

SG_VERWALTUNGSGERICHT B 2022/175 vom 8. Mai 2023

Sg Verwaltungsgericht, 2023-05-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/sg_publicationen_B_2022_175

FR: SG_VERWALTUNGSGERICHT B 2022/175 du 8 mai 2023

IT: SG_VERWALTUNGSGERICHT B 2022/175 del 8 maggio 2023

Regeste

Strassenrecht, Rekursberechtigung, Art. 45 Abs. 1 VRP, Art. 11 Abs. 2, Art. 16 f., 18 Abs. 1, Art. 20, 25 Abs. 1 USG, Art. 2 Abs. 2, Art. 7 Abs. 1 Ingress und lit. b, Art. 8 f., 13 Abs. 2 Ingress und lit. b, Art. 47 LSV Die Vorinstanz hat den Streitgegenstand zu eng gefasst und ist auf die lärmrechtlichen Einwände der Beschwerdeführer gegen den vorliegend umstrittenen, geänderten Busbetrieb zu Unrecht teilweise nicht eingetreten (E. 3); Die Lärmemissionen der gesamten Anlage (betroffene Gemeindestrassenabschnitte mitsamt Fahrbahnhaltestellen) halten die vorliegend anwendbaren Immissionsgrenzwerte ein. Auch durfte die Vorinstanz auf die Anordnung der von den Beschwerdeführern beantragten Lärmschutzmassnahmen zur vorsorglichen Emissionsminderung verzichten (E. 5 f.), (Verwaltungsgericht, B 2022/175). Gegen dieses Urteil wurde Beschwerde beim Bundesgericht erhoben (Verfahren 1C_287/2023).

Volltext

Entscheid vom 8. Mai 2023 Besetzung Abteilungspräsidentin Lendfers; Verwaltungsrichterin Zindel, Verwaltungsrichter Steiner; Gerichtsschreiber Bischofberger
Verfahrensbeteiligte A._ und B._, Beschwerdeführer, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. David Brunner, Advokaturbureau Brunner & Dudli, Hinterlauben 12, 9000 St. Gallen, gegen Bau- und Umweltsdepartement des Kantons St. Gallen, Lämmlisbrunnenstrasse 54, 9001 St. Gallen, Vorinstanz, und Politische Gemeinde X._, Stadtrat, Marktgasse 58, 9500 Wil, Beschwerdegegnerin, Gegenstand Kommunales Strassenbauprojekt / teilweises Nichteintreten Das Verwaltungsgericht stellt fest: Gemäss dem Verzeichnis der Transportunternehmen (TUV) des Bundesamtes für Verkehr BAV ist die B-AG (bis 6. Juni 2013: W-AG), seit 28. April 1982 im Besitz mehrerer in der Konzession Nr. ... zusammengefasster Konzessionsrechte für die regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderung mit Autobussen. Diese Konzessionsrechte umfassen unter anderem die Buslinie Nr. ... Bahnhof X._ – S._ (letztmals erneuert am 15. Dezember 2019, gültig bis 8. Dezember 2029). Diese Linie ist gemäss Art. 7 in Verbindung mit Anhang 1 lit. E der Verordnung über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51, VöV) abgeltungsberechtigt. Vom 1. Oktober 1990 bis zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2020 führte sie als Rundkurs vom Bahnhof X._ über die M._- (Haltestelle A._), N._-, O._- (Haltestelle B._) und P._- (Haltestelle C._) zur Q._- und von dort in die R._- und S._strasse (Gemeindestrasse erster Klasse, Parzellen Nrn. ..., ..., ..., Grundbuch X._, Haltestellen D._ und E._-strasse [einseitige Fahrbahnhaltestelle]) und via die T._- sowie die V._- (einseitige Fahrbahnhaltestellen F._ und G._) zurück in die S._-strasse. Sie wurde mit lediglich einem Bus betrieben. Die Strassen im S._quartier wurden alle vor dem 1. Januar 1985 erstellt. Gemäss dem Strassenlärmbelastungskataster des Kantons St. Gallen sind die Planungsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm in der massgebenden Lärmempfindlichkeitsstufe II auf den Grundstücken Nrn. ... und ... an der S._-strasse

eingehalten. Gegenüber diesen Grundstücken liegt, einzig getrennt durch die S.-strasse, das in der Wohnzone W2 gelegene Grundstück Nr. 0000__ im Eigentum von A.__ (act. 11.1/4/16, S. 7 f., 14, 29, 11.1/4/23, S. 3, 11.1/5, Beilage zu act. 11.1/26, <https://www.geoportal.ch>, <https://map.geo.admin.ch> > Zeitreise, <https://www.bav.admin.ch> > Allgemeine Themen > Fachthemen > Arbeitshilfen > Verzeichnisse > TU-Verzeichnis, <https://www.zefix.ch>, alle besucht am 16. März 2023). Am 6. Juni 2019 genehmigte das Stadtparlament X._ unter anderem einen Kredit für die Optimierung und den Umbau der Stadtbuslinie Nr. ... ab Fahrplanjahr 2021 gemäss dem Buskonzept X._ 2021 vom 1. Oktober 2018 der I.-AG. Neu soll die Linie Nr. ... mit zwei Dieselnbussen betrieben werden und ab der Haltestelle C._ stadtauswärts über die Q._- (bestehende Haltestelle H._) in die T._- (neu: beidseitige Haltestellen Y._ [ehemals: Z._], F._ und I._) und von dort in die S._- (zusätzliche Fahrbahnhaltestelle E._ in Fahrtrichtung Südwesten) und via die W._- (Gemeindestrasse zweiter Klasse, Parzellen Nrn. ... und ...) und die V._- (bestehende Haltestelle G._) zurück zur S._- (bestehende Haltestelle E._) und T._-strasse führen (act. 11.1/4/17-23, 27, 11.1/4/16, S. 4, 6-8, 12, 14, 26, 28, 11.1/5, 11, <https://www.zefix.ch>, besucht am 16. März 2023). Vom 24. Februar 2020 bis 23. März 2020 legte der Stadtrat X._ gestützt auf seinen Beschluss vom 29. Januar 2020 das Strassenbauprojekt Umsetzung Buskonzept 2021, Anpassung an Haltestellen der Buslinien ..., ..., ... und ..., öffentlich auf. Dagegen gingen mehrere Einsprachen ein, darunter diejenige von B.__ und A.__, welche sich gegen die neue Linienführung und die neuen Haltestellen der Buslinie Nr. ... im S.-quartier richtete. Am 22. Juni 2020 verfasste die C.__ AG, ein Gutachten zum Lärm der neuen Fahrbahnhaltestelle E._ in Fahrtrichtung Südwesten auf der S.-strasse (nachfolgend: Lärmprognose), welches sie am 6. August 2020 und 10. September 2020 ergänzte. Mit Entscheid vom 28. September 2020 wies der Stadtrat X._ die Einsprache von B.__ und A.__ ab, soweit er darauf eintrat. Gleichzeitig entzog er einem allfälligen Rekurs die aufschiebende Wirkung (act. 11.1/4/23, 27 f., 32, 37, 41, 45, 11.1/5, Beilage zu act. 11.1/1, Beilage zu act. 11.2/1, <https://www.geoportal.ch>). Dagegen rekurrierten B.__ und A.__ am 16. Oktober 2020 an das Baudepartement. Mit Zwischenverfügung vom 26. November 2020 hiess das Departement deren Gesuch um Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Rekurses insofern teilweise gut, als die Buslinie Nr. ... während des Rekursverfahrens nicht über die W.-strasse, sondern via die V.-strasse geführt sowie lediglich die neuen Haltestellen Y._ und F._ beidseitig und im Übrigen nur die bestehenden Bushaltestellen G._ und E._ sowie die neue Bushaltestelle I._ stadteinwärts bedient werden durften. Am 21. Dezember 2020 reichte das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) und am 18. Januar 2021 das Tiefbauamt (TBA), Fachstelle Immissionen, einen Amtsbericht ein. Am 22. September 2021 führte das Departement einen Augenschein durch. Mit Entscheid vom 26. September 2022 wies das Bau- und Umweltdepartement (bis 30. September 2021: Baudepartement) den Rekurs ab, soweit es darauf eintrat, ohne einer allfälligen Beschwerde die aufschiebende Wirkung zu entziehen (act. 2, 11.1/1, 9, 11, 13, 21 f.). Gegen den Entscheid des Bau- und Umweltdepartements (Vorinstanz) vom 26. September 2022 erhoben B.__ und A.__ (Beschwerdeführer) durch ihren Rechtsvertreter mit Eingabe vom 30. September 2022 und Ergänzung vom 14. November 2022 Beschwerde beim Verwaltungsgericht mit den Rechtsbegehren, es seien der angefochtene Entscheid – mit Ausnahme der Abweisung des Begehrens der Politischen Gemeinde X._ (Beschwerdegegnerin) um Ersatz ausseramtlicher Kosten (Dispositiv-Ziff. 3b) –, der Beschluss des Rates der Beschwerdegegnerin vom 28. September 2020 sowie das Strassenbauprojekt Umsetzung Buskonzept 2021, Anpassung

