

WBE.2022.189 / sr / wm

WBE.2022.190

(2022-000457/2022-000459)

Art. 137

## Urteil vom 7. Dezember 2022

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

Beschwerde-  
führerin 1      **A.**\_\_\_\_\_,

Beschwerde-  
führer 2      **B.**\_\_\_\_\_,

beide vertreten durch Dr. iur. René Müller, Rechtsanwalt, Remigersteig 8,  
Postfach, 5200 Brugg AG

**gegen**

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

Beigeladene      **Einwohnergemeinde U.**\_\_\_\_\_,  
handelnd durch den Stadtrat

Gegenstand      Beschwerdeverfahren betreffend Strassenbauprojekt (Gemeinde U.\_\_\_\_\_  
[V.\_\_\_\_\_] IO K aaa, Umbau Bushaltestelle "W.\_\_\_\_\_" )

- Einwendungsentscheid des Regierungsrats vom 6. April 2022  
(Nr. 2022-000457)
- Genehmigungsentscheid des Regierungsrats vom 6. April 2022  
(Nr. 2022-000459)

---

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

### **A.**

#### **1.**

Vom 16. August 2021 bis 14. September 2021 legte das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU), Abteilung Tiefbau, das kantonale Strassenbauprojekt Gemeinde U. IO K aaa, Anpassung der Bushaltestelle "V. W." (BHS-bbb) an das BehiG (Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen [Behindertengleichstellungsgesetz, SR 151.3]), auf der Stadtverwaltung U. öffentlich auf. Dagegen erhoben unter anderem A. und B., Eigentümer der Parzelle Nr. ccc, Einwendung.

Das BVU, Abteilung Tiefbau, nahm am 2. November 2021 zur Einwendung Stellung.

### **2.**

#### **2.1.**

Der Regierungsrat entschied über die Einwendung von A. und B. an der Sitzung vom 6. April 2022 wie folgt (RRB Nr. 2022-000457):

##### **1.**

Die Einwendung von A. und B. wird abgewiesen.

##### **2.**

Verfahrenskosten werden keine auferlegt und Parteikosten keine zugesprochen.

##### **3.**

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. 2022-000459):

##### **1.**

Das Projekt "U. (V.) IO; K aaa, Umbau Bushaltestelle "W.", Anpassung an Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) wird gutgeheissen.

##### **2.**

Das genehmigte Strassenbauprojekt in der Fassung vom 16. August 2021 gilt als Enteignungstitel (§ 132 Abs. 1 lit. b Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen [Baugesetz, BauG]).

3.

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

**B.**

**1.**

Gegen die am 11. April 2022 versandten und am Folgetag (12. April 2022) zugestellten Entscheide des Regierungsrats erhoben A. und B. am 10. Mai 2022 beim Verwaltungsgericht zwei separate Beschwerden (je gegen den Einwendungs- und den Genehmigungsentscheid), mit den Anträgen:

Einwendungsentscheid

1.

In Gutheissung der Beschwerde sei der Entscheid vom 6.4.2022, Beschluss-Nr. 2022-000457, aufzuheben.

2.

Der geplante Umbau Bushaltestelle W. in U. IO K aaa sei nicht durchzuführen.

3.

Die Bushaltestelle sei entweder vom geplanten Standort aus 5 Meter nach Westen oder vor dem Kreisel in Richtung Osten zu verschieben und dort zu bauen.

4.

Unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

Genehmigungsentscheid

1.

In Gutheissung der Beschwerde sei der Entscheid vom 6.4.2022, Beschluss-Nr. 2022-000459, aufzuheben.

2.

Die Angelegenheit "Gemeinde U. (V.) IO; K aaa, Umbau Bushaltestelle "W." sei an den Regierungsrat zur Vornahme von Abklärungen, Prüfung anderer Möglichkeiten und neuem Entscheid zurückzuweisen.

3.

Unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten RR AG.

**2.**

Mit Verfügung des instruierenden Verwaltungsrichters vom 1. Juni 2022 wurden die Einwohnergemeinde U. zum Verfahren beigegeben und die Verfahren WBE.2022.189 und WBE.2022.190 vereinigt.

**3.**

Mit Beschwerdeantwort vom 16. Juni 2022 beantragte das BVU, Rechtsabteilung, namens des Regierungsrats die kostenfällige Abweisung der Beschwerde. Die Gemeinde U. liess sich nicht vernehmen.

