § 4 AnwT berechneten Streitwert. Innerhalb der vorgesehenen Rahmenbeträge richtet sich die Entschädigung nach dem mutmasslichen Aufwand des Anwaltes, nach der Bedeutung und der Schwierigkeit des Falles (§ 8a Abs. 2 AnwT). In besonderen Fällen kann der Rahmen über- oder unterschritten werden (vgl. § 8b AnwT; zur Unterschreitung siehe unten). Die Entschädigung wird als Gesamtbetrag festgesetzt. Auslagen und Mehrwertsteuer sind darin enthalten (§ 8c AnwT). Unterliegt die obsiegende Partei jedoch selber der Mehrwertsteuerpflicht, darf die Mehrwertsteuer bei der Bemessung der Parteientschädigung nicht mit- einbezogen werden (vgl. AGVE 2011, S. 465 f.; Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2021.230 vom 2. August 2021, Erw. III/2.1). In Bausachen geht das Verwaltungsgericht praxisgemäss von einer vermögensrechtlichen Streitsache aus, wobei der Streitwert in der Regel 10 % der Bausumme beträgt (vgl. AGVE 1992, S. 397, Erw. 2a; 1989, S. 283, Erw. 2a/aa; 1983, S. 249, Erw. 4a). Vorliegend beträgt die Bausumme Fr. 1'327'500.00 (Vorakten, act. 2; angefochtener Entscheid, S. 9), womit der Streitwert Fr. 132'750.00 beträgt. Für Streitwerte über Fr. 100'000.00 bis Fr. 500'000.00 beträgt der Rahmen für die Entschädigung Fr. 5'000.00 bis Fr. 15'000.00 (§ 8a Abs. 1 lit. a Ziffer 4 AnwT). Der Streitwert liegt im unteren Bereich des vorgegebenen Rahmens (über Fr. 100'000.00 bis Fr. 500'000.00). Die Schwierigkeit des Falles war durchschnittlich. Der Aufwand des Anwaltes der Beschwerdegegnerin war (mit Blick auf den hohen Streitwert sowie den massgeblichen Rahmen für die Festsetzung der Entschädigung) indes gering. Insgesamt erscheint für die Beschwerdegegner-

- 26 - rin eine Entschädigung (inkl. Auslagen und MWSt) von Fr. 5'200.00 sachgerecht. Davon ist die MWSt abzuziehen, da die Beschwerdegegnerin mehrwertsteuerpflichtig ist. Dies ergibt einen Betrag von Fr. 4'828.25. Bei der Festsetzung der Parteikosten der Beigeladenen gilt es sodann § 8b Abs. 2 AnwT zu beachten. Nach dieser Bestimmung kann der Rahmen gemäss § 8a Abs. 1 AnwT bei der Bemessung der Entschädigung um bis zu 50 % unterschritten werden, wenn zwischen dem Streitwert und dem Interesse der Parteien am Prozess oder zwischen dem gemäss § 8a Abs. 1 AnwT anwendbaren Ansatz und der vom Anwalt tatsächlich geleisteten Arbeit ein offenkundiges Missverhältnis besteht. Im konkreten Fall rechtfertigt der mutmassliche Aufwand im Zusammenhang mit der Stellungnahme vom 2. Juni 2022 (welche sich im Wesentlichen auch einzig auf die Stützmauer bezog) eine Entschädigung in der Höhe von mindestens Fr. 5'000.00 nicht. Dem geringen Aufwand des Anwalts ist bei der Festsetzung der Parteientschädigung Rechnung zu tragen, indem der Rahmen gemäss § 8a Abs. 1 AnwT (welcher im konkreten Fall mindestens eine Entschädigung von Fr. 5'000.00 vorschreiben würde) in Anwendung von § 8b Abs. 2 AnwT zu unterschreiten ist. Angemessen erscheint eine Parteientschädigung von Fr. 3'500.00 (inkl. Auslagen und MWSt). Davon ist die MWSt abzuziehen, da die Beigeladene mehrwertsteuerpflichtig ist. Dies führt zu einem Betrag von Fr. 3'249.75. Das Verwaltungsgericht erkennt:

E. 6

Nachdem dem Beschwerdeführer die Beilage 1 der Beschwerdeantwort des Regierungsrats zugestellt worden war, äusserte sich der Beschwerdeführer dazu am 8. März 2022 und stellte den Verfahrens Antrag: Es sei dem Beschwerdeführer die in der Beilage 1 der Beschwerdeantwort des Regierungsrats (Schreiben der C. AG vom 15. November 2021) genannten Akten, mit der Möglichkeit zur Stellungnahme, zuzustellen.

E. 7

Mit Verfügung vom 4. April 2022 wurde das Gesuch des Beschwerdeführers, wonach ihm die in der Beilage 1 der Beschwerdeantwort des Regierungsrats (Schreiben der C. AG vom 15. November 2021) genannten Akten, mit der Möglichkeit zur Stellungnahme, zuzustellen seien, einstweilen abgewiesen.

