

# **AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2023.9 vom 8. August 2023**

AG Verwaltungsgericht, 2023-08-08, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag\\_verwaltungsgericht\\_WBE.2023.9](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_verwaltungsgericht_WBE.2023.9)

FR: AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2023.9 du 8 août 2023

IT: AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2023.9 del 8 agosto 2023

## **Erwägungen**

### **E. 3**

Verfahrenskosten werden keine erhoben.

#### **E. 3.1**

Strassen, Wege und Plätze sind ihrer Zweckbestimmung entsprechend möglichst flächensparend zu erstellen, zu ändern und zu erneuern. Dabei sind insbesondere die Auswirkungen auf Anwohner, Natur, Landschaft und Ortsbild sowie wirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen (§ 92 Abs. 1 BauG). Da die zulasten des Beschwerdeführers verfügte Landabtretung für diesen eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung darstellt, sind auch die Art. 26 und Art. 36 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101) und § 21 der Verfassung des Kantons Aargau vom 25. Juni 1980 (KV; SAR 110.000) zu beachten. Ein Eingriff in die durch die verfassungsmässige Eigentums-garantie geschützten Rechte ist mit der darin enthaltenen Bestandegarantie nur vereinbar, wenn er auf einer gesetzlichen Grundlage beruht, im öffent- lichen Interesse liegt und verhältnismässig ist (vgl. Art. 36 BV; § 8 Abs. 1, § 21 Abs. 2 KV; vgl. auch HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Allgemeines Verwal- tungsrecht, 8. Aufl. 2020, Rz. 2344 ff.; TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, Allge- meines Verwaltungsrecht, 5. Aufl. 2022, Rz. 1784 ff.). Die für die Beurtei- lung der Verhältnismässigkeit eines Eingriffs erforderliche Abwägung zwi- schen divergierenden Interessen fordert auch § 92 Abs. 1 BauG.

#### **E. 3.2**

Das Erfordernis einer genügenden gesetzlichen Grundlage für das vorlie- gende Strassenbauprojekt mit Landabtretung ab Grundstücken, welche an die Kantonsstrasse K aaa angrenzen, ist gegeben (§ 92 BauG; vgl. auch §§ 130 f. BauG, namentlich § 132 Abs. 1 lit. b BauG) und wird vom Be- schwerdeführer auch nicht substantiiert bestritten.

##### **E. 3.3.1**

Der Beschwerdeführer bestreitet das öffentliche Interesse an der geplanten Bushaltestelle "X-Strasse" – Fahrtrichtung U. (Haltestelle-Nr. bbb B). Die Vorinstanz erachtete das Vorhaben als durch wesentliche öffentliche Inte- ressen (namentlich dem Interesse an der Erschliessung der Dorfmitte durch den öffentlichen Verkehr, dem Interesse an der Beseitigung von Be- nachteiligungen von Menschen mit Behinderungen bzw. deren Gleichstel- lung mit Menschen ohne Behinderungen und dem Interesse an der Sicher- heit der Schulkinder) gerechtfertigt.

##### **E. 3.3.2**

Im Zusammenhang mit dem von der Vorinstanz festgehaltenen öffentlichen Interesse an der Erschliessung der Dorfmitte mittels öffentlichem Verkehr bringt der Beschwerdeführer vor, die Metzgerei und das Lebensmittelgeschäft seien ab der Bushaltestelle "P." auf kürzere Distanz zu erreichen als ab der geplanten Bushaltestelle "X-Strasse" und die Distanz zum Bäcker sei nur unbedeutend länger. Wer also die Bushaltestelle "P." benutze, sei

- 11 - näher bei den Geschäften der Grundversorgung als wenn er die Bushaltestelle "X." benutze. Die vorinstanzliche Begründung des öffentlichen Interesses an der Bushaltestelle "X." erweise sich damit als unzutreffend (vgl. Beschwerde, S. 4 f.). Diesen Einwänden ist entgegenzuhalten, dass die Bushaltestelle "X.", um die es vorliegend geht, zentral in der Dorfmitte des Ortsteils Q. liegt. Es handelt sich um eine bestehende Bushaltestelle, die um einige Meter in Richtung Osten verschoben werden soll, damit sie behindertengerecht ausgebaut werden kann. Würde die Haltestelle in der Dorfmitte entfallen, müssten die Anwohner der Dorfmitte je rund 300 m in die eine oder andere Richtung zur nächstgelegenen Haltestelle laufen, was den öffentlichen Verkehr unattraktiver machen und dazu führen würde, dass er weniger genutzt wird. Für gehbehinderte Menschen können 300 m zudem eine schwer zu bewältigende Distanz sein. Der Schluss der Vorinstanz, wonach das öffentliche Interesse an einer Bushaltestelle in der Dorfmitte ausgewiesen ist (angefochtener Entscheid RRB Nr. 2022-001492, S. 3), ist richtig und nicht zu beanstanden. Dies umso mehr, als sich in der unmittelbaren Umgebung auch das Schulhaus mit Turnhallen und Sportfeld, eine Kapelle sowie eine Bäckerei und ein Lebensmittelgeschäft befinden. Dass das Lebensmittelgeschäft rein von der Distanz allenfalls ein paar Meter näher bei der Bushaltestelle "P." und auch die Metzgerei näher bei jener Haltestelle liegt, tut dem keinen Abbruch. Aus welchem Grund das öffentliche Interesse an einer Bushaltestelle in der Dorfmitte heute plötzlich nicht mehr gegeben sein soll, kann nicht erkannt werden.

### **E. 3.3.3**

Der Beschwerdeführer bemängelt weiter, der Anschluss der Bushaltestelle für Fussgänger und insbesondere Personen mit Behinderungen sei auf beiden Seiten der X-Strasse ungenügend und könne nicht benutzt werden, weshalb kein öffentliches Interesse am Ausbau der Bushaltestelle bestehe (vgl. etwa Beschwerde, S. 7 f.). Das BVU, Abteilung Tiefbau, erörterte zu dieser Frage bereits am 26. Oktober 2021 (unter Hinweis auf eine Stellungnahme der Abteilung Verkehr, Sektion öffentlicher Verkehr), die Geländeverhältnisse seien so, dass Rollstuhlfahrer sich im umliegenden öffentlichen Raum autonom bewegen und die Bushaltestelle erreichen könnten (Vorakten, act. 6). Daran hält das BVU auch vor Verwaltungsgericht fest. Überdies weist es darauf hin, dass die Breite des Trottoirs mit etwas mehr als 1 m an der schmalsten Stelle noch knapp genügend sei (unter Hinweis auf Vorakten act. 49 – 52 und für Bereiche ausserhalb der Projektpläne Geoportal des Aargauischen Geographischen Informationssystems [AGIS], Hintergrund: "Landeskarte mit AV-Daten"); bei Platzmangel könne auf die Bewegungsspielräume und Sicherheitszuschläge verzichtet werden (Beschwerdeantwort, S. 2). Letzteres trifft zu und kann Ziffer 6 der Richtlinie VSS-Norm SN 40 201 "Geometrisches Normalprofil"; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer" vom 31. März 2019 entnommen werden. Hinzu kommt, dass der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) mit 1'078 Fahrzeugen (Jahr 2020) (siehe Beschwerdeantwort, S. 2;

