



Fall-Nr.:	B 2021/101
Stelle:	Verwaltungsgericht
Rubrik:	Verwaltungsgericht
Publikationsdatum:	03.06.2022
Entscheiddatum:	17.02.2022

Entscheid Verwaltungsgericht, 17.02.2022

Art. 32 f. StrG (sGS 732.1). Art. 5 f. EntG (sGS 735.1). Art. 4 RPG (SR 700). Das Verwaltungsgericht hielt fest, dass in Nachachtung der damals geltenden, ständigen Praxis die Beschwerdebeteiligte (Gemeinde) die Bevölkerung über das Projekt frühzeitig und ausreichend informiert und ihr die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt habe; von letzterer sei auch Gebrauch gemacht worden. Das Mitwirkungsrecht im Sinn von Art. 4 RPG habe als gewahrt zu gelten. Hinsichtlich des Strassenprojektes kam das Verwaltungsgericht zum Schluss, die Verschiebung der Bushaltestelle sei geeignet und erforderlich, bestehende Verkehrssicherheitsmängel (im öffentlichen Interesse) zu beseitigen oder zu vermindern. Die projektierte Lage der Bushaltestelle vermöge die Anforderungen der Verkehrssicherheit und des öffentlichen Verkehrs zu erfüllen. Was die von den Beschwerdeführern befürchtete Lärmzunahme durch die Bushaltestelle betreffe, sei festzuhalten, dass der durch Fahrgäste bewirkte (nächtliche) Lärm und allfälliges Littering ihre Ursache nicht im Projekt hätten und nicht durch strassenrechtliche, sondern gegebenenfalls durch polizeiliche Massnahmen anzugehen seien. Indes erscheine die Notwendigkeit der projektierten Ausbuchtung bzw. die Enteignung der Fläche von 7 m² für die Erstellung der an den neuen Standort verschobenen Haltestelle allein insofern nicht dargetan, als grundsätzlich - je nach Personenaufkommen und daraus resultierendem Platzbedarf - wie bis anhin auf dem 2 m breiten Trottoir auf den Bus gewartet werden könne. Unterlagen, welche die Frequentierung bzw. das Einzugsgebiet der aktuell bestehenden und der projektierten Haltestelle zahlenmässig zu dokumentieren vermöchten, seien nicht aktenkundig. Gestützt auf diese Tatsachenlage lasse sich der zur Enteignung führende Platzbedarf bzw. die Notwendigkeit der Erstellung einer Ausbuchtung zur Verwendung als blosser Warteplatz nicht zureichend begründen. Das öffentliche Interesse an einem Haltestellen-Unterstand und die Verhältnismässigkeit der mit der Erstellung desselben verbundenen Enteignung seien ebenfalls nicht dokumentiert. Mithin sei ein öffentliches



Interesse an der Erstellung einer Ausbuchtung an der Bushaltestelle, welches das Interesse der Beschwerdeführer am Erhalt der für das Projekt nötigen Fläche von 7 m² zu überwiegen vermöchte, aufgrund der bestehenden Aktenlage nicht zureichend dargetan. Ebenfalls nicht geklärt sei die Frage der Verhältnismässigkeit (Geeignetheit und Erforderlichkeit) des Eingriffs zur Erreichung eines im öffentlichen Interesse liegenden Ziels. Nachdem der Unterstand im Baubewilligungsverfahren zu bewilligen sei, erweise es sich zudem als notwendig, das strassenrechtliche und das baurechtliche Verfahren im Sinn von Art. 25a Abs. 4 RPG zu koordinieren. Damit lasse sich die im Projekt vorgesehene dauernde Enteignung von 7 m² nicht aufrechterhalten (Verwaltungsgericht, B 2021/101).

Entscheid vom 17. Februar 2022 (berichtigt)

Besetzung

Abteilungspräsident Eugster; Verwaltungsrichterin Zindel, Verwaltungsrichter Steiner;
Gerichtsschreiber Schmid

Verfahrensbeteiligte

Stockwerkeigentümer-Gemeinschaft A.__, bestehend aus:

- B.__,

- C.__,

- D.__,

- E.__,

- F.__ und G.__,

- H.__ und I.__,

Beschwerdeführer,

vertreten durch F.__,



St.Galler Gerichte

gegen

Bau- und Umweltdepartement des Kantons St. Gallen, Lämmlisbrunnenstrasse 54,
9001 St. Gallen,

Vorinstanz,

und

Politische Gemeinde Y.__,

Beschwerdebeteiligte,

Gegenstand

Kantonsstrasse Nr. 0000 __, Y.__; Art der Ausführung/Zulässigkeit der Enteignung

Das Verwaltungsgericht stellt fest:

A.

A.a.

Mit Beschluss vom 17. April 2018 genehmigte die Regierung des Kantons St. Gallen das Projekt "Kantonsstrasse Nr. 0000 __, Y.__, Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Abschnitt LSA X.__ bis Gemeindehaus" mit einem Kostenvoranschlag von CHF 2'746'000. Die Kantonsstrasse Nr. 0000 __ führt ab der Kantonsstrasse Nr. 0001 __ (J.__-strasse) beim Knoten X.__ bis zum Gemeindehaus ins Zentrum von Y.__ und weiter nach K.__. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) betrug im Oktober 2012 4000 Fahrzeuge. Die Kantonsstrasse ist in schlechtem baulichen Zustand und weist Schwachstellen beim Langsamverkehr auf. Im Jahr 2015 wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet. Das Kantonsstrassenprojekt sieht einen 2 m breiten eingefärbten Mehrzweckstreifen im Bereich der L.__-strasse bis zur M.__-strasse sowie eine Aufweitung der Fahrbahn in diesem Bereich vor. Südlich dieses Strassenabschnitts soll die Fahrbahn bis zur J.__-strasse mit breiten Bändern versehen werden, wobei die daraus resultierende optische Einengung der Verkehrsberuhigung



dient. Im Weiteren soll die Postautohaltestelle "X.__" in Richtung Norden verschoben und die Postautohaltestelle "P.__" als Fahrbahnhaltestelle ausgeführt werden. Die Haltestellen werden behindertengerecht erstellt. Sodann sieht das Projekt entlang der Kantonsstrasse beidseits der Fahrbahn 2 m breite Gehwege vor. Diese werden zur Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer im Bereich von einmündenden Quartierstrassen als Trottoirüberfahrten ausgebildet. Die behindertengerechte Erstellung der Bushaltekanten und die erforderlichen Sichtweiten bei den Einmündungen in die Kantonsstrasse haben zum Teil grössere Anpassungen der angrenzenden Grundstücke zur Folge. Der Fussgängerstreifen beim Schulhaus erhält aus Sicherheitsgründen eine Mittelinsel. Der Fussgängerstreifen auf Höhe der M.__-strasse wird aufgrund seiner Lage im Strasseneinmündungsbereich aufgehoben. Ebenfalls aufgehoben bzw. aufgrund der ungenügenden Sichtweiten demarkiert wird der Fussgängerstreifen zwischen O.__-strasse und L.__-strasse. Schliesslich wird im gesamten Strassenperimeter die Beleuchtung ersetzt (vgl. Technischer Bericht vom 16. Februar 2018, act. G 9/4 Beilage).