**C.**

Das Verwaltungsgericht hat den Fall am 7. Dezember 2022 beraten und entschieden.

---

**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 Beschwerden zuständig.

**2.**

Die Beschwerdeführer sind Eigentümer der Parzelle Nrn. ccc, von welcher für das Strassenbauprojekt Land abgetreten werden soll. Die Vorinstanz hat die von den Beschwerdeführern gegen das Strassenbauprojekt erhobene Einwendung abgewiesen. Letztere haben deshalb ein schutzwürdiges eigenes Interesse an der Aufhebung bzw. Änderung der angefochtenen Entscheide, womit ihre Beschwerdebefugnis nach § 42 lit. a des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 4. Dezember 2007 (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG; SAR 271.200) zu bejahen ist.

**3.**

Gemäss § 43 Abs. 2 VRPG muss die Beschwerdeschrift einen Antrag sowie eine Begründung enthalten; auf Beschwerden, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, ist nicht einzutreten. Mit der Formulierung dieser Bestimmung wurde faktisch die unter Geltung des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 9. Juli 1968 (aVRPG) geltende Praxis kodifiziert (Botschaft des Regierungsrats des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 14. Februar 2007, Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege, 07.27 [Botschaft VRPG], S. 56 f.). Mit der Begründung ist darzulegen, in welchen Punkten nach Auffassung des Beschwerdeführers der angefochtene Entscheid Mängel aufweist (Aargauische Gerichts- und Verwaltungsent-scheide [AGVE] 2009, S. 275).

Die Beschwerdeführer begründen ihre Beschwerden ausschliesslich damit, dass die angeordnete Landabtretung ab ihrer Parzelle Nr. ccc für die Zwecke des Strassenbauprojekts bzw. des Ausbaus der Bushaltestelle "V. W." in Fahrtrichtung X. unrechtmässig sei respektive einen ungerechtfertigten, insbesondere unverhältnismässigen Eingriff in die Eigentumsgarantie gemäss Art. 26 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101) darstelle. Zum Ausbau der auf der gegenüberliegenden Strassenseite gelegenen Bushaltestelle "V. W." in Fahrtrichtung U. äussern sie sich nicht.

Derweil richtet sich ihr Antrag auf Aufhebung des Genehmigungsentscheids (Antrag 1 der betreffenden Beschwerde) gegen das Strassenbauprojekt als Ganzes, das beide Bushaltestellen umfasst. Soweit mit diesem Antrag auch die geplante Haltestelle Fahrtrichtung U. angefochten wird, kann darauf mangels hinreichender Begründung nicht eingetreten werden.

Daran ändert auch der Grundsatz der Einheit der Baubewilligung (vgl. dazu statt vieler Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2019.218 vom 19. Februar 2020, Erw. II/5.1 mit weiteren Hinweisen) nichts, der sich nicht in jedem Fall 1:1 auf ein Strassenbauprojekt übertragen lässt, das sich über viele Kilometer erstrecken kann. Gerade im Falle von Einwendungen und Rügen, die – wie hier – nur einen lokal begrenzten Bereich eines Strassenbauprojekts betreffen, erscheint es sachlich nicht geboten, das gesamte Strassenbauprojekt wegen lokal begrenzter Anpassungen, die sich nicht auf das restliche Projekt auswirken, infrage zu stellen. Indem der unangefochtene oder unbegründet angefochtene Teil des Strassenbauprojekts rechtskräftig wird, ist auch der Rechtssicherheit am besten gedient. Andernfalls liesse sich ein Strassenbauprojekt mit mehreren Einwendenden, deren Einwendungen sich nur teilweise als begründet erweisen, kaum mehr innerhalb vernünftiger Frist rechtskräftig genehmigen und realisieren. Mit jeder Projektanpassung müsste das gesamte Strassenbauprojekt wieder neu öffentlich aufgelegt werden und die zurückgezogenen oder abgewiesenen Einwendungen könnten wiederholt werden, weil sie im ersten Umgang nicht rechtskräftig abgeurteilt worden wären. Derlei Konsequenzen aus dem Grundsatz der Einheit der Baubewilligung, der für Bauvorhaben entwickelt wurde, die wegen des Koordinationsgrundsatzes (Art. 25a des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 [Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700]) eine gesamtheitliche Betrachtung erheischen, sind bei teilbaren Strassenbauprojekten mit Projektbestandteilen, deren Anpassung sich nicht auf die anderen Bereiche des Projekts auswirkt, als der Rechtssicherheit in hohem Masse abträglich abzulehnen.

