

WBE.2022.267 / sr / we

(2022-000656/664)

Art. 67

Urteil vom 21. Juni 2023

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

Beschwerde-
führer 1.1 **A.**_____

Beschwerde-
führerin 1.2 **B.**_____

Beschwerde-
führerin 2 **C.**_____ **AG**

gegen

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

Beigeladene **Einwohnergemeinde T.**_____
handelnd durch den Gemeinderat

Gegenstand Beschwerdeverfahren betreffend Strassenbauprojekt (Stadt Q._____,
Gemeinden S._____ und T._____ IO; K aaa/K ccc S-Strasse-/T-Strasse-/
L-Strasse; Teilprojekt 4, L-Strasse, T._____)

- Einwendungsentscheid des Regierungsrats vom 25. Mai 2022
(Nr. 2022-000656)
- Genehmigungsentscheid des Regierungsrats vom 25. Mai 2022
(Nr. 2022-000664)

Das Verwaltungsgericht entnimmt den Akten:

A.

1.

Das kantonale Strassenbauprojekt Gemeinde T. IO K aaa L-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 T. öffentlich auf. Dagegen erhoben A. und B. sowie die C. AG als Eigentümer bzw. Mieterin der Parzelle Nr. bbb T. am 9. September 2020 gemeinsam Einwendung.

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

Am 26. Oktober 2021 und am 30. November 2021 nahmen der Gemeinderat T. und das BVU, Abteilung Tiefbau, zur Einwendung von A. und B. und der C. AG Stellung.

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

2.

2.1.

Der Regierungsrat entschied über die Einwendung von A. und B. und der C. AG an der Sitzung vom 25. Mai 2022 wie folgt (RRB Nr. 2022-000656):

1.

Die Einwendung wird abgewiesen, soweit darauf überhaupt eingetreten werden kann.

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 T. gemäss ursprünglichem Projekt vom 20. Juli 2020 wird verzichtet und er wird verschoben.

2.

Das Projekt "Stadt Q., Gemeinden S. und T. IO; K aaa/K ccc S-Strasse-/T-Strasse-/L-Strasse; Teilprojekt 4, L-Strasse, T." 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. und die C. AG am 29. Juni 2022 Beschwerde beim Verwaltungsgericht, mit den Anträgen:

1.

Die angefochtenen Regierungsratsbeschlüsse vom 25. Mai 2022, Nr. 2022-000658 und Nr. 2022-000656 betreffend Ausbau der L-Strasse, Teilprojekt 4, T., seien aufzuheben.

2.

Das Strassenprojekt sei nach Massgabe der Einwendungen der Beschwerdeführer und der vorliegenden Beschwerde wie folgt zu überarbeiten und abzuändern:

- Es sei auf die vorgesehene Verkehrsinsel (Fahrbahnteiler) bei Punkt 274.95 auf der K aaa, L-Strasse in T., zu verzichten.

- Es sei auf die Verlegung und Verbreiterung der L-Strasse inkl. Trottoir nach Osten ab U-Weg bis zur Einmündung S-Strasse (T.), insbesondere in Richtung Parzelle bbb, zu verzichten.
- Es sei auf die vorgesehene Grünfläche/Rabatte auf bzw. entlang der Parzelle bbb zu verzichten. Die bestehenden Strasse- und Trottoirgrenzen im Bereich der Parzellen bbb und ddd seien beizubehalten.
- Die bestehenden Fussgängerstreifen auf der L-Strasse seien beizubehalten.
- Es sei auf eine Landabtretung von Parzelle bbb an die Kantonsstrasse K aaa, L-Strasse, zu verzichten.
- Die bestehenden 17 Kunden- und Mitarbeiterparkplätze auf Parzelle bbb seien zu erhalten. Eventualbegehren: Es sei den Einwendenden auf der benachbarten Parzelle fff der Einwohnergemeinde T. mindestens 15 Ersatz-Parkplätze einzureichen und dinglich zu sichern durch Eigentumsübertragung oder Begründung einer Dienstbarkeit mit Grundbucheintrag.

3.
Eventuell sei mit den Beschwerdeführern durch den Kanton Aargau und die Gemeinde T. Vergleichsverhandlungen aufzunehmen.

4.
Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.

2.

Mit Verfügung des instruierenden Verwaltungsrichters vom 20. Juli 2022 wurde die Einwohnergemeinde T. zum Verfahren beigegeben.

