

100.2019.428U
KEP/BIP/SPR

Verwaltungsgericht des Kantons Bern Verwaltungsrechtliche Abteilung

Urteil vom 12. Februar 2021

Verwaltungsrichter Häberli, Abteilungspräsident
Verwaltungsrichter Keller, Verwaltungsrichterin Steinmann
Gerichtsschreiber Bieri

A. _____ AG
vertreten durch Rechtsanwalt ...
Beschwerdeführerin

gegen

Kanton Bern
handelnd durch den Regierungsrat, dieser vertreten durch die Direktion für
Inneres und Justiz, Münsterstrasse 2, Postfach, 3000 Bern 8
Beschwerdegegner

sowie

Einwohnergemeinde Orpund
Gottstattstrasse 12, 2552 Orpund

betreffend Strassenplan «verkehrlich flankierende Massnahmen Ostast,
Ortsdurchfahrt Orpund – O1» (RRB 1356/2019 vom 4. Dezember 2019;
2018.JKG.1612 [32.08-18.14])



Sachverhalt:

A.

Der Kanton Bern plant, die Kantonsstrasse Nr. 235.1 im Bereich der Ortsdurchfahrt Orpund (Hauptstrasse) neu zu gestalten. Namentlich sollen mit dem Strassenplan die verkehrlichen flankierenden Massnahmen (vfM) zur N5-Umfahrung Biel umgesetzt werden. Der Plan sieht einen Landerwerb zu Lasten der Parzelle Orpund Gbbl. Nr. 1_____ von insgesamt 39 m² vor, weil im angrenzenden Strassenabschnitt eine Mittelinsel und ein Mehrzweckstreifen erstellt werden sollen, was eine Verbreiterung des Strassenraums zur Folge hat. Die Parzelle befindet sich im Eigentum der A._____ AG.

Das Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis III (OIK III), der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE; heute: Bau- und Verkehrsdirektion [BVD]) legte die Planakten zunächst vom 7. Dezember 2016 bis zum 16. Januar 2017 und nach einer Überarbeitung noch einmal vom 28. August bis zum 23. September 2017 öffentlich auf. Gegen den Strassenplan erhob unter anderen die A._____ AG Einsprache. Mit Verfügung vom 5. Februar 2018 erliess die BVE unter Anordnung mehrerer Auflagen den Strassenplan «verkehrlich flankierende Massnahmen Ostast, Ortsdurchfahrt Orpund – O1»; sie wies die Einsprachen ab, soweit sie auf diese eintrat und diese nicht infolge Rückzugs als gegenstandslos geworden abschrieb.

B.

Gegen die Verfügung der BVE erhob die A._____ AG am 9. März 2018 Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons. Dieser stellte am 4. Juli 2018 fest, dass die Verfügung der BVE vom 5. Februar 2018 mit Ausnahme der von der Beschwerde betroffenen Abschnitte des Strassenplans (Projektabschnitte zwischen den Querprofilen ...-...) in Rechtskraft erwachsen ist. Er wies die Beschwerde mit Entscheidung vom 4. Dezember 2019 ab.

C.

Hiergegen hat die A. _____ AG am 24. Dezember 2019 Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Sie beantragt, der Strassenplan sei zur Überarbeitung und Redimensionierung im Bereich der Querprofile ...- ... zurückzuweisen. Eventuell sei auf die Verbreiterung der Strasse und auf die Erstellung eines Mehrzweckstreifens nördlich der Parzelle Orpund Gbbl. Nr. 1 _____ zu verzichten.

Der Kanton Bern schliesst mit Beschwerdeantwort vom 16. Januar 2020 auf Abweisung der Beschwerde. Die EG Orpund hat sich nicht vernehmen lassen.

Erwägungen:

1.

1.1 Das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde als letzte kantonale Instanz gemäss Art. 74 Abs. 1 i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) zuständig (vgl. auch Art. 32 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 [SG; BSG 732.11]). Die Beschwerdeführerin hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen, ist durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG). Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist einzutreten.

1.2 Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG). Es auferlegt sich allerdings insoweit Zurückhaltung, als für die Beurteilung besondere Sach- oder Fachkenntnisse erforderlich sind, über die es nicht gleichermassen verfügt wie die (kantonalen und kommunalen) Verwaltungsbehörden mit ihren Fach-

leuten und -stellen. Auch soweit die Beurteilung von der Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die kantonalen und kommunalen Behörden besser kennen und überblicken, übt das Verwaltungsgericht eine gewisse Zurückhaltung bei der Überprüfung des Entscheids (BVR 2016 S. 507 E. 1.4, 2014 S. 451 E. 1.3; VGE 2018/244 vom 6.12.2019 E. 1.2; Ruth Herzog, in Herzog/Daum [Hrsg.], Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 80 N. 14).

2.

2.1 Neubau und Änderung einer Strasse werden mit einem Strassenplan bewilligt (Art. 28 Abs. 1 SG). Die BVD erlässt den Strassenplan im Verfahren der kantonalen Überbauungsordnung, sofern die Strasse den bau-, planungs- und umweltrechtlichen sowie allen übrigen anwendbaren Bestimmungen entspricht (Art. 29, Art. 32 Abs. 1 und Art. 33 SG). Der Strassenplan hat die Wirkungen einer kantonalen Überbauungsordnung (Art. 36 Abs. 1 SG). Er umschreibt den Zweck des Vorhabens und zeigt die Linienführung, die Höhenkoten, die Entwässerung, die seitlichen Zutritte und die Anpassungen der benachbarten Grundstücke. Er enthält zudem eine Schätzung der Baukosten (Art. 35 SG). Art. 3 SG legt Wirkungsziele der Strassenplanung fest: Strassen sind so zu planen, dass die Summe aller Wirkungen dauerhaft zu einer Verbesserung des Lebensraums führt (Bst. a), dass sie die wirtschaftliche und touristische Entwicklung unterstützen (Bst. b) und wirtschaftlich tragbar sind (Bst. c). Die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sind aufeinander abzustimmen (Bst. d) und die negativen Auswirkungen der Mobilität möglichst gering zu halten (Bst. e).

2.2 Gemäss Art. 21 Abs. 1 des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0) i.V.m. Art. 57 Abs. 1 BauV sind bei der Erstellung von Bauten und Anlagen (und damit auch von Strassen) die anerkannten Regeln der Baukunde einzuhalten. Personen und Sachen dürfen weder durch den Bauvorgang noch durch den Bestand oder Betrieb von Bauten und Anlagen gefährdet werden. Im Einzelnen gelten die Bestimmungen der BauV, die Vorschriften der Spezialgesetzgebung sowie die Vorschriften und Richtlinien der

Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (SUVA). Die Normen und Empfehlungen der Fachverbände sind ergänzend zu beachten (Art. 57 Abs. 2 BauV). Verkehrswege sollen für Menschen mit Behinderung möglichst ohne fremde Hilfe und gefahrlos benützbar sein (vgl. Art. 3 Bst. d SG, Art. 22 Abs. 1 BauG; Zaugg/Ludwig, Kommentar zum bernischen BauG, Band I/II, 5./4. Aufl. 2020/2017, Art. 22 N. 13). Strassenquerungen sind daher nach Art. 88 Abs. 2 Bst. b BauV zu erleichtern, indem auf breiten Strassen Schutzinseln das etappenweise Überqueren ermöglichen.