A.b.

Das Projekt lag in der Gemeinde Y.__ vom 15. August bis 13. September 2018 öffentlich auf. Am 30. August 2018 erhob die Stockwerkeigentümer-Gemeinschaft A.__, bestehend aus B.__, C.__, D.__, E.__, F.__ und G.__ sowie H.__ und I.__, Einsprache gegen das Projekt mit den Anträgen, es sei auf das Projekt auf Grundstück Nr. 0002__ zu verzichten und ein alternativer Standort zu suchen. Ausserdem seien die 16 Parkplätze vor dem reformiert-evangelischen Kirchgemeindehaus Q.__ zu erhalten. Es sei der Landerwerbs- und Enteignungsplan zu überarbeiten und die geplante Bushaltestelle sei auf das Grundstück Nr. 0003__ bei Gebäude Nr. 0004__ zu verlegen (act. G 9/5). Anlässlich eines Augenscheins vom 19. Dezember 2018 vereinbarten die Beteiligten, unter Verzicht auf ein Augenscheinprotokoll eine allfällige einvernehmliche Lösung abzuwarten. Am 13. März 2019 leitete das Tiefbauamt den Beteiligten die Visualisierung eines Warteunterstands (Bushaltestelle) weiter (act. G 9/8). An einem weiteren mit den Verfahrensbeteiligten durchgeführten Augenschein vom 15. April 2019 legten die Einsprechenden einen Vergleichsvorschlag vor (act. G 9/10). Mit Schreiben vom 6. Mai 2019 stimmte das Tiefbauamt dem Vorschlag der Einsprechenden zu, dass hinter der Haltestelle eine Mauer errichtet und das dahinterliegende Terrain angehoben/geebnet werde. Es forderte die Einsprechenden auf, die Einsprache zurückzuziehen (act. G 9/11). Auf telefonische Rückfrage des Tiefbauamtes teilten hierauf die Einsprechenden mit, dass sie trotz Zustimmung zum Vergleich an der Einsprache festhalten würden (act. G 2 S. 4). Anlässlich einer Aussprache mit den Verfahrensbeteiligten vom 12. August 2019 wurde die Ausarbeitung eines neuen



Vergleichsvorschlags durch die Einsprechenden vereinbart. Das Tiefbauamt stimmte dem in der Folge mit Schreiben vom 30. August 2019 zugestellten Vergleichsvorschlag (act. G 9/12) unter bestimmten Bedingungen zu und erachtete auch den Vergleichsvorschlag vom 6. Mai 2019 weiterhin als akzeptabel (act. G 9/13). Mit E-Mail vom 9. Oktober 2019 teilte der Vertreter der Einsprechenden mit, letztere hätten sich nicht auf eines der Angebote einigen können (act. G 9/16). Am 28. Januar 2021 stellte das Tiefbauamt den Einsprechenden die Augenschein-Protokolle vom 19. Dezember 2018 und 15. April 2019 zu (act. G 17). Mit Entscheid vom 21. April 2021 wies das Baudepartement die Einsprachen ab, soweit es darauf eintrat. Auf die Erhebung amtlicher Kosten wurde verzichtet (act. G 2).

B.

B.a.

Gegen diesen Entscheid erhob F.__ für B.__, C.__, D.__, E.__, H.__ und I.__ sowie für sich und G.__ (Beschwerdeführer) mit Eingabe vom 5. Mai 2021 Beschwerde (act. G 1). In der Beschwerdeergänzung vom 7. Juni 2021 stellte er den Antrag, der Einspracheentscheid sei aufzuheben, unter Kosten- und Entschädigungsfolge (act. G 5).

B.b.

Das Bau- und Umweltdepartement (Vorinstanz) beantragte in der Vernehmlassung vom 28. Juni 2021 Abweisung der Beschwerde. Zur Begründung verwies sie auf den angefochtenen Entscheid und äusserte sich ergänzend zur Beschwerde (act. G 8). Die politische Gemeinde Y.__ (Beschwerdebeteiligte) stellte in der Vernehmlassung vom 9. Juli 2021 den Antrag auf Abweisung der Beschwerde (act. G 12).

B.c.

In der Eingabe vom 24. August 2021 bestätigten die Beschwerdeführer ihren Standpunkt (act. G 14). Hierzu äusserte sich die Beschwerdebeteiligte am 9. September 2021 (act. G 16). Am 15. Oktober 2021 gaben die Beschwerdeführer den Verzicht auf eine weitere Stellungnahme bekannt und verwiesen hinsichtlich Mitwirkungsverfahren auf einen Internetlink "Mitwirkung Kantonsstrassenprojekte/sg.ch" (act. G 19).

B.d.

Auf die Vorbringen in den Eingaben des vorliegenden Verfahrens wird, soweit für den Entscheid erforderlich, in den nachstehenden Erwägungen eingegangen.



Darüber zieht das Verwaltungsgericht in Erwägung:

1.

Die sachliche Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts ist gegeben (Art. 46 des Strassengesetzes, sGS 732.1, StrG, in Verbindung mit Art. 59^{bis} Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege, sGS 951.1, VRP). Sodann entspricht die Beschwerdeeingabe vom 5. Mai 2021 (act. G 1) in Verbindung mit der Beschwerdeergänzung vom 7. Juni 2021 (act. G 5) zeitlich, formal und inhaltlich den gesetzlichen Anforderungen (Art. 64 in Verbindung mit Art. 47 Abs. 1 und Art. 48 Abs. 1 und 2 VRP).

Gegenstand eines Beschwerdeverfahrens im Fall eines Strassenbau-Planverfahrens für eine Kantonsstrasse sind das Projekt als solches und die Zulässigkeit der Enteignung (vgl. Art. 45 Abs. 1 Ingress und lit. a und b StrG). Der Rechtsschutz richtet sich im Übrigen nach den Vorschriften des VRP (Art. 46 StrG). Nach Art. 64 in Verbindung mit Art. 45 Abs. 1 VRP setzt die Rechtsmittelbefugnis voraus, dass eine besondere, beachtenswerte, nahe Beziehung zum Streitgegenstand besteht. Dabei liegt das schutzwürdige Interesse im "praktischen Nutzen", den ein erfolgreich geführtes Rechtsmittel dem Betroffenen in seiner rechtlichen oder tatsächlichen Situation einträgt, bzw. in der Abwendung materieller, ideeller oder sonstiger Nachteile, die ein Bestand der angefochtenen Verfügung oder des angefochtenen Entscheids mit sich bringen würde (BGE 137 II 30 E. 2.2.3). Die Rechtsmittelbefugnis ist vorliegend zu bejahen, nachdem die Beschwerdeführer als Miteigentümer des Grundstücks Nr. 0002__ mit der Prozessführung eigene Interessen im erwähnten Sinn verfolgen. Auf die Beschwerde ist damit einzutreten.