3.

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

4.

Im zweiten Schriftenwechsel (Replik vom 10. November 2022; Duplik vom 1. Dezember 2022) hielten die Beschwerdeführer und das BVU, Rechtsabteilung, an ihren Anträgen in der Sache fest. In prozessualer Hinsicht beantragten die Beschwerdeführer die Durchführung einer Verhandlung mit Augenschein und Parteibefragung. Der Gemeinderat T. verzichtete mit Eingabe vom 22. 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.

Die Beschwerdeführer 1.1 und 1.2 sind Gesamteigentümer der Parzelle Nr. bbb, von welcher für das streitige Strassenbauprojekt Land abgetreten werden soll und deren Nutzung durch diesen Landverlust sowie projektseitige Grünflächen eingeschränkt wird. Die Beschwerdeführerin 2 ist Mieterin eines Teils des sich auf der Parzelle Nr. bbb befindlichen Gebäudes Nr. ggg. Die Vorinstanz hat die von den Beschwerdeführern gegen das Strassenbauprojekt erhobene Einwendung abgewiesen. Die Beschwerdeführer sind somit formell beschwert und haben durch die erforderliche Beziehungsnähe zum Streitgegenstand und den praktischen Nutzen, den ihnen die Gutheissung ihrer Beschwerde eintragen würde, ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung bzw. Änderung der angefochtenen Entscheide (= materielle Beschwer). Infolgedessen ist ihre Beschwerdebefugnis nach § 42 lit. a des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 4. Dezember 2007 (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG; SAR 271.200) zu bejahen.

3.

Antrag 2 der Beschwerde enthält das Eventualbegehren, wonach den Beschwerdeführern auf der benachbarten Parzelle Nr. fff im Eigentum der Einwohnergemeinde T. mindestens 15 Ersatzparkplätze anzubieten und dinglich (durch Eigentumsübertragung oder Errichtung einer Dienstbarkeit mit Grundbucheintrag) zu sichern seien. Die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen die Beschwerdeführer Anspruch auf solche Ersatzparkplätze haben, wohl im Sinne einer Entschädigung in Form einer Sachleistung für die auf ihrer Parzelle Nr. bbb durch das Strassenbauprojekt eingebüsst Parkplätze, liegt ausserhalb des Streitgegenstandes des vorliegenden Verfahrens, der sich auf die Recht- und Zweckmässigkeit der in Frage stehenden Strassenbaumassnahmen beschränkt. Auf dieses Eventualbegehren ist demzufolge nicht einzutreten.

4.

Ebenfalls nicht einzutreten ist auf das Eventualbegehren in Antrag 3 der Beschwerde, mit welchem der Kanton und die Gemeinde T. 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. Mit den vorerwähnten Ausnahmen (Erw. 3 und 4 vorstehend) ist auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde einzutreten.

6.

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 Verwaltungsentscheid [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 T. IO K aaa L-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 Individualverkehr. Es beinhaltet Massnahmen für den Ausbau der Kantonsstrasse K aaa im Abschnitt F – U-Weg auf einer Länge von 473 m, zwischen L-Strasse 43 und 68 (Technischer Bericht [Vorakten WBE.2022.262, 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 X-Weg bis zum G-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 L-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. bbb (Technischer Bericht, S. 12).

Im Bereich der Einmündung der S-Strasse in die L-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 Ausfahrt in die L-Strasse wird eine Sichtzone mit einer Knotensichtweite von 60 m festgelegt. Auf der Grundstücksausfahrt der Parzelle Nr. bbb auf die L-Strasse soll eine Sichtzone mit einer Knotensichtweite von 15 m mittels an den Gehweg

angrenzenden Grünflächen auf den Parzellen Nrn. bbb und ddd abgesichert werden. An den Bushaltestellen G (in beide Fahrtrichtungen Q. und T.) werden zwecks behindertengerechten Einstiegs die Haltekanten auf 22 cm erhöht; die Bushaltestelle Fahrtrichtung Q. wird als Teilbucht, diejenige Fahrtrichtung T. als Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet (Technischer Bericht, S. 11 und 13 sowie Anhang A; Situationsplan 1:500 Signalisation und Markierungen [Vorakten WBE.2022.262, 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 Q., Gemeinden S. und T. IO; K aaa/K ccc S-Strasse-/T-Strasse-/L-Strasse, hhh, S. 13).

2.

2.1.

