

**WBE.2022.262 / sr / we**

(2022-000658)

Art. 66

**Urteil vom 21. Juni 2023**

Besetzung      Verwaltungsrichter Winkler, Vorsitz  
Verwaltungsrichterin Lang  
Verwaltungsrichterin Schöb-Talerico  
Gerichtsschreiberin Ruchti

Beschwerde-      **A.**\_\_\_\_\_

führer 1.1

Beschwerde-      **B.**\_\_\_\_\_

führerin 1.2

**gegen**

**Regierungsrat des Kantons Aargau**, Regierungsgebäude, 5000 Aarau  
handelnd durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt,  
Rechtsabteilung, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau

Beigeladene      **Einwohnergemeinde Q.**\_\_\_\_\_

handelnd durch den Gemeinderat

Gegenstand      Beschwerdeverfahren betreffend Strassenbauprojekt (Stadt T.\_\_\_\_\_,  
Gemeinden S.\_\_\_\_\_ und Q.\_\_\_\_\_ IO; K aaa/K bbb S-Strasse-/Q-Strasse-/  
R-Strasse; Teilprojekt 4, R-Strasse, Q.\_\_\_\_\_)

- Einwendungsentscheid des Regierungsrats vom 25. Mai 2022  
(Nr. 2022-000658)
- Genehmigungsentscheid des Regierungsrats vom 25. Mai 2022  
(Nr. 2022-000664)

---

## **Das Verwaltungsgericht entnimmt den Akten:**

### **A.**

#### **1.**

Das kantonale Strassenbauprojekt Gemeinde Q. IO K aaa R-Strasse, Neugestaltung Kantonsstrasse (TP4) des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU), Abteilung Tiefbau, lag vom 17. August 2020 bis 15. September 2020 auf der Gemeindeverwaltung Q. öffentlich auf. Dagegen erhoben A. und B. als Eigentümer der Parzelle Nr. ccc Q. am 11. September 2020 Einwendung.

An der Sitzung vom 8. Dezember 2020 bewilligte der Grosse Rat den Verpflichtungskredit für das aus vier Teilprojekten bestehende Gesamtprojekt T., S. und Q. IO; K aaa/K bbb S-Strasse-/Q-Strasse-/R-Strasse (Geschäfts-Nr. aaaaaa).

Am 2. Juni 2021 nahm das BVU, Abteilung Tiefbau, zur Einwendung von A. und B. Stellung.

Vom 10. Dezember 2021 bis 10. Januar 2022 wurde eine Projektänderung des obgenannten Teilstrassenbauprojekts auf der Gemeindeverwaltung Q. öffentlich aufgelegt, welche jedoch nicht die Einwendung von A. und B. betraf.

### **2.**

#### **2.1.**

Der Regierungsrat entschied über die Einwendung von A. und B. an der Sitzung vom 25. Mai 2022 wie folgt (RRB Nr. 2022-000658):

##### **1.**

Die Einwendung wird abgewiesen.

##### **2.**

Verfahrenskosten werden keine erhoben.

##### **3.**

Eine Parteientschädigung wird nicht zugesprochen.

##### **4.**

Die Staatskanzlei wird beauftragt, den Parteien diesen Einwendungsentscheid zusammen mit dem Entscheid über das Projekt zuzustellen.

#### **2.2.**

Gleichentags entschied der Regierungsrat auch über die Genehmigung des Strassenbauprojekts (RRB Nr. 2022-000664):

1.

1.1

Die Zusicherungen gemäss der Planskizze im Schreiben des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (Abteilung Tiefbau) vom 28. April 2021 sind Bestandteil des Projekts. Sie betreffen Folgendes:

Die neue Sockelmauer wird entlang des Gehwegs bis zur geplanten Einfahrt geführt und nicht abgeschrägt. Der Randabschluss der Zufahrt verläuft neu vom Mauerende gerade bis zum Containerplatz.

1.2

Die Projektänderungen gemäss Stellungnahmen des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (Abteilung Tiefbau) vom 9. Februar 2022, 1. März 2022 und 2. März 2022 zu der Projektänderung sind Bestandteil des Projekts. Sie betreffen Folgendes:

Auf den Fussgängerstreifen mit Fussgängerinsel bei der röm.-kath. Kirche Q. gemäss ursprünglichem Projekt vom 20. Juli 2020 wird verzichtet und er wird verschoben.

2.

Das Projekt "Stadt T., Gemeinden S. und Q. IO; K aaa/K bbb S-Strasse-/Q-Strasse-/R-Strasse; Teilprojekt 4, R-Strasse, Q." wird gutgeheissen.

3.

Das genehmigte Strassenbauprojekt in der Fassung vom 20. Juli 2020, mit Änderungen vom 28. April 2021, 12. November 2021, 1. März 2022, 2. März 2022 und 18. März 2022 gilt als Enteignungstitel (§ 132 Abs. 1 lit. b Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen [Baugesetz, BauG]).

4.

Die Staatskanzlei wird beauftragt, den Parteien diesen Entscheid über das Projekt zusammen mit den Einwendungsentscheiden zuzustellen.

## **B.**

1.

Gegen die am 2. Juni 2022 versandten und am Folgetag (3. Juni 2022) zugestellten Entscheide des Regierungsrats erhoben A. und B. am 23. Juni 2022 Beschwerde beim Verwaltungsgericht, mit den Anträgen:

1.

Der angefochtene Regierungsratsbeschluss Nr. 2022-000658 vom 25. Mai 2022 betreffend Ausbau der R-Strasse, Teilprojekt 4, Q., sei aufzuheben.

2.

Das Strassenbauprojekt sei nach Massgabe der Einwendungen der Beschwerdeführer gemäss Schreiben vom 11. September 2020 und nach Massgabe der vorliegenden Beschwerde zu überarbeiten und abzuändern.

3.

Eventuell sei mit den Beschwerdeführern durch Kanton Aargau und Gemeinde Q. Vergleichsverhandlungen aufzunehmen.

4.  
Unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

2.  
Mit Verfügung des instruierenden Verwaltungsrichters vom 6. Juli 2022 wurde die Einwohnergemeinde Q. zum Verfahren beigegeben.

3.  
Mit Beschwerdeantworten vom 19. August 2022 und 19. September 2022 beantragten das BVU, Rechtsabteilung, und der Gemeinderat Q. die (kostenfällige) Abweisung der Beschwerde.

4.  
Im zweiten Schriftenwechsel (Replik vom 20. Oktober 2022; Duplik vom 7. November 2022) hielten die Beschwerdeführer und das BVU, Rechtsabteilung, an ihren Anträgen (in der Sache) fest. In prozessualer Hinsicht beantragten die Beschwerdeführer die Sistierung des vorliegenden Verfahrens bis zum Ergebnis bzw. Abschluss der kantonalen Vorprüfung eines Gestaltungs-/Erschliessungsplans zur Parzelle Nr. eee sowie die Durchführung einer Verhandlung mit Augenschein und Parteibefragung. Der Gemeinderat Q. verzichtete mit Eingabe vom 11. November 2022 auf eine erneute Stellungnahme.