2.3 Mangels konkreter Gesetzesvorschriften darüber, wie eine Strasse gebaut bzw. betrieben werden soll, können bei Strassenplanungen die einschlägigen Schweizer Normen (SN) des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS; im Folgenden: VSS-Normen) als Entscheidungshilfe beigezogen werden. Es handelt sich dabei um anerkannte Regeln der Baukunde. Die VSS-Normen sind aber keine Rechtsnormen, sondern lediglich Richtlinien, deren Anwendung im Einzelfall vor den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, insbesondere vor dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit, standhalten müssen. Sie dürfen daher nicht unbesehen der konkreten Verhältnisse der Entscheidung zugrunde gelegt werden (BGer 1C_481/2018 vom 20.5.2020 E. 7.1; VGE 2019/388 vom 5.10.2020 E. 4.2, 2018/244 vom 6.12.2019 E. 3.5 und E. 4.3, je mit weiteren Hinweisen; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 21/21a N. 7). Bei der hier zu beurteilenden Planung ist insbesondere die VSS-Norm SN 640 215 «Entwurf des Strassenraums. Mehrzweckstreifen» (gültig ab 1.12.2014) einschlägig. Trotz mangelnder Gesetzeskraft können auch die Arbeitshilfen des TBA mitberücksichtigt werden (VGE 2019/388 vom 5.10.2020 E. 4.3; zur Berücksichtigung von Verwaltungsverordnungen statt vieler BVR 2018 S. 139 E. 2.3).

2.4 Soweit ein Strassenprojekt – wie hier – in die Eigentumsrechte Privater eingreift, liegt ein schwerer Grundrechtseingriff vor (allgemein zu formellen Enteignungen Kiener/Kälin/Wyittenbach, Grundrechte, 3. Aufl. 2018, § 30 N. 45; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 128/129 N. 4a). Es muss daher auf einer genügenden gesetzlichen Grundlage beruhen, im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein (Art. 26 Abs. 1 i.V.m. Art. 36 der Bundesverfassung [BV; SR 101] sowie Art. 24 Abs. 1 i.V.m. Art. 28 der Verfassung des Kantons Bern [KV; BSG 101.1]; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 128/129 N. 4a;

vgl. allgemein zu den Voraussetzungen von Grundrechtseingriffen BGE 146 I 11 E. 3.1.2; in Bezug auf Strassenplanungen BGer 1C_582/2018 vom 23.12.2019 E. 3.2). Diese Anforderungen ergeben sich bereits aus den allgemein geltenden Grundsätzen rechtsstaatlichen Handelns (vgl. Art. 5 Abs. 1 und 2 BV). Das Gebot der Verhältnismässigkeit gemäss Art. 36 Abs. 3 BV bzw. Art. 28 Abs. 3 KV verlangt, dass eine behördliche Massnahme für das Erreichen des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und erforderlich ist und sich für die Betroffenen in Anbetracht der Schwere der Grundrechtseinschränkung als zumutbar erweist (statt vieler BGE 146 I 70 E. 6.4; BGer 1C_582/2018 vom 23.12.2019 E. 3.6; BVR 2018 S. 383 E. 5.1; VGE 2019/388 vom 5.10.2020 E. 2.2, 2017/196 vom 19.3.2018 E. 4.4 f.).

2.5 Da der Strassenplan einen Sondernutzungsplan darstellt (Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 88/89 N. 1; vorne E. 2.1), setzt sein Erlass eine umfassende Interessenabwägung voraus, bei der unter anderem geprüft werden muss, welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen (Art. 2 Abs. 1 Bst. b der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV; SR 700.1]; vgl. zu Strassenplänen BGer 1C_528/2018 und 1C_530/2018 vom 17.10.2019, in URP 2020 S. 190 E. 4.1, 1C_648/2013 vom 4.2.2014, in URP 2014 S. 309 E. 4.1 mit Anmerkung der Redaktion; Zaugg/Ludwig, a.a.O., Art. 88/89 N. 11; vgl. zur Methodik der Interessenabwägung namentlich Pierre Tschannen, in Praxiskommentar RPG: Richt- und Sachplanung, Interessenabwägung, 2019, Art. 3 N. 19 ff.). Die mit der Planung befassten Behörden sind allerdings nur verpflichtet, ernsthaft in Betracht fallende Alternativen näher zu prüfen. Varianten, die gewichtige Nachteile oder keine wesentlichen Vorteile aufweisen, können bereits aufgrund einer summarischen Prüfung ausgeschieden werden (BGE 139 II 499 E. 7.3.1; BGer 1C_528/2018 und 1C_530/2018 vom 17.10.2019, in URP 2020 S. 190 E. 4.1; zum Ganzen VGE 2019/388 vom 5.10.2020 E. 2.3, 2017/196 vom 19.3.2018 E. 2.1 mit weiteren Hinweisen).

3.

Sachverhaltlich lässt sich den Akten Folgendes entnehmen:

3.1 Im Oktober 2017 ist die Ostumfahrung von Biel eröffnet worden (N5-Ostast). Sie verbindet den Jura mit der Ostschweiz bzw. mit Bern und nimmt einen Teil des Regionalverkehrs auf. Der neue Anschluss der Region Biel an die Nationalstrasse veranlasste die Gemeinden Biel, Brügg, Ipsach, Nidau, Orpund und Port, das Verkehrsnetz in der Agglomeration Biel neu zu organisieren und einen interkommunalen Richtplan für verkehrliche flankierende Massnahmen A5 zu erarbeiten (Richtplan vfM; einsehbar unter: <www.rundum-biel.ch/de/downloads>; VGE 2018/374 vom 24.2.2020 E. 3.1, 2018/366-372 vom 24.2.2020 E. 7.1.2, je mit Hinweisen). Dieser wurde am 29. Januar 2014 vom Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern genehmigt.

3.2 Mit Blick auf die N5-Umfahrung Biel enthält der Richtplan vfM Planungsgrundsätze: Der verbleibende motorisierte Verkehr soll auf einige wenige leistungsfähige Hauptverkehrsachsen konzentriert werden. Dabei soll das Verkehrsaufkommen das siedlungsverträgliche Mass nicht überschreiten. Die Hauptverkehrsachsen sind verkehrsorientiert und müssen eine «genügende Leistungsfähigkeit» aufweisen. Sie sollen einen «sicheren und homogenen Verkehrsablauf nach dem Prinzip der Koexistenz» gewährleisten. Das heisst, der Verkehrsfluss soll gewährleistet werden, der motorisierte Strassenverkehr soll weniger dominant sein und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist zu erhöhen. Schliesslich sollen die Strassenräume gestalterisch aufgewertet werden (Richtplan vfM Ziff. 4.1 f. S. 14 f.; Objektblatt Ortsdurchfahrt Orpund – O1, in Technischer Bericht vom 2.12.2016, Strassenplandossier Beilage [B] 10, act. 4C [nachfolgend: Technischer Bericht], Anhang 1 S. 40; angefochtener Entscheid E. 4.2 S. 5). In Orpund soll die Hauptstrasse zwischen den Einmündungen Brüggstrasse und Gottstattstrasse neu gestaltet und als Zentrumsbereich aufgewertet werden (sog. Schlüsselmassnahme, Richtplan vfM Ziff. 5.3 S. 19). Für den Strassenabschnitt Dorfzentrum (Brüggstrasse bis Hohlenweg) enthält der Richtplan vfM folgende Gestaltungsgrundsätze (Objektblatt Ortsdurchfahrt Orpund – O1):

«Nutzungsorientierte Gestaltung des Strassenraumes und Erhöhung des Durchgangswiderstandes; Verbreiterung der Seitenbereiche, Mittelstrei-

fen als Abbiege- und Querungshilfe in Kombination mit gesicherten Fussgängerübergängen, Baumreihe, angepasste Beleuchtung und über einmündende Seitenstrassen durchgezogene Trottoirs.»