Die Beschwerdeführer wehren sich in erster Linie gegen die Ausbaumassnahmen, die im Zuge der Verbreiterung der L-Strasse in östliche Richtung, ihrerseits bedingt durch die Errichtung der Fussgängerschutzinsel bei m 274,95, die erweiterten Einmündungsradien der S-Strasse in die L-Strasse und die Gewährleistung der Sichtzone für die Ausfahrt von der S-Strasse in die L-Strasse, zur Landabtretung ab der Parzelle Nr. bbb im Umfang von 29 m² und zu den damit verbundenen Nutzungseinschränkungen auf der Parzelle Nr. bbb (Aufhebung der bisherigen neun Querparkplätze) führen (vgl. Situationsplan 1:500 Landerwerb [Vorakten WBE.2022.262, act. 27, Projektmappe, Beilage 11]; Landerwerbstabelle [Vorakten WBE.2022.262, act. 27, Projektmappe, Beilage 12]; S. 9; Abbildung 1 auf S. 4 des angefochtenen Einwendungsentscheids). Sie verlangen daher den Verzicht auf die Errichtung der Fussgängerschutzinsel und die Verbreiterung der L-Strasse nach Osten ab U-Weg bis zur Einmündung S-Strasse sowie die Beibehaltung der bestehenden Strassen- und Gehweggrenzen im Bereich der Parzellen Nrn. bbb und ddd, der bestehenden Fussgängerstreifen und der bestehenden, insgesamt 17 Kunden- und Mitarbeiterparkplätze auf der Parzelle Nr. bbb. Ausserdem widersetzen sie sich den entlang des Gehwegs geplanten Grünflächen/Rabatten auf der Parzelle Nr. bbb, welche die Nutzung derselben aus ihrer Sicht ohne Not weiter einschränken.

Zur Begründung führen sie im Wesentlichen an, dass sie neben den sechs rückseitigen Mieterparkplätzen und den drei Einstellräumen für Mieter aus betrieblichen Gründen zwingend auf die neun Besucherparkplätze entlang der L-Strasse angewiesen seien. Diese betriebsnotwendigen Parkplätze seien im Jahr 2008 im Zusammenhang mit der damaligen Umnutzung des Restaurants G in Laden/Büros/Wohnungen durch den Gemeinderat T. vorbehaltlos bewilligt worden, gestützt auf den Parkplatznachweis vom 25. Januar 2008 (Vorakten, act. 21–23). Sie hätten Grundlage für den damaligen Investitionsentscheid (Umbau) gebildet und bislang nie zu Beanstandungen Anlass gegeben oder Unfälle verursacht. Unter diesen

Umständen stehe schon der Vertrauensschutz bzw. der Grundsatz von Treu und Glauben (Art. 9 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV; SR 101]; § 2 der Verfassung des Kantons Aargau vom 25. Juni 1980 [KV SAR 110.000]) einer Aufhebung der Parkplätze entgegen.

Dagegen bestehe für die Errichtung der Fussgängerschutzinsel und den Mehrzweckstreifen keine Notwendigkeit. Eine geordnete und sichere Verkehrsführung sei auch ohne diese Massnahmen möglich, zumal die S-Strasse heute eine reine Quartierserschliessungsstrasse, mithin nicht mehr eine Ortsverbindungsstrasse nach T. und auch kein Schulweg sei. Gemäss § 109 Abs. 1 BauG sei beim Bau von Kantonsstrassen Rücksicht auf die Anwohner zu nehmen. Es müsse somit eine konkrete Interessenabwägung zwischen den Interessen der Anstösser und des Kantons vorgenommen werden, die im angefochtenen Einwendungsentscheid fehle. Die negativen Folgen für die Beschwerdeführer sowie ganz allgemein für seit Langem bestehende Gewerbebetriebe, die auf Kundenparkplätze angewiesen seien und deren Standort mit den streitigen Ausbaumassnahmen in Frage gestellt werde, seien höher zu gewichten als die positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Diese werde auch beim heutigen Regime nicht spürbar gefährdet. Die durch die Benutzung der Parkplätze verursachten Störungen des Verkehrsflusses bildeten keine relevanten Hindernisse mehr, da offenbar ohnehin beabsichtigt sei, den Verkehrsfluss auf der L-Strasse mit verkehrstechnischen Massnahmen zu reduzieren. Aufgrund dessen halte der durch die Ausbaumassnahmen bewirkte Eingriff in die Eigentumsrechte der Beschwerdeführer dem Verhältnismässigkeitsgrundsatz nicht stand. Es sei ohne weiteres möglich, die mit den Ausbaumassnahmen verfolgten Ziele unter Beibehaltung der bestehenden Kundenparkplätze zu erreichen. Die Erweiterung des Einmündungsbereichs der S-Strasse sei eine eigentliche Fehlplanung, zumal auf breiteren Strassen erfahrungsgemäss schneller gefahren werde.