- 12 - AGIS, Karte "Verkehrszählungen") relativ gering ist, womit es bei gebotener Vorsicht problemlos möglich ist, ein Engnis des Trottoirs (falls notwendig) auf der Strasse zu

umgehen oder die Strassenseite zu wechseln. Auch wenn die Situation für Rollstuhlfahrer entlang der X-Strasse an einigen Stellen nicht optimal ist, erscheint die Beurteilung des BVU, wonach eine relativ sichere Fortbewegung mit einem Rollstuhl bei den vorliegenden Verhältnissen möglich sei, durchaus haltbar. Es handelt sich um eine Strasse in einem ländlichen Dorf, mit relativ wenig Verkehr. Gemäss den aktenkundigen Plänen sowie mit Blick auf Ziffer 6 der Richtlinie VSS-Norm SN 40 201 und die Beurteilung der kantonalen Fachstelle erscheint der Zugang zur umstrittenen Haltestelle genügend. Vor Augen zu halten ist dabei auch, dass das Behindertengleichstellungsgesetz nicht nur für Rollstuhlfahrer gilt, sondern für alle Menschen mit Behinderungen (vgl. Art. 1, Art. 2 Abs. 2 BehiG). Auch behinderte Menschen, die sich ohne Rollstuhl fortbewegen, können auf behindertengerechte Haltestellen angewiesen sein. Die Erstellung eines den Anforderungen besser entsprechenden Trottoirs entlang der X-Strasse kann bei der nächsten Sanierung der Kantonsstrasse geprüft werden (vgl. Beschwerdeantwort, S. 2; Duplik, S. 2). Dass die projektierte behindertengerechte Bushaltestelle im öffentlichen Interesse ist, indem Behinderten damit ermöglicht wird, von der Haltestelle hindernisfrei in den Bus oder von diesem auf die Haltestelle zu gelangen, lässt sich nicht in Abrede stellen. Die Behauptung des Beschwerdeführers, wonach der Ausbau der Bushaltestelle "X." für Personen mit Behinderung "überhaupt gar keinen Nutzen" bringe und "keinem Zweck" diene, trifft nicht zu. Soweit der Beschwerdeführer rügt, in der Umgebung der Haltestelle "X-Strasse" bestehe (wenn überhaupt) nur eine vernachlässigbare Wahrscheinlichkeit, dass eine Person auf eine behindertengerechte Bushaltestelle angewiesen wäre (vgl. Beschwerde, S. 9), verfängt dies nicht. Die Vorinstanz wies zutreffend darauf hin, dass an der Bushaltestelle "X-Strasse", wie an jeder anderen Bushaltestelle auch, jederzeit eine behinderte Person erscheinen kann, die den öffentlichen Verkehr barrierefrei nutzen möchte (angefochtener Entscheid RRB Nr. 2022-001492, S. 4). Das verfassungsrechtliche Rechtsgleichheitsgebot garantiert u.a., dass niemand diskriminiert werden darf, namentlich nicht wegen einer körperlichen, geistigen oder psychischen Behinderung (Art. 8 Abs. 2 BV). Das BehiG hat entsprechend zum Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind (Art. 1 Abs. 1 BehiG). Eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Baute, einer Anlage, einer Wohnung oder einer Einrichtung oder einem Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs liegt vor, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerenden Bedingungen möglich ist (Art. 2 Abs. 3 BehiG). Das BehiG gilt deshalb u.a. für öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge, die dem Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009 (SR 745.1) unterstehen (Art. 3 lit. b

- 13 - Ziffer 3 BehiG). Dazu gehören mitunter die Orte, an denen ein Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs Fahrgäste ein- oder aussteigen lässt (Haltepunkte) (Art. 2 Abs. 3 lit. b der Verordnung vom 12. November 2003 über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs [VBöV; SR 151.34]). Aus den verfassungs- und bundesrechtlichen Vorgaben ergibt sich somit, dass es um den Schutz der Bedürfnisse einer Minderheit geht. Die Vorinstanz hielt entsprechend richtig fest, dass aus Anpassungen von Haltekanten an Bushaltestellen zwar regelmässig "bloss" wenige Menschen einen tatsächlichen Nutzen ziehen werden (da die Mehrheit von der Problematik nicht betroffen ist), der Gleichstellungsauftrag jedoch gerade die betroffene Minderheit schützt, indem sie ihre Bedürfnisse jenen der Mehrheit der Bevölkerung gleichstellt (vgl. angefochtener Entscheid

RRB Nr. 2022-0001492, S. 4). Die Ansicht des Beschwerdeführers, wonach "kaum damit zu rechnen" sei, dass die Haltestelle "X-Strasse" von behinderten Personen in Anspruch genommen werde und es deshalb an einem öffentlichen Interesse an einer behindertengerechten Bushaltestelle fehle, geht damit ins Leere. Die in Art. 8 Abs. 2 BV und im BehiG sowie der VBöV festgehaltenen Vorgaben manifestieren vielmehr, dass an einem behindertengerechten Ausbau der Bushaltestelle ein sehr gewichtiges öffentliches Interesse besteht. Es handelt sich dabei um eine Verpflichtung nach dem BehiG, welche gemäss Art. 22 Abs. 1 BehiG spätestens bis Ende 2023 umzusetzen ist (siehe bereits Erw. II/1.1). Nicht weiter hilft schliesslich der Hinweis des Beschwerdeführers auf Art. 11 BehiG und Art. 3 Abs. 2 VBöV (vgl. Beschwerde, S. 8 f.). Die Vorinstanz gelangte diesbezüglich zu Recht zum Schluss, dass die öffentlichen Finanzinteressen in Abwägung mit den öffentlichen Gleichstellungsinteressen als weniger bedeutsam einzustufen sind. Das gewichtige öffentliche Interesse an der Bushaltestellensanierung besteht vorliegend darin, die Verpflichtungen aus der Verfassung und dem Behindertengleichstellungsgesetz zu erfüllen. Es überwiegt den damit verbundenen technischen und finanziellen Aufwand (angefochtener Entscheid RRB Nr. 2022-0001492, S. 4; siehe auch Vorakten, act. 6). Hinzu kommt, dass ein behindertengerechter Ausbau der Bushaltestelle vorliegend technisch möglich ist, weshalb keine Konstellation vorliegt, in der auf Art. 3 Abs. 2 VBöV zurückgegriffen werden müsste.