Das streitgegenständliche Strassenbauprojekt ist teilbar und die dafür erteilte Genehmigung der Vorinstanz lässt sich ohne Auswirkungen auf andere Projektbestandteile zu einem Teil aufheben und zum anderen Teil

schützen, falls nur eine Bushaltestelle nicht bewilligungsfähig ist und angepasst werden muss.

#### 4.

Die weiteren Sachurteilsvoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Auf die form- und fristgerecht erhobene Beschwerde ist mit der vorerwähnten Ausnahme (nicht begründeter Antrag auf Aufhebung des Projektbestandteils Bushaltestelle Fahrtrichtung U.) einzutreten.

#### 5.

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 (Aargauische Gerichts- und Verwaltungsentscheide [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.

Die geplanten Bushaltestellen "V. W." liegen an der Kantonsstrasse K aaa (Y-Strasse), die von U. über den Q. nach X. führt und im Kantonsstrassennetz als Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert ist (vgl. den Beschluss des Grossen Rates vom 8. Juni 2021 betreffend die Neuklassierung des Kantonsstrassennetzes, GR 21.91, und die Übersicht über das Kantonsstrassennetz im Richtplankapitel M2.2, S. 3). Die Bushaltestellen befinden sich im Innerortsbereich mit einer signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h. Im Jahr 2007 betrug der durchschnittliche

tägliche Verkehr (DTV) auf der Kaaa an der den Bushaltestellen nahegelegenen Zählstelle Nr. eee 8'477 Fahrzeuge (Strassenbelastungsplan auf dem Geoportal des Geographischen Informationssystems des Kantons Aargau [AGIS]).

Das am 1. Januar 2004 in Kraft getretene BehiG, das die Verhinderung, Verringerung oder Beseitigungen von Benachteiligungen bezweckt, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind (Art. 1 Abs. 1 BehiG), verlangt namentlich, dass bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens nach 20 Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes (d.h. bis 1. Januar 2024) behindertengerecht sein müssen (Art. 22 Abs. 1 BehiG). Behindertengerecht bedeutet bei Bushaltestellen, dass ein niveaugleicher Einstieg zu gewährleisten und die Haltekante mit einer Höhe von 22 cm auszuführen ist. Wo ein geradliniges Anfahren ohne Überstreichen mit dem Heck des Fahrzeugs nicht möglich ist, kann die Kantenhöhe auf 16 cm reduziert werden. Anzustreben ist gemäss der VSS-Norm SN 640 075 "Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum" vom Dezember 2014 die Maximallösung mit niveaugleichem Einstieg (auf 22 cm Höhe) an allen Türen. Ist dies nicht möglich, so ist dort die schrittweise Prüfung der zu realisierenden Kantenhöhe (evtl. unter Verkürzung des 22-cm-Bereichs) definiert ("Empfehlungen Bushaltestellen" des BVU, Abteilung Tiefbau, vom 26. März 2020, S. 10). Die dazugehörige Checkliste im Dokument IMS 222.316 wird auf S. 4 des Technischen Berichts zum vorliegenden Strassenbauprojekt (nachfolgend: Technischer Bericht) wiedergegeben. Danach kann die Haltekante auch nur teilweise, auf einer möglichst grossen Länge (mindestens 5,4 m) mit einer Höhe von 22 cm und der Rest mit einer Höhe von 16 cm ausgeführt werden, wenn sich eine Haltekantenhöhe von 22 cm über die ganze Plattformlänge (mindestens 15 m) auch mittels Verschieben der Haltestelle nicht realisieren lässt. Die Mindestlänge von 5,4 m bei der Teillösung gewährleistet einen niveaugleichen Einstieg wenigstens an einer Türe (Empfehlungen Bushaltestellen, Anhang 1.4).

Die bestehende Bushaltestelle "V. W." in Fahrtrichtung X. ist nicht normgerecht organisiert und weist ungenügende bauliche Elemente wie den vertikal abgesetzten Warteraum auf. Der Bus hält in einer verkürzten Busbucht. Die Haltekante weist einen Absatz von lediglich 8 cm zum Fahrbahnniveau auf. Zudem sind keine taktil-visuellen Markierungen vorhanden, die für blinde und sehbehinderte Personen den Bereich der Einstiegsstelle bei der Vordertüre des Busses durch ein Aufmerksamkeitsfeld kennzeichnen (vgl. dazu die Empfehlungen Bushaltestellen, S. 14 f.). der Belag des Gehwegs ist stellenweise beschädigt (Risse) und weist diverse Fugen auf (Technischer Bericht, S. 8 f.).