2.

2.1.

Nach Art. 32 StrG werden Strassen gebaut, wenn eine der folgenden Voraussetzungen es erfordert: Zweckbestimmung (lit. a); Verkehrssicherheit (lit. b); Verkehrsaufkommen (lit. c); Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängern, Radfahrern und Behinderten (lit. d); Interessen des öffentlichen Verkehrs (lit. e); Umweltschutz (lit. f). Die Aufzählung ist abschliessend und alternativ zu verstehen, d.h. Strassen dürfen gebaut werden, wenn mindestens eine der genannten Voraussetzungen erfüllt ist (P. Schönenberger, in: G. Germann [Hrsg.], Kurzkommentar zum st. gallischen Strassengesetz vom 12. Juni 1988, N 2 zu Art. 32 StrG). Sodann sind nach Art. 33 StrG beim Strassenbau folgende Grundsätze zu beachten: Schutz



des Menschen und seiner Umwelt (lit. a); Verkehrssicherheit (lit. b); Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängern, Radfahrern und Behinderten (lit. c); Ortsbild- und Heimatschutz (lit. d); Natur- und Landschaftsschutz (lit. e); die anerkannten Grundsätze eines umwelt- und siedlungsgerechten Strassenbaus (lit. f); sparsamer Verbrauch des Bodens (lit. g). Die Grundsätze des StrG sind bei der Planung, Projektierung und Ausführung einer Strasse zwingend zu beachten (Schönenberger, a.a.O., N 1 zu Art. 33). Vom Grundsatz der Verkehrssicherheit (Art. 32 lit. b StrG) sind alle jene baulichen Massnahmen erfasst, die geeignet erscheinen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen bzw. zu gewährleisten. Dazu gehören die Übersichtlichkeit von Einmündungen ebenso wie die Trennung einzelner Verkehrsarten mittels separierter Radwege, Fussgängerunterführungen und dergleichen (vgl. Schönenberger, a.a.O., N 4 zu Art. 32 StrG und N 3 zu Art. 33 StrG). Dem Schutz des schwächeren Verkehrsteilnehmers kommt in Anbetracht der anhaltenden Zunahme des motorisierten Verkehrs ständig grössere Bedeutung zu. Zu denken ist vornehmlich an die Schaffung und Sicherung jener Verkehrsflächen, die diesen Verkehrsteilnehmern vorbehalten sind, wie Gehwege entlang der Strassen (Trottoirs) oder Radwege, aber auch an die notwendigen baulichen Massnahmen, die den Behinderten die Teilnahme am Verkehrsablauf überhaupt erst ermöglichen, wie Rampen bei Unter- und Überführungen, Trottoirabfahrten etc.

Im Weiteren beurteilt sich die Zweckbestimmung im Sinn von Art. 32 Ingress und lit. a StrG nach den Zielen und Grundsätzen von Art. 1 und Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700, RPG; VerwGE B 2013/1 vom 2. uli 2013 E. 3.3). Gemäss Art. 1 Abs. 1 und Art. 3 Abs. 2 RPG haben die Behörden dafür zu sorgen, dass der Boden haushälterisch genutzt und die Landschaft geschont wird. Mit den raumplanerischen Massnahmen sind insbesondere wohnliche Siedlungen zu schaffen und zu erhalten (Art. 1 Abs. 2 lit. b RPG) sowie Wohngebiete vor schädlichen und lästigen Einwirkungen möglichst zu schonen (Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG). Bezüglich Lärmimmissionen stellt Art. 8 Abs. 3 der Lärmschutzverordnung (SR 814.41, LSV) darauf ab, ob die Änderung oder Erweiterung einer ortsfesten Anlage (Strasse) ohne Lärmsanierung zu einer wahrnehmbaren Zunahme der Lärmimmissionen führen würde. Ist dies der Fall, so löst der Umbau eine (Lärm-)Sanierungspflicht aus (BGE 141 II 483 E. 4.5).

2.2.

Enteignungen von privatem Eigentum sind nur zulässig, wenn sie auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen, im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sind (vgl. Art. 36 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, SR 101, BV; BGE



115 Ia 29 mit Hinweisen). Art. 48 Abs. 2 StrG verweist auf das Enteignungsgesetz (sGS 735.1, EntG), sofern das StrG nichts anderes bestimmt. Nach Art. 5 lit. a EntG ist die Enteignung zulässig für den Bau eines öffentlichen oder überwiegend im öffentlichen Interesse liegenden Werks. Des Weiteren wird vorausgesetzt, dass der Zweck des Werks auf andere Weise nicht befriedigend oder nur mit unverhältnismässigem Mehraufwand verwirklicht werden kann. Insbesondere darf die Enteignung nicht zu einem Nachteil führen, der in einem Missverhältnis zum verfolgten Zweck steht (Art. 6 EntG; Grundsatz der Verhältnismässigkeit). Die Prüfung der Verhältnismässigkeit von Eingriffen in das Eigentumsrecht setzt eine umfassende Abwägung aller öffentlichen und privaten Interessen voraus. Mit der Beschwerde an das Verwaltungsgericht können Rechtsverletzungen geltend gemacht werden. Der Beschwerdeführer kann sich auch darauf berufen, die angefochtene Verfügung beruhe auf einem unrichtig oder unvollständig festgestellten Sachverhalt (Art. 61 Abs. 1 und 2 VRP). Soweit die Vorinstanz des Verwaltungsgerichts keine richterliche Behörde ist, garantiert Art. 6 Ziff. 1 der Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten (SR 0.101, EMRK) in ihrem Anwendungsbereich eine richterliche Überprüfung mit voller Kognition. Das Verwaltungsgericht verfügt daher vorliegend - als erste gerichtliche Instanz - über eine volle Kognition in dem Sinn, dass es über alle erheblichen Tatsachen- und Rechtsfragen entscheiden und Ermessensentscheidungen auf Rechtsfehler überprüfen kann (VerwGE B 2020/183 vom 25. Februar 2021 E. 1 zweiter Absatz m.H. auf VerwGE B 2019/41 vom 16. Dezember 2019 E. 1 m.H. auf Meyer-Ladewig/Harrendorf/König, in: Meyer-Ladewig/Nettesheim/von Raumer [Hrsg.], EMRK Handkommentar, 4. Aufl. 2017, Rz. 16 und 35 zu Art. 6 EMRK).