- 4 -

E. 8

Am 13. Mai 2022 wurde die C. AG zum Verfahren beigeladen und zur Einreichung einer Stellungnahme sowie sachdienlicher Unterlagen aufgefordert.

E. 9

Mit Eingabe vom 2. Juni 2022 nahm die Beigeladene Stellung und reichte Unterlagen ein. Sie stellte folgenden Antrag: 1. Die Beschwerde sei abzuweisen. 2. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zuzüglich gesetzlich geschuldeter Mehrwertsteuer.

E. 10

Am 14. Juni 2022 äusserte sich der Rechtsdienst des Regierungsrats namens des Regierungsrats zur Stellungnahme der Beigeladenen und beantragte weiterhin die kostenfällige Abweisung der Beschwerde.

E. 11

Mit Schreiben vom 7. Juli 2022 verzichtete die Beschwerdegegnerin auf eine Stellungnahme.

E. 12

Am 2. September 2022 reichte der Beschwerdeführer eine Stellungnahme ein. Er hielt an den mit Beschwerde vom 3. November 2021 gestellten Rechtsbegehren mit folgender Ergänzung von Antragsziffer 2 fest: Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zzgl. MWST) zulasten der Beschwerdegegner, eventualiter der Beigeladenen.

E. 13

Das Verwaltungsgericht hat den Fall am 21. November 2022 beraten und entschieden. Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung: I. 1. Gegen letztinstanzliche Entscheide der Verwaltungsbehörden ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde zulässig (§ 54 Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 4. Dezember 2007 [Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG; SAR 271.200]). Das gilt auch in Bausachen (§ 61 Abs. 3

- 5 - der Bauverordnung vom 25. Mai 2011 [BauV; SAR 713.121]). Das Verwaltungsgericht ist somit zuständig. 2. Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde können die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts sowie Rechtsverletzungen gerügt werden (§ 55 Abs. 1 VRPG). Eine Ermessenskontrolle ist dagegen ausgeschlossen (Umkehrschluss aus § 55 Abs. 3 VRPG). II. 1. Gemäss Bauprojekt soll auf den Parzellen Nrn. aaa, bbb und ccc der Neubau von zwei Einfamilienhäusern mit Doppelgarage und Stützmauern realisiert werden. Die Parzellen befinden sich in Hanglage. Die beiden Einfamilienhäuser sind auf den Parzellen Nrn. aaa und ccc geplant. Auf der Parzelle Nr. aaa soll eine Stützmauer zur benachbarten Parzelle Nr. eee (Grundeigentümer: Beschwerdeführer) erstellt werden. Auf der Parzelle Nr. ccc ist eine weitere Stützmauer zur Parzelle Nr. fff vorgesehen. Schliesslich ist entlang der westlichen Grenze der Parzellen Nrn. aaa und ccc auf der Parzelle Nr. bbb (Grundeigentümer: Staat Aargau) eine Betonstützmauer vorgesehen, wobei diese Stützmauer mit dahinterliegenden Steinkörben um 0.30 m bis 2.00 m erhöht werden soll, wodurch sich eine Gesamthöhe der Stützkonstruktion von 4.65 m bis 6.35 m ergibt. Darauf ist als Absturzsicherung eine 1.20 m hohe Lärmschutzwand aus Glas geplant. Hinter der Stützkonstruktion soll das Terrain aufgefüllt werden. Die Stützkonstruktion auf der Parzelle Nr. bbb ist nicht nur für die Realisierung des vorliegenden Bauprojekts erforderlich, sondern dient gleichzeitig der Personensicherung bzw. der Sicherung des neuen Perrons der Haltestelle Y der G.-Bahn. Die Haltestelle wird von der C. AG in den nächsten Jahren ausgebaut, die geplante Stützkonstruktion auf der Parzelle Nr. bbb soll denn auch durch die C. AG gebaut werden. Die Parzellen Nrn. aaa, bbb und ccc liegen in der Wohnzone 2-geschossig (W2). Sie befinden sich zudem in einem lärmvorbelasteten Gebiet, in welchem die Lärmempfindlichkeitsstufe III gilt (siehe Bauzonenplan i.V.m. § 8 der Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Z. [BNO], beide vom _____). 2. 2.1. Umstritten ist zunächst die Stützkonstruktion entlang der östlichen Grenze der Parzelle Nr. bbb. Da diese den gemäss § 111 Abs. 1 lit. a BauG erforderlichen Strassenabstand von 6 m gegenüber der Kantonsstrasse Kddd nicht einhält, kann sie nicht ordentlich bewilligt werden. Eine erleichterte Ausnahmegewilligung nach § 67a BauG fällt ebenfalls ausser Betracht, da

- 6 - bei der Stützkonstruktion nicht von einer untergeordneten Baute bzw. Anlage gesprochen werden kann. Zu prüfen ist, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer

Ausnahmebewilligung gemäss § 67 BauG erfüllt sind. 2.2. 2.2.1. Die Vorinstanz bejahte dies: Aufgrund der besonderen topographischen Verhältnisse sei die Stützkonstruktion sowohl für den Ausbau der Haltestelle als auch für die Überbaubarkeit der Parzellen Nrn. aaa und ccc notwendig, womit zugleich öffentliche und private Interessen an der Stützkonstruktion und der damit verbundenen Unterschreitung des Kantonsstrassenabstands bestünden. Mit der Stützkonstruktion könnten die Freihalteinteressen für die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs gesichert werden. Es bestehe keine Veranlassung, an der Realisierung des Ausbaus der Haltestelle Y zu zweifeln. Die Haltestelle müsse umfassend an die bundesrechtlichen Vorgaben, gemäss welchen alle öffentlich zugänglichen Einrichtungen des Verkehrssystems barrierefrei sein müssten, angepasst werden. Deshalb sei ein Ausbau des Perrons notwendig. Nach dem gegenwärtigen Stand der Planung solle der Ausbau der Haltestelle ab dem Jahr 2024 realisiert werden. Eine nachträgliche Erstellung der Stützmauer wäre nach Verwirklichung des privaten Bauprojekts wohl nicht mehr möglich. Aufgrund der Topographie sowie der Notwendigkeit zur Koordination des Ausbaus der Haltestelle Y mit dem privaten Bauprojekt sei die Annahme ausserordentlicher Verhältnisse gerechtfertigt. Die Interessenabwägung falle zugunsten der Ausnahmebewilligung aus, vor allem sprächen die gewichtigen öffentlichen Interessen an der Realisierbarkeit künftiger Strassen- und Bahnausbauprojekte für den Bau der Stützkonstruktion und die dafür erforderliche Bewilligung des Unterabstands zur Strasse. Angesichts der laufenden Projektarbeiten und der gesicherten Finanzierung für den Ausbau der Haltestelle Y könne – entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers – auch nicht von einer Ausnahmebewilligung auf Vorrat gesprochen werden. Dass für die Unterschreitung des Kantonsstrassenabstands einer Ausnahmebewilligung erteilt worden sei, sei nicht zu beanstanden (vgl. angefochtener Entscheid, S. 3 ff.). In ihrer Beschwerdeantwort weist die Vorinstanz überdies darauf hin, die C. AG habe am 15. November 2021 beim BVU, Abteilung Tiefbau, das Vorprojekt Neubau Haltestelle Y eingereicht. Damit erweise sich das Baugesuch nunmehr auch nach Auffassung des Beschwerdeführers als bewilligungsfähig. In der Eingabe vom 14. Juni 2022 hält die Vorinstanz an der bisherigen Ansicht schliesslich fest. Aus der Stellungnahme der (in der Zwischenzeit beigeladenen) C. AG ergebe sich klar, dass die Stützmauer auf den Parzellen Nrn. ccc und aaa für den Umbau der Haltestelle notwendig sei, es lasse sich auch nicht von einer Bewilligung "auf Vorrat" sprechen.

- 7 - Zudem sei das Bauvorhaben der Beschwerdegegnerin mit dem Umbauvorhaben der Haltestelle Y X. koordiniert. Die Rügen der Beschwerdeführer seien haltlos. 2.2.2. Der Beschwerdeführer hält in der Beschwerde dagegen fest, dass der Ausnahmebewilligung zugrunde gelegte Ausbau der Haltestelle Y, die Gleisverschiebung und die Verbreiterung des Perrons seien bisher nicht bzw. noch nicht projektiert. Ob dieses Vorhaben je verwirklicht werde, sei mehr als fraglich. Die angebliche Ausführungsplanung würde zumindest einen vorgängigen Projektentwurf bedingen. Vorliegend bestehe jedoch noch gar kein Vorprojekt. Die Begründung der Vorinstanz bezüglich Erteilung der Ausnahmebewilligung aufgrund eines allfälligen künftigen Ausbaus der G. Bahn beruhe somit auf sehr vagen Annahmen. Eine Ausnahmebewilligung für etwas, das noch nicht konkret sei, dürfe jedoch nicht erteilt werden. Hinzu komme, dass eine Alternative zur strittigen Stützkonstruktion auf der Westseite der Kantonsstrasse Kddd und zwar im Nichtbaugelände möglich wäre, weshalb keine Ausnahmebewilligung notwendig erscheine. Auch das Argument, dass eine Stützmauer aufgrund der Topographie notwendig sei, überzeuge nicht. Den gleichen topographischen Schwierigkeiten werde die Bahn auch bei