C.  
Das Verwaltungsgericht hat den Fall auf dem Zirkularweg entschieden (§ 7 des Gerichtsorganisationsgesetzes vom 6. Dezember 2011 [SAR 155.200]).

---

## **Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung:**

I.  
1.  
Gemäss § 95 Abs. 4 Satz 3 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen vom 19. Januar 1993 (Baugesetz, BauG; SAR 713.100) ist gegen Entscheide des Regierungsrats über die Einwendungen und die bereinigten Bauprojekte für Kantonsstrassen die Beschwerde an das Verwaltungsgericht zulässig. Das Verwaltungsgericht ist somit für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

2.  
2.1.  
Die Beschwerdebefugnis nach § 42 lit. a des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 4. Dezember 2007 (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG; SAR 271.200) ist deckungsgleich mit derjenigen nach Art. 89 Abs. 1 des Bundesgesetzes über das Bundesgericht vom 17. Juni 2005

(Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110) (Botschaft des Regierungsrats des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 14. Februar 2007 zum Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege [VRPG], 07.27., S. 55). Dadurch wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Beschwerde ans Verwaltungsgericht im gleichen Umfang gewährleistet sein muss wie die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ans Bundesgericht (vgl. Art. 111 Abs. 1 BGG). Somit gilt es bei der Auslegung von § 42 lit. a VRPG die bundesgerichtliche Rechtsprechung zur Beschwerdebefugnis nach Art. 89 Abs. 1 BGG zu beachten.

Als Gesamteigentümer der Parzelle Nr. ccc, die unmittelbar an den vom hier streitigen Strassenbauprojekt betroffenen Streckenabschnitt der R-Strasse angrenzt, weisen die Beschwerdeführer zweifellos die nach Art. 89 Abs. 1 lit. b BGG erforderliche Beziehungsnähe zum Streitgegenstand auf. Gemäss konstanter bundesgerichtlicher Rechtsprechung wird diese Beziehungsnähe, die bei "Drittbeschwerden" für die notwendige Abgrenzung zur Popularbeschwerde sorgt (vgl. BERNHARD WALDMANN, in: Basler Kommentar Bundesgerichtsgesetz, 3. Auflage, Basel 2018, Art. 89 N 12), bei Bauprojekten regelmässig dann angenommen, wenn sich die Liegenschaften der beschwerdeführenden Nachbarn in einem Umkreis von bis zu rund 100 m zum Bauprojekt befinden, was hier der Fall ist. Nur bei grösseren Entfernungen muss eine Beeinträchtigung (durch Immissionen wie Lärm, Staub, Erschütterungen, Licht oder andere Einwirkungen) glaubhaft gemacht und gestützt auf eine Gesamtwürdigung der konkreten Verhältnisse beurteilt werden (vgl. statt vieler BGE 140 II 214, Erw. 2.3 mit Hinweisen). Dabei muss der Beeinträchtigung ein gewisses Gewicht zukommen, um eine Betroffenheit zu begründen, die grösser ist als diejenige der Allgemeinheit (Urteile des Bundesgerichts 1C\_547/2019 vom 16. April 2020, Erw. 3.2 f. mit weiteren Hinweisen, und 1C\_475/2019 vom 29. Januar 2020, Erw. 3.3.2).

Über die beschriebene räumliche Beziehungsnähe zum Streitgegenstand hinaus ist für die Beschwerdelegitimation allerdings zusätzlich ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung eines Entscheids im Sinne von Art. 89 Abs. 1 lit. c BGG erforderlich. Das schutzwürdige Interesse deckt sich zwar weitgehend mit dem Erfordernis des besonderen Berührtseins gemäss Art. 89 Abs. 1 lit. b BGG (durch die erforderliche Beziehungsnähe zum Streitgegenstand bei Drittbeschwerden), wird aber nicht immer schon dann anerkannt, wenn jemand mehr als jedermann betroffen ist, namentlich dann nicht, wenn er auf anderem Weg zu seinem Recht kommen könnte (HANSJÖRG SEILER, in: Bundesgerichtsgesetz [BGG], 2. Auflage, Bern 2015, Art. 89 N 64). Als schutzwürdig gelten Beschwerden nur dann, wenn die verlangte Aufhebung oder Änderung des angefochtenen Akts der Wahrung der Interessen des Beschwerdeführers dient. Legitimiert ist mit anderen Worten nur, wer die Beschwerde im eigenen Interesse führt. Auf Beschwerden, die im Interesse der Allgemeinheit oder der

richtigen Gesetzesanwendung geführt werden, ist hingegen nicht einzutreten. Das erforderliche, eigene Interesse besteht dabei im praktischen Nutzen, den die erfolgreiche Beschwerde dem Beschwerdeführer eintragen würde; dieser kann rechtlicher oder tatsächlicher Natur sein, sei es, dass durch den Ausgang des Verfahrens die rechtliche Situation des Beschwerdeführers beeinflusst werden kann oder dass sich damit ein wirtschaftlicher, ideeller oder materieller Nachteil, den der angefochtene Entscheid für ihn zur Folge hätte, abwenden lässt (WALDMANN, a.a.O., Art. 89 N 14 ff.). Der vorausgesetzte praktische Nutzen ergibt sich somit, wenn mit der Gutheissung der Beschwerde ein materieller oder ideeller Nachteil abgewendet werden kann, den der angefochtene Entscheid, würde er bestätigt, für den Beschwerdeführer mit sich brächte (BGE 141 II 50, Erw. 2.1; 138 III 537, Erw. 1.2.2; 135 II 172, Erw. 2.1; Urteil des Bundesgerichts 1C\_392/2020 vom 20. Mai 2021, Erw. 4.2).