3.

3.1.

Vorab ist auf die Argumentation der Beschwerdeführer einzugehen, die mit dem Strassenausbau verbundene Aufhebung der neun sich gemäss § 111 Abs. 1 lit. a BauG im Unterabstand zur L-Strasse befindlichen heutigen neun Querparkplätze (vgl. dazu angefochtener Entscheid, S. 4, Abbildung 1) verstosse gegen den Vertrauensschutz bzw. den Grundsatz von Treu und Glauben gemäss Art. 5 Abs. 3 und Art. 9 BV sowie § 2 KV.

3.2.

Schon die Vorinstanz wies in Erw. 8.4 f. des angefochtenen Entscheids zutreffend darauf hin, dass für diese Parkplätze keine gültige Baubewilligung (samt der dafür erforderlichen Zustimmung der kantonalen Behörde für Bauten im Unterabstand zu einer Kantonsstrasse nach § 63 lit. c BauG)

vorliegt und sie daher auch nicht vom Besitzstandsschutz gemäss § 68 BauG oder dem durch die Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) gewährleisteten Bestandesschutz profitieren können. Nach den von Seiten der Beschwerdeführer unbestritten gebliebenen Ausführungen des Gemeinderats T. in der Stellungnahme vom 26. Oktober 2021 (Vorakten, act. 24–26) wurden die Parkplätze weder im Rahmen der Bewilligung für den Umbau des Gebäudes Nr. ggg auf der Parzelle Nr. bbb im Jahr 1994 noch der Bewilligung für die Umnutzung der Liegenschaft von einem Restaurant in einen Laden und Büros am 17. März 2008 (vgl. Vorakten, act. 16 ff.) bewilligt, was mit Bezug auf die letztgenannte Bewilligung insbesondere auch daraus erhellt, dass der für den Umbau vorgelegte Parkplatznachweis (Vorakten, act. 21–23) nicht mit einem Bewilligungsstempel versehen wurde. Der Gemeinderat hätte denn die neun Parkplätze im Unterabstand einer Kantonsstrasse auch gar nicht ohne die Zustimmung der kantonalen Behörde (Abteilung für Baubewilligungen bzw. vormals Baugesuchszentrale) bewilligen dürfen.

Bereits vor dem im Jahr 1994 bewilligten Umbau wurde die damalige Baugesuchszentrale vom Gemeinderat T. konsultiert und wies gemäss unbestrittener Darstellung des Gemeinderats in ihrer kantonalen Zustimmungsverfügung vom 4. Januar 1994 darauf hin, dass die ungesetzlichen Parkplätze entlang der Kantonsstrasse nicht Gegenstand der vorliegenden Zustimmung zur Renovation der Liegenschaft bildeten, diese nur im Sinne einer Ausnahme gemäss § 139 Abs. 1 (a)BauG (vom 2. Februar 1971; AGS Band 8, S. 125 ff.) weiterhin toleriert würden und von den Eigentümern auf eigene Kosten und ohne Anspruch auf Entschädigung entfernt oder versetzt werden müssten, sofern der Neu- oder Ausbau einer öffentlichen Strasse oder die Schaffung von Sichtzonen dies erforderten (Vorakten, act. 24). Weil die Parkplätze somit nicht (von der dafür zuständigen kantonalen Behörde) bewilligt wurden, sondern lediglich (ausnahmsweise) auf deren Beseitigung verzichtet wurde, brauchte es auch keinen entsprechenden Revers oder Beseitigungsvorbehalt, der gestützt auf § 222 aBauG im Grundbuch anzumerken gewesen wäre. Vielmehr war der Hinweis auf die Beseitigungspflicht im Falle eines Strassenbaus in der Zustimmungsverfügung vom 4. Januar 1994 völlig ausreichend, um beim jeweiligen Eigentümer der Parzelle Nr. bbb keinen berechtigten guten Glauben bzw. schützenswertes Vertrauen in den längerfristigen Bestand der Parkplätze zu begründen. Das gilt nicht nur für den damaligen Liegenschaftseigentümer, sondern auch für alle Rechtsnachfolger, die sich den Inhalt von früheren Baubewilligungen (inklusive der Zustimmungsverfügung vom 4. Januar 1994) entgegenhalten lassen müssen.