Mit dem Strassenplan sollen die flankierenden Massnahmen zur A5-Umfahrung Biel sowie die Ziele des Verkehrsrichtplans umgesetzt werden. Weiter sollen das Verkehrsaufkommen auf dem heutigen Niveau stabilisiert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Der Verkehr soll langsamer, aber flüssiger fließen. Es sind sichere Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende zu realisieren. Zudem werden stadträumliche Ziele verfolgt. Namentlich soll das Ortszentrum gestärkt werden. An den Knoten mit den regionalen Verbindungsstrassen Brüggstrasse und Gottstattstrasse soll neu je ein Kreisel gebaut und im Ortszentrum ein Mehrzweckstreifen erstellt werden (Technischer Bericht Ziff. 4 S. 20 und Ziff. 6.1.2 S. 26; angefochtener Entscheid E. 2.2 S. 3 f.).

3.3 Die Ortsdurchfahrt Orpund (Hauptstrasse) ist im Richtplan vFM als Hauptverkehrsachse vorgesehen. Sie ist somit eine verkehrsorientierte Strasse (Richtplan vFM Ziff. 4.2 S. 14). Die Verkehrsbelastung liegt bei rund 11'000 bis 13'000 Fahrzeugen pro Tag. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt durchgehend 50 km/h (Technischer Bericht Ziff. 3.2.1 S. 12). Die Hauptstrasse bildet Bestandteil der Kantonsstrasse Nr. 235.1, einer Kantonsstrasse der Kategorie B (Art. 7 Abs. 2 SG und Strassennetzplan; Geoportal des Kantons Bern, Karte «Übergeordnetes Strassennetz», einsehbar unter: <www.map.apps.be.ch/pub>). Sie dient somit dem überregionalen und dem regionalen Verkehr (Art. 7 Abs. 1 SG). Kantonsstrassen der Kategorie B schliessen Städte und Ortschaften an das übergeordnete Netz (Grund- und Ergänzungsnetz) an, verbinden diese Orte und die Regionen miteinander, stellen die Verbindung zu den Regionen benachbarter Kantone her oder erschliessen den Flughafen Bern-Belp (Art. 25 Abs. 2 Bst. b SG). Die Ortsdurchfahrt ist überdies im kantonalen Sachplan «Veloverkehr» als Hauptverbindung klassifiziert (Geoportal des Kantons Bern, Karte «Sachplan Veloverkehr»; Technischer Bericht Ziff. 2.1.3 S. 10). Der Abschnitt der Hauptstrasse zwischen der Einmündung Brüggstrasse und der Ortseinfahrt Ost gehört schliesslich zur Versorgungsroute 2.18 (Typ II) für Ausnahmetransporte, die den Bahnhof Brügg mit dem Unterwerk Pieterlen verbindet (Anhang 1 zu Art. 10 der Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 [SV; BSG 732.111.1]; vgl. auch Geoportal des Kantons Bern, Karte

«Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte»; Technischer Bericht Ziff. 2.1.4 S. 10). Solche Strassen müssen eine Durchfahrtsbreite von 5,00 m und eine lichte Höhe von 4,80 m aufweisen (Art. 10 Abs. 2 SV; vgl. auch Verfügung vom 5.2.2018 Dispo-Ziff. 4.3 [Auflage zur Versorgungsroute]).

3.4 Strittig ist der Strassenplan nur noch, soweit es um den Strassenabschnitt geht, der an die Parzelle Nr. 1 _____ angrenzt (vgl. vorne Bst. B). Diese befindet sich im Ortszentrum von Orpund südlich der Hauptstrasse; sie grenzt östlich an die Einmündung der Brüggstrasse in die Hauptstrasse. Aktuell verläuft ein zwei Meter breites Trottoir entlang der Parzellengrenze (vgl. Plan Situation Ist-Zustand Brüggstrasse – Ortseinfahrt Ost 1 : 500, Strassenplandossier B 14, act. 4C). Nördlich der Parzelle liegt ein Fussgängerstreifen, der stark frequentiert ist und von Schulkindern genutzt wird (vgl. etwa Protokolle der Einspracheverhandlungen vom 28.4. und 7.12.2017, in Akten BVE, Ordner schwarz Trennblatt 6, act. 4F; angefochtener Entscheid E. 5.2.3 S. 7). Bei der Einmündung der Brüggstrasse in die Hauptstrasse soll ein Kreisel entstehen (vorne E. 3.2). Etwa fünf Meter nach der östlichen Kreiselausfahrt ist weiterhin ein Fussgängerstreifen vorgesehen. Dieser soll wie alle im Ortszentrum geplanten Fussgängerstreifen eine Mittelinsel erhalten. 50 m weiter ostwärts soll der nächste Fussgängerstreifen mit Mittelinsel gebaut werden. Neu ist in der Strassenmitte ein Mehrzweckstreifen vorgesehen. Dieser beginnt bei der Mittelinsel beim Kreisel Brüggstrasse und verläuft in östlicher Richtung bis rund 100 m vor den Kreisel Gottstattstrasse. Er soll durchgehend 1,50 m breit und befahrbar ausgestaltet sein. Die Fahrstreifen (ohne Mehrzweckstreifen) sollen, wo genügend Raum vorhanden ist, 3,75 m breit sein (vgl. Technischer Bericht Ziff. 5.1.2 S. 22, Ziff. 6.1.2 S. 26 und Ziff. 6.4 S. 27; Gestaltungsplan Brüggstrasse – Ortseinfahrt Ost 1 : 500, Strassenplandossier B 21, act. 4C). Beim Fussgängerstreifen nördlich der Parzelle der Beschwerdeführerin (Querprofil ...) sollen sie 4,18 m (in östliche Fahrrichtung) bzw. 3,50 m (in westliche Fahrrichtung) breit gebaut werden. Die Trottoirs werden im Bereich der Parzelle der Beschwerdeführerin schmaler sein als bisher (nördlich der Orpundstrasse 1,50 m statt 1,95 m, südlich davon 1,75 m statt 2,00 m; Querprofile Ortseinfahrt West – Ortseinfahrt Ost 1 : 100, Querprofil ...; sowie Plan Situation Ist-Zustand Brüggstrasse – Orts-

einfahrt Ost 1 : 500, Strassenplandossier B 5 bzw. B 14, act. 4C; vgl. aber auch Plan Situation 1 : 500, Strassenplandossier B 4, act. 4C, mit leicht abweichenden Breitenangaben).

