

BGer 1C_568/2024 vom 30. Oktober 2025

Bundesgericht, 2025-10-30, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_568_2024

FR: TF 1C_568/2024 du 30 octobre 2025

IT: TF 1C_568/2024 del 30 ottobre 2025

Erwägungen

E. 1

Gegen den kantonal letztinstanzlichen Endentscheid des Kantonsgerichts betreffend eine kommunale Nutzungsplanung (Ortsplanungsrevision) steht grundsätzlich die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht offen (Art. 82 lit. a, 86 Abs. 1 lit. d und 90 BGG).

Die Beschwerdeführenden sind von der Umzonung eines Teils ihrer Parzelle in die Verkehrszone besonders betroffen und insofern zur Beschwerde befugt (Art. 89 Abs. 1 BGG). Zwar befand sich die fragliche Fläche schon zuvor innerhalb der kantonalen Baulinien für die projektierte Umfahrungsstrasse und liegt nunmehr, seit der öffentlichen Auflage des kantonalen Strassenprojekts, in einer kantonalen Planungszone (vgl. § 74 Abs. 4 des Luzerner Strassengesetzes vom 21. März 1995 [StrG/LU; SRL Nr. 755]). Dennoch haben die Beschwerdeführenden ein schutzwürdiges Interesse an der Anfechtung der Verkehrszone. Insbesondere sind sie der Auffassung, diese sei notwendige Voraussetzung für das Strassenprojekt. Ob dies zutrifft, ist eine Frage der Begründetheit der Beschwerde und keine Eintretensfrage. Im Übrigen könnte die Verkehrszone im Fall einer Aufhebung des Strassenprojekts (samt Planungszone und Baulinie) die Bebaubarkeit des Grundstücks einschränken (vgl. zu einer vergleichbaren Situation Urteil 1C_50/2008 vom 10. Juni 2008 E. 1).

Als Parteien der vorinstanzlichen Verfahren können die Beschwerdeführenden auch geltend machen, der Regierungsrat bzw. das Kantonsgericht seien zu Unrecht auf ihre Rügen zu anderen Aspekten der Ortsplanungsrevision nicht eingetreten und hätten damit eine formelle Rechtsverweigerung begangen.

Auf die rechtzeitig erhobene Beschwerde (Art. 100 Abs. 1 BGG) ist daher grundsätzlich einzutreten.

E. 2

Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann insbesondere die Verletzung von Bundesrecht gerügt werden (Art. 95 lit. a BGG). Das Bundesgericht wendet das Bundesrecht grundsätzlich von Amtes wegen an (Art. 106 Abs. 1 BGG). Die Verletzung von Grundrechten (einschliesslich die willkürliche Anwendung von kantonalem Recht) prüft es dagegen nur insoweit, als eine solche Rüge in der Beschwerde vorgebracht und genügend begründet worden ist (Art. 106 Abs. 2 BGG ; BGE 133 II 249 E. 1.4.2 S. 254 mit Hinweisen).

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat, sofern dieser nicht offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht (Art. 105 und Art. 97 Abs. 1 BGG).

Neue Tatsachen und Beweismittel können nur so weit vorgebracht werden, als erst der Entscheid der Vorinstanz dazu Anlass gibt (Art. 99 Abs. 1 BGG). Das Vorbringen von Tatsachen, die sich erst nach dem angefochtenen Entscheid ereigneten oder entstanden (echte Noven), ist vor Bundesgericht unzulässig (BGE 143 V 19 E. 1.1 S. 23 mit Hinweisen).

Auf die beantragte Edition der Akten des vor Kantonsgericht hängigen Beschwerdeverfahrens gegen das Strassenprojekt kann verzichtet werden: Den (an jenem Verfahren beteiligten) Beschwerdeführenden sind die Akten bekannt. Für die Beurteilung der vorliegend streitigen Verkehrszone sind sie nicht erforderlich, wie im Folgenden darzulegen sein wird.

E. 3

Die Beschwerdeführenden rügen zunächst eine unzulässige Einschränkung der Beschwerdebefugnis im vorinstanzlichen Verfahren, weil das Kantonsgericht auf die Beschwerde nicht eingetreten sei, soweit darin Auswirkungen der Ortsplanungsrevision auf das ISOS-Schutzobjekt ohne direkten Bezug zum Grundstück Nr. 139 beanstandet wurden, z.B. durch die Umsetzung der IVHB.

E. 3.1

Gemäss Art. 33 Abs. 3 lit. a RPG (SR 700) und Art. 111 Abs. 1 BGG muss das kantonale Recht die Legitimation mindestens in gleichem Umfang gewährleisten wie für die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss Art. 89 Abs. 1 BGG .