den danebenliegenden Grundstücken Q-Strasse ggg und hhh – wo bereits Bauten bestünden – begegnen. Auch hier müsste nachträglich eine massive Stützmauer gebaut werden. Es bestehe der Verdacht, dass die bestehenden Bauten bei einer Terrainveränderung und einem nachträglichen Einbau einer Stützmauer für den Hang einstürzen könnten. Deshalb könne der Ausbau der Bahn so nicht projiziert werden. Abgesehen davon habe die Vorinstanz nicht berücksichtigt, dass die Baubewilligung zwei Jahre gültig sei und damit im Zeitpunkt der angegebenen Realisierung (ab dem Jahre 2024) bereits abgelaufen sein werde, was ebenfalls gegen die Zulässigkeit einer Ausnahmegewilligung spreche. Im Übrigen könne auch keine Rede davon sein, dass die Bauparzellen unter Einhaltung des Strassenabstands kaum oder nicht bebaut werden könnten. Mangels Vorliegen ausserordentlicher Verhältnisse bzw. eines Härtefalls im Sinne von § 67 BauG falle eine Ausnahmegewilligung ausser Betracht (zum Ganzen: Beschwerde, S. 6 ff.). In der Replik wird an dieser Auffassung festgehalten. Darüber hinaus führt der Beschwerdeführer aus, zumindest für die Erhöhung der bahnbetrieblich benötigten Stützmauer (mit Steinkörben etc.) fehle es an öffentlichen Interessen für eine Unterschreitung des Kantonsstrassenabstands. Basis für eine weitere, nicht bahnbetrieblich begründbare private Ausnahmegewilligung könne nicht eine dem Bahnbetrieb möglicherweise erteilte Ausnahmegewilligung bilden. Des Weiteren habe der Beschwerdeführer von der Einreichung des Vorprojekts an das BVU vom 15. November 2021 nichts gewusst. Bis zum 15. November 2021 habe somit kein Vorprojekt bestan-

- 8 - den, weshalb die Vorinstanz zum damaligen Zeitpunkt die Ausnahmegewilligung nicht wie im Entscheid angegeben auf die Notwendigkeit zur Koordination des Ausbaus der Haltestelle Y habe stützen können. Zwischen dem strittigen Bauprojekt und dem Ausbau der Haltestelle Y habe auch keine Koordination stattfinden können, zumal letzterer im Zeitpunkt der erteilten Baubewilligung noch gar nicht projiziert worden sei. Solange das Vorprojekt nicht durch das Bundesamt für Verkehr genehmigt worden sei, sei unklar ob überhaupt ein Ausbau realisiert werde und wie ein solcher erfolge. Es werde daran festgehalten, dass das vorliegende Vorgehen eine unzulässige Erteilung einer Ausnahmegewilligung auf Vorrat darstelle und eine Ausnahmegewilligung für etwas, was noch nicht konkret sei, nicht erteilt werden dürfe (vgl. Replik, S. 5 ff.). In seiner Stellungnahme vom 2. September 2022 hält der Beschwerdeführer an seiner bisherigen Auffassung fest. Er kritisiert die Ausführungen der Beigeladenen in ihrer Stellungnahme vom 2. Juni 2022 sowie die von ihr eingereichten Unterlagen. Als Fazit hält er fest, aus dem technischen Bericht und der Stellungnahme der Beigeladenen ergebe sich nicht, inwiefern die Erstellung der Stützmauer auf der Parzelle Nr. bbb für einen künftigen Ausbau der Haltestelle zwingend notwendig sei. Dass sich der Ausbau der Haltestelle durch die besagte Stützmauer einfacher gestalten würde, könne nicht als Argument zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung herangezogen werden (Stellungnahme Beschwerdeführer vom 2. September 2022, S. 4 ff., 9 f.). 2.2.3. Die Beschwerdegegnerin erachtet die Ausnahmesituation mit der Vorinstanz als erfüllt. Es sei offensichtlich, dass die Überbauung bei einer Hanglage mit bis zu 9.50 m Höhendifferenz besonders anspruchsvoll sei. Unzutreffend seien auch die Behauptungen des Beschwerdeführers zum Ausbau der Haltestelle Y. Er übersehe, dass der Bau der im Detail geplanten Stützkonstruktion bereits der erste Schritt in der Umsetzung des gesamten Ausbaus sei. Das Vorprojekt zum Ausbau der Haltestelle inkl. Stützmauer sei zwischenzeitlich beim BVU zur internen Vernehmlassung eingereicht worden. Die Behauptung, es sei ungewiss, ob der Ausbau der Haltestelle überhaupt ausgeführt werde, sei verfehlt, da eine vom Bundes-

vorgegebenen Pflicht bestehe, die Haltestelle anzupassen (vgl. Beschwerdeantwort Beschwerdegegnerin, S. 3 ff.). 2.2.4. In ihrer Stellungnahme vom 2. Juni 2022 hält die Beigeladene fest, die Stützmauer entlang der Bauparzelle stelle nach wie vor unverändert notwendiger Teil des geplanten Umbaus der geplanten Haltestelle Y der Beigeladenen dar. Ursprünglich sei davon ausgegangen worden, dass das Bauvorhaben der Beschwerdegegnerin zeitlich wesentlich vor dem Halte-