2.3.

2.3.1.

Die Vorinstanz legte im angefochtenen Entscheid unter anderem dar, das Wartehäuschen an der Bushaltestelle ("X.__") sei nicht Bestandteil des Kantonsstrassenprojekts, weshalb dagegen auch keine Einsprache erhoben werden könne. Es fehle daher am Anfechtungsobjekt. In diesem Punkt sei auf die Einsprache nicht einzutreten (act. G 2 S. 5 f.). Die vorerwähnte Eintretenseinschränkung erweist sich insofern als zutreffend, als der Warteunterstand als solcher nicht Gegenstand des Strassenprojekts bildet (vgl. auch Eintrag zu Grundstück Nr. 0002__ im Landerwerbs- und Enteignungsplan Teil 1 [08-2], act. G 9/4 Beilage), sondern in einem separaten Baubewilligungsverfahren aufzulegen sein wird. Indes stellt der im Strassenprojekt vorgesehene *Platz* für die Haltestelle bzw. die entsprechende Ausbuchtung, für welche das Projekt ab dem Grundstück Nr. 0002__ der Beschwerdeführer einen Landbedarf



von 7 m² veranschlagt (vgl. Landerwerbs- und Enteignungsplan a.a.O., act. G 9/4 Beilage), einen Projektbestandteil dar, welcher sowohl Gegenstand des vorinstanzlichen Verfahrens als auch des vorliegenden Beschwerdeverfahrens bildet.

2.3.2.

In materieller Hinsicht wurde im angefochtenen Entscheid ausgeführt, die *Verschiebung der Bushaltestelle "X.__"* trage zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Die Haltestelle befinde sich neu überwiegend vor der Einfahrt der Grundstücke Nrn. 0005__ und 0006__ und rage nur wenig vor das Grundstück Nr. 0002__ der Beschwerdeführer. Wie am Augenschein vom 19. Dezember 2018 erläutert, sei es nicht möglich, von den Grundstücken Nrn. 0005__ und 0006__ in die Kantonsstrasse zu fahren, während das Postauto (an der Bushaltestelle) anhalte. Von den Grundstücken Nrn. 0005__ und 0006__ ausfahrende Fahrzeuge würden durch bauliche Massnahmen gezwungen, auf dem eigenen Vorplatz anstatt auf dem Gehweg zu warten. Dies schütze die Fussgänger und trage zur Verkehrssicherheit bei. Die durch die Verschiebung der Bushaltestelle hauptsächlich belasteten Eigentümer der Grundstücke Nrn. 0005__ und 0006__ hätten diese akzeptiert. Die Fahrbahnhaltestelle habe den weiteren Vorteil, dass die Autos während der Haltephase hinter dem Bus warten müssten, wodurch gefährliche Überholmanöver verhindert würden. Mit der Verschiebung der Bushaltestelle werde (als positiver Nebeneffekt) auch mehr Warteraum auf der Kantonsstrasse geschaffen, was den Verkehrsfluss beim vielbefahrenen Knoten X.__ erhöhe und die Kantonsstrasse (bzw. die Rückstausituation) etwas entlaste. Der Standort der Bushaltestelle werde vor allem auch aufgrund der Sichtzonen der Grundstücke Nrn. 0007__, 0006__, 0005__ und 0008__ (Parkplatz der Beschwerdeführer) beeinflusst. Bei Verschiebung der Bushaltestelle in Richtung Knoten (J.__-strasse) oder in Richtung Dorfzentrum könnten die Sichtbeziehungen nicht mehr eingehalten und zudem die Haltestelle nicht mehr behindertengerecht erstellt werden. Aus technischer Sicht sei somit der projektierte Standort der einzige, der möglich und geeignet sei. Sodann sei die Haltestelle "X.__" bereits heute nur wenige Meter vom Grundstück der Beschwerdeführer entfernt. Eine Auflösung der Haltestelle komme aufgrund der Fahrgastfrequenzen aus dem Quartier entlang der U.__-strasse, aus dem Industriequartier und dem Ärztezentrum nicht in Frage. Durch eine (von den Beschwerdeführern vorgeschlagene) Verschiebung der Haltestelle zum Grundstück Nr. 0003__ (T.__) um rund 115 m in Richtung Dorfzentrum wäre diese zu nahe an der nächsten Haltestelle und für das erwähnte Einzugsgebiet zu weit entfernt. Dies würde zu einer wesentlichen Verschlechterung für die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel beitragen. Zudem müssten bei Verschiebung der Haltestelle "A.__" zu Grundstück Nr. 0003__ beide Haltestellen in beide Richtungen verschoben



werden, was zu einer wesentlichen Mehrbelastung Dritter führe. Bei der projektierten Variante müsse nur eine Haltestelle verschoben werden. Im Weiteren sei der DTV auf der S. __-strasse für die Erstellung einer Busbucht (anstelle einer Haltestelle) zu niedrig, zumal eine Busbucht auch mehr Platz erfordere. Weil die Übersichtlichkeit aufgrund des Verlaufs der Strasse (am gewählten Haltestellen-Standort) als gut einzustufen sei, sei es auch möglich, auf eine Verbreiterung mit Mittelinsel zu verzichten. Die projektierte Bushaltestelle stelle den kleinstmöglichen Eingriff in die Rechtsstellung der Beschwerdeführer dar (act. G 2 S. 8-10).

Die heute bestehende Bushaltestelle befinde sich ca. 20-25 m vom projektierten Standort der Haltestelle entfernt. Die Kantonsstrasse erzeuge bereits heute Lärmimmissionen. Wie am 15. April 2019 durch den Sachverständigen erläutert, komme es zwar durch die Verschiebung der Haltestelle zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen. Diese würden jedoch durch den vorgesehenen Einbau des lärmarmen Belags um etwa 1-3 dB reduziert. Zudem verursache ein stillstehendes Fahrzeug kaum wahrnehmbar höhere Immissionen als ein vorbeifahrendes Fahrzeug. Die Hecke biete zwar Sichtschutz, habe jedoch keine messbare schallabsorbierende oder -reflektierende Wirkung. Eine wesentliche Änderung der Anlage, welche eine Lärmsanierungspflicht auslöse (Art. 8 Abs. 3 LSV), sei vorliegend nicht gegeben. Die Immissionen würden an der Quelle durch den Einbau des lärmarmen Belags beseitigt. Demnach bestehe kein Anspruch auf eine Lärmschutzwand. Die Beschwerdeführer seien nicht übermässigen Immissionen ausgesetzt. Der durch Fahrgäste erzeugte Lärm und Abfall werde nicht durch das Projekt verursacht. Die Beschwerdeführer hätten anlässlich des Augenscheins selbst festgehalten, dass dieses Problem bereits heute bestehe. Gegen Personenlärm könne nur polizeilich vorgegangen werden. Um dem Littering entgegenzuwirken, habe die Beschwerdebeteiligte angeboten, Abfallbehälter aufzustellen und diese zu kontrollieren. Die Abgaswerte würden sodann (durch die Verschiebung der Haltestelle) nicht derart erhöht, dass von einer Überschreitung der Grenzwerte auszugehen sei (act. G 2 S. 11 f.).