Abgesehen davon kommt der Anmerkung von öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen im Grundbuch nur deklaratorische Bedeutung zu. Selbst wenn also im Jahr 1994 eine Ausnahmbewilligung für die Parkplätze im Unterabstand zur Kantonsstrasse erteilt worden wäre, unter einem Beseitigungsvorbehalt für den Fall eines künftigen Strassenausbaus, und

es die Behörden in der Folge versäumt hätten, den Beseitigungsvorbehalt im Grundbuch anmerken zu lassen, könnten die Beschwerdeführer wegen des Fehlens der Anmerkung im Grundbuch im Hinblick auf ihre angebliche Gutgläubigkeit und ihr Vertrauen in den Bestand der Parkplätze nichts zu ihren Gunsten ableiten. Die Beschwerdeführer müssen sich auf jeden Fall das Wissen ihrer Rechtsvorgänger um die Notwendigkeit der Beseitigung der Parkplätze im Falle des Strassenausbaus anrechnen lassen (vgl. auch das Urteil des Bundesgerichts 1C_381/2020 vom 27. Juli 2021, Erw. 3.4.2). Dem tut auch die (ohne kantonale Zustimmung erteilte) Baubewilligung vom 17. März 2008 keinen Abbruch, die sich nicht auf den Standort der Parkplätze im Unterabstand zur L-Strasse bezog, nur die genehmigten Pläne (also nicht den mit dem Parkplatznachweis eingereichten Situationsplan mit den darin eingezeichneten Parkfeldern [Vorakten, act. 23]) zum Bestandteil der Baubewilligung erklärte und daher nichts an der vorbestehenden Situation änderte.

Vor diesem Hintergrund können sich die Beschwerdeführer auch nicht erfolgreich auf den Schutz ihres Vertrauens berufen, das sie allenfalls aufgrund der jahrzehntelangen Duldung der Parkplätze gebildet haben. Diese Duldung stand nach dem oben Ausgeführten – für die jeweiligen Eigentümer der Parzelle Nr. bbb bei gebotener Aufmerksamkeit jederzeit erkennbar – stets unter dem Vorbehalt der Beseitigung für den Fall entgegenstehender Bedürfnisse des Strassenbaus. Insofern ist unter dem Aspekt des Vertrauensschutzes bzw. des Grundsatzes von Treu und Glauben (Art. 5 Abs. 3 und Art. 9 BV; § 22 KV) nicht zu beanstanden, dass die neun auf der Parzelle Nr. bbb entlang der L-Strasse angelegten Parkplätze den projektierten Strassenausbaumassnahmen weichen müssen.

4.

4.1.

Streitig sind sodann die Zweckmässigkeit der hier zur Debatte stehenden Strassenausbaumassnahmen sowie die Rechtmässigkeit des dadurch bewirkten Eingriffs in die Eigentumsrechte der Beschwerdeführer, die 29 m² Land ab ihrer Parzelle Nr. bbb für die Zwecke der Strassenverbreiterung abtreten müssen. Dadurch sowie durch die auf den Parzellen Nrn. bbb und ddd zur Absicherung einer Sichtzone vorgesehenen Grünflächen verlieren sie eine nicht unerhebliche Anzahl von Abstellplätzen für motorisierte Kundenfahrzeuge, die sie als betriebsnotwendig erachten.

4.2.

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 KV 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.

4.3.

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.

4.4.

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 L-Strasse, welche die Übersichtlichkeit an der Kreuzung L-Strasse/S-Strasse/U-Strasse und bei der Grundstücksausfahrt von der Parzelle Nr. bbb 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, milderer und ihnen zumutbarer Ersatz-

lösungen 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. 4) noch einmal bekräftigte.

4.5.

4.5.1.

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.).

4.5.2.

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).