Haltestellen, im Umfang der Buslinie Nr. ... und der neuen Haltestellen im S.-quartier unter Kosten- und Entschädigungsfolge, zuzüglich 7,7% Mehrwertsteuer, aufzuheben. Eventualiter sei die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen. Am 18. November 2022 schloss die Vorinstanz auf Abweisung der Beschwerde. Die Beschwerdegegnerin beantragte am 10. Januar 2023, es sei die Beschwerde unter Kostenfolge abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Mit Eingabe vom 3. Februar 2023 behielten die Beschwerdeführer das letzte Wort (act. 1, 7, 10, 15, 18). Auf die Erwägungen des angefochtenen Entscheids, die Ausführungen der Verfahrensbeteiligten zur Begründung ihrer Anträge und die Akten wird, soweit wesentlich, in den Erwägungen eingegangen. Darüber zieht das Verwaltungsgericht in Erwägung: [...] Soweit die Beschwerdeführer rügen (act. 7, S. 11 Rz. 34), die Vorinstanz habe ihre Begründungspflicht als Teilgehalt des Anspruchs auf rechtliches Gehör (Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft; SR 101, BV; Art. 4 Ingress und lit. c der Verfassung des Kantons St. Gallen; sGS 111.1, KV) verletzt, weil sie im angefochtenen Entscheid auf die übrigen Einsprachen gegen das strittige Strassenbauprojekt mit Ausnahme derjenigen von D. und Mitbeteiligten nicht eingegangen sei, kann ihnen nicht gefolgt werden. Die Begründung des angefochtenen Entscheids ist so abgefasst, dass sich die Beschwerdeführer über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an das Verwaltungsgericht weiterziehen konnten (vgl. dazu BGE 148 III 30 E. 3.1 mit Hinweisen). Ferner weisen die Beschwerdeführer zwar mit Recht darauf hin (act. 7, S. 11 Rz. 33, 35 f.), dass der Rat der Beschwerdegegnerin über ihre Einsprache gegen das kommunale Strassenbauprojekt Umsetzung Buskonzept 2021, Anpassung an Haltestellen, erst am 28. September 2020 und über die übrigen dagegen erhobenen Einsprachen bereits am 11. August 2020 entschieden hat (vgl. dazu Beilage zu act. 11.1/1 und demgegenüber act. 8/2 und act. 11.1/5). Falls darin gemäss den Beschwerdeführern eine Verletzung ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör zu erblicken wäre, wäre diese im Verfahren vor der Vorinstanz, welcher umfassende Kognition zusteht (vgl. dazu Art. 33 Abs. 3 Ingress und lit. b RPG in Verbindung mit Art. 46 Abs. 1 f. VRP), allerdings geheilt worden und kann vor Verwaltungsgericht nicht mehr beanstandet werden (vgl. dazu BGE 145 I 167 E. 4.4, in: Pra 2019 Nr. 119; BGE 142 II 218 E. 2.8.1, in: Pra 2017 Nr. 2, je mit Hinweisen; siehe dazu auch BGer 4A_428/2020 vom 1. April 2021 in BGE 147 III 419 nicht publizierte E. 3.1 mit Hinweisen). Zudem ist nicht ersichtlich und wird von den Beschwerdeführern auch nicht dargetan, dass ein Verstoss gegen Art. 25a Abs. 2 Ingress und lit. d RPG vorliegt. Die Beschwerdeführer wehren sich gegen das teilweise Nichteintreten der Vorinstanz (act. 7, S. 5-10 Rz. 13-32, act. 18, S. 3 f. Ziff. 6 f.). Die Vorinstanz begründete dieses teilweise Nichteintreten in Erwägung 2.3 f., 3.2.2-3.3 und 4 des angefochtenen Entscheids (act. 2, S. 9-12, 15) damit, dass weder die von der Beschwerdegegnerin und den zuständigen kantonalen Stellen erarbeitete und finanzierte neue Linienführung der Buslinie Nr. ... samt Frequenzerhöhung an sich, welche im Quartier S. keine Umklassierung der betroffenen Gemeindestrassen bedinge, noch die neue (provisorische) Fahrhaltestelle E. in Fahrrichtung Südwesten auf der S.-strasse, deren Inbetriebnahme keine baulichen Massnahmen voraussetze, Streitgegenstand des vorliegenden Strassenplanverfahrens bildeten. Folglich seien die Beschwerdeführer im Rekursverfahren auch nicht zur Rüge legitimiert gewesen, dass die anderen neuen Bushaltestellen im Quartier S. einen Einfluss auf die Haltestelle E. haben könnten. Deshalb hätte auch nicht geprüft werden müssen, ob diese Haltestellen ihrerseits die Vorschriften des USG einhalten würden (anders noch: E. 4.2 der Zwischenverfügung der Vorinstanz vom 26. November 2020, act. 11.1/9, S. 12,