3.5 Die Mittelinseln und der Mehrzweckstreifen haben eine Verbreiterung des Strassenraums zur Folge. Im Bereich der Parzelle der Beschwerdeführerin muss das bestehende Trottoir in südliche Richtung versetzt werden. Es soll deshalb ein bis zu zwei Meter breiter Streifen an der nördlichen Parzellengrenze enteignet werden, der insgesamt eine Fläche von 39 m² aufweist (Landerwerbsplan Brüggstrasse – Ortseinfahrt Ost 1 : 500, Strassenplandossier B 8, act. 4C; Beschwerde Ziff. 2 S. 3 und Ziff. 4.6 S. 6 f.; vgl. auch Beschwerde vom 9.3.2018 B 9 [Fotodossier], Vorakten JGK pag. 11, act. 4B). Zwischen der Nordfassade und dem geplanten Trottoir verbleibt ein kleiner Streifen im Eigentum der Beschwerdeführerin. Das Trottoir soll so gestaltet werden, dass es zusammen mit dem Vorplatz eine Einheit bildet (dazu auch Protokolle Einspracheverhandlungen vom 7.12.2017 und 22.11.2017 mit Landerwerbsplan Poststrasse – Brüggstrasse 1 : 200, Akten BVE, Ordner schwarz Trennblatt 6, act. 4F; Vernehmlassung BVE vom 3.5.2018 Rz. 35, Vorakten JGK pag. 26).

4.

Die Beschwerdeführerin rügt, für Mehrzweckstreifen bestünden keine genügenden gesetzlichen Grundlagen (Beschwerde Ziff. 4.4 S. 5 und Ziff. 4.6 S. 7).

4.1 Die Grundzüge des Strassenplanverfahrens sind formell-gesetzlich geregelt. Gleiches gilt für die Ziele, den Inhalt und die Wirkung eines Strassenplans. Sodann legen Art. 21 und 22 BauG fest, welche baulichen (Sicherheits-)Anforderungen Strassenanlagen erfüllen müssen (vorne E. 2.1 und E. 2.2). Der strittige Strassenplan stützt sich somit auf ausreichende gesetzliche Grundlagen und hält vor dem Legalitätsprinzip (Art. 5 Abs. 1 BV) stand. Gemäss Art. 36 Abs. 2 SG wird mit dem Strassenplan das Enteignungsrecht für die Flächen, die im Plan für Bau, Unterhalt und Betrieb der Strassen ausgeschieden sind, und für die vorgesehenen Anpassungen auf

Nachbargrundstücken erteilt. Damit besteht auch eine ausreichende gesetzliche Grundlage für die gestützt auf den Strassenplan vorgesehene Enteignung (vgl. auch Art. 36 Abs. 1 SG i.V.m. Art. 128 Abs. 1 Bst. c BauG).

4.2 Für Mehrzweckstreifen gibt es zwar keine ausdrückliche (verkehrs-)rechtliche Grundlage. Allerdings dürfen die Planungsbehörden für die Gestaltung eines Strassenbauvorhabens die VSS-Normen heranziehen, soweit diese den konkreten Umständen und den verfassungsrechtlichen Prinzipien Rechnung tragen (vorne E. 2.3). Die vom Kanton berücksichtigte VSS-Norm SN 640 215 regelt in detaillierter Weise, für welche Anwendungsfälle Mehrzweckstreifen gedacht sind und wie diese zu gestalten sind (vgl. hinten E. 5.2 und 5.4). Nach Ziff. 13.1 dieser VSS-Norm werden Mehrzweckstreifen von den übrigen Fahrstreifen regelmässig durch farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (sog. FGSO) abgegrenzt. Eine FGSO ist zwar keine im Strassenverkehrsrecht des Bundes vorgesehene Markierung. Sie soll aber auch nicht als Verkehrsanordnung oder -beschränkung eingesetzt werden; vielmehr dient eine FGSO der optischen Gestaltung des Strassenraums oder dem Anpassen des Erscheinungsbilds des Strassenraums an die Nutzungsansprüche. Sie ist daher so zu gestalten, dass es zu keinen Verwechslungen mit Signalen oder Markierungen kommt, denen strassenverkehrsrechtliche Bedeutung zukommt (Arbeitshilfe des TBA vom 7.4.2017 zu FGSO [BSIG Nr. 7/732.11/18.1] Ziff. 4 S. 3 f. mit Hinweis auf VSS-Normen). Dass der geplante Mehrzweckstreifen zu solchen Verwechslungen führen könnte, ist weder ersichtlich noch vorgebracht. Er steht mithin nicht im Widerspruch zur Strassenverkehrsgesetzgebung. Nach dem Erwogenen steht der Planung nicht entgegen, dass es an einer ausdrücklichen (verkehrs-)rechtlichen Grundlage für Mehrzweckstreifen fehlt.

5.

Die Beschwerdeführerin bestreitet die Verhältnismässigkeit der mit dem Strassenplan verbundenen Enteignung eines Streifens ihres Grundstücks (Beschwerde Ziff. 2 S. 3). Zunächst ist zu prüfen, ob sich der Strassenplan als geeignet erweist, um die verfolgten Ziele zu erreichen (vorne E. 3.2).

5.1 Die Beschwerdeführerin erachtet namentlich den nördlich ihrer Parzelle beginnenden Mehrzweckstreifen als «untauglich» (vgl. Beschwerde Ziff. 4.6 S. 7). Sie bringt vor, der Regierungsrat hätte kritischer hinterfragen müssen, ob ein Mehrzweckstreifen überhaupt ein geeignetes Gestaltungsmittel sei, um die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger zu erhöhen. Sie verweist dabei auf die Kritik in der Vernehmlassung von «strassenschweiz» (Verband des Strassenverkehrs FRS) zur VSS-Norm SN 640 215 (vgl. Beschwerde Ziff. 5.1 S. 10 f.). Namentlich sei die aufgrund des geplanten Mehrzweckstreifens nötige «massive Verbreiterung» der Strasse nicht mit den vom Kanton definierten Zielen in Einklang zu bringen (Beschwerde Ziff. 4.6 S. 7; vgl. auch Beschwerde Ziff. 4.1 S. 4 und Ziff. 4.5 S. 5 f.). Die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger verschlechtere sich im Abschnitt nördlich ihrer Parzelle, weil das Trottoir verschmälert werde. Im fraglichen Bereich bestehe ein grosses Fussgängeraufkommen, wobei das Trottoir von vielen Schülerinnen und Schülern und älteren Menschen begangen werde (vgl. Beschwerde Ziff. 4.7 S. 7 f. und Ziff. 4.9 S. 9).