Neu soll die Haltekante auf einer Länge von 15 m auf eine Höhe von 22 cm angehoben werden, damit das Einstiegsniveau bei drei Bustüren erreicht

wird. Die Standardlösung mit niveaugleichem Einstieg an allen (vier) Türen kann aus Platzgründen nicht realisiert werden. Eine Verschiebemöglichkeit für die Busbucht konnte nicht gefunden werden. Des Weiteren sind gewisse bauliche Anpassungen an der Querunginsel in der Strassenmitte und an der Strassenentwässerung, ein neuer Belag an der Haltestelle sowie das Anbringen von taktil-visuellen Markierungen vorgesehen (Technischer Bericht, S. 9; Plan Situation 1:200). Für die mit der Erhöhung der Haltekante einhergehende Verlängerung der Busbucht müssen 29 m<sup>2</sup> Land erworben werden, davon 3 m<sup>2</sup> ab der Parzelle Nr. ccc der Beschwerdeführer. Vorübergehend beansprucht werden 105 m<sup>2</sup>, davon 22 m<sup>2</sup> von der Parzelle Nr. ccc der Beschwerdeführer (Technischer Bericht, S. 10; Plan Landerwerb 1:200, Landerwerbstabelle).

## **2.**

### **2.1.**

Die Vorinstanz erachtet das Strassenbauprojekt als recht- und zweckmässig. Die Eigentumsgarantie werde nicht verletzt. Das Projekt und der damit verbundene Eingriff in die Eigentumsrechte der Beschwerdeführer durch Landabtretung beruhen mit den §§ 90 ff. und 132 Abs. 1 lit. b BauG auf einer gesetzlichen Grundlage, seien durch das gewichtige öffentliche Interesse an der Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen bzw. deren Gleichstellung mit Menschen ohne Behinderungen gerechtfertigt und auch verhältnismässig. Eine für die Beschwerdeführer mildere Massnahme sei nicht denkbar. Bei einer Verschiebung der Haltestelle nach Westen würde ebenfalls Land ab der Parzelle Nr. ccc der Beschwerdeführer benötigt, weil die Anfahrt vom Kreisel her geradlinig zu erfolgen habe. Eine solche Verschiebung hätte ausserdem den Nachteil, dass die Busbucht wieder weiter in den Ein- und Ausfahrtsbereich der Parzellen Nrn. 5241 und fff zu liegen käme, verbunden mit einem der Verkehrssicherheit abträglichen Konfliktpotenzial. Die Situation für die Parzelle Nr. fff würde zusätzlich dadurch verschlechtert, dass sich die erhöhte Haltekante am Ende der bereits sehr steilen Ausfahrt aus dem dortigen Parkplatz befände. Eine Bushaltestelle östlich des Kreisels sei aus Platzgründen (angesichts der für die Busbucht notwendigen Länge und den bereits vorhandenen Nutzungen) nicht angezeigt und aufgrund der Distanz zur gegenüberliegenden Bushaltestelle "V. W." Fahrtrichtung U. weniger sinnvoll. Insgesamt würde eine solche Verschiebung auch zu noch umfangreicheren Enteignungen führen. Fussgänger (inklusive Busspassagiere) könnten die Y-Strasse bei der bestehenden Mittelinsel westlich der Haltestelle sicher queren, ohne die Fussgängerunterführung östlich des Kreisels benützen zu müssen. Die Stelle sei kein Unfallschwerpunkt. Das Interesse an einer behindertengerechten Ausgestaltung der Bushaltestelle überwiege das private Interesse am ungeschmäleren Erhalt des Eigentums der Beschwerdeführer, die für das Strassenbauprojekt bloss 3 m<sup>2</sup> Land abtreten müssten, was kaum nachteilige Auswirkungen



auf die Nutzung ihres Grundstücks habe. Die Landabtretung sei ihnen somit zumutbar.