wonach sich die Rekurrenten gegen die neue Haltestelle E._ mit bau- und umweltrechtlichen Einwänden wehren könnten und dies auch für alle anderen aufgelegten Haltestellen gelten würde, soweit die dort gerügten Mängel zu einer Aufhebung oder Änderung der Haltestelle E._ führten). Fraglich sei einzig, ob die Haltestellen mit baulichen Massnahmen zu einer Mehrbeanspruchung der Strassen rund um das Grundstück der Beschwerdeführer führten, so dass hier die massgeblichen Grenzwerte überschritten seien. Streitgegenstand vor einer Rechtsmittelbehörde kann nur sein, was bereits Gegenstand des erstinstanzlichen Verfahrens war oder allenfalls hätte sein sollen und was gemäss der Dispositionsmaxime zwischen den Parteien noch strittig ist, was sich wiederum aus den Parteibehören, insbesondere den Beschwerdeanträgen, ergibt. Im Laufe des Rechtsmittelverfahrens kann sich der Streitgegenstand vor einer höheren Instanz verengen bzw. um nicht mehr strittige Punkte reduzieren, grundsätzlich jedoch nicht erweitern oder inhaltlich verändern (vgl. dazu BGer 2C_276/2020 vom 19. Oktober 2021 E. 4.2 mit Hinweisen). Streitgegenstand im vorinstanzlichen Rekursverfahren bildete die Zulässigkeit des kommunalen Strassenbauprojekts Umsetzung Buskonzept 2021, Anpassung an Haltestellen, im Umfang der neuen Haltestellen der Linie Nr. ... im S._-quartier, welches anstelle des Baubewilligungsverfahrens im Sinne von Art. 135 ff. des Planungs- und Baugesetzes (sGS 731.1, PBG SG) dem Planverfahren nach Art. 39 ff. StrG unterstellt worden ist (vgl. dazu VerwGE B 2020/224 vom 27. Mai 2021 E. 4.2 mit Hinweisen und zur Rechtsnatur des kommunalen Strassenbauprojekts: Art. 39 bis StrG sowie Hinweise in VerwGE B 2020/217 vom 29. September 2021 E. 6). Nicht umstritten ist, dass die neuen (provisorischen) Fahrbahnhaltestellen I._, F._ und Y._ (ehemals: Z._), welche baulich mit vorgezogenen Trottoirkanten (sog. Haltestellenkap, vgl. dazu SN 40 880 des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, S. 14 f.) ausgestattet werden sollen (vgl. dazu Situations- und Markierungspläne zu diesen Haltestellen alle vom 9. Januar 2020, act. 11.1/4/1-3), zur Strasse gehören (vgl. dazu Art. 3 StrG) und Bestandteile dieses Projekts sind, wenngleich die Beschwerdegegnerin auf die diesbezüglichen lärmrechtlichen Rügen der Beschwerdeführer im Einspracheentscheid vom 28. September 2020 (Beilage zu act. 11/1, S. 4, 13, E. 3 und Dispositiv-Ziff. 1) mangels Beziehungsnähe nicht eingetreten ist und die Vorinstanz diese Haltestellen im Rahmen ihrer lärmrechtlichen Beurteilung nur – aber im Gegensatz zur Erstinstanz immerhin – insofern berücksichtigt hat, als von ihnen Mehrverkehr ausgelöst werde, der beim Grundstück der Beschwerdeführer wahrnehmbar sei (vgl. dazu auch E. 3.2.3, 3.3 und 4 des angefochtenen Entscheids, act. 2, S. 12, 15). Nicht Gegenstand dieses Projekts konnten der Verlauf und der Betrieb der neuen Linienführung samt Haltestellen der Buslinie Nr. ... im S._-quartier gewesen sein, soweit diese in einem Bestell- (samt Ausschreibeverfahren, vgl. dazu VerwGE B 2021/18 und VerwGE B 2021/199 je vom 21. Juni 2022 E. 2 bzw. E. 4.2.1; VerwGE B 2019/249 und 251 vom 24. Februar 2021 E. 3 je mit Hinweisen), Konzessions-, Zulassungs- oder Fahrplanverfahren festgelegt worden sind (siehe dazu Art. 28 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung, Personenbeförderungsgesetz; SR 745.1, PBG, in Verbindung mit Art. 3 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs; SR 745.16, ARPV, Art. 11 ff. des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr, sGS 710.5, GöV, und Art. 7 ff. sowie Anhang 1 f. VöV; Art. 4 ff. PBG und Art. 6 ff. der Verordnung über die Personenbeförderung; SR 745.11, VPB; Art. 24 ff. VPB; Art. 3 ff. der Fahrplanverordnung; SR 745.13, FPV). Entgegen anderslautender Darstellung der Beschwerdeführer gilt dies, wie ein Vertreter der Beschwerdegegnerin an der Informationsveranstaltung vom 17. Februar 2020 offenbar richtigerweise kundgetan hat,