## **2.2.**

Hier fällt auf, dass die Beschwerdeführer überwiegend Nachteile des streitgegenständlichen Strassenbauprojekts beklagen, welche nicht sie persönlich (als Eigentümer der Parzelle Nr. ccc) betreffen, sondern andere Strassenanstösser, insbesondere Gewerbetreibende, die wegen projektbedingter Landabtretungen erhebliche Nutzungseinschränkungen, namentlich durch den Verlust von Parkplätzen im Unterabstand zur Kantonsstrasse erleiden. Die Beschwerdeführer selber müssen hingegen kein Land für die Zwecke des Strassenausbaus abtreten, sondern lediglich während der Bauphase eine vorübergehende Beanspruchung auf einem kleinen Stück Land an der Nordwestecke ihres Grundstücks mit einer Fläche von 6 m<sup>2</sup> erdulden, welches zudem ausserhalb der Lärmschutzwand liegt, die ihr Grundstück von der R-Strasse abschirmt (vgl. Situationsplan 1:500 Landerwerb [Vorakten, act. 27, Projektmappe, Beilage 11] sowie die Luftbildaufnahmen auf dem Geoportal des Aargauischen Geographischen Informationssystems [AGIS]). Zu den mit diesem vorübergehenden Eingriff allenfalls verbundenen Nachteilen äussern sich die Beschwerdeführer jedoch mit keinem Wort, ebenso wenig wie zu allfälligen Nachteilen, die ihnen durch Immissionen jedweder Art auf ihre Liegenschaft entstehen könnten, sei es im Rahmen der projektbezogenen Bauarbeiten oder von Einwirkungen, welche die Bauphase überdauern, beispielsweise im Falle einer projektbedingten Änderung von Verkehrsflüssen oder des Verkehrsaufkommens. Auch im Zusammenhang mit solchen Einwirkungen ist die Lärmschutzwand, welche die Liegenschaft der Beschwerdeführer von der R-Strasse abschirmt, von Relevanz. Nicht zuletzt aufgrund des durch diese Wand gebotenen Schall- und Sichtschutzes dürften nämlich die projektierten Strassenbaumassnahmen nicht zu einer erheblichen Zunahme von Immissionen auf ihrer Liegenschaft führen. Dergleichen machen sie zumindest nicht geltend.

Der einzige von ihnen dargelegte und ihnen durch das Strassenbauprojekt persönlich verursachte Nachteil soll sich aus der befürchteten Verschlechterung der Erschliessungssituation auf ihrer Parzelle Nr. ccc ergeben. So soll die Einmündung der Parzelle Nr. ddd (ZZ-Strasse) in die R-Strasse, über welche die Parzelle Nr. ccc gegenwärtig strassenmässig erschlossen ist, künftig erschwert sein bzw. später sogar ganz geschlossen werden, was dazu führe, dass die Parzelle Nr. ccc stattdessen über die Parzelle Nr. eee erschlossen werden müsse. Für eine solche Erschliessung scheinen nach den Angaben der Beschwerdeführer auch schon Pläne (im Rahmen einer geplanten Überbauung der Parzelle Nr. eee) samt dinglicher Absicherung eines Fuss- und Fahrwegrechts zu Gunsten der Parzelle Nr. ccc zu bestehen. Die Beschwerdeführer hegen nun aber offenbar Zweifel daran, dass für eine entsprechende Überbauung der Parzelle Nr. eee eine Baubewilligung erteilt werden kann und die Erschliessung ihres Grundstücks über diese Parzelle zustande kommt; sie verlangen diesbezüglich Zusicherungen des Gemeinderats Q. und des Kantons (vgl. zum Ganzen die Ausführungen auf S. 3 der Beschwerde).

Den Beschwerdeführern ist insoweit entgegenzuhalten, dass ein Zusammenhang zwischen den im vorliegenden Verfahren zu beurteilenden Ausbaumassnahmen an der R-Strasse und einer allfälligen Verschlechterung der Erschliessungssituation auf der Parzelle Nr. ccc schlicht nicht erkennbar ist. Schon die Vorinstanz wies im angefochtenen Entscheid zutreffend darauf hin, dass die Erschliessung der Parzelle Nr. ccc, die innerhalb eines im kommunalen Bauzonenplan ausgeschiedenen Perimeters mit Erschliessungsplanpflicht liegt, eine Gemeindeaufgabe darstellt und nicht dem Kanton obliegt; es besteht auch keine Koordinationspflicht zwischen dem Strassenbauprojekt und der kommunalen Erschliessungsplanung. Ferner werden die Erschliessungsplanung bzw. die strassenmässige Anbindung des Erschliessungsplanpflichtgebiets an das übergeordnete Strassennetz durch das streitgegenständliche kantonale Strassenbauprojekt in keiner Weise negativ präjudiziert (angefochtener Entscheid, Erw. 3.4 f). Schliesslich fehlen auch jegliche Anhaltspunkte dafür, dass das streitgegenständliche Strassenbauprojekt die bereits bestehende Erschliessung der Parzelle Nr. ccc über die ZZ-Strasse negativ beeinflussen würde. Die (von den Beschwerdeführern kritisierten) Massnahmen des Strassenbauprojekts stehen einer derartigen Erschliessung jedenfalls nicht entgegen. Es kann weiterhin problemlos von der ZZ-Strasse auf die R-Strasse ausgefahren und umgekehrt von der R-Strasse in die ZZ-Strasse hineingefahren werden. Sollte sich die Erschliessungssituation der Parzelle Nr. ccc dereinst durch spätere (kommunale) bauliche oder regulatorische Massnahmen verschlechtern, ist dieser Umstand auf jeden Fall nicht auf die Ausbaumassnahmen an der R-Strasse zurückzuführen, die für die Befahrbarkeit der ZZ-Strasse keine Einschränkungen vorsehen und bewirken.

Daneben führen die Beschwerdeführer einzig und allein Nachteile des streitgegenständlichen Strassenbauprojekts ins Feld, die nicht ihnen persönlich, sondern anderen Strassenanstössern entstehen. Das betrifft die von ihnen ohnehin nicht näher spezifizierten Beeinträchtigungen bezüglich Grenzverhältnisse, Ausfahrten, Immissionen usw. (Beschwerde, S. 4, erster Absatz), den Verlust von seit vielen Jahren bestehenden und betriebsnotwendigen Kundenparkplätzen von Geschäftsliegenschaften im Umfeld der Einmündung der S-Strasse in die R-Strasse, namentlich genannt werden in diesem Zusammenhang die Parzellen Nrn. fff und III (Beschwerde, S. 4, zweiter und dritter Absatz, S. 5, erster und zweiter Absatz) wie auch die angebliche Überdimensionierung der Kreuzung R-Strasse/S-Strasse/ZZ-Strasse samt Vergrösserung des Einmündungsbereichs der S-Strasse in die R-Strasse und Verbreiterung derselben mit Landenteignung ab der Parzelle Nr. fff (Beschwerde, S. 5, vierter Absatz, S. 6, zweiter und dritter Absatz), für welche Ausbaumassnahmen die Beschwerdeführer kein eigenes Land ab ihrer Parzelle Nr. ccc hergeben müssen.

Weil sich nach dem oben Gesagten durch das streitgegenständliche Strassenbauprojekt weder die Erschliessungssituation auf der Parzelle Nr. ccc im Eigentum der Beschwerdeführer verschlechtert, noch die Beschwerdeführer durch die Ausbaumassnahmen an der R-Strasse sonstige von ihnen (genügend) aufgezeigte oder ohne weiteres erkennbare Nachteile für sich, respektive ihr Grundstück erleiden, ist der praktische Nutzen ihrer Beschwerdeführung und damit ihre Beschwerdelegitimation ernsthaft in Frage gestellt. Sie persönlich stünden mit oder ohne die von ihnen angefochtenen Ausbaumassnahmen – soweit aus den Akten ersichtlich – genau gleich da und scheinen sich mit Blick auf die Begründung ihrer Beschwerde vor allem für andere Strassenanstösser zu wehren. Auf eine Verbesserung oder Nichtverschlechterung ihrer Erschliessungssituation müssten sie dagegen im Verfahren der Erschliessungsplanung und/oder im Baubewilligungsverfahren betreffend die auf der Nachbarparzelle Nr. eee geplante Überbauung hinwirken. Über die Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführer braucht jedoch nicht abschliessend entschieden zu werden, weil die Beschwerde in der Sache ohnehin unbegründet ist, wie nachfolgend noch zu zeigen sein wird.