#### **E. 3.3.4**

Der Beschwerdeführer beanstandet, mit der Platzierung der Bushaltestelle gemäss Projekt werde bezüglich der Einmündung der Y-Gasse in die X-Strasse eine gefährliche Situation geschaffen. Die von der Y-Gasse erschlossene Fläche betrage gut und gerne 3'500 m<sup>2</sup>. Die Y-Gasse erschliesse eine Werkstätte für Landmaschinen und einen Landmaschinenhändler, nämlich die D. Die Verkehrssicherheit stehe dem Projekt entgegen. Das Vorhaben sei unzweckmässig und es gebe kein öffentliches Interesse, das die damit verbundenen Eingriffe rechtfertige (Beschwerde,

- 14 - S. 10). Die von der Y-Gasse erschlossenen drei Parzellen sind bebaut, wobei auf der hintersten Parzelle Nr. fff die D., ein Landmaschinenhändler mit Werkstätte für Landwirtschaftsmaschinen, situiert ist. Die Vorinstanz ging insofern zu Recht davon aus, dass die Sackgasse zeitweise von Kundschaft und grösseren Landmaschinen befahren wird (angefochtener Entscheid RRB Nr. 2022-0001492, S. 5). Auf der anderen Seite besteht das Team des genannten Unternehmens lediglich aus drei Personen – einem Geschäftsführer, einem Mitarbeiter und einer Person für die Administration (siehe www.\_\_\_\_\_\_); es handelt sich somit um einen kleinen Betrieb. Dass die Y-Gasse eine untergeordnete Nebenverkehrsfläche ist und eine geringe Abbiegefrequenz aufweist (angefochtener Entscheid RRB Nr. 2022-0001492, S. 5), lässt sich nicht ernsthaft bestreiten. Soweit der Beschwerdeführer vorbringt, dass den aus der Y-Gasse ausfahrenden Fahrzeugen die Sicht auf die X-Strasse nach Westen verdeckt wird, wenn am vorgesehenen Standort ein Bus anhalte (Beschwerde, S. 10), trifft dies teilweise zu. Die leichte Verschiebung der Bushaltestelle vom heutigen an den projektierten Standort führt indes – im Vergleich zu heute – lediglich zu einer minimalen Verschlechterung der Verkehrssicherheit. Bei Realisierung des Sanierungsprojekts wäre noch immer eine Sichtweite von 30 m gewährleistet (siehe Vorakten, act. 6). Die unwesentliche Veränderung der Verkehrssicherheit erscheint mit der Vorinstanz akzeptabel. Hinzu kommt, dass den aus der Y-Gasse ausfahrenden (wenigen) Fahrzeugen zugemutet werden

kann, im Falle eines an der Bushaltestelle anhaltenden Busses, welcher die Sicht nach Westen einschränkt, kurz zu warten, bis dieser weggefahren ist, um danach – bei vollkommen freiem Sichtfeld – aus der Y-Gasse aus- zufahren. Die Verkehrssicherheit steht der projektierten Bushaltestelle in- soweit nicht entgegen.

#### **E. 3.3.5**

Schliesslich beanstandet der Beschwerdeführer, dass die Vorinstanz als weiteres öffentliches Interesse jenes der Sicherheit der Schulkinder mitbe- rücksichtigt habe (vgl. Beschwerde, S. 11). Diesbezüglich lässt sich fest- halten, dass die geplante Bushaltestelle weiterhin direkt gegenüber der Parzelle der Gemeinde mit dem darauf befindlichen Schulhaus zu liegen kommen soll. Im genannten Schulhaus werden Kinder der Mittelstufe (3. – 6. Klasse) unterrichtet (www.\_\_\_\_\_). Da nicht auszuschliessen ist, dass einige der Schulkinder ihren Schulweg mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen, ist es fraglos im öffentlichen Interesse, dass die Bushaltestelle möglichst nahe beim Schulhaus platziert ist. Zum Interesse an einer Bus- halte- stelle in der Dorfmitte kann im Übrigen auch auf die Ausführungen in Erw. II/3.3.2 verwiesen werden.

- 15 -

#### **E. 3.3.6**

Insgesamt lässt sich festhalten, dass an der Realisierung der projektierten Bushaltestelle ein gewichtiges öffentliches Interesse besteht. Den Ausfüh- rungen des Beschwerdeführers, wonach das Projekt unzweckmässig sei und es an einem öffentlichen Interesse fehle, kann nicht gefolgt werden.

#### **E. 3.4.1**

Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit verlangt, dass eine Massnahme zur Erreichung des angestrebten Ziels geeignet und erforderlich ist und das verfolgte Ziel in einem vernünftigen Verhältnis zu den eingesetzten Mitteln steht (vgl. statt vieler: BGE 140 I 2, Erw. 9.2.2; 136 I 87, Erw. 3.2; HÄFELIN/ MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 514, 521 ff., 2352 ff.; TSCHANNEN/MÜLLER/ KERN, a.a.O., Rz. 453 ff., 1787 f.).

#### **E. 3.4.2**

Das Element der Geeignetheit dient der Prüfung der Präzision staatlichen Handelns. Ungeeignet ist eine Massnahme dann, wenn sie am Ziel vorbei- schießt, d.h. keinerlei Wirkungen im Hinblick auf den angestrebten Zweck entfaltet oder die Erreichung dieses Zwecks gar erschwert oder verhindert. Zu prüfen ist somit die Zwecktauglichkeit einer Massnahme (BGE 144 I 126, Erw. 8.1; 138I 256, Erw. 6.2 f.; HÄFELIN/MÜLLER/UHL- MANN, a.a.O., Rz. 522; TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, a.a.O., Rz. 456). Die geplante Bushaltestelle ist geeignet, um den hindernisfreien Zugang zum Bus zu ermöglichen. Mit der projektierten Haltestelle Nr. bbb-B wird (wenigstens) im Bereich der zweiten Türe hindernisfrei in den Bus gestie- gen bzw. aus dem Bus ausgestiegen werden können (siehe Erw. II/1.1 und 1.2.2; Technischer Bericht, S. 5; Vorakten, act. 19). Entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers ist auch der Zugang zur Haltestelle genügend, es kann diesbezüglich auf die Ausführungen in Erw. II/3.3.3 verwiesen wer- den. Die beabsichtigten strassenbaulichen Massnahmen sind somit taug- lich, um das damit verfolgte Ziel der Beseitigung von Nachteilen für Men- schen mit Behinderungen zu erreichen.

#### **E. 3.4.3**

Eine Strassenbaumassnahme hat zu unterbleiben, wenn eine (mindestens) gleich geeignete, aber mildere, d.h. den davon in seinen Eigentumsrechten Betroffenen weniger belastende Massnahme für den angestrebten Erfolg ausreichen würde. Das Element der Erforderlichkeit dient der Prüfung der Intensität staatlichen Handelns. Das Gebot der Erforderlichkeit wird auch als Prinzip der "Notwendigkeit", des "geringstmöglichen Eingriffs", der "Zweckangemessenheit" oder als "Übermassverbot" bezeichnet (vgl. HÄ-FELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 527 f.; TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, a.a.O., Rz. 458). Mildere Massnahmen finden sich mit etwas Fantasie fast