auch für den Kreditbeschluss des Parlaments der Beschwerdegegnerin vom 6. Juni 2019 (act. 11.1/4/22). Dieser Beschluss hätte von den Beschwerdeführern allenfalls mit Abstimmungsbeschwerde im Sinne von Art. 136 f. des Gemeindegesetzes (sGS 151.2, GG) angefochten werden können (siehe dazu auch E. 2.2 des angefochtenen Entscheids, act. 2, S. 9). Auf die diesbezüglichen Vorbringen der Beschwerdeführer ist die Beschwerdegegnerin in Erwägung 5 und 7 des Einspracheentscheids vom 28. September 2020 (Beilage zu act. 11/1, S. 5-7, 9 f.) daher zu Unrecht eingegangen, was von der Vorinstanz allerdings nicht ausdrücklich bemängelt worden ist (vgl. dazu auch E. 2 des angefochtenen Entscheids, act. 2, S. 8-10). Dementsprechend sind die diesbezüglichen Vorbringen der Beschwerdeführer im vorliegenden Beschwerdeverfahren (act. 18 Ziff. 1-3) nicht zu hören. Darüber hinaus stellt die geänderte Linienführung samt Haltestellen der Buslinie Nr. ... im S.-quartier auf den betroffenen Gemeindegassen erster und zweiter Klasse (T.-, S.-, W.- sowie V.-strasse), welche unbestrittenermassen alle dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offenstehen (vgl. dazu Art. 8 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Satz 2 StrG), keine über dem normalen Gemeingebrauch der öffentlichen Gassen liegende Nutzung dar, welche einer Bewilligung oder gar einer Konzession im Sinne von Art. 21 Abs. 1 und Art. 22 StrG resp. Art. 24 f. StrG bedürfte. Der Busverkehr ist als Bestandteil des zugelassenen privaten und öffentlichen Verkehrs zu betrachten, dem eine öffentliche Strasse grundsätzlich gewidmet ist (vgl. dazu Art. 8 Abs. 1 und 2 StrG; BVerwGer A-596/2020 vom 28. Dezember 2020 E. 6.3.1.1, zusammengefasst in: Stöckli/Braun, Rechtsprechung des Bundesgerichts, des Bundesverwaltungsgerichts und der kantonalen Gerichte, SVVOR-Jahrbuch 2020/2021, Bern 2022, S. 331 f.). Ein verfahrensrechtlicher Koordinationsbedarf (Art. 25a RPG) zwischen dem fraglichen Projekt und einem strassenrechtlichen Bewilligungs- oder Konzessionsverfahren bestand deshalb nicht. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer hätte der Streitgegenstand im vorinstanzlichen Rekursverfahren deswegen nicht über das fragliche Projekt hinaus erweitert werden können oder gar müssen. Zudem machen die Beschwerdeführer nicht geltend und es ist auch nicht ersichtlich, inwiefern das fragliche Projekt verfahrensmässig zwingend mit der Verfügung und Veröffentlichung funktioneller Verkehrsanordnungen oder von Parkfeldern, die ausschliesslich durch Markierungen gekennzeichnet werden, hätte koordiniert werden müssen (vgl. dazu Art. 3 Abs. 3 f. des Strassenverkehrsgesetzes; SR 741.01, SVG; Art. 107 Abs. 1 der Signalisationsverordnung; SR 741.21, SSV; VerwGE B 2021/129 und 130 vom 20. Juni 2022 E. 2.2.1; VerwGE B 2018/80 und 82 vom 23. Mai 2019 E. 6.1 f. je mit Hinweisen), zumal die Anbringung von Haltestellensignalen und -linien unbestrittenermassen nicht verfügt werden muss (vgl. dazu Art. 79a Abs. 3 in Verbindung mit Anhang 2 Ziff. 6.21 sowie Art. 107 Abs. 3 Ingress lit. a und lit. b Ziff. 2 SSV) und die Beschwerdeführer die Aufhebung und Verschiebung des bestehenden öffentlichen Parkplatzes im Bereich der neuen Fahrbahnhaltestelle E. in Fahrrichtung Südwesten auf der S.-strasse vor ihrem Grundstück (vgl. dazu Situations- und Markierungsplan, Haltestelle E., act. 11.1/4/4) weder im erstinstanzlichen Verfahren noch im vorinstanzlichen Rekursverfahren in Frage gestellt haben. Deshalb konnte der Streitgegenstand im Rekursverfahren auch in dieser Hinsicht keine Ausdehnung erfahren haben. Im Weiteren hat die Vorinstanz den erstinstanzlichen Einspracheentscheid vom 28. September 2020 insoweit nicht beanstandet, als die Beschwerdegegnerin darin (E. 6, S. 8 f.) gestützt auf die Lärmprognose die durch die neue Linienführung der Stadtbuslinie Nr. ... samt neuer Fahrbahnhaltestelle E. verursachten Strassenlärmimmissionen auf dem Grundstück der Beschwerdeführer im Rahmen des resp. koordiniert mit dem fraglichen

Strassenbauprojekt(s) beurteilt hat, obgleich die W.- und S.-strasse mitsamt der neuen Fahrbahnhaltestelle E. in Fahrrichtung Südwesten in den fraglichen Abschnitten entlang des beschwerdeführerischen Grundstücks Nr. 0000__ im Rahmen des Projekts tatsächlich – entgegen der Meinung der Beschwerdeführer trotz des Anbringens der Haltestellentafel E. – keine bauliche Umgestaltung erfahren (vgl. zur Strassenlärmsanierung auch BGer 1C_350/2019 vom 16. Juni 2020 E. 4.1 Abs. 2 mit Hinweisen, in: URP 2021, S. 74 ff.). Dieses Vorgehen der Beschwerdegegnerin erweist sich denn auch insofern als nachvollziehbar, als der geänderte Busbetrieb in lärmschutzrechtlicher Hinsicht unbestrittenermassen zu Änderungen der bisherigen Strassenlärmsituation auf den fraglichen Strassenabschnitten führt, bei welchen es sich zweifellos um (ortsfeste) Anlagen im Sinne von Art. 22 Abs. 1 RPG sowie Art. 7 Abs. 7 USG und Art. 2 Abs. 1 der Lärmschutz-Verordnung (SR 814.41, LSV) handelt (vgl. dazu auch E. 2.3 des angefochtenen Entscheids, act. 2, S. 9 f., sowie vorläufige Beurteilung der Rechtsabteilung der Vorinstanz vom 29. September 2021, act. 11.1/22, S. 5). überdies war es den Beschwerdeführern verwehrt, ihre lärmrechtlichen Einwände gegen den geänderten Busbetrieb (vgl. dazu E. 3.2 Abs. 2 hiernach) in einem anderen öffentlich-rechtlichen Verfahren als dem fraglichen (koordinierten) Verfahren (präventiv) geltend zu machen (vgl. dazu Art. 29a BV; BGer 1C_450/2021 vom 8. Dezember 2022 E. 5.7.2 und 6 mit Hinweisen, allerdings in Bezug auf eine Konzessionsverfügung für die Personenbeförderung mit historischen Eisenbahnfahrzeugen, anders noch: BVerwGer A-98/2011 vom 27. September 2011 E. 2.4 mit Hinweisen, in Bezug auf die Konzessionierung und den Betrieb von Buslinien). Bei dieser Ausgangslage steht ausser Frage, dass sämtliche lärmrechtlichen Einwände der Beschwerdeführer gegen den geänderten Busbetrieb dem im Rekursverfahren im Streit liegenden Strassenbauprojekt zuzurechnen waren und sich diese deshalb, wie die Beschwerdeführer zu Recht dargetan haben, innerhalb des Streitgegenstands bewegten (siehe zur formellen Rechtsverweigerung auch BGer 1C_3/2020 vom 7. September 2020 E. 2.1 mit Hinweisen). Die Vorinstanz hätte deshalb sämtliche diesbezüglichen Einwände der Beschwerdeführer im Rekursverfahren hören müssen, falls die Beschwerdeführer zur Erhebung des Rekurses befugt gewesen waren, was nachfolgend zu prüfen ist. Die Regelung der Rekursberechtigung in Art. 45 Abs. 1 VRP ist in Anlehnung an Art. 89 Abs. 1 BGG auszulegen (vgl. dazu Art. 111 Abs. 1 BGG; Art. 33 Abs. 3 Ingress und lit. a RPG; BGE 141 II 307 E. 6.1 sowie BGer 1C_392/2020 vom 20. Mai 2021 E. 4.1 je mit Hinweisen). Sie soll die Popularbeschwerde ausschliessen und den Charakter des allgemeinen Beschwerderechts als Instrument des Individualrechtsschutzes unterstreichen. Diese Anforderungen sind besonders bedeutend bei der Beschwerde eines Dritten, der nicht Verfügungsadressat ist. Der Beschwerdeführer muss durch den angefochtenen bzw. den zu erlassenden Entscheid stärker als ein beliebiger Dritter betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache stehen. Neben der spezifischen Beziehungsnähe zur Streitsache muss der Beschwerdeführer einen praktischen Nutzen aus einer allfälligen Aufhebung oder Änderung des angefochtenen Entscheids ziehen, d.h. seine Situation muss durch den Ausgang des Verfahrens in relevanter Weise beeinflusst werden können. Das schutzwürdige Interesse besteht im Umstand, einen materiellen oder ideellen Nachteil zu vermeiden, den der angefochtene Entscheid mit sich bringen würde. Ein bloss mittelbares oder ausschliesslich allgemeines öffentliches Interesse begründet – ohne die erforderliche Beziehungsnähe zur Streitsache selber – keine Parteistellung (vgl. BGE 142 II 451 E. 3.4.1; BGE 146 I 172, in: Pra 2021 Nr. 48, E. 7.1.2 je mit Hinweisen). Die erforderliche Nähe der