- 9 - stellenumbau realisiert werde, weshalb die Beigeladene und die Beschwerdegegnerin auch übereingekommen seien, die Stützmauer in diesem Bereich als Bestandteil des Baugesuchs der Beschwerdegegnerin gleichsam vorab bewilligen zu lassen. Nachdem sich nun aber die Bewilligung für das Bauvorhaben für die Beschwerdegegnerin verzögere, müsse die Beigeladene in Aussicht nehmen, diesen Teil der Stützmauer ebenfalls ins Plan-genehmigungsverfahren zu integrieren und auf diesem Weg genehmigen zu lassen. So oder so bilde die fragliche Stützmauer einen notwendigen Bestandteil des Bauvorhabens der Beigeladenen (vgl. Stellungnahme Beigeladene vom 2. Juni 2022, S. 3 ff., 6). 2.3. 2.3.1. Das Verwaltungsgericht hatte sich schon verschiedentlich mit der Frage zu befassen, ob für Bauvorhaben im Unterabstand zu einer Strasse eine Ausnahmebewilligung nach § 67 Abs. 1 BauG erteilt werden kann. Meistens, aber nicht immer, ging es dabei um Bauvorhaben privater Bauherren. 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. 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. Das gilt auch dann, wenn öffentliche Interessen (an einem Bauwerk) beteiligt sind. 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. 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,

- 10 - 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. Sieht sich ein Bauherr Sachzwängen gegenüber, die er durch bauliche Vorkehren selber geschaffen und zu vertreten hat, vermag dies noch keine Ausnahmesituation zu sein. 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. 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. So stellt etwa die optimale Nutzung des Baugrundstücks ein allgemeines (privates) Interesse dar, das für sich allein keinen ausreichenden Grund für die Erteilung einer Ausnahmebewilligung bilden kann. 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: AGVE 2019, S. 99, Erw. 2.4.1 mit zahlreichen Hinweisen).

2.3.2. Das Vorliegen ausserordentlicher Verhältnisse wurde von den Vorinstanzen mit der besonderen Topographie und dem Ausbauprojekt der Beigelanden begründet, welches die umstrittene Stützkonstruktion notwendig mache (vgl. angefochtener Entscheid, S. 4; Vorakten, act. 45, 48). Bezüglich der topographischen Verhältnisse lässt sich festhalten, dass das Gelände der Bauparzellen steil ist, der Höhenunterschied zwischen der rückwärtigen Q-Strasse (über welche die Parzellen erschlossen werden sollen) und der tiefer liegenden Haltestelle Y bzw. der Kantonsstrasse Kddd

- 11 - beträgt bis ca. 9.5 m. Die steile Hanglage entlang der Bahnlinie stellt an die Planung einer Überbauung fraglos erhöhte Anforderungen. Dennoch lässt sich nicht davon sprechen, dass eine Überbauung unter Einhaltung des Strassenabstands geradezu unmöglich oder unzumutbar kompliziert wäre. Nach Einschätzung des Gerichts, dem ein dipl. Architekt ETH als Fachrichter angehört, kann die Beschwerdegegnerin die Parzellen Nrn. aaa und ccc auch unter Einhaltung des Strassenabstands bestimmungsgemäss nutzen und überbauen, auch wenn ihr Vorhaben allenfalls redimensioniert oder anders konzipiert werden müsste und nicht mehr in gleicher Weise optimiert wäre. Die Topographie allein vermag somit keinen Härtefall zu begründen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die konkreten Verhältnisse bei einer Gesamtbetrachtung nicht als ausserordentlich zu bezeichnen sind. Bei dieser Gesamtbetrachtung ist auch die schwierige Topografie miteinzubeziehen. Hinter den Strassenabstandsvorschriften des kantonalen Rechts stehen primär die öffentlichen Interessen an der ungehinderten Abwicklung des Verkehrs (Verkehrssicherheits- und Gesundheitspolizeiinteressen) sowie an der Erhaltung des Planungsspielraums und der Landerwerbsmöglichkeit für die Bedürfnisse des zukünftigen Strassenbaus; daneben können auch siedlungsgestalterische Gesichtspunkte von Bedeutung sein (vgl. Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2021.45 vom 4. Mai 2021, Erw. II/4.3.2; Aargauische Gerichts- und Verwaltungsentscheide [AGVE] 2006, S. 159, Erw. 2.2.2; ANDREAS