Mit den vorinstanzlichen Erwägungen dazu, dass die umstrittenen Ausbaumassnahmen die Verkehrssicherheit aufgrund der konkreten Verhältnisse zu erhöhen vermögen, setzen sich die Beschwerdeführer nur ungenügend auseinander. Es ist ohne weiteres nachvollziehbar, dass hinsichtlich der Einlenkradien im Einmündungsbereich der S-Strasse, handle es sich dabei nun um eine sog. Quartiersammelstrasse oder lediglich um eine Quartierserschliessungsstrasse (ohne Schulwegfunktion), Anpassungsbedarf besteht; einerseits zur Anbindung der S-Strasse an die L-Strasse mit dem abzudeckenden Grundbegegnungsfall Lastwagen/Lastwagen oder auch nur Lastwagen/Personenwagen (siehe angefochtener Entscheid, Erw. 5.6), 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. bbb für die Freihaltung der Sichtzone sorgen (siehe angefochtener Entscheid, Erw. 6.4). 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. bbb) auch in jenem Bereich eine sicherere Fussgängerquerung als bislang ermöglicht, indem Fussgänger die viel befahrene L-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 L-Strasse überquerenden Fussgänger durch rückwärts von den Querparkplätzen auf der Parzelle Nr. bbb wegfahrens Fahrzeugen fällt durch die Aufhebung dieser Parkplätze zudem weg. Stichhaltig ist sodann die vorinstanzliche Argumentation (in Erw. 7.5 des angefochtenen Entscheids), dass von der Hinteren Dorfstrasse herkommende Radfahrer, welche die L-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 (siehe angefochtener Entscheid, Erw. 7.6). Schliesslich verbessert auch die Sichtzone bei der Grundstücksausfahrt aus der Parzelle Nr. bbb, deren Freihaltung mit den entlang des Gehwegs auf den Parzellen Nrn. bbb und ddd vorgesehenen Grünflächen abgesichert werden soll (siehe angefochtener Entscheid, Erw. 7.8), die Verkehrssicherheit auf der L-Strasse, indem von der Parzelle Nr. bbb wegfahrens Fahrzeuge von den Verkehrsteilnehmenden auf der L-Strasse (inklusive Fussgänger auf dem Gehweg) früher gesichtet werden können, was Kollisionen vorbeugt.

Die Beschwerdeführer bringen hingegen letztlich nichts vor, was an der Eignetheit der geplanten Ausbaumassnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zweifeln liesse. Eine Verschmälerung des wegen der Ausweitung der Einlenkradien im Einmündungsbereich der S-Strasse und zwecks Freihaltung der Sichtzone bei der Ausfahrt aus der S-Strasse in östliche Richtung verschobenen, nur minimal verbreiterten Gehwegs wäre der Verkehrssicherheit für dessen Benutzer abträglich, weshalb die Vorinstanz diesbezüglich zu Recht keine Projektanpassung in Erwägung zog. Nicht zugestimmt werden kann der Sichtweise der Beschwerdeführer, die Verbreiterung der L-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.

4.5.3.

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 L-Strasse/S-Strasse/U-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 Einlenkstrassen verbunden mit der Verschiebung des Gehwegs in östliche Richtung und Aufhebung der Querparkplätze auf der Parzelle Nr. bbb 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 L-Strasse/S-Strasse/U-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 L-Strasse ein Mehrzweckstreifen und die neue Schutzinsel bei m 274,95 realisieren, welche das Queren der L-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 L-Strasse/S-Strasse/U-Strasse sicherer gestalten und zu einer reibungsloseren Abwicklung der Verkehrsflüsse auf dieser Kreuzung finden möchte.

Durch den Verzicht auf die Grünflächen entlang des östlichen Gehwegs auf den Parzellen Nrn. bbb und ddd wäre zu befürchten, dass in den dafür ausgeschiedenen Bereichen weiterhin Fahrzeuge abgestellt würden, welche die Sichtzone für die Wegfahrt aus der Parzelle Nr. bbb auf die L-Strasse beeinträchtigen würden, mit erhöhtem Risiko für eine Kollision zwischen den wegfahrenden Fahrzeugen mit Fahrzeugen auf der L-Strasse oder Fussgängern auf dem Gehweg. Alternativen zu den geplanten Grünflächen, welche die Freihaltung der Sichtzone gleichermassen gewährleisten und die Nutzung der Parzelle Nr. bbb weniger stark einschränken würden, sind wiederum keine denkbar. So oder so muss Abstellmöglichkeiten im Sichtzonenbereich entgegengewirkt werden.