### 3.

Nicht eingetreten werden kann auf die vorliegende Beschwerde auf jeden Fall insoweit, als die Beschwerdeführer mit Antrag 2 der Beschwerde eine dahingehende Abänderung des Strassenbauprojekts verlangen, dass darin die fehlende Erschliessung der Parzellen Nrn. eee, ggg, hhh, iii (richtig wohl: jjj) und kkk aufzuzeigen sei. Wie bereits dargelegt (siehe Erw. 2.2), bildet die Erschliessung der erwähnten Grundstücke (auf dem Weg der Erschliessungsplanung) eine kommunale, nicht eine kantonale Aufgabe. Konsequenterweise bildet diese Erschliessung nicht Bestandteil des hier



angefochtenen Strassenbauprojekts, das auch nicht entsprechend erweitert werden darf, und liegt somit klar ausserhalb des Streitgegenstands des vorliegenden Verfahrens. Ausserhalb dieses Streitgegenstands liegt auch die Forderung der Beschwerdeführer, die ZZ-Strasse (Parzelle Nr. ddd) dürfe keine Erschliessungsstrasse für die obgenannten Parzellen werden. Die Frage, ob die betreffenden Grundstücke über die ZZ-Strasse oder anderweitig zu erschliessen sind, wird im Rahmen der kommunalen Erschliessungsplanung und/oder in den Baubewilligungsverfahren betreffend die Überbauung der Grundstücke zu klären sein.

**4.**

Ebenfalls nicht einzutreten ist auf das Eventualbegehren in Antrag 3 der Beschwerde, mit welchem der Kanton und die Gemeinde Q. verpflichtet werden sollen, mit den Beschwerdeführern Vergleichsverhandlungen (betreffend Anpassung des streitigen Strassenbauprojekts) aufzunehmen. Als Rechtsmittelinstanz ist das Verwaltungsgericht lediglich befugt, die angefochtenen Entscheide aufzuheben oder abzuändern, ersteres allenfalls verbunden mit einer Rückweisung der Sache zu neuem Entscheid an die Vorinstanz (vgl. § 49 VRPG). Hingegen liegt es ausserhalb seiner Kompetenzen, die Parteien zu Vergleichsverhandlungen verpflichten. Es könnte höchstens, wenn es ihm opportun erschiene, selber Vergleichsverhandlungen mit den Parteien führen, falls davon eine Einigung zu erwarten wäre, was allerdings aufgrund der vorhandenen Differenzen kein realistisches Szenario darstellt.

**5.**

Die weiteren Sachurteilsvoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Die vorliegende Beschwerde wurde frist- und formgerecht eingereicht.

**6.**

In der Replik stellen die Beschwerdeführer Antrag auf Sistierung des vorliegenden Verfahrens bis zum Ergebnis bzw. Abschluss der kantonalen Vorprüfung eines Gestaltungs-/Erschliessungsplans zur Parzelle Nr. eee. Sie begründen diesen Sistierungsantrag damit, dass dieser Gestaltungs-/Erschliessungsplan erhebliche Auswirkungen auch auf die (neue) Erschliessung ihrer Parzelle Nr. ccc habe.

Für eine Sistierung können vor allem verfahrensökonomische Gründe sprechen; sie kann sich namentlich dann aufdrängen, wenn der Entscheid vom Ergebnis eines anderen hängigen Verfahrens abhängt. Gegen eine Sistierung lässt sich regelmässig die damit verbundene Verlängerung der Verfahrensdauer anführen, die privaten oder öffentlichen Interessen zuwiderlaufen kann (vgl. Aargauische Gerichts- und Verwaltungsentscheide [AGVE] 1999, S. 145 f. mit Hinweisen; vgl. zum Ganzen Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2020.236 vom 9. Dezember 2020, Erw. I/2.3).

Nachdem zwischen dem vorliegenden Strassenbauprojekt und der Erschliessung der Parzellen Nrn. eee und ccc (wohl über eine neue, auf der Parzelle Nr. eee geplante Erschliessungsstrasse) kein Sachzusammenhang ersichtlich ist, die Beurteilung der streitgegenständlichen Ausbaumassnahmen an der R-Strasse mithin nicht von der Art und Weise der Erschliessung der erwähnten Parzellen abhängt und die beiden Planungen entsprechend auch nicht zu koordinieren und inhaltlich aufeinander abzustimmen sind (vgl. dazu auch schon die Ausführungen in Erw. 2.2 vorne), besteht kein Anlass, das vorliegende Verfahren zu sistieren. Der Sistierungsantrag ist dementsprechend abzuweisen.

## **7.**

Mit der Beschwerde können die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts sowie Rechtsverletzung geltend gemacht werden, einschliesslich 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 Beschwerdeinstanz mit voller Überprüfungsbefugnis nur das Verwaltungsgericht sein, weshalb es den angefochtenen Entscheid mit umfassender Kognition zu überprüfen hat. Volle Überprüfung bedeutet dabei auch die Beurteilung der Frage, ob das Planungsermessen richtig und zweckmässig ausgeübt 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 lokale Angelegenheiten geht; die Beschwerdebehörde ist Rechtsmittel- und 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.; statt vieler: Entscheide des Verwaltungsgerichts 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.**

Das Strassenbauprojekt Gemeinde Q. IO K aaa R-Strasse, Neugestaltung Kantonsstrasse (TP4) bildet Teil eines Gesamtstrassenbauprojekts zu gestalterischen und betrieblichen Optimierungen entlang der Kantonsstrasse K aaa mit Aufwertung der Strassenräume, Förderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, Verbesserungen für den Langsamverkehr und betrieblichen Optimierungen für den motorisierten Indivi-

dualverkehr. Es beinhaltet Massnahmen für den Ausbau der Kantonsstrasse K aaa im Abschnitt U. – X-Weg auf einer Länge von 473 m, zwischen R-Strasse 43 und 68 (Technischer Bericht [Vorakten, act. 27, Projektmappe, Beilage 1], S. 5 und 8). Die K aaa ist als Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert, ihre Funktion ist verkehrsorientiert (Technischer Bericht, S. 8). Der durchschnittliche Tagesverkehr lag im Jahr 2018 bei ca. 12'000 Fahrzeugen mit einem Lastwagenanteil von 5% (Technischer Bericht, S. 13).