BAUMANN, in: Kommentar zum Bauge- setz des Kantons Aargau, 2013, N. 1 zu § 111). Das Bauvorhaben beein- trächtigt diese Interessen jedoch nicht. Zwischen dem Strassenträger der Kantonsstrasse und der Parzelle Nr. bbb (sowie den dahinterliegenden Parzellen Nrn. aaa und ccc) befindet sich – ebenfalls auf der Parzelle Nr. iii der Kantonsstrasse – das Trassee der G. Bahn sowie die Haltestelle Y. Die Parzelle Nr. iii ist somit nicht so ausgestaltet, dass sie mehr oder weniger einzig die Strasse beinhalten würde, wie dies bei Strassenparzellen in der Regel der Fall ist. Zwar ist der Strassenabstand vom Strassenmark, d.h. von der Grenze zwischen der Strassenparzelle (Nr. iii) und der Parzelle Nr. bbb zu messen und nicht vom Fahrbahnrand (Strassenlinie) aus (vgl. Entscheide des Verwaltungsgerichts WBE.2021.45 vom 4. Mai 2021, Erw. II/3.2, WBE.2019.232 vom 12. März 2020, Erw. II/2.1, WBE.2018.147 vom 22. Februar 2019, Erw. II/2.1, WBE.2005.317 vom 31. August 2006, Erw. II/3.4). Dennoch muss in der vorliegenden Konstellation vor Augen gehalten werden, dass auf der Höhe der Bauparzellen bereits zwischen dem Fahrbahnrand der Kantonsstrasse und der Grenze zur Parzelle Nr. bbb ein Abstand von ca. 6 m und mehr besteht, zur geplanten Stütz- konstruktion beträgt der Abstand vom Fahrbahnrand der Kantonsstrasse aus sogar mindestens ca. 7.5 m und mehr (vgl. Situationsplan 1:500 [bei den kommunalen Akten sowie Vorakten, act. 7]). Die Unterschreitung des Strassenabstands beeinträchtigt die ungehinderte Abwicklung des Stras- senverkehrs somit nicht im Ansatz (ebensowenig im Übrigen diejenige des - 12 - Bahnverkehrs). Bezüglich der Bedürfnisse des zukünftigen Strassenbaus hielt die kantonale Fachstelle (BVU, Abteilung Tiefbau) fest, die Fahrbahn sei im Bereich der Parzellen gut ausgebaut; sollte es künftig nötig sein, die Fahrbahn auszubauen, wäre der Ausbau auf der westlichen Strassenseite anzustreben, da die Strassenparzelle zu einem grösseren Teil auf dieser Seite rückspringend und der Bereich unbebaut sei (Vorakten, act. 74). Dass ein Strassenausbau auf der östlichen Strassenseite realisiert würde, ist in der Tat unrealistisch, befindet sich dort doch das Trassee der G. Bahn und die Haltestelle Y, welche Haltestelle zudem erneuert und ausgebaut werden soll. Siedlungsgestalterische Aspekte, welche vorliegend mit dem Strassenabstand geschützt werden sollten, sind zudem nicht erkennbar. Von der Strasse aus betrachtet ist die Haltestelle Y den Bauparzellen vor- gelagert. Zudem verfügt bereits das Nachbargrundstück Parzelle Nr. eee (Beschwerdeführer) über eine massive und hohe Stützkonstruktion mit auf- gesetzter Lärmschutzwand (siehe etwa Vorakten, act. 85 [Beilage 4]), wo- bei dieses Konstrukt den Kantonsstrassenabstand ebenfalls nicht einhält. Im Vergleich zum Regelfall sind bezüglich der Bauparzellen somit keinerlei (öffentliche oder private) Interessen an der Einhaltung des Kantonsstras- senabstands auszumachen. Mit Blick auf das Vorliegen ausserordentlicher Verhältnisse fehlt es jedoch nicht nur an jeglichen Interessen an der Einhaltung des Strassenabstands, sondern es sprechen vielmehr sogar gewichtige öffentliche Interessen für eine Unterschreitung des Kantonsstrassenabstands. Ausweislich der Akten ist der Bau der Stützkonstruktion nicht nur Bestandteil des privaten Bauvor- habens, sondern er bildet gleichzeitig den ersten Schritt für die Realisierung des Ausbaus der Haltestelle Y. Seitens der Bahn ist beabsichtigt, den Schienenkörper gegen den Hang hin zu verschieben und die Haltestelle entsprechend den Anforderungen des Bundesgesetzes vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Be- hinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) auszu- bauen, weshalb die Bahn mehr Platz benötigt. Deswegen wurden mit öf- fentlicher Urkunde vom 22. März 2018 (Parzellierung, Abtretung, Ausnut- zungsübertragung und Einräumung einer Dienstbarkeit) 54 m² von der (da- maligen) Parzelle Nr. aaa abgetrennt und als neue Parzelle Nr. bbb an

den Staat Aargau abgetreten. Im Gegenzug verpflichtete sich die mitunterzeichnende H. AG (heute: C. AG), entlang der Grenze eine Stützmauer zu erstellen, wobei für die Realisierung dieser Stützmauer entsprechende Dienstbarkeiten vereinbart wurden (vgl. zum Ganzen: Vorakten, act. 33 ff.). Zur Notwendigkeit der Stützmauer erläuterte die Beschwerdegegnerin nachvollziehbar, da die Gleishöhe praktisch unverändert bleibe und das Gelände über der bestehenden Mauer steil ansteige, sei es unvermeidbar, auch die Abgrabung mit einer Stützmauer zu überbrücken, was wiederum zu einer Mehrhöhe bei der Stützmauer führe, damit die geforderte Gehsteigbreite eingehalten werden könne und die ebene Gartenfläche nicht noch zusätzlich durch die Landabtretung geschmälert werde (vgl. Vorakten,