- 16 - immer. Entscheidend ist der Eignungsnachweis der Massnahmenalternativen. Eine mildere Massnahme fällt als ungeeignet ausser Betracht, wenn sie eine geringere Zwecktauglichkeit als die ursprüngliche ins Auge gefassete Vorkehrung aufweist. Gleiches gilt, wenn die mildere Massnahme zwar zwecktauglich wäre, das Gemeinwesen dafür aber einen grossen Mehraufwand in Kauf zu nehmen hätte (TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, a.a.O., Rz. 459). Der Beschwerdeführer hält eine Verschiebung der Bushaltestelle nach Westen in den Bereich der Parzellen Nrn. ggg und hhh für angezeigt. Dieser Standort sei ebenso geeignet, die Eingriffe in privates Eigentum seien aber bedeutend weniger belastend, wie sie es beim vorliegenden Projekt seien (vgl. Beschwerde, S. 12 ff.). Gemäss Akten handelt es sich bei der Parzelle Nr. hhh um eine kommunale Strassen- / Wegparzelle (siehe Grundbuchauszug, in: Vorakten, act. 46). Über die genannte Parzelle Nr. hhh, welche im Eigentum der Gemeinde steht und offenkundig dem Gemeingebrauch dient, ist namentlich die Parzelle Nr. iii erschlossen. Auch die Parkfelder an der Westgrenze der Parzelle Nr. jjj können nur unter Inanspruchnahme der Parzelle Nr. hhh erreicht werden. Auf der im Eigentum Privater stehenden Parzelle Nr. kkk besteht kein Fuss- und Fahrwegrecht zugunsten der Parzellen Nrn. iii und jjj (vgl. Vorakten, act. 47 f.). Die Behauptung des Beschwerdeführers, wonach die Parzelle Nr. iii über die Parzelle Nr. kkk und die V-Strasse erschlossen sei (vgl. Beschwerde, S. 14), trifft insoweit nicht zu. Da die kommunale Parzelle Nr. hhh der Erschliessung anderer Parzellen dient, kann sie für eine Bushaltestelle nicht ohne weiteres beansprucht werden. Von der Parzelle Nr. hhh käme höchstens eine kleine Fläche (nordwestliche Ecke der Parzelle Nr. hhh) gleich im Anschluss an die Parzelle Nr. ggg in Betracht, die für den Bau einer Bushaltestelle genutzt werden könnte. Das BVU hat die Variante der Verschiebung der Haltestelle in den Bereich der Parzellen Nrn. ggg/hhh in einem neu erstellten Plan "Situation 1:200, Haltestellen-Standort 3", Plan-Nr. 5001.121.VG5, vom 13.03.2023, festgehalten (vgl. Vorakten, act. 53). Als Ausgangslage wurde festgehalten, dass auf der Parzelle Nr. hhh das Kreuzen von zwei Personenwagen möglich sein solle. Dem Plan lässt sich entnehmen, dass bei einer Bushaltestelle im Bereich der Parzellen Nrn. ggg/hhh ein anhaltender Gelenkbus mit dem hinteren Teil bis in die Kreuzung V-Strasse/X-Strasse hineinragte und die Fahrgäste bei Benützung der hintersten Türe direkt auf die Strasse bzw. die Kreuzung aussteigen müssten. Eine solche Lösung für eine neue Bushaltestelle ist mit der Verkehrssicherheit und der Sicherheit der Fussgänger nicht vereinbar. Dies umso mehr, als damit zu rechnen ist, dass u.a. auch Schulkinder diese Bushaltestelle – welche in der Nähe der Schule liegt – benutzen würden. Die vom Beschwerdeführer vorgeschlagene Alternative erweist sich schon aus diesem Grund als nicht geeignet. Hinzu kommt, dass bei einer Bushaltestelle im Bereich der Parzellen Nrn. ggg/hhh ein Einbiegen von Fahrzeugen

- 17 - von der V-Strasse in die X-Strasse überhaupt nicht möglich wäre, solange dort ein Gelenkbus hielte, da der hintere Teil des Busses in die Kreuzung hineinragte. Soweit

der Beschwerdeführer vorbringt, anstelle von Gelenkbussen könnten kleinere Busse eingesetzt werden (Replik, S. 8), ist der Einwand nicht stichhaltig, weil gemäss Angaben der Postauto AG auf der Linie 000 aufgrund der hohen Fahrgastfrequenzen u.a. Gelenkbusse zum Einsatz gelangen (siehe zum Ganzen Duplik, S. 2 f. sowie Duplikbeilage 2). Unabhängig davon, ob ein kürzerer oder längerer Bus eingesetzt würde, würde ein an der Bushaltestelle (bei den Parzellen Nrn. ggg/hhh) anhalten- der Bus die Sichtverhältnisse sowohl für Fahrzeuge aus der V-Strasse als auch für solche aus der Strassen- / Wegparzelle Nr. hhh massiv behindern. Bezüglich der Sichtverhältnisse wäre die Situation wesentlich schlechter als bei der Projektvariante. Davon wären im Vergleich zur Projektvariante auch viel mehr potentielle Fahrzeuglenker betroffen, da die V-Strasse – im Vergleich zur Y-Gasse (vgl. Erw. II/3.3.4) – ein bedeutend grösseres Gebiet (V.) mit viel mehr Liegenschaften erschliesst. Die Wahrscheinlichkeit, dass mit einer Bushaltestelle im Bereich der Parzellen Nrn. ggg/hhh bei einem anhaltenden Bus Fahrzeuge in der V-Strasse warten müssten, ist bedeutend grösser als bei der Projektvariante, wo es nur selten dazu kommen wird, dass in der Y-Gasse ein Fahrzeug warten müsste, bis ein anhaltender Bus wieder weggefahren ist. Insgesamt würde die vom Beschwerdeführer vorgeschlagene Alternative mehr Nachteile als Vorteile mit sich bringen. Dass eine Bushaltestelle im Bereich der Parzellen Nrn. ggg/hhh mindestens gleich geeignet wäre wie die projektierte Bushaltestelle, trifft daher nicht zu. Das Gegenteil ist der Fall. Der vorgeschlagene Standort bei den Parzellen Nrn. ggg/hhh ist somit nicht geeignet bzw. auf jeden Fall weniger geeignet als die Projektvariante. Ob die vorgeschlagene Alternative darüber hinaus auch bezüglich der Lärmimmissionen schlechter wäre als die Projektvariante (siehe angefochtener Entscheid RRB Nr. 2022-0001492, S. 7 f.), kann offenbleiben. Der Beschwerdeführer ist der Ansicht, das Projekt könnte ohne weiteres am gegenwärtigen Standort realisiert werden. Weshalb der Eingang zum Z. (auf Parzelle Nr. III) mit einer Anhebung der Haltekante blockiert werde, sei nicht nachvollziehbar (Beschwerde, S. 16). Dem ist entgegenzuhalten, dass eine Erhöhung der Haltekante im Bereich des ehemaligen Z. damit verbunden wäre, dass auch der Belag direkt vor dem ehemaligen Z. erhöht werden müsste, was sich aus den Plänen "Situation 1:200", Plan-Nr. 5001.121.411, vom 08.03.2021 (in: Vorakten, act. 45), "Situation 1:200", Plan-Nr. 5001.121, vom 30.09.2021 (Vorakten, act. 19), "Querprofil 1:100", Plan-Nr. 5001.121.412, vom 08.03.2021 (in: Vorakten, act. 45) und "Querprofil 1:50", Plan-Nr. 5001.121, vom 20.10.2021 (Vorakten, act. 20) ergibt. Der erhöhte Bereich käme direkt vor das ehemalige Z. zu liegen, wobei die Querneigung vorzugsweise zur Fahrbahn hin abfallen soll (vgl. Empfehlungen Bushaltestellen, S. 12). Als Folge der Erhöhung der Haltekante im Bereich des ehemaligen Z. müsste auch der Belag direkt vor