Der bestehende Belagsaufbau wird vollständig abgebrochen und neu erstellt (Technischer Bericht, S. 9). Die Strassen und Knotenanlagen werden für den Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt. Bei den Fussgängerübergängen ist eine Strassenbreite von total 13 m geplant (Mittelinsel von 2 m Breite, Fahrspuren von je 3,5 m Breite und Gehwege von je 2 m Breite), auf den übrigen Streckenabschnitten eine solche von 12 m (Kernfahrbahn von 5,5 m Breite, Radstreifen von je 1,25 m Breite und Gehwege von je 2 m Breite) (Technischer Bericht, S. 11). Im Bereich der Fussgängerschutzinseln und Bushaltestellen werden die Radfahrer mit dem Strassenverkehr geführt. Auf der Ostseite wird die K aaa vom Y-Weg bis zum Z-Weg neu mit einem Gehweg von 2 m Mindestbreite ergänzt. Bei m 205 und m 414 werden Fussgängerstreifen projektiert, bei m 275 (exakt m 274,95) eine geschützte Fussgängerquerung ohne Fussgängerstreifen. Alle Querungen werden mit einer 2 m breiten Fussgängerschutzinsel ausgeführt. Die bestehenden Gemeindestrassen, Zufahrten und Vorplätze werden an den neuen Strassen- und Gehwegrand angepasst. Das Verkehrsregime gegenüber der R-Strasse bleibt bestehen. Parkplätze, die unter sicherheitsrelevanten Aspekten ein Risiko bedeuten (Standplatz bei Fussgängerquerungen oder in Sichtzonenbereichen), müssen aufgehoben werden. Aufzuhebende Parkplätze befinden sich namentlich auf der Parzelle Nr. fff (Technischer Bericht, S. 12).

Im Bereich der Einmündung der S-Strasse in die R-Strasse, wo die Radien geringfügig erweitert werden, ist in der Mitte der Fahrbahn ein Mehrzweckstreifen von 2 m Breite mit zwei Fussgängerüberquerungen an den Enden je mit Mittelinsel vorgesehen. Für die Einfahrt in die R-Strasse wird eine Sichtzone mit einer Knotensichtweite von 60 m festgelegt. Auf der Grundstücksausfahrt der Parzelle Nr. fff auf die R-Strasse soll eine Sichtzone mit einer Knotensichtweite von 15 m mittels an den Gehweg angrenzenden Grünflächen auf den Parzellen Nrn. fff und mmm abgesichert werden. An den Bushaltestellen C (in beide Fahrtrichtungen T. und Q.) werden zwecks behindertengerechten Einstiegs die Halteanten auf 22 cm erhöht; die Bushaltestelle Fahrtrichtung T. wird als Teilbucht, diejenige Fahrtrichtung Q. als Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet (Technischer Bericht, S. 11 und 13 sowie Anhang A; Situationsplan 1:500 Signalisation und Markierungen [Vorakten, act. 27, Projektmappe, Beilage 10]; Botschaft des

Regierungsrats des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 14. Oktober 2020 zum Verpflichtungskredit für das Gesamtstrassenbauprojekt Stadt T., Gemeinden S. und Q. IO; K aaa/K bbb S-Strasse-/Q-Strasse-/R-Strasse, aaaaaa, S. 13).

## 2.

Die Beschwerdeführer wehren sich gegen die Ausbaumassnahmen im Bereich der Kreuzung R-Strasse/S-Strasse/ZZ-Strasse und verlangen die Redimensionierung der Einmündung der S-Strasse in die R-Strasse (wohl auf die bestehende Masse), den Verzicht auf zusätzliche Massnahmen für den Veloverkehr (wohl Mehrzweckstreifen und Querungshilfen) und die Erhaltung der Parkplätze vor den bestehenden Gewebeliigenschaften an der R-Strasse im Einmündungsbereich der S-Strasse zwecks Sicherung des Standorts für die dortigen Gewerbetreibenden.

Zur Begründung führen sie im Wesentlichen an, dass beim Bau von Kantonsstrassen gemäss § 109 Abs. 1 BauG Rücksicht auf die Interessen der Anstösser zu nehmen sei. Dazu müssten die konkreten Interessen des Kantons am Strassenbau und die Interessen der Anstösser am Verzicht auf Ausbaumassnahmen gegeneinander abgewogen werden. Eine solche Interessenabwägung fehle in der vorinstanzlichen Entscheidung. Der Kanton nehme keinerlei Rücksicht auf die Anstösser auf beiden Strassenseiten, sowohl bei der Parzelle Nr. fff als auch bei anderen Parzellen (z.B. Nr. III), wo seit Langem Gewerbebetriebe bestünden, die auf Kundenparkplätze angewiesen seien, welche den geplanten Ausbaumassnahmen weichen müssten. Dass der Verlust dieser Parkplätze die Gewerbetreibenden in grössere Schwierigkeiten bringen könnte, werde gar nicht in Erwägung gezogen. Die bisherige langjährige und problemlose Nutzung der Kundenparkplätze sei bei der Prüfung der Verhältnismässigkeit des Eingriffs in die Eigentumsrechte von Strassenanstössern zu berücksichtigen. Verkehrsunfälle oder gravierende Ereignisse, die gegen eine Nutzung der Parkplätze sprächen, seien den Beschwerdeführern nicht bekannt. Eine allfällige geringfügige Störung des Verkehrsflusses durch die Nutzung der Parkplätze sei von der politischen Zielsetzung der Ausbaumassnahmen abgedeckt. Der Geschäftsbetrieb von Gewebelienschaften dürfe nicht über Gebühr beeinträchtigt werden. Die Einmündung der S-Strasse in die R-Strasse bei der Parzelle Nr. fff sei eindeutig überdimensioniert und auf das Wesentliche zu beschränken, so dass von einer Landenteignung ab der Parzelle Nr. fff abgesehen werden könne. Die S-Strasse sei keine Ortsverbindungsstrasse zwischen S. und Q. mehr, werde daher künftig weniger Autoverkehr aufweisen, und fungiere auch nicht als Schulweg. Auch die Verbreiterung der R-Strasse führe zu einem überdimensionierten Strassenraum. Für Fussgänger und Radfahrer biete der Strassenraum im gegenwärtigen Ausbauzustand genügend Platz. Die Verbreiterung fördere lediglich unerwünschte schnelle Autofahrten.

Ganz nebenbei rügen die Beschwerdeführer auch noch, dass die Ausbaumassnahmen die Ausfahrt von der Parzelle Nr. ddd (ZZ-Strasse) auf die R-Strasse erschweren oder verunmöglichen könnten. Dieser Annahme ist jedoch mit Blick auf die bei den Akten liegenden Projektpläne, die keinerlei Hindernisse oder Erschwernisse für die betreffende Ausfahrt oder auch umgekehrt für die Einfahrt von der R-Strasse in die ZZ-Strasse erkennen lassen, von vornherein die Grundlage entzogen (siehe dazu auch schon die Ausführungen in Erw. I/2.2 vorne).