5.2 Mehrzweckstreifen sind Streifen in der Mitte der Fahrbahn (Ziff. 6 VSS-Norm SN 640 215; vgl. auch Ziff. 8.6 der VSS-Norm 40 200a «Geometrisches Normalprofil. Allgemeine Grundsätze, Begriffe und Elemente» [gültig ab 31.3.2019]). Ihnen können unterschiedliche Funktionen zugeordnet sein (Ziff. 4.1 und 6 der VSS-Norm SN 640 215). Sie können ein Querungselement für den Fussverkehr bilden und das etappenweise Begehen einer Strasse ermöglichen. Allerdings sind Mehrzweckstreifen zu diesem Zweck nicht mit angrenzenden signalisierten Fussgängerstreifen vereinbar (vgl. Art. 49 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]; Art. 47 Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]; Beratungsstelle für Unfallverhütung [bfu], Fachdokumentation 2.278, Massnahmenkatalog, 2017, S. 53). Neben Fussgängerstreifen angeordnete Mehrzweckstreifen sollten daher keine baulichen Elemente enthalten, die das Queren von Fussgängerinnen und Fussgängern unterstützen (bfu, Grundlage Mehrzweckstreifen BM.019-2017, Ziff. 2.4). Mehrzweckstreifen können weiter als Querungs- und Abbiegeelement für den Veloverkehr sowie den motorisierten Verkehr vorgesehen werden. Zwar sollen sie nicht zum Überholen anderer Motorfahrzeuge dienen, sie können aber das Vorbeifahren an langsamen Fahrzeugen erleich-

tern. Mehrzweckstreifen zu solchen Zwecken dürfen nach Ziff. 13.3 der VSS-Norm SN 640 215 keinen Höhenversatz aufweisen. Mehrzweckstreifen können schliesslich als gestalterisches Mittel eingesetzt werden, um die Trennwirkung einer Strasse zu reduzieren (optische Verschmälerung des Strassenraums); sie können damit eine städtebauliche Aufwertung des Strassenraums bewirken (Ziff. 4.2 und 14 VSS-Norm SN 640 215). Mit Blick auf die Fachnormen können Mehrzweckstreifen also nicht nur Zwecken des Verkehrs dienen, sondern grundsätzlich auch als taugliche Gestaltungselemente der Strassenplanung betrachtet werden (VGer SG B 2012/16 vom 22.5.2013 E. 3.3.1). Zudem lässt sich laut der bfu je nach Einsatz und bei entsprechend folgerichtiger Ausgestaltung eine Verminderung von bestimmten Unfalltypen erwarten (Massnahmenkatalog S. 53). Die Beschwerdeführerin gesteht selber ein, dass Mehrzweckstreifen ein hohes Mass an Verkehrssicherheit bieten können, sofern sie richtig gestaltet sind (Beschwerde Ziff. 4.4 S. 5 mit Hinweis auf ein Factsheet der Kantonspolizei Zürich und Informationen des Kantons Aargau; Beschwerde vom 9.3.2018 B 7 und 8, Vorakten JGK pag. 11, act. 4B).

5.3 Der Kanton führt mehrere Gründe an, weshalb er im Ortszentrum in Orpund einen Mehrzweckstreifen plant: Dieser soll zu einer optischen Verengung führen und als Querungs- sowie Abbiegehilfe für Velofahrende und den motorisierten Verkehr dienen (Technischer Bericht S. 26; Vernehmlassung BVE vom 3.5.2018 Rz. 8, Vorakten JGK pag. 19). Der Mehrzweckstreifen führe dazu, dass die nach dem Kreisel reduzierte Geschwindigkeit beibehalten werde («optische Wirkung»). Der Verkehrsfluss verlangsamt und verflüssigt sich dadurch. Zudem erleichtere er das Linksabbiegen und das Überholen von stehenden Bussen, was das Staurisiko vermindere. Der Mehrzweckstreifen sei besonders wichtig für die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer, da die Platzverhältnisse keine Fahrradstreifen beidseits der Strasse erlauben würden (mehr Platz zum Überholen, Abbiegehilfe). Weiter solle das Ortszentrum aufgewertet und durch den Mehrzweckstreifen besser sichtbar gemacht werden (vgl. zum Ganzen angefochtener Entscheid E. 5.2.3 S. 6 f.; Vernehmlassung BVE vom 3.5.2018 Rz. 17, Vorakten JGK pag. 21). Diese Begründung ist nachvollziehbar. Es handelt sich bei den angestrebten Wirkungen um solche, die ein Mehrzweckstreifen gemäss den Fachnormen entfalten kann (vgl. E. 5.2 hiavor). Sodann ist die Hauptstrasse

bedeutsam für den Fahrradverkehr (vorne E. 3.3). Es leuchtet daher ein, dass Massnahmen für die Sicherheit von Velofahrenden geplant werden. Nach dem soeben Erwogenen ist der Mehrzweckstreifen in Orpund nicht für Fussgängerquerungen gedacht. Damit hilft der Beschwerdeführerin die Vernehmlassung des Verbands strasseschweiz nicht weiter. Dieser hat davor gewarnt, Mehrzweckstreifen als Querungshilfe für Fussgängerinnen und Fussgängern einzusetzen, jedoch die Wirksamkeit von Mehrzweckstreifen nicht generell in Frage gestellt.

5.4 Nach Ziff. 1 der VSS-Norm SN 640 215 sollen Mehrzweckstreifen vor allem auf verkehrsorientierten Strassen innerorts zur Anwendung kommen (vgl. auch bfu, Grundlage Mehrzweckstreifen Ziff. 2.1 sowie Massnahmenkatalog S. 53). Das Verkehrsaufkommen sollte zwischen 9'000 und 20'000 Fahrten liegen; darunter ist die Zweckmässigkeit eines Mehrzweckstreifens laut Ziff. 15 der VSS-Norm SN 640 215 fraglich. Bei der Hauptstrasse in Orpund handelt es sich um eine verkehrsorientierte Kantonsstrasse, die ein solches (hohes) Verkehrsaufkommen aufweist. Damit besteht im Zentrum von Orpund eine Verkehrssituation, die mit einem Mehrzweckstreifen verbessert werden kann (vgl. vorne E. 3.3). Mehrzweckstreifen sind je nach Zweck unterschiedlich zu gestalten (vgl. auch vorne E. 5.2). Sie können namentlich begehbar oder befahrbar ausgestaltet werden (Ziff. 6 VSS-Norm SN 640 215). Sie sollten gemäss den Empfehlungen der bfu mindestens 2,00 m breit sein, damit sie querenden Velos und linksabbiegenden Personenwagen ausreichenden Schutz bieten (Grundlage Mehrzweckstreifen Ziff. 2.2). Laut Ziff. 11 der VSS-Norm SN 640 215 ist die Streifenbreite je nach dem verfolgten Zweck festzulegen. Soll ein Streifen querenden Velofahrenden (rechtwinklige Querung) ausreichend Schutz bieten, ist eine Breite von 2,50 m (minimale Breite: 2,00 m) einzuhalten (Ziff. 11.2). Bei linksabbiegenden bzw. einbiegenden Velofahrenden genügt eine Breite von 1,80 m (minimale Breite: 1,50 m; Ziff. 11.3). – Der geplante Mehrzweckstreifen in Orpund ist nach dem soeben Gesagten ausreichend breit für linksabbiegende und für einbiegende Velos. Er ist befahrbar ausgestaltet und bildet Teil der Fahrbahn. Er weist weder bauliche Elemente noch einen Höhenversatz auf, die ein Abbiegen oder Überholen erschweren würden. Da die Fahrstreifen im strittigen Abschnitt grundsätzlich 3,75 m breit sein sollen (vorne E. 3.4), besteht insgesamt ausreichend Raum, damit Personenwagen und Lastwagen