## **2.2.**

Die Beschwerdeführer rügen, es sei nicht abgeklärt worden, ob gleich an drei Türen ein niveaugleicher Einstieg gewährleistet werden müsse. Es stehe noch nicht einmal fest, ob und wie viele Behinderte an der fraglichen Bushaltestelle in den Bus steigen möchten. Ein niveaugleicher Einstieg an zwei Türen würde allenfalls längstens genügen. Dies gelte umso mehr, als die gewählte Maximallösung lediglich anzustreben, aber nicht zwingend sei. Ausserdem wäre eine Lage der Bushaltestelle östlich des Kreisels aus Gründen der Verkehrssicherheit für Fussgänger, welche die Y-Strasse überqueren wollten und dafür die dortige Fussgängerunterführung nutzten, zu bevorzugen. Werde die Haltestelle dagegen wie geplant realisiert, würden die Fussgänger stattdessen die stark befahrene Y-Strasse oberirdisch überqueren und sich dadurch in Gefahr bringen. Die Entfernung zur gegenüberliegenden Bushaltestelle "V. W." Fahrtrichtung U. spiele keine Rolle, da Busspassagiere nicht gleichzeitig beide Kurse benützten. Die vom Regierungsrat beschlossene Lösung sei unverhältnismässig, widersprüchlich und beruhe auf ungenügenden Abklärungen (der Nutzungsfrequenzen). Widersprüchlich sei der Einwendungsentscheid auch insofern, als einmal festgehalten werde, die Massnahme stelle einen schweren Eingriff in die Eigentumsrechte der Beschwerdeführer dar, an anderer Stelle hiergegen ausgeführt werde, der Eingriff sei aufgrund des Umfangs der Landabtretung zu Lasten der Beschwerdeführer minim.

## **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 der Beschwerdeführer verfügte Landabtretung für diese eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung darstellt, sind auch die Art. 26 und Art. 36 BV 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 Landabtretung 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.

### **3.3.**

Ausgewiesen ist sodann ein gewichtiges öffentliches Interesse an den projektierten Strassenbaumassnahmen, die darauf ausgerichtet sind, die beiden Bushaltestellen "V. W." behindertengerecht auszugestalten. Dabei handelt es sich, wie gesehen, um eine Verpflichtung nach dem BehiG, die gemäss Art. 22 Abs. 1 BehiG bis spätestens Ende Dezember 2023 umzusetzen ist (vgl. dazu schon Erw. 1 vorne). Die Beschwerdeführer stellen das öffentliche Interesse an der Realisierung von behindertengerechten Bushaltestellen und dessen hohe Bedeutung an sich nicht in Frage. Soweit sie kritisieren, es sei offen und ungeklärt, ob und wie viele behinderte Personen die Bushaltestelle "V. W." Fahrtrichtung X. benützten, ist ihnen entgegenzuhalten, dass das öffentliche Interesse an der behindertengerechten Ausgestaltung von Bushaltestellen mit der Vorinstanz hoch zu gewichten ist, und zwar unabhängig davon, wie gut eine Haltestelle (von Personen mit einer Behinderung) frequentiert ist. Die Benützung einer Haltestelle durch Personen mit einer Behinderung lässt sich ohnehin nie oder höchstens in speziell gelagerten Ausnahmefällen vollständig ausschliessen. Es ist gerade das Anliegen des BehiG, dass die öffentliche Infrastruktur flächendeckend behindertengerecht umgestaltet wird, ohne dass dafür im Einzelfall ein Bedarf nachzuweisen wäre. Der Bedarf ist ohnehin keine statische Grösse und kann sich laufend verändern.

### **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.**

##### **3.4.2.1.**

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; 136 IV 29, Erw. 4.4 f.; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 522; TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, a.a.O., § 21 N 456).