### **3.**

#### **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 von einigen wenigen an die R-Strasse angrenzenden Grundstücken, unter anderem der Parzelle Nr. fff verfügte Landabtretung für die betroffenen Grundeigentümer 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 Eigentumsgarantie geschützten Rechte ist mit der darin enthaltenen Bestandesgarantie nur vereinbar, wenn er auf einer gesetzlichen Grundlage beruht, im öffentlichen Interesse liegt und verhältnismässig ist (vgl. Art. 36 BV; § 8 Abs. 1, § 21 Abs. 2 KV; vgl. auch ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Auflage, Zürich/St. Gallen 2020, Rz. 2344 ff.; PIERRE TSCHANNEN/MARKUS MÜLLER/MARKUS KERN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Auflage, Bern 2022, § 63 N 1784 ff.). Die für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit eines Eingriffs erforderliche Abwägung zwischen divergierenden Interessen fordert auch § 92 Abs. 1 BauG.

#### **3.2.**

Das Erfordernis einer genügenden gesetzlichen Grundlage für das vorliegende Strassenbauprojekt mit vereinzelt Landabtretungen ab Grundstücken, welche an die Kantonsstrasse K aaa angrenzen, ist gegeben (§ 92 BauG; vgl. auch §§ 130 ff. BauG, namentlich § 132 Abs. 1 lit. b BauG) und wird von den Beschwerdeführern auch nicht bestritten. § 95 Abs. 1 BauG bildet die gesetzliche Grundlage für die im Rahmen des Strassenbauprojekts festgelegten Sichtzonen sowie Zu- und Wegfahrtsbeschränkungen.

#### **3.3.**

Inwieweit die Beschwerdeführer ein öffentliches Interesse an den projektierten Strassenbaumassnahmen bestreiten, ist ihrem Vortrag nicht hinreichend deutlich zu entnehmen. Sie stellen jedenfalls nicht in Abrede, dass

es sich beim Interesse der Verkehrssicherheit, dem die hier umstrittenen Massnahmen in erster Linie dienen (durch einen Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrbahn, der Abbiegemanöver für alle Verkehrsteilnehmenden erleichtert, durch Querungshilfen in Form von Mittel- oder Schutzinseln an dessen Enden, die ein sicheres Überqueren der Fahrbahn für Fussgänger ermöglichen und Überholmanöver in kritischen Einmündungsbereichen unterbinden sowie durch die Erweiterung der Einmündungsradien der S-Strasse und die Festlegung von Sichtzonen bei der Ausfahrt in die R-Strasse, welche die Übersichtlichkeit an der Kreuzung R-Strasse/S-Strasse/ZZ-Strasse verbessern), grundsätzlich um ein gewichtiges öffentliches Interesse handelt. Sie scheinen einzig in Zweifel zu ziehen, dass sich die geplanten Massnahmen unter den gegebenen Umständen zur Herstellung bzw. Erhöhung der Verkehrssicherheit eignen und dafür erforderlich sind. Überdies kritisieren sie eine unvollständige Interessenabwägung durch die fehlende Berücksichtigung oder ungenügende Gewichtung des in ihren Augen höherwertigen Interesses an der Beibehaltung von betriebsnotwendigen Parkplätzen auf angrenzenden Gewerbeliegenschaften. Diese Interessenabwägung mit Beantwortung der aufgeworfenen Fragen nach geeigneteren oder gleich geeigneten, mildernden und den von Landenteignungen betroffenen Grundeigentümern zumutbareren Ersatzlösungen bildet allerdings Gegenstand der nachfolgenden Verhältnismässigkeitsbeurteilung. Ein öffentliches Interesse an den beschriebenen verkehrssichernden Massnahmen besteht allemal. Die Senkung des Verkehrsflusses stand dagegen bei den streitgegenständlichen Ausbaumassnahmen nie im Fokus, was das BVU in der Beschwerdeantwort (S. 3) noch einmal bekräftigte.

### **3.4.**

#### **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., § 21 N 453 ff., § 63 N 1787 f.).

#### **3.4.2.**

Das Element der Geeignetheit dient der Prüfung der Präzision staatlichen Handelns. Ungeeignet ist eine Massnahme dann, wenn sie am Ziel vorbeischießt, 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; 138 I 256, Erw. 6.2 f.; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 522; TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, a.a.O., § 21 N 456).

Es ist in Übereinstimmung mit der Vorinstanz darauf abzustellen, dass bei der Errichtung von Kernfahrbahnen kritischen Knotenpunkten für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit aller Beteiligten eine erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken ist (angefochtener Entscheid, Erw. 4.7). Das bedeutet konkret, dass hinsichtlich der Einlenkradien im Einmündungsbereich der S-Strasse, handle es sich dabei nun um eine sog. Quartiersammelstrasse oder lediglich um eine Quartierschliessungsstrasse (ohne Schulwegfunktion), Anpassungsbedarf besteht; einerseits zur Anbindung der S-Strasse an die R-Strasse mit dem abzudeckenden Grundbegegnungsfall Lastwagen/Lastwagen oder auch nur Lastwagen/Personenwagen, andererseits zur Gewährleistung der nach § 42 Abs. 1 der Bauverordnung vom 25. Mai 2011 (BauV; SAR 713.121) und dem darauf verwiesenen "Merkblatt Sicht im Strassenraum" des BVU vom 1. Februar 2021 bemessenen Sichtzone mit einer Knotensichtweite von 60 m bei der Ausfahrt aus der S-Strasse. Dadurch wird der Einmündungsbereich der S-Strasse, wo sich schon jetzt ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel befindet, verkehrssicherer gestaltet, indem die Vergrösserung der Einlenkradien und die damit einhergehende Verschiebung der Gehwege in östliche Richtung und Aufhebung der neun Querparkplätze auf der Parzelle Nr. fff für die Freihaltung der Sichtzone sorgen. Mehr Übersichtlichkeit bei Abbiegemanövern von der und auf die S-Strasse erlaubt insbesondere eine tendenziell weniger gefährliche Fussgängerquerung im Einmündungsbereich der S-Strasse. Des Weiteren leuchtet ein, dass die neu geplante Schutzinsel bei m 274,95 (gegenüber der Parzelle Nr. fff) auch in jenem Bereich eine sicherere Fussgängerquerung als bislang ermöglicht, indem Fussgänger die viel befahrene R-Strasse zeitlich gestaffelt queren können, daher tendenziell weniger lange warten und dabei nicht beide Fahrtrichtungen auf einmal im Auge behalten müssen. Die Gefährdung der an dieser Stelle die R-Strasse überquerenden Fussgänger durch rückwärts von den Querparkplätzen auf der Parzelle Nr. fff weggehenden Fahrzeugen fällt durch die Aufhebung dieser Parkplätze zudem weg. Zu bedenken gilt es sodann, dass von der ZZ-Strasse herkommende Radfahrer, welche die R-Strasse überqueren wollen, um in die S-Strasse zu gelangen, dies aufgrund der neuen Schutzinsel bei m 274,95 und des vorgelagerten Mehrzweckstreifens einfacher und sicherer als in der heutigen Situation tun können. Ferner ist nicht zu vernachlässigen, dass durch die erwähnten verkehrsgestaltenden Massnahmen der motorisierte Individualverkehr besser gelenkt wird und tendenziell gefährliche Überholmanöver verhindert werden.