Beziehung zum Streitgegenstand muss bei Bauprojekten insbesondere in räumlicher Hinsicht gegeben sein. Liegt diese besondere Beziehungsnähe vor, braucht das Anfechtungsinteresse nicht mit dem Interesse übereinzustimmen, das durch die vom Beschwerdeführer als verletzt bezeichneten Normen geschützt wird. Er kann daher die Überprüfung eines Bauvorhabens im Lichte all jener Rechtssätze verlangen, die sich rechtlich oder tatsächlich in dem Sinne auf seine Stellung auswirken, dass ihm im Falle des Obsiegens ein praktischer Nutzen entsteht. Nachbarn sind zur Beschwerdeführung gegen ein Bauvorhaben legitimiert, wenn sie mit Sicherheit oder zumindest grosser Wahrscheinlichkeit durch Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen, Licht oder andere Einwirkungen) betroffen werden, die der Bau oder Betrieb der fraglichen Anlage hervorruft. Als wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Betroffenheit dient in der Praxis die räumliche Distanz zum Bauvorhaben bzw. zur Anlage. Die Rechtsprechung bejaht in der Regel die Legitimation von Nachbarn, deren Liegenschaften sich in einem Umkreis von bis zu rund 100 m befinden, ohne vertiefte Abklärungen. Bei grösseren Entfernungen muss eine Beeinträchtigung aufgrund der konkreten Gegebenheiten glaubhaft gemacht werden. Die Legitimationsvoraussetzungen sind in einer Gesamtwürdigung anhand der im konkreten Fall vorliegenden tatsächlichen Verhältnisse zu prüfen. Es ist nicht schematisch auf einzelne Kriterien abzustellen, wie beispielsweise die Distanz zum Vorhaben, die Sichtverbindung usw. (vgl. BGer 1C_174/2020 vom 5. Mai 2021, in: BR 2021, S. 277, 279, 283, E. 1.2.1 mit Hinweisen auf BGE 141 II 50 E. 2.1 und BGE 140 II 214 E. 2.3; zur Präzisierung des bundesgerichtlichen Rechtsprechung B. Waldmann, in: Niggli/Uebersax/Wiprächtiger/Kneubühler [Hrsg.], Basler Kommentar, Bundesgerichtsgesetz, 3. Aufl. 2018, N 3a und 22a zu Art. 89 BGG; zu Ausnahmen und zur Kritik am 100-m-Radius Wiederkehr/Plüss, Praxis des öffentlichen Verfahrensrechts, Bern 2020, Rz. 1805; Wiederkehr/Eggenschwiler, Die allgemeine Beschwerdebefugnis Dritter, Rz. 74-76). Entsprechend diesen Grundsätzen hielt das Bundesgericht in dem von der Vorinstanz in Erwägung 3.1 des angefochtenen Entscheids (act. 2, S. 11) angerufenen Urteil BGE 141 II 50 E. 2.1 (mit Hinweis auf BGE 139 II 499 E. 2.3 mit Hinweisen, in Bezug auf die Planung von Hochspannungsleitungen) – in Abkehr von den Urteilen BGE 118 Ib 206 E. 8 und BGE 120 Ib 59 E. 1c (vgl. dazu BGE 139 II 499 Regeste b) – betreffend die Zuweisung zur Intensivlandwirtschaftszone fest, dass die in räumlicher Hinsicht betroffenen Personen nicht nur Mängel des Projekts in ihrer unmittelbaren Umgebung geltend machen, sondern innerhalb des Planungssperimeters die Notwendigkeit des Neubaus und die Linienführung in Frage stellen könnten, soweit der gerügte Mangel zu einer Aufhebung oder Änderung der Linienführung im Nahbereich dieser Personen führen und ihnen damit einen konkreten Vorteil verschaffen könnte (siehe demgegenüber VerwGE B 2021/63 vom 15. September 2022 E. 1 Abs. 2). Im Urteil BGE 140 II 214 E. 2.1 hat das Bundesgericht in Bezug auf eine Bahnhofsbeleuchtung ausgeführt, es sei insbesondere bei grossen Anlagen möglich, dass die Beschwerdeführer nur für bestimmte, ihnen zugewandte Anlagenteile über eine genügende Beziehungsnähe verfügten. In diesem Fall dürfe und müsse das Gericht seine Prüfung auf diese Anlagenteile beschränken. Allerdings dürfe die Legitimation nicht so eng gefasst werden, dass dadurch die Beurteilung funktional zusammenhängender Teile einer Anlage auseinandergerissen werde. Isolierte Massnahmen für einzelne Teilbereiche könnten den Betrieb verkomplizieren oder beeinträchtigen. Nach dem Situations- und Markierungsplan, Haltestelle E._ (act. 11.1/4/4), grenzt das Grundstück Nr. 0000__ der Beschwerdeführer im (Süd-)Westen an die W._- und im Südosten an die S._-strasse an, auf welcher in unmittelbarer Nähe zum südöstlichen