3.

3.1.

3.1.1.

In formeller Hinsicht machen die Beschwerdeführer geltend, im technischen Bericht (act. G 9/4 Beilage) fänden sich keinerlei Hinweise auf die Durchführung eines Mitwirkungsverfahrens. Bei zu Unrecht unterlassener Mitwirkung der Bevölkerung sei



der Plan zur Durchführung eines Mitwirkungsverfahrens an die zuständige Behörde zurückzuweisen. Demzufolge sei der angefochtene Entscheid bereits aus formellen Gründen aufzuheben (act. G 5 S. 3 f.). Nach Art. 33^{bis} StrG (in Kraft seit 1. Juli 2021) müssen beim Bau von Strassen nach- und nebengeordnete Planungsträger rechtzeitig angehört werden (Abs. 1). Die für den Planerlass zuständige Behörde hat für eine geeignete Mitwirkung der Bevölkerung zu sorgen (Abs. 2). Die Mitwirkung ermöglicht die notwendige Breite der Interessenabwägung und bildet damit eine wichtige Grundlage für den sachgerechten Planungsentscheid. Auf das vorliegende Verfahren kommt indes nicht Art. 33^{bis} StrG, sondern Art. 4 RPG zur Anwendung (vgl. Art. 127^{bis} StrG). Gegenstand der Information und Mitwirkung nach Art. 4 Abs. 1 und 2 RPG sind unter anderem Nutzungspläne (vgl. BGer 1C_335/2015 vom 3. März 2016 E. 4.2 m.H.). Zu den Nutzungsplänen im Sinne von Art. 14 RPG zählen auch die Sondernutzungspläne (vgl. vgl. VerwGE B 2020/58 und 72 vom 22. Oktober 2020 E. 6 m.H. auf Jeannerat/Moor, in: Aemisegger/Moor/Ruch/Tschannen [Hrsg.], Praxiskommentar RPG: Nutzungsplanung, Zürich 2016, N 27 ff. zu Art. 14 RPG). Auch im Verfahren auf Erlass eines Sondernutzungsplans gilt daher von Bundesrechts wegen die behördliche Informations- und Mitwirkungspflicht. Art. 4 RPG verlangt in diesem Zusammenhang, dass die Planungsbehörden, neben der Freigabe der Entwürfe zur allgemeinen Ansichtsäusserung, Vorschläge/Einwände entgegennehmen und dazu zusammenfassend Stellung nehmen (vgl. BGE 135 II 286 E. 4.1; VerwGE B 2020/58 und 72 a.a.O. E. 4). In VerwGE B 2020/58 und 72 liess das Verwaltungsgericht die Frage offen, wie es sich mit dem Mitwirkungsverfahren hinsichtlich des dort angefochtenen Teilstrassenplans verhält (vgl. B 2020/58 und 72 a.a.O. E. 8.2 ganz am Schluss).

3.1.2.

Die Beschwerdeführer berufen sich erstmals im Beschwerdeverfahren auf die Verletzung der Vorschriften betreffend das Mitwirkungsverfahren. Weder das StrG in der bis 30. Juni 2021 geltenden Fassung noch das frühere Baugesetz (Baugesetz; nGS 32-47, BauG, in der Fassung vom 1. Januar 2015) sahen für Sondernutzungspläne ein spezielles Mitwirkungsverfahren für Anstösser vor. Gemäss der damaligen Praxis konnten sich Anstösser im Einspracheverfahren erstmals äussern. Ein Anspruch, im Rahmen der Detailplanung einbezogen zu werden, bestand nicht (vgl. VerwGE B 2009/221 vom 24. August 2010, E. 5.3). Indes regelt nach Art. 35 Abs. 2 StrG für Strassenbauprojekte die politische Gemeinde in der Gemeindeordnung, bei welchen Projekten die zuständige Gemeindebehörde ihren Vernehmlassungsbeschluss der Bürgerschaft unterbreitet. Eine konsultative Befragung der Bevölkerung ist damit für



Kantonsstrassenprojekte explizit vorgesehen (vgl. Botschaft und Entwurf der Regierung vom 14. April 2020 betreffend Nachtrag zum Wasserbaugesetz S. 27). In Art. 31 der Gemeindeordnung Y.___, in Kraft seit 1. Januar 2013, ist in diesem Zusammenhang vorgesehen, dass der Gemeinderat über Vernehmlassungen zur Projektierung von Strassenbauten des Kantons mit einem Gemeindeanteil bis CHF 500'000 abschliessend beschliesst. Er unterstellt seinen Vernehmlassungsbeschluss dem fakultativen Referendum, wenn der Gemeindeanteil CHF 500'000 übersteigt. Die Beschwerdebeteiligte hatte in "Y.___-aktuell" vom 5. September 2014 über das Strassenprojekt und das in diesem Zusammenhang vorgesehene weitere Vorgehen informiert (act. G 10/BO1). Am 23. November 2015 führte sie sodann eine öffentliche Informationsveranstaltung über das Betriebs- und Gestaltungskonzept R.___/S.___-strasse durch, bei welcher die verschiedenen Varianten vorgestellt wurden; hierzu erfolgten *Stellungnahmen* aus der Bevölkerung (act. G 10/BO 2-5). Am 22. Dezember 2017 informierte "Y.___-aktuell" sowie ein Artikel der V.___ vom gleichen Tag über den Stand des Strassenprojekts, die notwendigen Massnahmen, den Landerwerb/ Terminplan und die Kosten. In diesem Zusammenhang wurde auch erwähnt, dass die Bushaltestelle beim Knoten X.___ leicht Richtung Norden verschoben werde (act. G 10/BO 6 f.). Angesichts dieser Gegebenheiten hat als erstellt zu gelten, dass in Nachachtung der damals geltenden, ständigen Praxis zwar nicht die für den Planerlass zuständige kantonale Behörde, aber die Beschwerdebeteiligte die Bevölkerung über das Projekt frühzeitig und ausreichend informiert und ihr die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt hatte; von letzterer wurde auch Gebrauch gemacht. Das Projekt unterlag überdies dem fakultativen Referendum. Dieses wurde nicht ergriffen. Bei diesem Sachverhalt hat das Mitwirkungsrecht im Sinn von Art. 4 RPG als gewahrt zu gelten. Dies wird durch das Vorbringen der Beschwerdeführer, dass das Mitwirkungsverfahren mittlerweile in veränderter Form (vgl. Mitwirkung Kantonsstrassenprojekte | sg.ch) durchgeführt werde (act. G 19), nicht in Frage gestellt. Im Übrigen genügt es auch nach der Praxis zu Art. 4 RPG, wenn in einem Bericht zu entscheidenden Punkten Stellung genommen wird. Es besteht kein Anspruch auf individuelle Beantwortung jeder Mitwirkungseingabe (vgl. Muggli, in: Aemisegger/Moor/Ruch/Tschannen [Hrsg.], Praxiskommentar RPG: Baubewilligung, Rechtsschutz und Verfahren, Zürich 2020, N 25 zu Art. 4 RPG m.H.). Von daher haben auch die Anforderungen von Art. 4 RPG als gewahrt zu gelten.