Fahrradfahrende mit genügendem Abstand überholen können (vgl. auch bfu, Grundlage Mehrzweckstreifen Ziff. 2.2). So wie der Mehrzweckstreifen gestaltet sein soll, wird er mithin die Sicherheit der Velofahrenden verbessern. Er wird überdies das Linksabbiegen von Personenwagen erleichtern und das Vorbeifahren an wartenden Bussen ermöglichen und damit eine Verbesserung des Verkehrsflusses bewirken, wiewohl die Fachnormen für linksabbiegende Personenwagen einen noch breiteren Streifen empfehlen. Damit kann der Vorinstanz in ihrer Einschätzung gefolgt werden, dass der geplante Mehrzweckstreifen den Verkehrsfluss zu fördern vermag, eine geeignete Abbiegehilfe darstellt und insbesondere die Sicherheit der Fahrradfahrenden verbessert (vgl. angefochtener Entscheid E. 5.2.4 S. 7 f.).

5.5 Zu prüfen bleibt, ob die Verbreiterung der Strasse den mit Richt- und Strassenplan verfolgten Zielen widerspricht, wie dies die Beschwerdeführerin geltend macht. – Angestrebt wird eine Stabilisierung des Verkehrsaufkommens auf heutigem Niveau, wobei der Verkehr insgesamt verlangsamt und verflüssigt sowie die Dominanz des motorisierten Verkehrs reduziert und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer verbessert werden sollen (vorne E. 3.2). Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin eignet sich die geplante Verbeiterung der Hauptstrasse, um diese Zielsetzungen zu erreichen. Der Schluss der Vorinstanz leuchtet ein, wonach mehr Raum für den Verkehr das Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden erleichtert und den Verkehrsfluss verbessert (vgl. angefochtener Entscheid E. 5.2.2 S. 6 mit Hinweis auf Richtplan vfM Ziff. 5.2 S. 17). Die Verbreiterung der Fahrbahnen sowie der zusätzliche Mehrzweckstreifen sind namentlich für die Sicherheit der Velofahrenden entscheidend (vgl. E. 5.4 hiavor; Ziff. 4.7.3 der VSS-Norm 40 303 «Strassenprojektierung. Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts» [gültig ab 31.3.2019]). Mit diesen positiven Auswirkungen einher geht, dass der motorisierte Verkehr weniger dominant in Erscheinung treten wird. Wie der Kanton zu Recht erwogen hat, darf die Gestaltung im Übrigen sehr wohl auch den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs Rechnung tragen, da es sich beim streitbetroffenen Strassenabschnitt um eine Hauptverkehrsachse handelt (angefochtener Entscheid E. 5.2.4 S. 7 f.). Zwar bedingt dessen Verbreiterung, dass die Trottoirs nördlich der Parzelle der Beschwerdeführerin auf beiden Seiten der Strasse etwas schmaler sein werden als sie es heute sind (vgl. vorne E. 3.4). In die-

sem Strassenabschnitt bewirkt der Strassenplan insoweit eine gewisse Verschlechterung der Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger. Gemäss den VSS-Normen und den Empfehlungen der bfu sollte ein «normales» Trottoir mindestens eine Breite von 2,00 m aufweisen. Es sollte noch breiter sein, wenn es von zahlreichen «Personen mit erweitertem Lichtraumprofil» (z.B. Personen mit grossem Reisegepäck) genutzt wird. Punktuell bei Engstellen kann eine Gehfläche auch zwischen 1,50 und 2,00 m betragen (Tabelle 3 der VSS-Norm SN 640 070 «Fussgängerverkehr. Grundnorm» [gültig ab 1.2.2009]; bfu, Massnahmenkatalog S. 49; vgl. ferner Ziff. 4.6.3 VSS-Norm 40 303). Der Kanton gesteht ein, dass ein Trottoir idealerweise 2,00 m breit sein sollte. Es gebe aber «aufgrund der tatsächlichen Gegebenheiten» auch viele Trottoirs mit einer Breite von 1,50-2,00 m. Im Bereich der Parzelle der Beschwerdeführerin erlaubten es die Platzverhältnisse nicht, die Breite bei zwei Metern zu belassen. Dieser «Verengung» stünden aber die Erstellung der Fussgängerschutzinsel und des Mehrzweckstreifens gegenüber, sodass sich die Sicherheit gesamthaft deutlich verbessere (Vernehmlassung BVE vom 3.5.2018 Rz. 20, Vorakten JGK pag. 22; vgl. auch angefochtener Entscheid E. 5.2.3 S. 7). Das überzeugt: Die Ortsdurchfahrt Orpund weist ein derart hohes Verkehrsaufkommen auf, dass die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgängern mit «physischen Querungshilfen» zu gewährleisten ist (vgl. TBA, Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen» [revidierte Ausgabe 2017], S. 21). Mittelinseln bzw. Fussgängerschutzinseln bilden ein wirksames Mittel, um die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger zu erhöhen, da diese die Strasse so in zwei Etappen überqueren können und sich nur auf eine Seite des herannahenden Verkehrs konzentrieren müssen (VGE 2019/388 vom 5.10.2020 E. 5.4 mit Hinweisen auf Fachnormen; so namentlich auch bfu, Massnahmenkatalog S. 47). Es wird nicht bestritten, dass die geplante bauliche Mittelinsel beim nördlich der Parzelle Nr. 1_____ gelegenen Fussgängerstreifen einen Sicherheitsgewinn für die Fussgängerinnen und Fussgänger bewirkt. Zudem ist weder ersichtlich noch vorgebracht, dass die Neugestaltung eine Verschlechterung der Sichtweiten zur Folge hätte. Damit hat der Kanton die Vor- und Nachteile einander gegenübergestellt und nachvollziehbar aufgezeigt, dass die Planung insgesamt (auch im Abschnitt nördlich der Parzelle der Beschwerdeführerin) eine Verbesserung der Verkehrssicherheit (auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger) bewirkt. Daran ändert auch

nichts, dass nördlich der Parzelle der Beschwerdeführerin kein Sicherheitsgeländer angebracht werden soll (vgl. Beschwerde Ziff. 4.7 S. 8). Wie der Kanton richtigerweise festhält, darf ein Sicherheitsgeländer zudem nicht im Lichtraumprofil der Strasse stehen (Art. 83 Abs. 1 und 3 SG; Vernehmlassung BVE vom 3.5.2018 Rz. 21, Vorakten JGK pag. 22). Das Anbringen eines Sicherheitsgeländers würde damit wohl sogar eine zusätzliche Verschmälerung des Trottoirs erfordern.

5.6 Nach dem Erwogenen lassen sich die mit der Strassenplanung verfolgten Ziele verwirklichen. Die Vorinstanz hat die Eignung der geplanten Massnahmen – namentlich des Mehrzweckstreifens – zu Recht bejaht (vgl. E. 5.2.4 S. 8).