- 13 - act. 41). Der Bau der Stützmauer wurde schliesslich ins vorliegende Bauprojekt integriert und der Gemeinde zur Genehmigung eingereicht, damit die Stützmauer vorab mit dem Bau der Häuser ausgeführt werden kann (vgl. Vorakten, act. 41; Stellungnahme Beigeladene vom 2. Juni 2022, S. 3 ff., 6). Mit diesem Vorgehen kann nicht nur der Bau der beiden Einfamilienhäuser vorangetrieben werden, sondern es werden – mit der Erstellung Stützmauer – gleichzeitig Vorarbeiten für das Bahnprojekt realisiert (vgl. Stellungnahme Beigeladene vom 2. Juni 2022, S. 3 ff., 6 inkl. Beilagen). Dass die Stützmauer zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Häuser gebaut sind, noch eingebaut werden könnte, ist zweifelhaft (vgl. Vorakten, act. 71a, 41). An der Stützmauer und der damit verbundenen Unterschreitung des Kantonsstrassenabstands bestehen somit nicht nur private, sondern auch gewichtige öffentliche Interessen. Unter Berücksichtigung der steilen Topographie, des beabsichtigten Ausbaus der Haltestelle Y (welcher einer Stützmauer bedarf) sowie der notwendigen Koordination des privaten Bauvorhabens mit dem Bahnprojekt (Ausbau Haltestelle) sind die Verhältnisse bezüglich der Stützmauer derart speziell und abweichend von der durchschnittlichen Lebenssituation und der Interessenlage, die der Gesetzgeber mit den Strassenabstandsvorschriften geregelt hat, dass das Vorliegen ausserordentlicher Verhältnisse zu bejahen ist. Zu bejahen sind ausserordentliche Verhältnisse aber auch bezüglich der Steinkörbe sowie der auf den Steinkörben geplanten Lärmschutzwand. Diese Massnahmen sind erforderlich damit hinter der Stützwand am Hang die Terrainauffüllung ausgeglichen und geebnet werden kann, die Immissionsgrenzwerte bei den geplanten Einfamilienhäusern eingehalten werden können (Höhe und Lage des Konstrukts inkl. Lärmschutzwand) und das Niveau des Erdgeschosses aus siedlungsgestalterischen Gründen etwa auf dieselbe Höhe wie dasjenige der Nachbarparzelle Nr. eee (Beschwerdeführer) zu liegen kommt, welche Liegenschaft ebenfalls über eine vorgesetzte hohe Stützkonstruktion mit aufgesetzter Lärmschutzwand im Strassenunterabstand verfügt (siehe Vorakten, act. 4, 85 [Beilage 4]). Die projektierte 1.20 m hohe Lärmschutzwand aus Glas ist im Übrigen auch deshalb notwendig, weil ihr neben dem Lärmschutz auch die Funktion einer Absturzsicherung zukommt. Im Hinblick auf den Kantonsstrassenabstand ist für die Stützkonstruktion das Vorliegen ausserordentlicher Verhältnisse im Sinne von § 67 Abs. 1 lit. b BauG somit zu bejahen. Die hinter der Realisierung der Stützkonstruktion stehenden Interessen überwiegen die entgegenstehenden Interessen klar. Die Interessenabwägung fällt entsprechend zugunsten der beantragten Ausnahmegewilligung aus und die Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Wohl sowie dem Sinn und Zweck der Rechtssätze ist gegeben (vgl. § 67 Abs. 1 lit. a BauG). 2.3.3. Soweit der Beschwerdeführer eine mangelhafte Koordination zwischen dem strittigen Bauprojekt und dem Ausbau der Haltestelle Y beanstandet