Dementsprechend ist die Erforderlichkeit aller umstrittenen Ausbaumassnahmen ausgewiesen.

4.5.4.

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 Beschwerdeführer bestreiten die Zumutbarkeit der umstrittenen Ausbaumassnahmen und werfen der Vorinstanz eine ungenügende Berücksichtigung und Gewichtung ihres privaten Interesses an der Beibehaltung der entlang der L-Strasse angelegten Querparkplätze auf der Parzelle

Nr. bbb vor. Ihnen ist darin beizupflichten, dass die Interessenabwägung der Vorinstanz (in Erw. 9.3 des angefochtenen Entscheids) etwas knapp ausgefallen ist und das Ausmass des Eingriffs in ihre Eigentums- und Nutzungsrechte dabei allzu stark relativiert wurde, unter Hinweis darauf, dass eine Landabtretung im Umfang von 29 m² einen "minimalen Eingriff" darstelle. Dabei wird dem Umstand zu wenig Rechnung getragen, dass die Beschwerdeführer durch die flächenmässig zwar relativ bescheidene Landabtretung und die zusätzliche Anordnung von Grünflächen auf der Westseite ihrer Liegenschaft immerhin die bisherigen neun Querparkplätze verlieren und dieser Verlust durch den "Zugewinn" von einem Längsparkplatz zwischen der geplanten Grünfläche und dem Gebäude Nr. ggg sowie drei Querparkplätzen entlang der Grenze zur Parzelle Nr. ddd (zwei Schrägparkplätze bestehen in diesem Bereich allerdings heute schon) nur zu einem kleinen Teil kompensiert wird. Die Beschwerdeführer stufen die verlorenen Parkplätze als betriebsnotwendig ein, was mit Rücksicht auf den im Handelsregistrauszug umschriebenen statutarischen Zweck der Beschwerdeführerin 2 (Betrieb einer Wäscherei für Textilien) und den von ihnen beschriebenen Warenumschlag trotz Einhaltung der erforderlichen Anzahl Pflichtparkplätze (vgl. dazu die Stellungnahme des Gemeinderats Suhr vom 26. Oktober 2021 [Vorakten, act. 24–26] sowie die Beschwerdeantwort des Gemeinderats T. im vorliegenden Verfahren, S. 4) einigermaßen plausibel erscheint, auch wenn es nicht regelmässig vorkommen dürfte, dass alle neun (bisherigen) Kundenparkplätze gleichzeitig belegt sind. Entsprechend ist dem Interesse der Beschwerdeführer an der Nutzung dieser Parkplätze ein mehr als nur geringes Gewicht einzuräumen. Etwas relativiert wird dieses Interesse immerhin dadurch, dass der Gemeinderat T. (Beschwerdeantwort, S. 4) den Beschwerdeführern eine Mitbenützung von bestehenden Parkplätzen auf der nahegelegenen (gemeindeeigenen) Parzelle Nr. iii (gegen eine monatliche Abgabe) in Aussicht stellt, auf denen zumindest die Mitarbeitenden der Beschwerdeführerin 2 ihre Fahrzeuge abstellen könnten. Auf diese Weise würden die Parkplätze auf der Ostseite der Liegenschaft für die Benutzung durch Kunden frei. Unter diesem Aspekt ist nicht davon auszugehen, dass die Existenz der Beschwerdeführerin 2 oder auch nur ihr Betriebsstandort im Gebäude auf der Parzelle Nr. bbb durch den Verlust der neun Querparkplätze entlang der L-Strasse ernsthaft gefährdet wäre.

In Anbetracht dessen ist dem sehr gewichtigen öffentlichen Interesse an Verkehrssicherheit, die durch die streitigen Ausbaumassnahmen vor allem auch für Fussgänger und Radfahrende als schwächere Verkehrsteilnehmende massgeblich erhöht werden kann (siehe dazu die Ausführungen in Erw. 4.5.2 f. vorne), gegenüber dem zweifelsohne auch mehr als nur geringfügigen privaten Interesse der Beschwerdeführer an möglichst umfangreichen Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge von Mitarbeitenden und Kunden auf der Parzelle Nr. bbb dennoch der Vorrang einzuräumen. Dies gilt