3.2.

3.2.1.

Materiell streitig ist, ob die Vorinstanz die Einsprache der Beschwerdeführer gegen das



Projekt Kantonsstrasse Nr. 0000 __, Y.__, Abschnitt LSA X.__ bis Gemeindehaus, und gegen die Zulässigkeit der daraus resultierenden Enteignung zu Recht abwies. Die Beschwerdeführer beantragen für den Fall, dass die Angelegenheit nicht schon aus formellen Gründen (fehlendes Mitwirkungsverfahren) an die Vorinstanz zurückgewiesen werde, die Durchführung eines Augenscheins (act. G 5 S. 3 oben). Der Augenschein ist die unmittelbare sinnliche Wahrnehmung von Tatsachen durch die entscheidende Instanz. Er dient dem besseren Verständnis des Sachverhalts. Ob ein Augenschein durchzuführen ist, liegt im pflichtgemässen Ermessen der urteilenden Instanz. Unbestrittene Tatsachen brauchen nicht durch einen Augenschein überprüft zu werden, sofern eine Nachprüfung nicht durch öffentliche Interessen geboten ist (vgl. B. Märkli, in: Rizvi/Schindler/Cavelti [Hrsg.], Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege, Praxiskommentar, Zürich/St. Gallen 2020, N 50 zu Art. 12-13 VRP). Die tatsächlichen Verhältnisse ergeben sich vorliegend hinreichend aus den bei den Akten liegenden Planunterlagen, den Protokollen der Augenscheine vom 19. Dezember 2018 und 15. April 2019 (act. G 9/17.1 und 17.2), dem Geoportal (www.geoportal.ch) und aus den übrigen Verfahrensakten; sie sind im Wesentlichen auch nicht umstritten. Für die Klärung der von den Beschwerdeführern angeführten Gegebenheiten bedarf es - wie sich auch aus den nachstehenden Erwägungen ergeben wird - keines weiteren Augenscheins, weshalb darauf zu verzichten ist.

3.2.2.

Die Beschwerdeführer erachten den Standort der Bushaltestelle direkt im Bereich der Verzweigung mit der U.__-strasse als zu wenig verkehrssicher. Die Verschiebung vom alten zum neuen Standort sei überdies zu wenig begründet. Der im Projekt vorgesehene Standort verschlechtere ohne Mittelinsel die Verkehrssicherheit vor der Liegenschaft der Beschwerdeführer. Ein Dorn im Auge sei den Beschwerdeführern die Erstellung eines Buswartehäuschens. Es sei als notorisch zu bezeichnen, dass solche Buswartehäuschen insbesondere in der Nacht von Personen aufgesucht würden, welche keine Rücksicht auf die Nachtruhe der Anwohner nähmen. Dagegen helfe auch der gemäss Projekt vorgesehene lärmarme Strassenbelag nichts. Die Verlegung der Bushaltestelle mit Warteraum sei der Grund für den zusätzlichen und viel stärker wahrnehmbaren Personenlärm. Es gehe vor allem darum, dass die Schlafzimmer durch die Ausbuchtung bzw. den Warteunterstand näher an die Strasse rücken würden. Die Emissionen hätten in den letzten Jahren durch den zunehmenden Verkehr ohnehin stark zugenommen. Der zusätzliche Nutzen durch die Verlagerung der Bushaltestelle sei äusserst gering, wenn überhaupt vorhanden. Die Ausbuchtung und die dafür erforderliche Enteignung seien ausschliesslich dem Bau des Buswartehäuschens



geschuldet. An diesem gebe es überhaupt kein öffentliches Interesse. Es trage nichts zur Sicherheit bei und verursache zusätzlichen Lärm und Abfall. Zudem sei der Bedarf für das Buswartehäuschen nicht gegeben, weil die Bushaltestelle nur von wenigen Fahrgästen benutzt werde. Wenn überhaupt seien dies am Abend ankommende Fahrgäste aus Z.___, die kein Buswartehäuschen benötigten. Bei einem Verzicht auf das Buswartehäuschen entfalle auch die Ausbuchtung. Ohne das Projekt des Warteunterstands könnten die Auswirkungen des Kantonsstrassenprojekts nicht umfassend und zusammenhängend beurteilt werden. So würden die vom Projekt ausgehenden Lärmimmissionen für das Grundstück Nr. 0002__ massgeblich davon abhängen, ob und welche Art von Warteunterstand errichtet werden solle. Würde es gelingen, sich im späteren Baubewilligungsverfahren erfolgreich gegen das Buswartehäuschen zu wehren, würde die Ausbuchtung und die dafür erforderliche Enteignung im Nachhinein unnütz. Von daher sei das Strassenplanverfahren mit dem Baubewilligungsverfahren für das Wartehäuschen zu koordinieren. Das Projekt sehe sodann im Bereich der Pizzeria "W.___" einen Fussgängerstreifen mit Mittelinsel vor (act. G 2 E. 4.2.1). Demgegenüber solle auf eine Mittelinsel bei der die Beschwerdeführer belastenden Bushaltestelle verzichtet werden. Der für die Mittelinsel erforderliche Platz sei beidseits der Strasse vorhanden. So verfüge das Grundstück Nr. 0009__ an der fraglichen Stelle über eine nicht baulich genutzte Grünfläche. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite befinde sich eine asphaltierte Parkierungsfläche (act. G 5).

3.3.

3.3.1.