Dass die geplante Erhöhung der Haltekante der bestehenden Busbucht von heute 8 cm auf 22 cm auf einer Länge von 15 m (sowie die Erhöhung des Anfahrtsbereichs auf 16 cm auf einer Länge von weiteren 15 m) samt den dafür notwendigen Niveaueausgleichen auf einer Gesamtlänge von 7 m, welche Änderungen eine Verlängerung der Busbucht und dadurch die genehmigte Landabtretung ab der Parzelle Nr. ccc der Beschwerdeführer bedingen, zusammen mit weiteren Massnahmen, gegen die sich die Beschwerdeführer nicht explizit wenden (Anbringung von taktil-visuellen Markierungen, Belagsverbesserungen etc.), mit Bezug auf die Bushaltestelle "V. W." Fahrtrichtung X. eine behindertengerechtere Nutzung als im heutigen Zustand erlauben, scheint unbestritten zu sein. Demnach eignen sich die erwähnten strassenbaulichen Massnahmen, um das damit verfolgte Ziel der Beseitigung von Nachteilen für Menschen mit Behinderungen zu erreichen. Eine andere Frage ist, ob es andere Massnahmen gäbe, die sich für die Erreichung desselben Ziels gleich oder ähnlich gut eignen würden, beispielsweise eine Busbucht mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm auf einer Länge von lediglich 9,6 m oder 5,4 m für einen niveaugleichen Einstieg an nur zwei Türen bzw. einer Tür des haltenden Busses (vgl. dazu die Empfehlungen Bushaltestellen, Anhang 1.3 und 1.4) oder eine andere Lage der geplanten Busbucht. Eine gleich gute oder sogar bessere Eignung einer Ausbauvariante, die zudem nicht in die Eigentumsrechte des Beschwerdeführer eingreifen würde, macht die gewählte Ausbaumassnahme (Busbucht Teilausbau mit drei niveaugleichen Einstiegen; Empfehlungen Bushaltestellen, Anhang 1.2) indessen nicht ungeeignet. Fraglich ist in einem solchen Fall vielmehr die Erforderlichkeit des damit bewirkten Eingriffs in die Eigentumsgarantie.

### **3.4.2.2.**

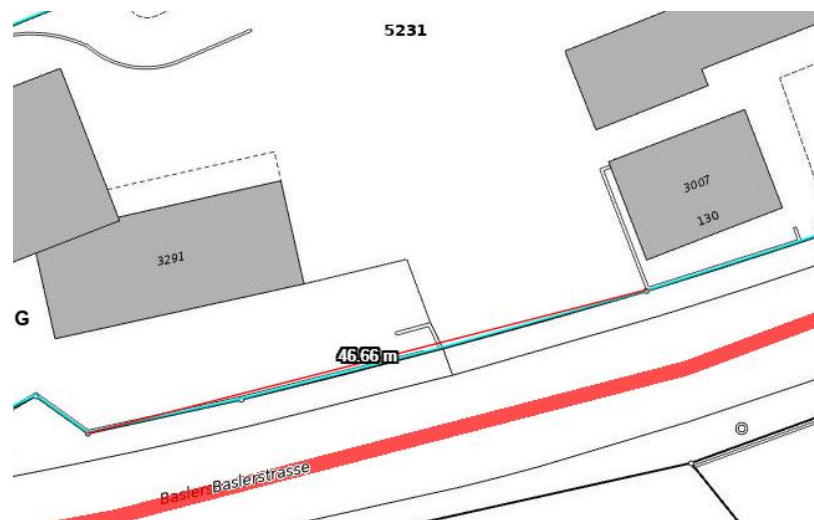
Eine Strassenbaumassnahme hat zu unterbleiben, wenn eine (mindestens) gleich geeignete, aber mildere, d.h. den davon in seinen Eigentumsrechten Betroffenen weniger belastende Massnahme für den angestrebten Erfolg ausreichen würde. Das Element der Erforderlichkeit dient der Prüfung der Intensität staatlichen 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 eine Busbucht mit einer verkürzten erhöhten Haltestellenkante oder ein Busbucht an anderer Lage (östlich des Kreisels mit der Einmündung der Kantonsstrasse K ggg [Z-Strasse] in die Kantonsstrasse K aaa [Y-Strasse]), für deren Bau sie (vermeintlich) kein Land ab ihrer Parzelle Nr. ccc an den Kanton bzw. die Strassenparzelle Nr. ddd abtreten müssten, für (beinahe) gleichwertig bzw. sogar besser geeignet zur Herstellung der Behindertentauglichkeit als der projektierte Ausbau der bestehenden Busbucht. Dem kann nicht zugestimmt werden. Eine Busbucht mit verkürzter erhöhter Haltekante, die gegenüber den geplanten drei nur zwei niveaugleiche Einstiegsmöglichkeiten oder sogar nur eine solche Einstiegsmöglichkeit gewährleisten würde, wäre weniger behindertentauglich, weil auch immer damit gerechnet werden muss, dass mehrere Personen mit einer Behinderung den Bus gleichzeitig besteigen oder verlassen wollen. Weniger Einstiegsmöglichkeiten würden in diesem Fall zu erhöhten Wartezeiten für den Bus führen, was wiederum die Fahrplanstabilität und die Anschlusssicherheit gefährden könnte. Es kommt daher nicht von ungefähr, dass die Behindertengesetzgebung nach Möglichkeit, unter Berücksichtigung von baulichen Hindernissen vor Ort, die Maximallösung mit niveaugleichem Einstieg an allen Türen anstrebt (vgl. Empfehlungen Bushaltestelle, S. 10, mit Verweis auf die VSS-Norm SN 640 075 "Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum" vom Dezember 2014, deren Anwendung vom Bundesamt für Verkehr [BAV] in den Erläuterungen vom 16. August 2022 zur Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs vom 23. März 2016 [VAböV; SR 151.342], Ziff. 4, empfohlen wird). Im Übrigen widersprechen die Beschwerdeführer der Darstellung der Vorinstanz, dass auch eine Busbucht mit verkürzter erhöhter Haltekante eine Landabtretung ab der Parzelle Nr. ccc erfordern würde, weil die Busse die Haltestelle aus dem Kiesel hinaus geradlinig anfahren müssten, nicht substantiiert. Demnach würde diese Ausbauvariante trotz Nachteilen für Personen mit Behinderungen die Beschwerdeführer im Vergleich zu den geplanten Massnahmen allenfalls nicht einmal weniger belasten. Auf jeden Fall stellt die fragliche Ausbauvariante keine mildere Massnahme dar, die sämtliche Zwecktauglichkeitskriterien gleich gut erfüllt wie der geplante Haltestellenausbau.