Die Beschwerdeführer bringen hingegen letztlich nichts vor, was an der Eignetheit der geplanten Ausbaumassnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zweifeln liesse. Nicht zugestimmt werden kann der Sichtweise der Beschwerdeführer, die Verbreiterung der R-Strasse im Einmündungsbereich der S-Strasse verleite zu einer unvorsichtigeren Fahrweise. Dem wirken gerade die Massnahmen entgegen, die zur Verbreiterung des

Strassenraums beitragen, mithin grössere Einlenkradien und Freihaltung der Sichtzone durch Verschiebung des Gehwegs, Mehrzweckstreifen und Schutzinseln.

### 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. HÄFELIN/MÜLLER/ UHLMANN, a.a.O., Rz. 527 f.; TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, a.a.O., § 21 N 458). Mildere Massnahmen finden sich mit etwas Fantasie fast immer. Entscheidend ist der Eignungsnachweis der Massnahmenalternative. 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., § 21 N 459).

Die Beschwerdeführer halten die von ihnen abgelehnten Ausbaumassnahmen für nicht notwendig, mit Rücksicht darauf, dass die Verkehrssicherheit im aktuellen Ausbauzustand hinreichend gewährleistet sei, was sich daran zeige, dass die Kreuzung R-Strasse/S-Strasse/ZZ-Strasse nicht unfallträchtig sei. Ob und wie viele Unfälle sich an dieser Stelle schon ereignet haben, ist allerdings nicht allein ausschlaggebend. Es geht bei Strassenbauprojekten, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen, immer auch darum, kritische Situationen, die bislang zu keinen oder nur vergleichsweise wenigen Unfällen geführt haben – die Zahl von Beinahe-Unfällen bleibt dabei regelmässig im Dunkeln –, nach Möglichkeit zu entschärfen.

Um dem Bedürfnis nach mehr Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden in erhöhtem Masse Rechnung zu tragen und die gleichen Effekte zu erzielen, lassen sich keine mildereren Massnahmen als die im Einmündungsbereich der S-Strasse geplanten Ausbaumassnahmen denken. Die dortige Ausweitung der Einlenkradien verbunden mit der Verschiebung des Gehwegs in östliche Richtung und Aufhebung der Querparkplätze auf der Parzelle Nr. fff hat einerseits den positiven Effekt, dass sich die Sichtzone mit einer Knotensichtweite von 60 m bei der Ausfahrt aus der S-Strasse freihalten lässt, was die Gefahr von Fahrzeugkollisionen auf der Kreuzung R-Strasse/S-Strasse/ZZ-Strasse sowie von Kollisionen zwischen in die S-Strasse abbiegenden Fahrzeugen und Fussgängern auf der Querungshilfe im Einmündungsbereich verringert. Andererseits lassen sich durch die



oben beschriebenen Mutationen im Einmündungsbereich in der Mitte der Fahrbahn der R-Strasse ein Mehrzweckstreifen und die neue Schutzinsel bei m 274,95 realisieren, welche das Queren der R-Strasse für Radfahrer und Fussgänger gefahrloser machen. Diese positiven Effekte blieben bei der Beibehaltung des Status Quo vollständig aus. Alternative Massnahmen, welche sich vergleichbar positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken würden, werden von den Beschwerdeführern nicht in Spiel gebracht. Diese möchten vielmehr ganz einfach am Status Quo festhalten, was allerdings keine echte Option darstellt, wenn man die Nutzung der Kreuzung R-Strasse/S-Strasse/ZZ-Strasse sicherer gestalten und zu einer reibungsloseren Abwicklung der Verkehrsflüsse auf dieser Kreuzung finden möchte.

Dementsprechend ist die Erforderlichkeit aller umstrittenen Ausbaumassnahmen ausgewiesen.

#### **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 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., § 21 N 468).

Die Vorinstanz hat in Erw. 4.5 des angefochtenen Entscheids hinreichend dargelegt, weshalb sie dem hohen öffentlichen Interesse an Verkehrssicherheit auch für schwächere Verkehrsteilnehmende wie Fussgänger und Radfahrer ein höheres Gewicht einräumt als dem privaten Interesse der Eigentümer der Parzelle Nr. fff an der Beibehaltung der neun Querparkplätze entlang der R-Strasse, welche ihrerseits zur Gefährdung der Verkehrssicherheit beitragen (durch Parkierungsbewegungen, die mit den Fussgängerquerungen der R-Strasse bei m 274,95 in Konflikt geraten könnten) und auf deren Bestand kein Anspruch besteht (indem sie weder

bewilligt noch vorbehaltlos geduldet wurden, sondern immer unter dem Vorbehalt der Beseitigung zu Zwecken des Strassenausbaus standen). Auch wenn der Verlust an Parkplätzen die Eigentümer der Parzelle Nr. fff empfindlich treffen dürfte und letztlich höher ist, als die Vorinstanz annimmt, die von einer Einbusse von fünf anstelle von sieben Parkplätzen spricht (zwei Schrägparkplätze bestehen im Bereich der drei entlang der Grenze zur Parzelle Nr. mmm vorgesehenen Querparkplätze allerdings heute schon; vgl. dazu den Situationsplan 1:500 Signalisation und Markierung [Vorakten, act. 27, Projektmappe, Beilage 10, sowie die Luftbildaufnahmen auf dem Geoportal des AGIS), ist die vorinstanzliche Interessenabwägung deswegen nicht fehlerhaft. Es ist anhand der vorinstanzlichen Erwägungen erkennbar und auch nachvollziehbar, weshalb der Verlust der Parkplätze den Eigentümern der Parzelle Nr. fff als zumutbar erachtet wird. Den Vorwurf einer unvollständigen Interessenabwägung braucht sich die Vorinstanz nicht gefallen zu lassen; dies umso weniger, als sich die Beschwerdeführer für die Interessen von Dritten, nicht für eigene Interessen einsetzen, was eine tiefere Begründungsdichte allemal rechtfertigen würde, soweit die Beschwerdeführer überhaupt legitimiert sind, Rechtsverletzungen gegenüber Dritten zu rügen.