Grenzpunkt der Parzelle Nr. 0000__ die zusätzliche Fahrbahnhaltestelle E._ geplant ist. Die Beschwerdeführer begründeten die mit Rekurs beantragte Aufhebung des Einspracheentscheids der Beschwerdegegnerin vom 28. September 2020 und des Strassenbauprojekts Umsetzung Buskonzept 2021, Anpassung Haltestellen, im Umfang der neuen Haltestellen der Linie Nr. ... im S._quartier, neben Gehörsverletzungen sowie der ungenügenden Anwendung des Vorsorgeprinzips, in erster Linie mit der durch die betriebsgemässe Nutzung der Busse einhergehenden Lärmimmissionszunahme auf ihrem Grundstück Nr. 0000__ (act. 11.1/1, S. 14 f. Ziff. V/6 f., 11.1/17, 26, S. 1-5). Nicht ersichtlich ist und wird von der Vorinstanz auch nicht behauptet, dass die geltend gemachte Lärmimmissionszunahme auf dem Grundstück Nr. 0000__ – zumindest am Tag (06.00-22.00 Uhr) – für die Beschwerdeführer nicht deutlich (eigenständig) wahrnehmbar wäre bzw. diese lediglich die Bevölkerung im Allgemeinen betreffen würde und eine genaue Zuordnung der Immissionen nur beschränkt möglich wäre (vgl. dazu BGer 1C_11/2021 vom 15. Dezember 2021 E. 1.5, in: ZBl 2023, S. 149 ff.; BGer 1C_352/2019 vom 27. Mai 2020 E. 3.3, in: ZBl 2021, S. 699 ff.; BGer 1C_496/2009 vom 16. Juli 2010 E. 3.4, in: URP 2010, S. 729 ff., je mit Hinweis[en]). Gemäss der Lärmprognose (S. 7-10 Kap. 4) erhöht sich der Lärmbeurteilungspegel im Betriebszustand mit dem von der neuen Bushaltestelle (inkl. An- und Abfahrten) verursachten Lärm auf dem Grundstück Nr. 0000__ (Empfangspunkt E6) im Maximalszenario (Variante 3) von 53 auf 55 dB (A), d.h. um 2 dB (A). Vor diesem Hintergrund waren die Beschwerdeführer ohne Weiteres zur Rekurshebung befugt. Daran ändert nichts, dass die Inbetriebnahme der neuen Fahrbahnhaltestelle E._ keine baulichen Massnahmen voraussetzt. Zu keinem anderen Schluss führt auch der Umstand, dass das Grundstück Nr. 0000__ von den übrigen neuen Bushaltestellen im S._quartier rund 190 m (I._), 210 m (F._) bzw. 290 m (Y._) entfernt liegt: Die Vorinstanz hat ihr teilweises Nichteintreten nicht damit begründet, dass es sich vorliegend um eine grosse Anlage im Sinne der zitierten bundesgerichtlichen Rechtsprechung handelt. Solches ist auch nicht erkennbar, zumal die Legitimation nicht so eng gefasst werden darf, dass dadurch die Beurteilung funktional zusammenhängender Teile einer Anlage auseinandergerissen wird. Falls den lärmrechtlichen Vorhalten der Beschwerdeführer in Bezug auf die übrigen Haltestellen (act. 11.1/1, S. 14-17 Ziff. V/6-8, 11.1/17, 26, S. 1-5), insbesondere der Rüge, die massgeblichen Belastungsgrenzwerte seien an diesen Haltestellen überschritten, im Rekursverfahren Erfolg beschieden gewesen wäre, hätte sodann, wie die Beschwerdeführer richtigerweise ausgeführt haben, nicht ausgeschlossen werden können, dass dies zu einer Änderung des Busbetriebs auf der S._- und W._-strasse in der unmittelbaren Umgebung des beschwerdeführerischen Grundstücks Nr. 0000__ hätte führen und den Beschwerdeführern einen konkreten Vorteil hätte verschaffen können. Da auch die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen im Rekursverfahren erfüllt waren, wäre auf den Rekurs vollumfänglich einzutreten gewesen. Bereits aus diesem Grund wäre die Beschwerde (im Eventualantrag [Ziff. 4]) grundsätzlich gutzuheissen, der angefochtene Entscheid aufzuheben und die Sache zu neuer Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Da die Streitsache bei gegebener Aktenlage entscheidungsreif ist, rechtfertigt es sich jedoch aus prozessökonomischen Gründen (vgl. dazu Art. 29 Abs. 1 zweiter Satzteil BV), von einer Rückweisung abzusehen und nachfolgend auf die von den Beschwerdeführern in der Sache aufgeworfenen Rechtsfragen einzugehen. [...] Die Beschwerdeführer machen in der Sache unter Anrufung des Urteils BGer 1C_252/2017 vom 5. Oktober 2018 E. 4.3 zunächst geltend (act. 7, S. 12-15 Rz. 37-47), vor dem 1. Januar 1985 hätte es sich bei den betroffenen Gemeindestrassen um ruhige