Eine Deplatzierung der Busbucht östlich des Kreisels wäre zwar für die Beschwerdeführer eine mildere Ausbauvariante, weil sie dafür kein Land ab ihrer Parzelle Nr. ccc abtreten müssten. Im Gegenzug müsste für eine neu errichtete Bushaltestelle im Bereich der Parzelle Nr. hhh sehr viel mehr Land ab diesem Grundstück abgetreten werden als für den Ausbau der bestehenden Busbucht "V. W." Fahrtrichtung X. benötigt wird und die

Belastung wäre überdies von einem einzigen Grundeigentümer zu tragen. Schon unter diesem Gesichtspunkt lässt sich diese von den Beschwerdeführern favorisierte Lösung nicht als mildeste Variante für alle vom notwendigen Haltestellen(aus-)bau potenziell betroffenen Strassenanrainer qualifizieren. Zu Unrecht richten die Beschwerdeführer den Fokus nur auf sich und ihr Grundstück, obwohl sie für die geplante Ausbaumassnahme (gegenüber der Eigentümerschaft der Parzelle Nr. iii) vergleichsweise wenig Land abtreten müssten. Noch schlechter als der Eigentümerschaft der Parzelle Nr. iii erginge es derjenigen der Parzelle Nr. hhh, die mit Landverlusten von deutlich über den 29 m<sup>2</sup> konfrontiert wäre, die für den Ausbau der bestehenden Haltestelle gesamthaft benötigt werden. Darüber hinaus ist die Entgegnung der Vorinstanz, eine (neue) Bushaltestelle östlich des Kreisels würde auch aus Platzgründen ausscheiden, nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen. Busbuchten mit drei niveaugleichen Einstiegsmöglichkeiten weisen eine Länge von ca. 70 m auf (vgl. Empfehlungen Bushaltestelle, Anhang 1.2). Der im Strassenraum noch nicht überbaute Teil der Parzelle Nr. hhh ist gemäss Nachmessungen im amtlichen Vermessungsplan auf dem Geoportal des Aargauischen Geographischen Informationssystems (AGIS) hingegen nicht einmal 50 m lang (vgl. dazu die nachfolgende Abbildung). Insofern ist davon auszugehen, dass an dieser Stelle keine neue Busbucht errichtet werden könnte, welche der geplanten verlängerten Busbucht mit Blick auf eine behindertengerechte Umgestaltung gleichwertig wäre.