Auf die Situation weiterer Gewerbetreibenden entlang der R-Strasse braucht an dieser Stelle nicht eingegangen zu werden, zumal auch nicht bekannt ist, wie stark sie vom projektierten Strassenausbau nachteilig betroffen sind. Die Eigentümerin der Parzelle Nr. III muss jedenfalls kein Land für die Zwecke des Strassenbaus abtreten und kann ihre Parkplätze behalten. Derweil müssen auf der Parzelle Nr. nnn wegen einer Sichtzone vier Längsparkplätze entlang der R-Strasse aufgehoben oder verschoben werden (vgl. Situationsplan 1:500 Landerwerb [Vorakten, act. 27, Projektmappe, Beilage 11]). Ansonsten befinden sich innerhalb des vorliegenden Teilstrassenbauprojekts (Gemeinde Q. IO K aaa R-Strasse, Neugestaltung Kantonsstrasse [TP4]) ausweislich der Luftbildaufnahmen auf dem Geoportal des AGIS kaum markierte Parkplätze im Unterabstand zur Kantonsstrasse, die den geplanten Strassenbaumassnahmen weichen müssten.

Die Zumutbarkeit der geplanten Ausbaumassnahmen an der R-Strasse (einschliesslich den Einmündungsbereichen der daran anschliessenden Strassen) ist somit für alle davon betroffenen Eigentümer, von denen nur sehr wenige Land für die Zwecke des Strassenbaus abtreten müssen und spürbare Nutzungseinschränkungen erleiden, gegeben. Daraus wiederum ist zu schliessen, dass der mit dem streitgegenständlichen Strassenbauprojekt verbundene Eingriff in die Eigentums- und Nutzungsrechte von Strassenanstössern, namentlich der Eigentümer der Parzelle Nr. fff, nicht nur auf einer gesetzlichen Grundlage beruht und im öffentlichen Interesse liegt, sondern auch vor dem Verhältnismässigkeitsprinzip standhält.

**4.**

Andere Gründe, aus denen sich das vorliegend zu beurteilende Strassenbauprojekt als unrechtmässig oder unzweckmässig erweisen könnte, sind für das Verwaltungsgericht nicht ersichtlich und werden von den Beschwerdeführern auch nicht (hinreichend) dargetan. Das gilt namentlich für die ebenfalls als unverhältnismässig gerügten Zu- und Wegfahrtsbeschränkungen (wohl auf der Parzelle Nr. fff; Einbahnsystem mit Zufahrt von der S-Strasse und Wegfahrt über die K aaa; vgl. dazu die Beschwerdeantwort des BVU im Parallelverfahren WBE.2022.267, S. 3), die für sich genommen keinen erkennbaren Einfluss auf die Nutzung der Liegenschaft und die dortige Parkplatzsituation haben, der über die Einschränkung infolge Aufhebung der bisherigen neun Querparkplätze entlang der R-Strasse hinausginge. Nicht näher erläutert wird von den Beschwerdeführern, weshalb der Strassenraum im Einmündungsbereich der S-Strasse "überrissen" oder überdimensioniert sein soll, brauchen doch die vorgesehenen, im Interesse der Verkehrssicherheit liegenden und verhältnismässigen Ausbaumassnahmen diesen Raum ganz offensichtlich. Andere ebenso zweckmässige Ausbauvarianten, die weniger Raum beanspruchen würden, sind nicht erkennbar.

**5.**

Zusammenfassend ist das Strassenbauprojekt Gemeinde Q. IO K aaa R-Strasse, Neugestaltung Kantonsstrasse (TP4) als recht- und zweckmässig zu beurteilen. Das führt zur Abweisung der vorliegenden Beschwerde, soweit darauf einzutreten ist. Auf die Durchführung des von den Beschwerdeführern beantragten Augenscheins darf in zulässiger antizipierter Beweiswürdigung verzichtet werden, weil sich die zu beurteilende Situation hinreichend aus den Akten ergibt und anhand der bei den Akten liegenden Projektpläne und öffentlich zugänglichen Luftbildaufnahmen des Geoportals AGIS ausreichend dokumentiert ist. Von einem Augenschein vor Ort mit oder ohne Parteibefragung verspricht sich das Verwaltungsgericht keinen relevanten Erkenntnisgewinn (zur Zulässigkeit der antizipierten Beweiswürdigung vgl. statt vieler BGE 141 I 60, Erw. 3.3; 136 I 229, Erw. 5.3; Urteil des Bundesgerichts 1C\_290/2021 vom 15. September 2022, Erw. 4.2).

**III.**

Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind die Beschwerdeführer nach Massgabe der §§ 31 Abs. 2 und 32 Abs. 2 VRPG (Unterliegerprinzip) kostenpflichtig und haben keinen Anspruch auf Ersatz ihrer Parteikosten für die anwaltliche Vertretung vor Verwaltungsgericht. Für die verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskosten haften die Beschwerdeführer in Anwendung von § 33 Abs. 3 VRPG solidarisch. Der obsiegenden Vorinstanz und dem beigeladenen Gemeinderat Q. stehen mangels anwaltlicher Vertretung vor Verwaltungsgericht keine Parteientschädigungen zu (§ 29 VRPG).

---

### **Das Verwaltungsgericht erkennt:**

#### **1.**

Die Beschwerde (samt Sistierungsantrag) wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

#### **2.**

Die verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskosten, bestehend aus einer Staatsgebühr von Fr. 4'000.00 sowie der Kanzleigebür und den Auslagen von Fr. 347.00, gesamthaft Fr. 4'347.00, sind von den Beschwerdeführern zu bezahlen. Sie haften dafür solidarisch.

#### **3.**

Es werden keine Parteikosten ersetzt.

---

Zustellung an:

die Beschwerdeführer

den Regierungsrat

die Beigeladene (Gemeinderat)

Mitteilung an:

das BVU, Rechtsabteilung

das BVU, Abteilung Tiefbau

---

### **Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten**

Dieser Entscheid kann wegen Verletzung von Bundesrecht, Völkerrecht, kantonalen verfassungsmässigen Rechten sowie interkantonalem Recht innert **30 Tagen** seit der Zustellung mit **Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten** beim **Schweizerischen Bundesgericht**, 1000 Lausanne 14, angefochten werden. Die Frist steht still vom 7. Tag vor bis und mit 7. Tag nach Ostern, vom 15. Juli bis und mit 15. August und vom 18. Dezember bis und mit 2. Januar. Die unterzeichnete Beschwerde muss das Begehren, wie der Entscheid zu ändern sei, sowie in gedrängter Form die Begründung, inwiefern der angefochtene Akt Recht verletzt, mit Angabe der Beweismittel enthalten. Der angefochtene Entscheid und als Beweismittel angerufene Urkunden sind beizulegen (Art. 82 ff. des Bundesgesetzes über das Bundesgericht [Bundesgerichtsgesetz, BGG; SR 173.110] vom 17. Juni 2005).

---

Aarau, 21. Juni 2023

**Verwaltungsgericht des Kantons Aargau**

3. Kammer

Vorsitz:

Gerichtsschreiberin:

Winkler

Ruchti