Quartierstrassen ohne Durchgangsverkehr und ohne öffentlichen Verkehr gehandelt. Seit der Aufnahme des Busbetriebs im Quartier im Jahr 1990 seien weitere Lärmquellen dazugekommen: Bau weiterer Ein- und Mehrfamilienhäuser, Erhöhungen der Busfrequenzen, zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen mit starker Zunahme der lauten Wiederanfahrten am Berg, künstliche Fahrbahnverengungen bei der Buszufahrt zum Quartier, Einsatz grösserer und lärmigerer Busse statt Kleinbusse. Neu werde auch die T._-strasse mit 13%-iger Steigung befahren. Mit der Umsetzung der Buskonzepts 2021 kämen noch eine weitere Verlängerung der Buslinie im Quartier, eine Verdoppelung der Haltestellen im oberen Teil der S._-strasse und die Verzwölfachung des Verkehrs lärmiger Fahrzeuge in der W._-strasse dazu. Die fraglichen altrechtlichen Gemeindestrassen seien daher in erheblichen Lärm erzeugende Anlagen umgewandelt worden, weshalb auf sie die Vorschriften über Neuanlagen, d.h. die Planungswerte, zur Anwendung gelangten. Art. 9 LSV sei auf den vorliegenden Sachverhalt nicht anwendbar, da es vorliegend um den Lärm der um die neue Buslinie und die neuen Bushaltestellen ergänzten Strassenanlage selbst gehe. Das USG unterscheidet zwischen bestehenden und neuen ortsfesten Anlagen. Stichtag ist das Inkrafttreten des USG am 1. Januar 1985 (Art. 47 LSV). Neuanlagen dürfen grundsätzlich nur errichtet oder geändert werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten (vgl. Art. 25 Abs. 1 USG; Art. 7 Abs. 1 Ingress und lit. b und Art. 8 Abs. 4 LSV). Als neue ortsfeste Anlagen gelten auch ortsfeste Anlagen und Bauten, deren Zweck vollständig geändert wird (Art. 2 Abs. 2 LSV). Den Neuanlagen gleichgestellt werden nach der Rechtsprechung die Fälle von sogenannten übergewichtigen Erweiterungen, in denen eine bestehende Anlage baulich oder betrieblich soweit verändert wird, dass das Bestehende im Vergleich zum Neuen nur noch von untergeordneter Bedeutung ist (vgl. BGer 1C_244/2020 vom 17. Juni 2021 E. 3.1 mit Hinweisen). Zudem sind Altanlagen, welche erst nach dem Inkrafttreten des USG infolge von Umbauten oder Nutzungsänderungen rechtswidrig geworden sind, wie Neuanlagen zu behandeln (vgl. dazu das von den Beschwerdeführern angerufene Urteil BGer 1C_252/2017 vom 5. Oktober 2018 E. 4.3, in: URP 2019, S. 66 ff., mit Hinweisen, insbesondere auf BGer 1A.195/2006; 1A.201/2006 vom 17. Juli 2007 in BGE 133 II 292 nicht publizierte E. 2.5.1 mit Hinweisen, in: URP 2008, S. 3 ff.). Altanlagen müssen saniert werden, wenn sie den gesetzlichen Vorgaben nicht entsprechen (vgl. dazu Art. 16 f., 20 USG; Art. 13 ff. LSV). Auch der Umbau oder die Erweiterung einer Altanlage löst grundsätzlich eine Sanierungspflicht aus (Art. 18 Abs. 1 USG). In Konkretisierung dieser Bestimmung unterscheidet Art. 8 LSV wesentliche und unwesentliche bzw. nicht wesentliche Änderungen ortsfester Anlagen (vgl. dazu BGE 141 II 483 E. 3.3-4.6 mit Hinweisen, kommentiert von A. Griffel, in: URP 2016, S. 19 ff., anders: Alig/Schärmeli, Die Beurteilung geänderter Altanlagen aus lärmschutzrechtlicher Sicht – Eine kritische Analyse der heutigen Praxis, in: URP 2019, S. 193 ff., S. 201 ff.). Als wesentliche Änderungen ortsfester Anlagen gelten Umbauten, Erweiterungen und vom Inhaber der Anlage verursachte Änderungen des Betriebs, wenn zu erwarten ist, dass die Anlage selbst oder die Mehrbeanspruchung bestehender Verkehrsanlagen wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugen. Der Wiederaufbau von Anlagen gilt in jedem Fall als wesentliche Änderung (Art. 8 Abs. 3 LSV). Bei einer nicht wesentlichen Änderung einer altrechtlichen Anlage sind mit Bezug auf neue oder geänderte Anlageteile die Grundsätze der vorsorglichen Emissionsbegrenzung (Art. 11 Abs. 2 USG) einzuhalten (vgl. Art. 8 Abs. 1 LSV und R. Wolf, in: Vereinigung für Umweltrecht und H. Keller, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Aufl. 2004, N 48 zu

Art. 25 USG). Wird die bestehende ortsfeste Anlage wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 8 Abs. 2 LSV). Im Weiteren schreibt Art. 9 LSV vor, dass der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter Anlagen nicht dazu führen darf, dass durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbare stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden. Sanierungsbedürftig ist eine Verkehrsanlage, wenn die Immissionsgrenzwerte bereits überschritten sind (Art. 13 Abs. 2 Ingress und lit. b LSV). Die fraglichen Gemeindestrassen im S._quartier wurden unbestrittenermassen vor dem Stichtag am 1. Januar 1985 erstellt. Anhaltspunkte dafür, dass diese Altanlagen gemäss den Beschwerdeführern zwischenzeitlich, etwa wegen des ab 1. Oktober 1990 aufgenommenen Busbetriebs mitsamt der Erstellung der zugehörigen Fahrbahnhofstellen, in Lärm erzeugende Anlagen umgewandelt worden sind, bestehen nicht. Daran vermag auch die beschwerdeführerische Aufzählung von "weiteren Lärmquellen" nichts zu ändern, lässt sich doch dem Strassenlärmbelastungskataster des Kantons St. Gallen (Bezugsdaten aus dem Jahr 2018, <https://sg.ch/bauen/tiefbau/Laermbelastungskataster.html>, besucht am 17. April 2023) entnehmen, dass die Planungsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm in der massgebenden Lärmempfindlichkeitsstufe II auf den Grundstücken Nrn. ... und ... an der S._strasse gegenüber der beschwerdeführerischen Parzelle Nr. 0000__ eingehalten sind. Auch eine Gleichstellung dieser Altanlagen mit Neuanlagen aus anderen Gründen fällt ausser Betracht. Bei den streitbetroffenen Gemeindestrassen mitsamt den diesen dienenden Anlagen wie Bushaltestellen handelt es sich demnach um Altanlagen. Wie bereits unter Erwägung 3.2 hiervor dargelegt, ist wegen des Strassenumbaus (neue Bushaltestellen) sowie wegen der durch die Beschwerdegegnerin verursachten Änderung des Betriebs der Buslinie Nr. ... im S._quartier zu erwarten, dass die davon betroffenen streitgegenständlichen Gemeindestrassen selbst wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugen. Nach dem Gesagten gelangen im vorliegenden Fall somit die Vorschriften für wesentlich geänderte, bestehende ortsfeste Anlage zur Anwendung, d.h. die Lärmemissionen der gesamten Anlage (inklusive Haltestellen) müssen mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Wie die Beschwerdeführer im Übrigen zu Recht eingewendet haben, ist Art. 9 LSV – entgegen der Auffassung der Vorinstanz – vorliegend nicht anwendbar, da die neuen Bushaltestellen zu den fraglichen Gemeindestrassen gehören (Art. 3 StrG) und der Lärm derjenigen Anlage zuzurechnen ist, der mit ihrem Betrieb unmittelbar verbunden ist (vgl. dazu Wolf, in: Vereinigung für Umweltrecht und H. Keller, a.a.O., N 35 f. zu Art. 25 USG und demgegenüber N 64 zu Art. 25 USG). Laut Art. 11 Abs. 2 des Baureglements der Beschwerdegegnerin (vom Baudepartement am 18. Mai 2020/21. Dezember 2020 teilweise nicht genehmigt; BauR) in Verbindung mit Art. 32 Abs. 1 des Einführungsgesetzes zur eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung (sGS 672.1, EG-USG) sind sämtliche, an die strittigen Streckenabschnitte mitsamt den neuen Haltestellen der Buslinie Nr. ... im S._quartier angrenzenden Grundstücke in den Wohnzonen WE, W2 und W3 der Lärmempfindlichkeitsstufe II zugeordnet (vgl. dazu Art. 43 Abs. 1 LSV; <https://geoportal.ch>). Nach Art. 40 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang 3 Ziff. 2 LSV gilt somit ein Immissionsgrenzwert von 60 dB (A) am Tag und 50 dB (A) in der Nacht. Die geltenden Belastungsgrenzwerte für Immissionen müssen grundsätzlich während der gesamten Betriebsdauer einer Anlage – wie der bestehenden fraglichen Strassenabschnitte