Infolgedessen ist die Erforderlichkeit der geplanten Verlängerung der Busbucht ausgewiesen. Es gibt keine mildere Massnahme, mit der sich das damit verfolgte Ziel einer behindertengerechten Ausgestaltung der Bushaltestelle "V. W." Fahrtrichtung X. ebenso gut erreichen liesse. Verkehrssicherheitsgründe stehen dem geplanten Haltestellenausbau nicht entgegen. Es ist darauf abzustellen, dass Fussgänger die Y-Strasse auch bei der der geplanten Haltestelle nahe gelegenen Mittelinsel gefahrlos

oberirdisch überqueren können und insofern nicht auf eine Benützung der Fussgängerunterführung östlich des Kreisels angewiesen sind, zumal am fraglichen Ort eine gute Verkehrsübersicht herrscht. Anzufügen bleibt, dass gegenüberliegende Bushaltestellen mit unterschiedlichen Fahrtrichtungen idealerweise innerhalb Sichtdistanz zueinander angeordnet werden (damit Buspassagiere, denen der Standort einer Haltestelle bekannt ist, nicht lange darüber nachsinnen müssen, in welche Richtung sie die etwa für die Rückreise benötigte Haltestelle für den Gegenverkehr suchen müssen).

#### **3.4.2.3.**

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).

Wie erwähnt (siehe Erw. 3.3 vorne), ist das öffentliche Interesse an einer behindertengerechten Ausgestaltung von Bushaltestellen mit der Vorinstanz hoch zu gewichten. Es überwiegt klar das private Interesse der Beschwerdeführer am ungeschmälernten Erhalt ihres Eigentums, die für die Zwecke des Strassenausbaus nur einen schmalen Spickel Land im Umfang von gerade einmal 3 m<sup>2</sup> (= 3,7 Promille) ab dem Vorgartenbereich ihrer 804 m<sup>2</sup> umfassenden Parzelle Nr. ccc abtreten müssen und dadurch kaum Nutzungseinschränkungen erleiden. Der Vorinstanz, die das Interesse der Beschwerdeführer an der Eigentumserhaltung mit Blick auf den beschriebenen geringen Umfang der Landabtretung als "minim" wertete, lässt sich übrigens in diesem Zusammenhang keine Widersprüchlichkeit vorwerfen. Die Qualifizierung des Eingriffs als "minim" bezieht sich auf die geringen Nutzungseinschränkungen, die mit der streitigen Landabtretung einhergehen. Diese Relativierung hat nichts damit zu tun, dass Landenteignungen in qualitativer Hinsicht generell und ungeachtet der konkreten Aus-

wirkungen, die sehr begrenzt sein können, als schwerwiegende Einschränkungen eines Grundrechts (Eigentumsgarantie) im Sinne von Art. 36 Abs. 1 Satz 2 BV gelten, die einer Grundlage in einem formellen Gesetz bedürfen. Der durch die streitige Strassenbaumassnahme bewirkte Eingriff in ihre Eigentumsrechte ist den nur geringfügig belasteten Beschwerdeführern im höherwertigen Interesse an einer behindertentauglichen Bushaltestelle "V. W." Fahrriichtung X. zumutbar. Der Verhältnismässigkeitsgrundsatz ist unter allen Titeln gewahrt.

**4.**

Zusammenfassend sind die angefochtenen Entscheide (mit Bezug auf die projektierte Bushaltestelle "V. W." Fahrriichtung X.) nicht zu beanstanden. Andere Rechtsverletzungen als ein übermässiger und unverhältnismässiger Eingriff in ihre Eigentumsrechte werden von den Beschwerdeführern nicht gerügt und dargetan und sind auch nicht ersichtlich. Der geplante Haltestellenausbau erweist sich sodann als zweckmässig, was weitere denkbare zweckmässige Varianten nicht notwendigerweise ausschliessen muss. Weitere Abklärungen des Sachverhalts oder die Prüfung weiterer Ausbauvarianten drängt sich vor diesem Hintergrund nicht auf. Dementsprechend sind die vorliegenden Beschwerden als unbegründet abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

**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 steht mangels anwaltlicher Vertretung keine Parteientschädigung zu (§ 29 VRPG).

---

**Das Verwaltungsgericht erkennt:**

**1.**

Die Beschwerden werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

**2.**

Die verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskosten, bestehender aus einer Staatsgebühr von Fr. 2'000.00 sowie der Kanzleigebühr und den Auslagen von Fr. 274.00, gesamthaft Fr. 2'274.00, sind von den Beschwerdeführern zu bezahlen. Sie haften dafür solidarisch.

**3.**

Es werden keine Parteikosten ersetzt.

---

Zustellung an:  
die Beschwerdeführer (Vertreter)  
den Regierungsrat  
den Stadtrat U.

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, 7. Dezember 2022

### **Verwaltungsgericht des Kantons Aargau**

3. Kammer

Vorsitz:

Gerichtsschreiberin:

Winkler

Ruchti