- 18 - dessen Tür und dem Tor erhöht werden. Da die Tür und das Tor indessen keinen Höhenunterschied zum direkt davor liegenden Bodenbelag aufweisen (siehe Querprofil 2 im Plan "Querprofile 1:200", Plan-Nr. 5001.121.412, vom 08.03.2021 [in: Vorakten, act. 45]), könnten in diesem Falle die Tür, die nach aussen hin öffnet, und das Tor des ehemaligen Z. nicht mehr geöffnet (Türe) bzw. nur noch erschwert benutzt (Tor) werden. Die diesbezüglichen Ausführungen des BVU in der Beschwerdeantwort (S. 3) sind grundsätzlich richtig (siehe auch Foto, in: Beschwerdeantwort, S. 4). Im Rahmen des Verwaltungsgerichtsverfahrens reichte das BVU Pläne mit zwei neuen Varianten einer Erhöhung der Haltekante im Bereich des ehemaligen Z. ein, bei denen sich – anders als soeben erörtert – die Tür des ehemaligen Z. öffnen lässt (siehe Pläne "Situation 1:200, Haltestellen- Standort 2 / Variante 2", Plan-Nr. 5001.121.VG2, vom 13.03.2023 sowie

"Situation 1:200, Haltestellen-Standort 2 / Variante 3", Plan- Nr. 5001.121.VG3, vom 13.03.2023 [Vorakten, act. 50 f.]). Die beiden neuen Varianten sind bezüglich der Sicherheit indes weniger geeignet als die Projektvariante (die Projektvariante benötigt hinter dem Trottoir beim ehemaligen Z. kein Geländer als Stollerschutz; ausserdem verletzt bei der Projektvariante ein anhaltender Bus nicht zusätzlich noch die Sichtzone der Ausfahrt von der Parzelle Nr. hhh), zudem schränken die beiden neuen Varianten die Zugänglichkeit zu Tür und Tor des ehemaligen Z. stark ein, was bei der Projektvariante nicht der Fall ist. Bei der Projektvariante wird die Zugänglichkeit von Türen, Toren oder ähnlichen Bauten nicht beeinträchtigt, da sich dort im fraglichen erhöhten Bereich lediglich eine Sockelmauer befindet und eine Erhöhung des Belags möglich ist. Schliesslich wird bei den beiden neuen Varianten bei einem anhaltenden Bus zusätzlich die Zufahrt von der X-Strasse auf die Parzelle Nr. jjj beeinträchtigt bzw. verunmöglicht, da der Bus (teilweise) direkt vor der Einfahrt hält (siehe zum Ganzen: Vorakten, act. 49 [Projektvariante] im Vergleich zu act. 50 f. [neue Varianten]). Eine Variante mit einer Erhöhung der Haltekante im Bereich des ehemaligen Z. führt somit weder zu einer gleich gut noch zu einer besser geeigneten Lösung wie die Projektvariante. Der projektierte Ausbau der Bushaltestelle ist somit nicht nur geeignet, sondern auch erforderlich, um das beabsichtigte Ziel der Beseitigung von Nachteilen für Menschen mit Behinderungen zu erreichen. Eine mildere Massnahme, welche mindestens gleich geeignet wie die Projektvariante wäre, besteht nicht.

#### **E. 3.4.4**

Zumutbar ist eine Strassenbaumassnahme, wenn sie ein vernünftiges Verhältnis zwischen dem angestrebten Ziel und dem Eingriff (in die Eigentumsrechte), den sie für den von einer dafür notwendigen Landabtretung Betroffenen bewirkt, wahrt. Verlangt ist eine angemessene Zweck-Mittel-Relation. Es ist deshalb eine wertende Abwägung vorzunehmen, welche im konkreten Fall das öffentliche Interesse an einer Massnahme und die durch

- 19 - ihre Wirkungen beeinträchtigten privaten Interessen miteinander vergleicht. Die Massnahme muss durch ein das private Interesse überwiegendes öffentliches Interesse gerechtfertigt sein. Nur in diesem Fall ist sie dem Betroffenen zumutbar. Für die Interessenabwägung massgeblich ist also einerseits die Bedeutung der verfolgten öffentlichen Interessen und andererseits das Gewicht der betroffenen privaten Interessen. Eine Massnahme, an der nur ein geringes öffentliches Interesse besteht, die aber tiefgreifende Auswirkungen auf die Rechtsstellung des betroffenen Privaten hat, soll unterbleiben. Die Bedeutung bzw. das Gewicht der involvierten öffentlichen und privaten Interessen kann dabei nicht in abstrakter Weise bestimmt werden, sondern ist anhand der konkreten Umstände im Einzelfall zu beleuchten (HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 556 ff.; vgl. auch TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, a.a.O., Rz. 468). Wie erörtert (Erw. II/3.3) ist das öffentliche Interesse an einer behinderten-gerechten Ausgestaltung von Bushaltestellen sowie an der Verwirklichung der Projektvariante als hoch einzustufen. Dem öffentlichen Interesse entgegen steht das private Interesse des Beschwerdeführers am ungeschmälernten Erhalt seines Eigentums. Dem Beschwerdeführer sollen 28 m<sup>2</sup> definitiv enteignet werden und weitere 27 m<sup>2</sup> sollen vorübergehend beansprucht werden (vgl. Vorakten, act. 21). Bezüglich der zu enteignenden Fläche ist allerdings festzuhalten, dass es sich um einen schmalen Streifen handelt und die 28 m<sup>2</sup> lediglich einen Anteil von rund 1.36 % der 2'055 m<sup>2</sup> umfassenden Parzelle Nr. ccc des

Beschwerdeführers ausmachen. Der abzutretende Bereich entlang der Kantonsstrasse ist bereits heute aufgrund der Strassenabstandsbestimmungen (vgl. § 111 BauG) nur sehr eingeschränkt nutzbar. Das private Interesse ist insoweit zu relativieren. Die Vorinstanz wies im Weiteren zu Recht darauf hin, dass die beanstandete Lärmquelle schon heute in unmittelbarer Nähe der Liegenschaft des Beschwerdeführers ist. Busse halten heute nur wenige Meter von der Liegenschaft des Beschwerdeführers entfernt und fahren anschliessend direkt an der Parzelle des Beschwerdeführers vorbei. Es bestehen keine Anhaltspunkte, dass die Busse der Linie 000 künftig höher frequentiert fahren würden. Den Angaben der kantonalen Fachstelle (Lärmsanierung) lässt sich entnehmen, dass die Immissionsgrenzwerte für die X-Strasse mmm heute eingehalten sind und auch in Zukunft – nach Realisierung des Strassenbauprojekts – eingehalten werden. Die Feststellung der Vorinstanz, wonach die Einhaltung von Planungswerten mangels einer Errichtung oder Änderung einer neuen ortsfesten Anlage nicht erforderlich sei (angefochtener Entscheid RRB 2022-001492, S. 9), wird vom Beschwerdeführer zu Recht nicht bestritten. Die Lärmemissionen fallen bei der Interessenabwägung somit nicht besonders schwer ins Gewicht. Soweit der Beschwerdeführer moniert, er müsse von der Strasse über Land im Eigentum des Kantons fahren, um auf seinen Vorplatz zu gelangen, ist nicht nachvollziehbar, worin in diesem Umstand eine Beeinträchtigung liegen sollte. Soweit es um die Ausfahrt aus seiner Garage sowie die Wegfahrt von seinem Vorplatz