mitsamt den Fahrbahnhaltestellen – und nicht nur zum Bewilligungszeitpunkt eingehalten werden (vgl. dazu BGer 1C_63/2019 vom 29. Januar 2020 E. 5.2 mit Hinweisen, in: URP 2020, S. 566 ff.). Gemäss dem Amtsbericht des TBA, Fachstelle Immissionen, vom 18. Januar 2021 (act. 11.1/13) ist davon auszugehen, dass die Planungswerte bei der neuen Haltestelle E._ in Richtung Südwesten sowie bei den Haltestellen Y._ (ehemals: Z._) und F._ unter Berücksichtigung aller potentieller Lärmquellen eingehalten sind. Sodann führe die durch den fraglichen Busbetrieb verursachte Lärmimmissionszunahme, soweit diese nicht den Haltestellen, sondern der Strasse zuzurechnen sei, nicht zu einer Überschreitung der massgebenden Immissionsgrenzwerte. Dies gelte insbesondere auch für den Bereich der Kreuzungen S._-/W._-strasse sowie T._-/S._-strasse, wo aufgrund der Anfahrgeräusche des einbiegenden Busses von erhöhten Emissionen ausgegangen werden müsse. Aus dem Votum des Vertreters des TBA am Augenschein vom 22. September 2021 (act. 11.1/22, S. 3), wonach die Immissionsgrenzwerte überall komfortabel eingehalten seien, lässt sich überdies folgern, dass diese Grenzwerte auch bei der neuen Haltestelle I._ eingehalten sind. Den Beweiswert dieser in sich schlüssigen und nachvollziehbaren Einschätzungen der kantonalen Fachstelle vermögen die Rügen der Beschwerdeführer, insbesondere auch durch ihre Einwände bezüglich der Lärmprognose (act. 7, S. 15 f. Rz. 48-54), nicht ernsthaft zu erschüttern (vgl. dazu BGer 1C_168/2012 vom 2. November 2012 E. 6.3.1 mit Hinweisen, in: ZBl 2014, S. 340 ff.). Bei dieser Sachlage steht nicht zu befürchten, dass die Lärmemissionen der gesamten Anlage (betroffene Gemeindestrassenabschnitte mitsamt Fahrbahnhaltestellen) die Immissionsgrenzwerte überschreiten. Schliesslich stellen sich die Beschwerdeführer auf den Standpunkt (act. 7, S. 16-18 Rz. 55-59, act. 18 Ziff. 4-5), die Vorinstanz habe zu Unrecht auf die Anordnung von Massnahmen im Sinne der Vorsorge, wie die vorgezogene Beschaffung von Elektrobussen oder den Einsatz von Kleinbussen resp. leiseren Bustypen (Solaris Urbino 8.6), verzichtet. Auch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte entbindet nicht davon, vorsorgliche Emissionsminderungen nach Art. 11 Abs. 2 USG und Art. 8 Abs. 1 LSV zu prüfen (vgl. BGer 1C_350/2019 vom 16. Juni 2020 E. 4.4 mit Hinweisen, a.a.O.). Nach diesen Bestimmungen sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Bei öffentlichen Anlagen ist die Frage der wirtschaftlichen Tragbarkeit nach den Kriterien des Verhältnismässigkeitsprinzips zu beurteilen (vgl. BGer 1C_182/2019 vom 17. August 2020 E. 6.2 mit Hinweisen, in: URP 2021, S. 54 ff.). Bei Anlagen, welche die lärmschutzrechtlichen Planungswerte einhalten, kommen zusätzliche Massnahmen zum Lärmschutz im Sinne der Vorsorge jedoch nur in Betracht, wenn sich dadurch mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreichen lässt (vgl. dazu BGer 1C_174/2020 vom 5. Mai 2021 E. 6.1 mit Hinweisen). Gemäss den Einschätzungen des Vertreters des TBA am Rekursaugenschein vom 22. September 2021 (act. 11.1/22, S. 3) sind die Planungswerte weitgehend eingehalten. Einzig bei der Haltestelle F._ sei dies allenfalls nicht der Fall. Zudem sind die betroffenen Quartierstrassen nach unbestrittenen Angaben der Vorinstanz verkehrsberuhigt und auf 30 km/h geschwindigkeitsbeschränkt (vgl. dazu E. 3.3.4 des angefochtenen Entscheids, act. 2, S. 14 f.; Fotos zum Rekursaugenschein vom 22. September 2021, act. 11.1/21). Unter diesen Umständen ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz den von den Beschwerdeführern beantragten Lärmschutzmassnahmen nicht entsprochen hat, zumal es sich weder bei der vorgezogenen Beschaffung von batteriebetriebenen Bussen noch beim Einsatz von dieselbetriebenen Kleinbussen resp. leiseren Bustypen (Solaris Urbino 8.6)

mitunter um einfache, nicht kostenintensive Massnahmen handelt. Daran ändert nichts, falls sich die Wohn- und Lebensqualität der Anwohner der streitbetroffenen Strassenabschnitte durch die von den Beschwerdeführern beantragten Massnahmen verbessern liesse und diese nicht zu erheblichen betrieblichen Einschränkungen der Buslinie Nr. ... führen würden. Im Sinne der vorstehenden Erwägungen ist die Beschwerde teilweise gutzuheissen, soweit darauf einzutreten ist. Der angefochtene Entscheid ist insoweit aufzuheben, als die Vorinstanz auf den Rekurs nicht eingetreten ist. In der Sache ist die Beschwerde abzuweisen. [...] Demnach erkennt das Verwaltungsgericht auf dem Zirkulationsweg zu Recht: Die Beschwerde wird teilweise gutgeheissen, soweit darauf eingetreten wird. Der angefochtene Entscheid wird insoweit aufgehoben, als die Vorinstanz auf den Rekurs nicht eingetreten ist. In der Sache wird die Beschwerde abgewiesen. Die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens von CHF 4'000 werden je zur Hälfte den Beschwerdeführern und der Vorinstanz auferlegt. Auf die Erhebung des Kostenanteils der Vorinstanz im Betrag von CHF 2'000 wird verzichtet. Der von den Beschwerdeführern geleistete Kostenvorschuss in der Höhe von CHF 4'000 wird an ihren Kostenanteil in der Höhe von CHF 2'000 angerechnet. Der Restbetrag von CHF 2'000 wird ihnen zurückerstattet. Ausseramtliche Kosten werden nicht entschädigt.

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