umso mehr, als die neun aufzuhebenden Querparkplätze die Verkehrssicherheit für Fussgänger ihrerseits gefährden, indem die Parkierungsbewegungen potenzielle Konflikte mit den Fussgängerquerungen der L-Strasse bei m 274,95 bergen. Auf die Situation der übrigen Gewerbetreibenden entlang der L-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. jii auf der gegenüberliegenden Strassenseite muss jedenfalls kein Land für die Zwecke des Strassenbaus abtreten und kann ihre Parkplätze behalten. Derweil müssen auf der Parzelle Nr. eee wegen einer Sichtzone vier Längsparkplätze entlang der L-Strasse aufgehoben oder verschoben werden (vgl. Situationsplan 1:500 Landerwerb [Vorakten WBE.2022.262, act. 27, Projektmappe, Beilage 11]). Ansonsten befinden sich innerhalb des vorliegenden Teilstrassenbauprojekts (Gemeinde T. IO K aaa L-Strasse, Neugestaltung Kantonsstrasse [TP4]) ausweislich der Luftbildaufnahmen auf dem Geoportal des Aargauischen Geografischen Informationssystems (AGIS) kaum markierte Parkplätze im Unterabstand zur Kantonsstrasse, die den geplanten Strassenbaumassnahmen weichen müssten.

Aufgrund der vorstehend dargelegten Abwägung der sich gegenüberstehenden konkreten Interessen sind den Beschwerdeführern die sie nachteilig betreffenden Strassenausbau-massnahmen im Bereich der Einmündung der S-Strasse in die L-Strasse aus Gründen der Verkehrssicherheit zumutbar. Daraus wiederum ist zu schliessen, dass der mit dem streitgegenständlichen Strassenbauprojekt verbundene Eingriff in die Eigentums- und Nutzungsrechte der Beschwerdeführer nicht nur auf einer gesetzlichen Grundlage beruht und im öffentlichen Interesse liegt, sondern auch vor dem Verhältnismässigkeitsprinzip standhält.

5.

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 auf der Parzelle Nr. bbb (Einbahnsystem mit Zufahrt von der S-Strasse und Wegfahrt über die K aaa; vgl. dazu die Beschwerdeantwort des BVU, 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 L-Strasse hinausginge. Nicht näher begründet wird von den Beschwerdeführern, weshalb es sich bei den geplanten Ausbau-massnahmen geradezu um eine Fehlplanung handeln soll. Der Verlust von Parkplätzen bedeutet, auch wenn er für die Beschwerdeführer einschneidend sein mag, noch keine Fehlplanung. Davon wäre nur dann auszugehen, wenn es offensichtlich zweckmässigere Varianten für die Erzielung der

angestrebten Erhöhung der Verkehrssicherheit gäbe, was hier nicht zur Debatte steht.

6.

Zusammenfassend ist das Strassenbauprojekt Gemeinde T. IO K aaa L-Strasse, Neugestaltung Kantonsstrasse (TP4) als recht- und zweckmässig zu beurteilen. Es verletzt (gegenüber den Beschwerdeführern) weder den Vertrauensschutz oder den Grundsatz von Treu und Glauben noch die Eigentumsgarantie (durch einen ungerechtfertigten Eingriff in dieselbe). Das führt zur Abweisung der vorliegenden Beschwerde, soweit darauf einzutreten ist (zum Umfang des Nichteintretens siehe die Erw. I/3 und 4 vorne). 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, zumal es sich beim Ausmass der Störungen des Verkehrsflusses durch Wegfahrten ab den Querparkplätzen entlang der L-Strasse auf der Parzelle Nr. bbb nicht um eine rechtserhebliche Tatsache handelt (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, die gemäss § 33 Abs. 1 VRPG anteilmässig, d.h. je zur Hälfte von den Beschwerdeführenden 1 (1.1 und 1.2) und der Beschwerdeführerin 2 zu tragen sind, haften die Beschwerdeführer in Anwendung von § 33 Abs. 3 VRPG solidarisch. Der obsiegenden Vorinstanz und der beigeladenen Einwohnergemeinde T. stehen mangels anwaltlicher Vertretung vor Verwaltungsgericht keine Parteientschädigungen zu (§ 29 VRPG).

Das Verwaltungsgericht erkennt:

1.

Die Beschwerde 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. 359.00, gesamthaft Fr. 4'359.00, sind je zur Hälfte mit Fr. 2'179.50 von den Beschwerdeführern 1 (1.1 und 1.2) und der Beschwerdeführerin 2 zu bezahlen. Für den Gesamtbetrag haften die Beschwerdeführer 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