Die streitige Beanspruchung ab dem Grundstück Nr. 0002__ (dauernder Erwerb von 7 m² und vorübergehende Beanspruchung von 16 m² [Verfügung einer Sichtzone]; vgl. Landerwerbs- und Enteignungsverzeichnis, act. G 9/4 Beilage) stellt einen Eingriff in das Eigentumsrecht der Beschwerdeführer dar. Das Projekt stützt sich zum einen auf Art. 32 StrG und bezieht zum anderen auch die beim Strassenbau anzuwendenden Grundsätze nach Art. 33 StrG mit ein. Es geht um den Bau eines Werks im Sinn von Art. 5 lit. a EntG. Eine gesetzliche Grundlage für den in Frage stehenden Eingriff in privates Eigentum der Beschwerdeführer ist entsprechend gegeben. Bestritten ist zum einen, dass die projektierte Verschiebung der Haltestelle im öffentlichen Interesse liegt und zum anderen, dass im vorgesehenen Bereich der Haltestelle zu Recht auf die Erstellung einer Mittelinsel verzichtet wurde. Zu klären ist sodann die Verhältnismässigkeit der Enteignung für die Erstellung der Bushaltestelle.



3.3.2.

Die Haltestelle "X.__" vor den Grundstücken Nrn. 0005__ und 0002__ wurde als Fahrbahnhaltestelle geplant (vgl. VSS-Norm [Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute] 40880 [Bushaltestellen] vom März 2019, S. 3). Die Lage von Haltestellen hat sich in erster Linie an den Bedürfnissen der Benutzer zu orientieren. Haltestellen sind insbesondere bei wichtigen Fussgängerzielen oder -quellen und in geeignetem Abstand zur nächsten Haltestelle anzuordnen. Die Haltestelle muss unter anderem über sichere und direkte Zugangswege verfügen und genügend grosse Warteflächen aufweisen. In jedem Fall sind die Knotensichtweiten zu überprüfen (vgl. VSS-Norm 40880 a.a.O. S. 6 f.). Im angefochtenen Entscheid wurde einlässlich dargelegt, inwiefern aus vorinstanzlicher Sicht mit der projektierten *Verschiebung der Haltestelle* die Verkehrssicherheit erhöht und den Bedürfnissen der künftigen Benutzer Rechnung getragen wird. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass die Wahl des Haltestellen-Standorts vor allem durch die Sichtzonen der Grundstücke Nrn. 0007__, 0006__, 0005__ und 0008__ bzw. die Einhaltung der Sichtweiten beeinflusst worden sei (act. G 2 S. 8f. [E. 4.2.2 bis 4.2.4] und vorstehende E. 2.3.2). Es ist kein konkreter Anlass ersichtlich, aufgrund dessen die im Wesentlichen mit Verkehrssicherheitsüberlegungen begründete Verschiebung der Bushaltestelle zu beanstanden wäre. Den *Verzicht auf eine Mittelinsel* und die damit verbundene Strassenverbreiterung im Bereich der projektierten Haltestelle "X.__" begründete die Vorinstanz damit, dass die Übersichtlichkeit aufgrund des Verlaufs der Strasse am Haltestellen-Standort als gut einzustufen sei. Die von den Beschwerdeführern in diesem Zusammenhang geortete Möglichkeit, dass an der Haltestelle wartende Busse durch nachfolgende Fahrzeuge (gefährlich) überholt würden (act. 5 Rz. 25), kann zwar nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Das Überholen eines wartenden Busses lässt sich jedoch, soweit erforderlich, durch die *Markierung einer Sicherheitslinie* wirksam unterbinden (vgl. auch VSS-Norm 40 241 [Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr], März 2019, S. 14 Ziffer 28). Der Verzicht auf eine Mittelinsel erscheint auch insofern gerechtfertigt und nachvollziehbar, als sich eine Verkehrsberuhigung mit einer möglichst schmalen Fahrbahn bzw. einem beidseitig durchgehenden Gehweg sowie durch die beidseitige Anbringung von 40 cm breiten Randstreifen auf der Fahrbahn (vgl. Technischer Bericht S. 19 Ziffer 6.4, act. G 9/4 Beilage) und der daraus resultierenden optischen Einengung ergeben dürfte. Mit Bezug auf das Vorbringen der Beschwerdeführer, dass der erforderliche Platz für eine Mittelinsel vorhanden wäre (act. G 5 Ziffer 24), weist die Beschwerdebeteiligte zu Recht darauf hin, dass im betreffenden Bereich die U.__-strasse ins Quartier abzweige und auf der anderen Strassenseite sich die Besucherparkplätze für die Überbauung B.__ befänden (act. G



12). Von daher erweist sich der Verzicht auf eine Mittelinsel auch mit Blick auf die Platzverhältnisse als nachvollziehbar begründet, zumal durch den Verzicht überdies die Notwendigkeit eines weiteren Landerwerbs (etwa ab dem Grundstück Nr. 0009__) wegfällt. Im Übrigen wird die von den Beschwerdeführern in diesem Zusammenhang angeführte Umklassierung der U.__-strasse in eine Gemeindestrasse 3. Klasse (act. G 14 S. 2 unten) von der Beschwerdebeteiligten in Abrede gestellt mit dem Hinweis, dass lediglich die Zufahrt zu einer Liegenschaft von einer Umklassierung betroffen sei (act. G 16).

Angesichts der geschilderten Verhältnisse hat als dargetan zu gelten, dass die Verschiebung der Bushaltestelle geeignet und erforderlich ist, bestehende Verkehrssicherheitsmängel (im öffentlichen Interesse) zu beseitigen oder zu vermindern. Die projektierte Lage der Bushaltestelle vermag die Anforderungen der Verkehrssicherheit und des öffentlichen Verkehrs zu erfüllen. Was die von den Beschwerdeführern befürchtete Lärmzunahme durch die Bushaltestelle betrifft, ist festzuhalten, dass der durch Fahrgäste bewirkte (nächtliche) Lärm und allfälliges Littering (act. G 5) ihre Ursache nicht im Projekt haben und nicht durch strassenrechtliche, sondern gegebenenfalls durch polizeiliche Massnahmen anzugehen wären.

3.3.3.