6.

Die Beschwerdeführerin bestreitet sodann die Erforderlichkeit eines Mehrzweckstreifens und der Enteignung.

6.1 Sie führt aus, gegen die geplante neue Mittelinsel beim Fussgängerstreifen sei nichts einzuwenden. Die mit der Planung verfolgten Ziele liessen sich ohne einen Mehrzweckstreifen nördlich ihrer Liegenschaft erreichen. Die «massive Verbreiterung» der Fahrbahn in diesem Bereich und die damit verbundene Enteignung seien somit unnötig (vgl. Beschwerde Ziff. 4.1 S. 4 und Ziff. 4.6 S. 7). Sie hat dem Kanton einen selber entworfenen Alternativvorschlag eingereicht (vgl. Planskizzen, Beschwerde vom 9.3.2018 B 12, Vorakten JGK pag. 11, act. 4B). Darin schlägt sie eine 1,50 m breite Mittelinsel vor. Die Fahrstreifen wären 3,25 m und 3,50 m breit. Östlich des Fussgängerstreifens solle auf einen Mehrzweckstreifen verzichtet werden; beide Fahrstreifen könnten stattdessen 3,85 m breit gebaut werden. Das Alternativprojekt sei vergleichbar mit den Plänen beim Gottstattkreisel und belege, dass eine Enteignung nicht erforderlich sei (vgl. Beschwerde Ziff. 4.8 S. 8 und Ziff. 4.9 S. 9 f.).

6.2 Es ist anzuerkennen, dass die Beschwerdeführerin seit Beginn des Verfahrens selber Vorschläge eingebracht und sich auch für Sicherheitsanliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger eingesetzt hat (vgl. Be-

schwerde Ziff. 3 und 4.1 S. 4, Ziff. 4.8 S. 8 sowie Beschwerdebeilage [BB] 3). Weiter trifft zu, dass bei Umsetzung ihres Vorschlags (fast) kein Land von ihr enteignet werden müsste. Allerdings geht sie von unzureichenden Fahrstreifenbreiten aus. Die Fahrstreifen müssen im Bereich einer Mittelinsel mindestens 3,50 m breit sein, um die Sicherheit der Velofahrenden zu gewährleisten (Überholmöglichkeit PW/Velo; vgl. VGE 2019/388 vom 5.10.2020 E. 5.4 mit Hinweisen). Der Kanton legt sodann in nachvollziehbarer Weise dar, dass eine Breite von 3,50 m notwendig ist, damit die Schneeräumfahrzeuge zwischen Trottoir und Mittelinsel durchfahren können. Der in die östliche Richtung verlaufende Streifen müsse noch breiter sein, damit von Brügg kommende Ausnahmetransporte oder andere Fahrzeuge mit Anhängern rechts abbiegen können, ohne Trottoir oder Mittelinsel überfahren zu müssen (vgl. angefochtener Entscheid E. 5.2.3 S. 7 und E. 5.3.2 S. 9; Vernehmlassung BVE vom 3.5.2018 Rz. 30 und 37, Vorakten JGK pag. 24 bzw. 26). Diese Argumente sind unwidersprochen geblieben.

6.3 Nach dem soeben Erwogenen hat bereits der Bau einer Mittelinsel beim Fussgängerstreifen nördlich der Parzelle der Beschwerdeführerin notwendigerweise eine Verbreiterung der Strasse zur Folge (vgl. Landerwerbsplan Brügglstrasse – Ortseinfahrt Ost 1 : 500, Strassenplandossier B 8, act. 4C). Ein Verzicht auf den Mehrzweckstreifen würde der Beschwerdeführerin damit nur teilweise weiterhelfen. Es müsste dennoch Land von ihr enteignet werden (zutreffend Vernehmlassung BVE vom 3.5.2018 Rz. 31, Vorakten JGK pag. 24; unzutreffend dagegen Beschwerde Ziff. 4.1 S. 4, Ziff. 4.9 S. 9 und Ziff. 5.1 S. 10). Der Kanton vermag sodann plausibel darzulegen, dass der verlangte Verzicht auf den Mehrzweckstreifen mit Blick auf Verkehrsfluss und -sicherheit keine sachgerechte Lösung wäre. Direkte Folge wäre, dass für ein Linksabbiegen in die Seitenstrasse «Gässli» gegenüber dem Grundstück der Beschwerdeführerin keine Querungshilfe für Velos bzw. Einspurmöglichkeit für Motorfahrzeuge bestünde. Die Strasse müsste zudem nach der Mittelinsel sofort stark verengt und anschliessend gleich wieder verbreitert werden, weil 50 m östlich der nächste Fussgängerstreifen mit Mittelinsel entstehen soll (Vernehmlassung BVE vom 3.5.2018 Rz. 31 ff., Vorakten JGK pag. 24 ff.; vgl. auch vorne E. 3.4 und 5.4). Dies widerspräche den VSS-Normen und den Empfehlungen der bfu, die eine geschwungene Linienführung ablehnen und eine konstant bleibende Breite der Fahrstreifen

fordern (Ziff. 14 VSS-Norm SN 640 215; bfu, Massnahmenkatalog S. 53). Das eingereichte Alternativprojekt ist nach dem Gesagten wohl für die Beschwerdeführerin günstiger. Allerdings liessen sich damit die mit dem Richtplan und dem Strassenplan verfolgten Ziele nicht erreichen. Dazu braucht es den geplanten Mehrzweckstreifen und die damit verbundene Enteignung. Damit erweist sich die Planung des Kantons als erforderlich.

6.4 Auch was die Beschwerdeführerin weiter gegen die Erforderlichkeit des Mehrzweckstreifens vorbringt, verfängt nicht: Zwar trifft zu, dass beim anderen neuen Kreisels (Einmündung Gottstattstrasse) auf einen Mehrzweckstreifen und eine Verbreiterung der Strasse verzichtet wurde und insgesamt nur etwa ein Drittel der gesamten «Neubaustrecke» mit einem Mehrzweckstreifen versehen wird (Beschwerde Ziff. 4.5 S. 6 mit Hinweisen auf Technischen Bericht, Ziff. 4.6 S. 7 und Ziff. 4.9 S. 9). Der Kanton begründet aber nachvollziehbar, dass die Situation beim Gottstattkreisel anders ist als beim streitbetroffenen Kreisel. Jener liegt etwas ausserhalb des Dorfkerns; abgesehen von weniger Fuss- und Veloverkehr bestehen dort auch keine vergleichbaren «Abbiegebedürfnisse» (vgl. angefochtener Entscheid E. 5.3.2 S. 9; Vernehmlassung BVE vom 3.5.2018 Rz. 23, Vorakten JGK pag. 22 f.). Soweit die Beschwerdeführerin vorbringt, Fahrzeugführende, die von Osten nach Westen fahren, würden ohnehin wegen Mittelinsel und Kreisel ihre Geschwindigkeit reduzieren (Beschwerde Ziff. 4.6 S. 7), übersieht sie, dass mit dem Mehrzweckstreifen – nebst anderen Zielen – eine Geschwindigkeitsreduktion auf der gesamten Strecke und damit schon wesentlich vor Erreichen ihres Grundstücks erzielt werden soll (vgl. vorne E. 5.3).