- 20 - geht, ist mit der Vorinstanz im Übrigen festzuhalten, dass die Sicht bereits heute stark eingeschränkt ist und durch das Strassenbauprojekt nicht massgeblich verschlechtert wird. Heute muss bei der Ausfahrt aus der gegenüber der Kantonsstrasse um einige Meter zurückversetzten Garage die Wegfahrt des Busses abgewartet werden, um ein ausreichendes Sichtfeld zu erhalten. Entsprechendes gilt für die sichere Wegfahrt vom Vorplatz während der Bus an der heutigen Haltestelle hält. Durch die Verschiebung des Halteorts ergibt sich keine wesentliche Verschlechterung. Es ist dem Beschwerdeführer ohne weiteres zuzumuten, das Wegfahren des Busses abzuwarten, sollte er genau in dem Moment aus seiner Garage bzw. von seinem Vorplatz auf die Kantonsstrasse fahren wollen, in dem ein Bus die Haltestelle bedient (angefochtener Entscheid RRB Nr. 2022-001492, S. 10). Bei einer Gesamtwürdigung sind die Eingriffe in das Eigentum des Beschwerdeführers und die mit dem Strassenbauprojekt verbundenen Immissionen und Umstände, die den Beschwerdeführer tangieren, zumutbar und durch das hoch einzustufende öffentliche Interesse an der projektierten Bushaltestelle gerechtfertigt. Das gewichtige öffentliche Interesse an der projektierten behindertengerechten Bushaltestelle überwiegt die entgegenstehenden privaten Interessen des Beschwerdeführers klar. Der Verhältnismässigkeitsgrundsatz ist unter allen Titeln gewahrt. 4. Der Beschwerdeführer beantragt in der Replik, das BVU, Rechtsabteilung, und das BVU, Abteilung Tiefbau, seien aufzufordern, Auskunft über die zwischen dem Projektleiter Herr C. und der beim BVU, Rechtsabteilung, zuständigen Person durchgeführten Besprechungen zu geben. Es gehe nicht an, dass eine Rechtsmittelinstanz sich einseitig mit dem Baugesuchsteller über das Bauprojekt unterhalte, ohne den Einwender darüber ins Bild zu setzen (vgl. Replik, S. 2 [Verfahrensantrag] und 3). Diese Ausführungen sind nicht richtig. Der Regierungsrat war die erste, verfügende Instanz. Das BVU war nicht Rechtsmittelinstanz, wie der Beschwerdeführer behauptet (vgl. zur Zuständigkeit § 95 Abs. 4 BauG). Dass das BVU, Abteilung Tiefbau, im Begleitschreiben zur Aktenübermittlung das BVU, Rechtsabteilung, um Mitteilung ersuchte, wer das Projekt betreue, weil man die Situation kurz besprechen möchte (Vorakten, act. 14), liegt in der Natur der Sache, weil das BVU die

Einwendung instruierte (vgl. § 14 Abs. 1 der Verordnung über die Delegation von Kompetenzen des Regierungsrats vom 10. April 2013 [Delegationsverordnung, DelV; SAR 153.113]). Anhaltspunkte auf un- zulässige Besprechungen o.ä. bestehen nicht. 5. Zusammenfassend erweist sich die Beschwerde als unbegründet, weshalb sie abzuweisen ist.

- 21 - III. Bei diesem Ausgang des Verfahrens ist der Beschwerdeführer nach Mass- gabe der § 31 Abs. 2 und § 32 Abs. 2 VRPG (Unterliegerprinzip) kosten- pflichtig und hat keinen Anspruch auf Ersatz seiner Parteikosten für die an- waltliche Vertretung vor Verwaltungsgericht. Der obsiegenden Vorinstanz steht mangels anwaltlicher Vertretung keine Parteientschädigung zu (§ 29 VRPG). Das Verwaltungsgericht erkennt:

#### **E. 4**

Eine Parteientschädigung wird nicht zugesprochen.

#### **E. 5**

Auf Aufforderung des instruierenden Verwaltungsrichters hin reichte das BVU, Rechtsabteilung, am 24. April 2023 die Bauprojektakten sowie die Projektmappen Haltestelle-Nr. ddd, Post (Ortsteil T.), und Haltestelle- Nr. eee, R-Weg (Ortsteil U.), ein.

#### **E. 6**

Mit Replik vom 7. Juni 2023 hielt der Beschwerdeführer an den Anträgen in der Verwaltungsgerichtsbeschwerde vollumfänglich fest und stellte über- dies den Verfahrensantrag: Es sei das Departement BVU / RA und das Departement BVU /ATB aufzufordern, Auskunft über die zwischen dem Projektleiter Hr. C. und der beim Dep. BVU / RA zuständigen Person durchgeführten Besprechungen zu geben und allfällige Protokolle, Aktennotizen u. dgl. seien vorzulegen und es sei dem Beschwerdeführer anschliessend Frist anzusetzen, um dazu Stellung zu nehmen.

#### **E. 7**

Mit Duplik vom 29. Juni 2023 hielt das BVU, Rechtsabteilung namens des Regierungsrats am Antrag der Beschwerdeantwort vom 13. April 2023 fest. C. Das Verwaltungsgericht hat den Fall auf dem Zirkularweg entschieden (vgl. § 7 des Gerichtsorganisationsgesetzes vom 6. Dezember 2011 [GOG; SAR 155.200]).

- 5 - Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung: I. 1. Gemäss § 95 Abs. 4 Satz 3 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bau- wesen vom 19. Januar 1993 (Baugesetz, BauG; SAR 713.100) ist gegen Entscheide des Regierungsrats über die Einwendungen und die bereinig- ten Bauprojekte für Kantonsstrassen die Beschwerde an das Verwaltungs- gericht zulässig. Das Verwaltungsgericht ist somit für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig. 2. Der Beschwerdeführer ist Eigentümer der Parzelle Nr. ccc, von welcher für das Strassenbauprojekt Land abgetreten werden soll. Die Vorinstanz hat die vom Beschwerdeführer gegen das Strassenbauprojekt erhobene Ein- wendung abgewiesen. Letzterer hat deshalb ein schutzwürdiges eigenes Interesse an der Aufhebung bzw. Änderung der angefochtenen Ent- scheid, womit seine Beschwerdebefugnis nach § 42 lit. a des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 4. Dezember 2007 (Verwaltungs- rechtspflegegesetz, VRPG; SAR 271.200) zu bejahen ist. 3. Die weiteren Sachurteilsvoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Auf die frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde ist einzu- treten. 4. Mit der Beschwerde können die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts sowie Rechtsverletzung

geltend gemacht werden, ein- schliesslich Ermessensmissbrauch und -überschreitung (vgl. § 55 Abs. 1 VRPG). Nach § 55 Abs. 3 lit. f VRPG ist die Rüge der Unangemessenheit namentlich dann zulässig, wenn dies nach Bundesrecht vorgeschrieben ist. Das trifft hier zu: Wenn der Regierungsrat Projektgenehmigungsbehörde ist, kann die von Art. 33 Abs. 3 lit. b des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG; SR 700) geforderte unabhängige Be- schwerdeinstanz mit voller Überprüfungsbefugnis nur das Verwaltungsge- richt sein, weshalb es den angefochtenen Entscheid mit umfassender Kog- nition zu überprüfen hat. Volle Überprüfung bedeutet dabei auch die Beur- teilung der Frage, ob das Planungsermessen richtig und zweckmässig aus- geübt worden ist. Die Rüge der Unangemessenheit des zu beurteilenden Strassenbauprojekts ist also zu hören und in diesem Zusammenhang auch zu prüfen, ob die gewählte Planvariante zweckmässig ist. Freilich ist eine gewisse Zurückhaltung insoweit angebracht, als es um lo- kale Angelegenheiten geht; die Beschwerdebehörde ist Rechtsmittel- und