Die Beschwerdeführer erachten sodann wie dargelegt auch das *Haltestellen-Projekt als solches* und die daraus resultierende Enteignung zur Erreichung eines im öffentlichen Interesse liegenden Zwecks als nicht erforderlich. Hierzu ist vorab anzumerken, dass Haltestellen Nahtstellen zwischen Fussgängern und öffentlichem Verkehr sind. Komfort und Dienstleistungen an der Haltestelle tragen zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bei. Zur minimalen Ausrüstung gehört eine Tafel mit Haltestellenbezeichnung und Angabe der Linien sowie ein Fahrplan (vgl. VSS-Norm 40880 a.a.O. S. 17). Die bisherige, rund 20 m entfernt vom projektierten Standort an der S.__-strasse platzierte Fahrbahn-Haltestelle mit Einstieg ab dem Trottoir *in Richtung Y.__* ist nicht überdacht; lediglich die Haltestelle in Gegenrichtung weist einen entsprechenden Unterstand auf (vgl. www.geoportal.ch, Orthofoto S.__-strasse Y.__; google maps). Die Notwendigkeit der projektierten Ausbuchtung bzw. die Enteignung der Fläche von 7 m² für die Erstellung der an den neuen Standort verschobenen Haltestelle allein erscheint insofern nicht dargetan, als grundsätzlich - je nach Personenaufkommen und daraus resultierendem Platzbedarf - wie bis anhin auf dem 2 m breiten Trottoir auf den Bus gewartet werden kann. Von Seiten der Vorinstanz und der Beschwerdebeteiligten blieb



das Vorbringen der Beschwerdeführer, wonach die (projektierte) Bushaltestelle (voraussichtlich) nur von wenigen Fahrgästen benutzt werde (act. G 5 Rz. 19), im Wesentlichen unkommentiert bzw. unbestritten (vgl. Votum des Gemeindepräsidenten am Augenschein vom 19. Dezember 2018, act. G 9/17.1 S. 3 Mitte). Unterlagen, welche die Frequentierung bzw. das Einzugsgebiet der aktuell bestehenden und der projektierten Haltestelle zahlenmässig zu dokumentieren vermöchten, sind nicht aktenkundig. Gestützt auf diese Tatsachenlage lässt sich der zur Enteignung führende Platzbedarf bzw. die Notwendigkeit der Erstellung einer Ausbuchtung zur Verwendung als blosser *Wartepplatz* nicht zureichend begründen.

Soweit ersichtlich, steht die projektierte Ausbuchtung und der entsprechende Landbedarf ab dem Grundstück Nr. 0002__ der Beschwerdeführer denn auch im Wesentlichen mit der vorgesehenen - wie dargelegt als solche nicht Verfahrensgegenstand bildenden (vorstehende E. 2.3.1) - Erstellung eines *Haltestellen-Unterstandes* in Zusammenhang. Das öffentliche Interesse an einem Haltestellen-Unterstand und die Verhältnismässigkeit der mit der Erstellung desselben verbundenen Enteignung sind jedoch in den dem Gericht vorliegenden Akten ebenfalls nicht dokumentiert bzw. kommentiert. Mithin ist ein öffentliches Interesse an der Erstellung einer Ausbuchtung an der Bushaltestelle, welches das Interesse der Beschwerdeführer am Erhalt der für das Projekt nötigen Fläche von 7 m² zu überwiegen vermöchte, aufgrund der bestehenden Aktenlage nicht zureichend dargetan. Ebenfalls nicht geklärt ist die Frage der Verhältnismässigkeit (Geeignetheit und Erforderlichkeit) des Eingriffs zur Erreichung eines im öffentlichen Interesse liegenden Ziels. Nachdem der *Warteunterstand* wie dargelegt im Baubewilligungsverfahren zu bewilligen ist, erwiese es sich zudem als notwendig, das strassenrechtliche und das baurechtliche Verfahren im Sinn von Art. 25a Abs. 4 RPG zu koordinieren. Damit lässt sich die im Projekt vorgesehene dauernde Enteignung von 7 m² ab dem Grundstück Nr. 0002__ nicht aufrechterhalten.

4.

Im Sinn der vorstehenden Erwägungen ist die Beschwerde unter Aufhebung des Einspracheentscheids vom 21. April 2021 teilweise gutzuheissen und die Angelegenheit zur Klärung des öffentlichen Interesses und der Verhältnismässigkeit der Enteignung von 7 m² Boden ab dem Grundstück Nr. 0002__ für die projektierte Haltestellen-Ausbuchtung sowie gegebenenfalls zur koordinierten Durchführung des strassen- und baurechtlichen Verfahrens an die Vorinstanz zurückzuweisen. Die Rückweisung der Sache (mit noch offenem Ausgang) gilt für die Frage der Auferlegung der Gerichtskosten wie auch einer Parteienschädigung als vollständiges Obsiegen, unabhängig davon, ob sie beantragt oder ob das entsprechende Begehren im Haupt-



oder im Eventualantrag gestellt wird (VerwGE B 2017/76 vom 16. August 2018 E. 5). Dem Verfahrensausgang entsprechend gehen die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens zulasten des Staates (Vorinstanz; Art. 95 Abs. 1 VRP). Angemessen erscheint eine Entscheidgebühr von CHF 3'500 (Art. 7 Ziff. 222 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12). Auf die Erhebung der Kosten beim Staat ist zu verzichten (Art. 95 Abs. 3 VRP). Der von den Beschwerdeführern geleistete Kostenvorschuss von CHF 4'000 ist ihnen zurückzuerstatten.

Die Beschwerdeführer haben im verwaltungsgerichtlichen Verfahren obsiegt. Eine Partei, die sich nicht vertreten lässt, hat - mangels eines besonderen Aufwandes - grundsätzlich keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 98^{ter} VRP in Verbindung mit Art. 95 Abs. 3 lit. c ZPO). Dass ihr gleichwohl Kosten für Umtriebe erwachsen, bedarf einer besonderen Begründung. Konkret machen die Beschwerdeführer für das Beschwerdeverfahren keine Angaben über getätigte (erhebliche) Aufwände. Auch sind die übrigen Voraussetzungen für die Ausrichtung einer Umtriebsentschädigung nicht erfüllt (vgl. VerwGE B 2013/178 vom 12. Februar 2014 E. 4.4). Trotz ihres Obsiegens kann den Beschwerdeführern daher keine Entschädigung zugesprochen werden.

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht zu Recht:

1.

Die Beschwerde wird unter Aufhebung des Einspracheentscheids vom 21. April 2021 teilweise gutgeheissen und die Angelegenheit zur Klärung des öffentlichen Interesses und der Verhältnismässigkeit der Enteignung von 7 m² Boden ab dem Grundstück Nr. 0002__ für die projektierte Haltestellen-Ausbuchtung sowie gegebenenfalls zur koordinierten Durchführung des strassen- und baurechtlichen Verfahrens an die Vorinstanz zurückgewiesen.

2.

Die amtlichen Kosten des Beschwerdeverfahrens von CHF 3'500 trägt der Staat (Vorinstanz); auf die Erhebung wird verzichtet. Den Beschwerdeführern wird der Kostenvorschuss von CHF 4'000 zurückerstattet.

3.

Ausseramtliche Kosten werden nicht entschädigt.