- 14 - und vorbringt, es sei unklar, ob überhaupt ein Ausbau der Haltestelle realisiert werde, kann ihm nicht gefolgt werden. Ausweislich der Akten wurden bei der Konkretisierung des Bauprojekts die Begehren der Bahn aufgenommen und es fanden diverse Gespräche statt, u.a. bezüglich des Bauprojekts für die Stützmauer (Vorakten, act. 41). Eine Koordination fand damit sehr wohl statt. Dies bestätigen auch die Ausführungen der Beigeladenen (Stellungnahme Beigeladene vom 2. Juni 2022, S. 3 ff., 6 inkl. Beilagen) sowie die bei den kommunalen Akten liegende E-Mail der Beschwerdegegnerin an die Gemeinde vom 4. Februar 2020 (inkl. Plan Ansicht/Schnitt Haltestelle), mit welcher über die die Besprechungen zwischen der Beschwerdegegnerin und der Beigeladenen und die Ausbaupläne der Bahn berichtet wurde. Da die Stützmauer mit dem vorliegenden Bauprojekt realisiert werden soll, wurden die Planunterlagen denn auch von der Beigeladenen mitunterzeichnet; dies mit dem ausdrücklichen Hinweis "Erstellen der Stützmauer auf der Parz. bbb von der C. AG" (siehe z.B. Pläne in Vorakten, act. 3 ff.). Dass die Beigeladene ihr Vorprojekt betreffend die Haltestelle Y X erst am 15. November 2021 beim BVU zur internen Vernehmlassung einreichte (siehe Beschwerdeantwortbeilage 1 des Regierungsrats), ändert im Übrigen nichts daran, dass bezüglich der Stützmauer die Bauvorhaben, d.h. das private Bauprojekt einerseits und das Bahnprojekt andererseits, koordiniert und aufeinander abgestimmt geplant wurden. Aufgrund des in- zwischen ausgearbeiteten Vorprojekts (vgl. dazu auch Stellungnahme Beigeladene vom 2. Juni 2022 inkl. Beilagen) – aber auch angesichts der bereits zuvor aktenkundigen Vorkehren (vgl. z.B. in Vorakten, act. 41, 82) – ist im Übrigen auch genügend erstellt, dass der Ausbau der Haltestelle und in diesem Zusammenhang in einem ersten Schritt die Stützmauer realisiert werden sollen. Der Vorwurf einer Ausnahmegewilligung "auf Vorrat" geht insoweit fehl.

2.3.4. Nicht weiter helfen schliesslich die Vorbringen der Beschwerdeführer, wonach die Beigeladene nicht sämtliche Unterlagen im Zusammenhang mit dem Vorhaben der Bahn eingereicht habe, der eingereichte Technische Bericht vom 4. Oktober 2021 nicht unterzeichnet und eine rein interne Absichtserklärung (ohne Verbindlichkeit) sei. Gleiches gilt hinsichtlich der inhaltlichen Kritik am Bahnvorhaben und den eingereichten Unterlagen (siehe Stellungnahme Beschwerdeführer vom 2. September 2022). Der Beschwerdeführer übersieht, dass vorliegend nicht das (Bahn-)Vorhaben Umbau Haltestelle Y X. Streitgegenstand bildet, sondern der Neubau der zwei Einfamilienhäuser mit Doppelgaragen und Stützmauern auf den Parzellen Nrn. aaa, bbb und ccc. Es geht nicht darum, das in der Prüfung des Vorprojektstadiums befindliche Bahnvorhaben zu hinterfragen. Die Stellungnahme der Beigeladenen sowie die von ihr eingereichten Unterlagen (Technischer Bericht sowie Pläne) untermauern jedoch, dass das private Bauvorhaben der Beschwerdeführerin und das Projekt betreffend die Hal-

- 15 - testelle Y X. (Vorprojekt) hinsichtlich der fraglichen Stützmauer auf der Parzelle Nr. bbb koordiniert und aufeinander abgestimmt wurden und die Erstellung der genannten Stützmauer für einen künftigen Ausbau der Haltestelle auch nach Ansicht der Beigeladenen (Bahnbetreiberin) erforderlich ist. 3.

E. 15

Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) nicht erforderlich, weshalb seitens der Bauherrschaft auch kein Nachweis sämtlicher verhältnismässiger Massnahmen erbracht werden müsse. Der Lärmschutznachweis entspreche zudem den Anforderungen gemäss Art. 34 LSV an ein Lärmgutachten. Er sei plausibel und enthalte die wesentlichen Punkte, die zur lärmrechtlichen Beurteilung des Bauvorhabens nötig seien. Da die Immissionsgrenz-

werte unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen eingehalten würden, habe auch auf Zusatzangaben zur Schalldämmung von Aussen- und Trennbauteilen verzichtet werden können. Das private Bauvorhaben lasse sich aufgrund der bestehenden Hanglage nur mit Hilfe der geplanten Stützmauer überhaupt realisieren. Es sei deshalb nicht zu beanstanden, dass auf eine Sicherstellung einer gleichzeitigen oder vorzeitigen Realisierung der als Lärmschutzwand dienenden Stützmauer und der lärmindernden Aufbauten verzichtet worden sei. Die C. AG habe sich zur Erstellung der Stützmauer verpflichtet, die Ausgestaltung der Stützkonstruktion ergebe sich zudem aus den eingereichten Plänen (vgl. angefochtener Entscheid, S. 5 ff.).

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