- 6 - nicht Planungsinstanz. Ein Planungsentscheid ist zu schützen, wenn er sich als zweckmässig erweist, unabhängig davon, ob sich weitere, ebenso zweckmässige Lösungen erkennen lassen (AGVE 2004, S. 183 ff.; vgl. auch Entscheide des Verwaltungsgerichts WBE.2022.215 vom 7. Dezem- ber 2022, Erw. I/7, WBE.2019.425 vom 24. August 2020, Erw. I/3, WBE.2017.54 vom 1. November 2017, Erw. I/3, und WBE.2005.21 vom 25. April 2006, Erw. I/1.2). II. 1. 1.1. Die umstrittene geplante Bushaltestelle "X-Strasse" – Fahrtrichtung U. (Haltestelle-Nr. bbb B) – im Ortsteil Q. der Gemeinde R. liegt an der Kan- tonsstrasse K aaa, welche im Kantonsstrassennetz als Lokalverbindungs- strasse reduziert (LVSred) klassiert ist (vgl. im Aargauischen Geographi- schen Informationssystem [AGIS] abrufbare Karte "Kantons- und Natio- nalstrassennetz" sowie die Übersicht über das Kantonsstrassennetz im Richtplankapitel M2.2, S. 3). Die projektierte Bushaltestelle befindet sich im Innerortsbereich. Das am 1. Januar 2004 in Kraft getretene BehiG, das die Verhinderung, Verringerung oder Beseitigungen von Benachteiligungen bezweckt, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind (Art. 1 Abs. 1 BehiG), ver- langt namentlich, dass bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens nach 20 Jahren nach dem Inkraft- treten dieses Gesetzes (d.h. bis 1. Januar 2024) behindertengerecht sein müssen (Art. 22 Abs. 1 BehiG). Behindertengerecht bedeutet bei Bushalte- stellen, dass ein niveaugleicher Einstieg zu gewährleisten und die Halte- kante mit einer Höhe von 22 cm auszuführen ist. Wo ein geradliniges An- fahren oder ein Abfahren ohne Überstreichen mit dem Heck des Fahrzeugs nicht möglich ist, kann die Kantenhöhe auf 16 cm reduziert werden. Anzu- streben ist gemäss der VSS-Norm SN 640 075 "Fussgängerverkehr; Hin- dernisfreier Verkehrsraum" vom Dezember 2014 die Maximallösung mit ni- veaugleichem Einstieg (auf 22 cm Höhe) an allen Türen. Ist dies nicht mög- lich, so ist dort die schrittweise Prüfung der zu realisierenden Kantenhöhe (evtl. unter Verkürzung des 22-cm-Bereichs) definiert ("Empfehlungen Bus- haltestellen" des BVU, Abteilung Tiefbau, vom 26. März 2020 [nachfolgend: Empfehlungen Bushaltestellen], S. 10). Die dazugehörige Checkliste im Dokument IMS 222.316 wird im "Technischen Bericht" (Haltestelle- Nr. bbb B; X-Strasse [Fahrtrichtung U.]) zum vorliegenden Strassenbau- projekt (in: Vorakten, act. 45) wiedergegeben. Darin wird festgehalten, die Geometrie von Busbuchten sei nach Möglichkeit so zu optimieren, dass die Kantenhöhe (von min. 22 cm und max. 30 cm) zumindest im Bereich der Rollstuhleinfahrtsfläche bei der zweiten Tür hergestellt werde. In Fällen, in denen die Voraussetzungen zur Realisierung der hohen Einstiegskanten nicht gegeben seien, müsse die bestmögliche Alternative realisiert werden:

- 7 - Verschieben der Haltestelle, Teilerhöhung nur im Bereich der zweiten Tür oder Reduktion der Kantenhöhe auf 16 cm. Die Länge der Rohllstuhlein- fahrtsfläche beträgt mindestens 5.40 m, um bei einer Teillösung einen niveaugleichen Einstieg wenigstens an einer Türe zu gewährleisten (vgl. Empfehlungen Bushaltestellen, S. 12 sowie Anhänge 1.4 und 3.4; Dokument IMS 222.316).

1.2. 1.2.1. Die bestehende Bushaltestelle ist als Fahrbahnhalt ausgeführt. Die Haltekante hat eine Höhe von lediglich ca. 3 cm, sie ist somit nicht behindertengerecht ausgebaut. Der Zugang erfolgt über den Gehweg entlang der X- Strasse. Behindertengerechte Querungsmöglichkeiten ohne Fussgängerstreifen sind vorhanden. Die Sichtzonen bei haltendem Bus werden nicht eingehalten. Taktil-visuelle Markierungen, welche für blinde und sehbehinderte Personen den Bereich der Einstiegsstelle bei der Vordertüre des Busses durch ein Aufmerksamkeitsfeld kennzeichnen (vgl. dazu Empfehlungen Bushaltestellen, S. 14 f.), sind nicht vorhanden. Im Bereich von privaten Liegenschaften ist ein Unterstand vorhanden, ein Warthehaus mit Sitzmöglichkeiten gibt es hingegen nicht. Die bestehende Bushaltestelle ist in Belag ausgeführt. Das Regenwasser wird in Richtung Strassenrand entwässert (Technischer Bericht, S. 4).

1.2.2. Neu soll die Bushaltestelle um einige Meter in Richtung Osten verschoben werden. Aufgrund der Gegebenheiten ist ein Fahrbahnhalt im Teilausbau (eine Türe niveaugleich) geplant. Ein Vollausbau ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich, da die Haltekante bei einer Verlängerung vor privaten Zufahrten zu liegen käme. Deshalb ist vorgesehen, die Haltekante im Bereich der zweiten Türe des Busses auf 22 cm (Länge = 5.40 m) zu erhöhen. Beidseits soll die Rampe auf dem Doppelbund abgesenkt werden. Die erste und dritte Türe soll im Rampenbereich zu liegen kommen, die vierte Türe im Bereich des Doppelbundes. An der Erschliessung oder an den Querungsmöglichkeiten sind keine Massnahmen geplant, ebenso wenig an der Beleuchtung. Die Situation der Sichtzonen und Sichtverhältnisse wird nicht verändert; es kommt zu keiner Verschlechterung der Situation. Im Bereich der Vordertüre ist sodann eine taktil-visuelle Markierung geplant. An der bestehenden Situation des Unterstands wird nichts verändert; ein zusätzliches Warthehaus ist nicht geplant. Der Infoständer mit Haltestellentafel soll in unmittelbarer Nähe des vorderen Einstiegs platziert werden. Die Anpassungsbereiche an der Fahrbahn sollen in Belag ausgeführt werden. Auch ist geplant, die Fundationsschicht (ungebundene Gemische 0/45) zu ersetzen oder zu ergänzen, sie soll eine minimale Mächtigkeit von 0.50 m haben. Die Entwässerung ist gegen den Strassenrand vorgesehen, an der Strassenentwässerung sind keine Anpassungen erforderlich (Technischer Bericht, S. 5).