7.

Die Beschwerdeführerin erachtet die Enteignung schliesslich als unzumutbar.

7.1 Sie bringt vor, an der Nordfassade ihres Gebäudes sei seit Jahrzehnten ein grosses Schaufenster eingebaut. Dieses werde von ihrer Mieterin genutzt. Die Einschränkungen vor dem Ladenlokal seien massiv; es verbleibe nach der Verbreiterung der Strasse nur noch wenig Platz. Je näher die Fahrbahn an die Nordfassade rücke, desto geringer sei der Nutzen des Schaufensters. Um sich einen Eindruck davon zu verschaffen, sei ein Augenschein durchzuführen (vgl. Beschwerde Ziff. 4.6 S. 6 f.; Beschwerde vom 9.3.2018 B 9 und 10, Vorakten JGK pag. 11, act. 4B).

7.2 Der Beschwerdeführerin ist zuzustimmen, dass mit dem Vorhaben des Kantons die Platzverhältnisse nördlich ihrer Liegenschaft enger werden. Ein Verweilen vor dem Schaufenster wird dadurch aber nicht verunmöglicht. Das Schaufenster kann weiterhin genutzt und eingesehen werden, zumal das Trottoir zusammen mit dem Vorplatz der Liegenschaft der Beschwerdeführerin eine Einheit bilden soll (vorne E. 3.5). Es erscheint unwahrscheinlich, dass sich das Lokal infolge der geplanten Gestaltung des Strassenraums nicht mehr in gleicher Weise vermieten liesse; solches wird auch nicht geltend gemacht. Die Fläche vor der nördlichen Fassade hat die Beschwerdeführerin bisher nicht genutzt (etwa als Parkplatz). Vor diesem Hintergrund vermag die Beschwerdeführerin kein besonderes privates Interesse darzutun, das den öffentlichen Interessen an der Neugestaltung des Strassenraums entgegenstünde. Die Vorinstanz hat die geplante Enteignung zu Recht als zumutbar und damit insgesamt als verhältnismässig beurteilt (angefochtener Entscheid E. 5.4 S. 10).

7.3 Ein Augenschein ist nicht notwendig, um die Situation vor Ort einschätzen zu können. Anhand der Akten erhellt, dass sich die Platzverhältnisse verändern werden. Auch kann anhand der Planskizzen nachvollzogen werden, wie der Strassenraum aussähe, wenn das Alternativprojekt der Beschwerdeführerin umgesetzt würde (vgl. Beschwerde Beweisanträge S. 7 und 8). Der Antrag auf Durchführung eines Augenscheins wird daher abgewiesen.

8.

Die Beschwerdeführerin macht schliesslich geltend, in Brügg sei bei vergleichbaren Verhältnissen auf einen Mehrzweckstreifen verzichtet worden. Sie rügt damit implizit, der strittige Strassenplan verletze das Rechtsgleichheitsgebot (Art. 8 Abs. 1 BV; Art. 10 Abs. 1 Satz 1 KV).

8.1 Die Beschwerdeführerin bringt vor, in Brügg sei im Jahr 2019 beim Knoten Orpundstrasse/Bielstrasse ein Kreisel gebaut worden. Der Strassenabschnitt in Brügg gehöre zur selben Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte und weise eine vergleichbare Verkehrsbelastung auf. An dieses Projekt seien tiefere Anforderungen als an jenes in Orpund gestellt worden (weniger breite Fahrstreifen, keine Mittelinseln, kein Mehrzweckstreifen). Dafür seien die Trottoirs breiter als 1,75 m. Ausnahmetransporte würden die Strassenbreite voll beanspruchen (vgl. BB 5). Dies zeige, dass der Regierungsrat «bei gleichen Sachverhalten mit unterschiedlichen Ellen» messe und in anderen Projekten eine Planung möglich sei, die keine Verbreiterung der Strasse und keine Enteignung zur Folge habe (vgl. Beschwerde Ziff. 5.2 S. 12 f. und BB 4-6).

8.2 Dem Rechtsgleichheitsgebot kommt bei Planungsmassnahmen nur eine abgeschwächte Wirkung zu, weil Ungleichheiten bis zu einem gewissen Grad unvermeidlich sind. Es genügt, wenn die getroffene Unterscheidung sachlich vertretbar, d.h. nicht willkürlich ist (BGE 142 I 162 E. 3.7.2; BVR 2019 S. 550 [VGE 2017/220 vom 6.8.2019] nicht publ. E. 6.3; Jeanne-rat/Moor, in Praxiskommentar RPG: Nutzungsplanung, 2016, Art. 14 N. 47). Der Kanton weist zu Recht darauf hin, dass den bestehenden Verhältnissen, der vorhandenen Bebauungssituation und den ortsspezifischen Besonderheiten Rechnung zu tragen ist (Stellungnahme der BVD vom 9.1.2020 S. 2, act. 4A). Er vermag sodann sachlich und detailliert aufzuzeigen, weshalb auf der Kantonsstrasse Nr. 6 im Bereich der Ortsdurchfahrt in Brügg teilweise kein Mehrzweckstreifen erstellt wurde. Im Abschnitt zwischen den Kreiseln Orpundstrasse und Gottstattstrasse (richtig: Poststrasse) habe «aus Platzmangel» (direkt ans Trottoir angrenzende Häuser) kein Mehrzweckstreifen erstellt werden können. Im Ortskern entschied sich der Kanton auf Wunsch der Gemeinde für eine Tempo-30-Zone, weshalb sich ein Mehrzweckstreifen erübrigt habe. Ab dem Kreisel Bahnhofstrasse sei im ersten Abschnitt kein

Mehrzweckstreifen erstellt worden, weil dort kaum Abbiegemöglichkeiten bestehen. Auf dem anschliessenden Abschnitt mit mehreren und oft benutzten Abbiegemöglichkeiten sei ein Mehrzweckstreifen errichtet worden. Die Fussgängerstreifen beim Kreisel Orpundstrasse wiesen aufgrund der Fahrstreifenbreite keine bauliche Mittelinsel auf (vgl. Stellungnahme der BVD vom 9.1.2020 S. 2 f. und B 1-3, act. 4A). Der strittige Strassenplan hält somit auch vor dem Rechtsgleichheitsgebot stand.

9.

Die Beschwerde erweist sich nach dem Gesagten in allen Teilen als unbegründet und ist abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens hat die unterliegende Beschwerdeführerin die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG). Ersatzfähige Parteikosten sind keine angefallen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 und 3 VRPG).

Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.
2. Die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht, bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 4'000.--, werden der Beschwerdeführerin auferlegt.
3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.
4. Zu eröffnen:
 - Beschwerdeführerin
 - Beschwerdegegner
 - Einwohnergemeinde Orpund
 - Bundesamt für Raumentwicklung

und mitzuteilen:

- Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern

Der Abteilungspräsident:

Der Gerichtsschreiber:

Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen seit Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss Art. 39 ff., 82 ff. und 90 ff. des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (BGG; SR 173.110) geführt werden.