- 8 - 2. 2.1. Die Vorinstanz erachtet das Strassenbauprojekt als recht- und zweckmässig. Die Eigentumsgarantie werde nicht verletzt. Das Vorhaben und der damit verbundene Eingriff in die Eigentumsrechte des Beschwerdeführers durch Abtretung von Grundeigentum beruhen auf einer gesetzlichen Grundlage, seien durch wesentliche öffentliche Interessen – namentlich dem Interesse an der Erschliessung der Dorfmitte durch den öffentlichen Verkehr, dem Interesse an der Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen bzw. deren Gleichstellung mit Menschen ohne Behinderungen und dem Interesse an der Sicherheit der Schulkinder – gerechtfertigt und auch verhältnismässig. Die projektierte Anhebung der Haltekante sei geeignet, um die Bushaltestelle gemäss dem BehiG anzupassen. Eine Erhöhung der Haltekante am momentanen Standort direkt vor dem "Z." sei nicht möglich. Am gegenwärtigen Standort könne das Projekt nicht realisiert werden. Deshalb müsse die Haltestelle um 5 m in den Bereich der Parzelle des Beschwerdeführers verschoben werden. Eine mildere Massnahme

falle nicht in Betracht. Namentlich stünden dem vom Beschwerdeführer vorgeschlagenen Alternativstandort (im Bereich der Parzellen Nrn. ggg/hhh) die öffentlichen Interessen der Verkehrssicherheit und der reibungslosen Verkehrsabwicklung an der Verzweigung V./X-Strasse entgegen. Auch die Sicherheit der Schulkinder sei bei einer Haltestelle im Bereich der Parzellen Nrn. ggg/hhh weniger gut gewahrt als beim projektierten Standort der Haltestelle. Zudem wären durch eine Verschiebung der Haltestelle gemäss dem Vorschlag des Beschwerdeführers diverse andere Grund- bzw. Stockwerkeigentümer betroffen. Am Alternativstandort wären damit nicht nur wesentliche öffentliche Sicherheitsinteressen tangiert, sondern quantitativ auch mehr private Interessen betroffen. Das vom Beschwerdeführer geltend gemachte mildere Mittel sei untauglich. Das Strassenbauprojekt sei im geplanten Umfang erforderlich, um die angestrebten öffentlichen Interessen möglichst ausgewogen zu verwirklichen. Schliesslich seien die Eingriffe in das Eigentum des Beschwerdeführers und die mit dem Strassenbauprojekt verbundenen Immissionen und Umstände, die den Beschwerdeführer insbesondere in seinem Lärmschutzinteresse tangierten, gegenüber den öffentlichen Interessen an der projektierten Haltestelle zumutbar und daher verhältnismässig (zum Ganzen: angefochtener Entscheid RRB Nr. 2022-001492, S. 2 ff.). 2.2. Der Beschwerdeführer bringt vor, der Nutzen der Bushaltestelle X. sei nach dem Ausbau sehr gering. Für Personen mit Behinderung resultiere keinerlei Nutzen, weil der Anschluss der Bushaltestelle für Fussgänger und insbesondere Personen mit Behinderungen auf beiden Seiten der X-Strasse ungenügend sei und nicht benutzt werden könne. Am Ausbau der Bushaltestelle bestehe kein öffentliches Interesse. Der Ausbau diene keinem

- 9 - Zweck. Damit erweise sich die Planung als unzweckmässig, weshalb die angefochtenen Entscheide aufzuheben seien. Im Weiteren bestehe – entgegen den Ausführungen der Vorinstanz – keine Norm, welche unbedingt und vorbehaltlos verlange, dass jede Bushaltestelle in jeder Ortschaft an jeder Buslinie entsprechend dem BehiG ausgebaut werde. Vorliegend sei kaum damit zu rechnen, dass die Bushaltestelle von behinderten Personen in Anspruch genommen werde. Ein öffentliches Interesse bestehe damit nicht. Das öffentliche Interesse sei auch deshalb zu verneinen, weil Personen mit Behinderungen, namentlich Benutzer von Rollstühlen oder Rollatoren, nach der Bushaltestelle nicht weitergehen oder fahren könnten. Hinzu komme, dass mit der Platzierung der Bushaltestelle gemäss Projekt bezüglich der Einmündung der Y-Gasse in die X-Strasse eine gefährliche Situation geschaffen werde. Die Verkehrssicherheit stehe dem Projekt entgegen. Nicht stichhaltig sei zudem das Argument der Sicherheit der Schulkinder. Als Zwischenfazit sei festzuhalten, dass das Projekt seinen Zweck verfehle, es sei unzweckmässig. Die angefochtenen Beschlüsse des Regierungsrats seien aufzuheben. Bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit hält der Beschwerdeführer fest, dass die Benutzung des Busses für Personen mit Behinderungen ab dieser Bushaltestelle nicht möglich sei. Sinngemäss stellt er damit die Geeignetheit der Massnahme in Abrede. Zu verneinen sei auch die Erforderlichkeit. Der vom Beschwerdeführer vorgeschlagene Alternativstandort (im Bereich der Parzellen Nrn. ggg und hhh) tangiere keine öffentlichen Sicherheitsinteressen und sei wesentlich geeigneter als der mit dem Projekt vorgesehene Standort. Es gebe mildere, das private Eigentum weniger belastende Massnahmen. Ebenfalls zu verneinen sei die Zumutbarkeit. Die Eingriffe in das Eigentum des Beschwerdeführers liessen sich nicht rechtfertigen. Der Beschwerdeführer werde mit der Verschiebung der Bushaltestelle nach Osten gegenüber allen anderen Eigentümern in unzumutbarer und damit unzulässiger Weise zusätzlich belastet (zum Ganzen:

Beschwerde, S. 4 ff.; ferner: Replik, S. 4 ff.). Zusammenfassend ergebe sich, dass der angefochtene Beschluss des Re- gierungsrats betreffend Einwendungen und betreffend Projektgenehmi- gung aufzuheben sei. Es sei nicht ersichtlich, weshalb die Bushaltestelle nach Osten zur Parzelle des Beschwerdeführers verschoben werde und nicht weiter westlich auf die Parzellen Nrn. ggg und hhh. Die Auswirkungen einer solchen Positionierung seien bedeutend geringer. Die Aspekte der Verkehrssicherheit bezüglich Y-Gasse liessen eine Verschiebung der Bus- haltestelle nach Osten zur Liegenschaft des Beschwerdeführers (und zur Y-Gasse) ohnehin nicht zu. Das öffentliche Interesse, diese Bushaltestelle behindertengerecht auszubauen, bestehe nicht, weshalb das Projekt mit den damit verbundenen Auswirkungen auf das private Eigentum nicht zu- lässig sei. Im Übrigen wahre das Projekt mit den vorgesehenen Massnah- men und enteignungsrechtlichen Eingriffen den Grundsatz der Verhältnis- mässigkeit nicht (Beschwerde, S. 19).

- 10 - 3.

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