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung können Beschwerdeführende die Überprüfung eines Bauvorhabens oder einer raumplanerischen Festsetzung im Lichte all jener Rechtssätze verlangen, die sich rechtlich oder tatsächlich in dem Sinne auf ihre Stellung auswirken, dass ihnen im Falle des Obsiegens ein praktischer Nutzen entsteht. Nicht zulässig ist hingegen das Vorbringen von Beschwerdegründen, mit denen einzig ein allgemeines öffentliches Interesse an der richtigen Anwendung des Rechts verfolgt wird, ohne dass den Beschwerdeführenden im Falle des Obsiegens ein Vorteil entsteht (BGE 141 II 50 E. 2.1; 137 II 30 E. 2.2.3; 139 II 499 E. 2.2; je mit Hinweisen). Dementsprechend kann z.B. die Linienführung eines Infrastrukturvorhabens auf einer fremden Parzelle gerügt werden, wenn dies zu einer Aufhebung des Projekts oder einer Änderung der Linienführung auch im Nahbereich der Beschwerdeführenden führen würde und diesen somit einen konkreten Vorteil verschaffen könnte (BGE 139 II 499 E. 2.3 mit Hinweisen). Angefochten werden kann auch die Ein- oder Umzonung eines fremden Grundstücks, welche die Chancen einer Ein- oder Umzonung des eigenen Grundstücks verunmöglicht oder erheblich verringert (vgl. Urteile 1C_588/2023 vom 22. August 2024 E. 9.2.3; 1C_682/2020 vom 14. Januar 2022 E. 6.1 und 6.2). Für die Annahme eines derartigen Konkurrenzverhältnisses bedarf es indessen objektiver Hinweise, die von der beschwerdeführenden Person darzulegen sind (Urteil 1C_195/2024 vom 11. April 2025 E. 3.3; zitiertes Urteil 1C_682/2020 E. 5.2;).

E. 3.2

Vorliegend ist unstrittig, dass die Beschwerdeführenden zur Anfechtung der ihr Grundstück betreffenden Verkehrszone befugt sind und in diesem Zusammenhang alle Rügen vorbringen können (auch betreffend weiter entfernt liegender Abschnitte), die zur Aufhebung oder Abänderung dieser Zone führen könnten. Soweit die

Beschwerdeführenden dagegen pauschal rügen, das ISOS sei nicht genügend in die Ortsplanungsrevision einbezogen worden, liegt der praktische Nutzen nicht auf der Hand, sofern die Rüge überhaupt genügend substantiiert ist. Die Beschwerdeführenden machen geltend, bei Gutheissung ihrer Beschwerde müsse die Ortsplanungsrevision integral aufgehoben und eine neue raumplanerische Interessenabwägung vorgenommen werden; dies würde auch zur Aufhebung der Verkehrszone auf ihrem Grundstück führen und der neuen Umfahrungsstrasse die Grundlage entziehen. Sie belegen diese Behauptung jedoch nicht näher. Es leuchtet auch nicht ein, weshalb z.B. eine ungenügende Berücksichtigung des ISOS bei der Umsetzung der IVHB im ISOS-Perimeter nicht nur zur Aufhebung der betreffenden Bestimmungen des Bau- und Zonenreglements (BZR) führen würde, sondern auch die Aufhebung der Verkehrszone für die neue Umfahrungsstrasse zur Folge hätte.

E. 3.3

Nach dem Gesagten durfte das Kantonsgericht die Beschwerdebefugnis der Beschwerdeführenden auf die Verkehrszone für die neue Umfahrungsstrasse beschränken. Nur diese ist somit auch im bundesgerichtlichen Verfahren Streitgegenstand.

E. 4

Weiter rügen die Beschwerdeführenden eine Verletzung des rechtlichen Gehörs, weil der Regierungsrat auf ihre Verwaltungsbeschwerde teilweise nicht eingetreten und dies vom Kantonsgericht geschützt worden sei.

E. 4.1

Die Beschwerdeführenden hatten am 14. Dezember 2022 (je separat) zwei identische, als "Verwaltungsbeschwerde" bezeichnete Eingaben eingereicht, welche beide auf den 18. September 2022 datiert waren. Am 17. Dezember 2022 reichten sie eine gemeinsam unterzeichnete Verwaltungsbeschwerde ein. Der Regierungsrat erwog, die Eingaben vom 14. Dezember 2022 seien (abgesehen vom Titel) identisch mit den Einsprachen der Beschwerdeführenden vom 18. September 2022; diese seien unverändert als Verwaltungsbeschwerden eingereicht worden. Aufgrund der Mitwirkungs- und Begründungspflicht im Verwaltungsbeschwerdeverfahren müssten die beschwerdeführenden Parteien zumindest darlegen, inwiefern die Ausführungen des Gemeinderats zu den Einsprachen in der Abstimmungsbotschaft unzutreffend gewesen seien. Eine bloss Wiederholung der Einsprache sei dafür ungenügend. Die beiden auf den 18. September 2022 datierten Eingaben seien deshalb nicht als zusätzliche Verwaltungsbeschwerden entgegenzunehmen, sondern als ergänzende Begründung der Verwaltungsbeschwerde vom 17. Dezember 2022. Über die darin gestellten Anträge werde daher nicht formell entschieden.

Das Kantonsgericht schützte diese Vorgehensweise.

E. 4.2

Wie die Vorinstanz selbst darlegt, dürfen an die Begründung einer Verwaltungsbeschwerde, namentlich durch Laien, keine hohen Anforderungen gestellt werden. Dies gilt insbesondere, wenn ein Entscheid der Stimmberechtigten angefochten wird, der keine schriftliche Begründung enthält. Fraglich ist immerhin, ob es genügt, die Einsprachen unverändert als Verwaltungsbeschwerde einzureichen, wenn sich der Gemeinderat einlässlich und differenziert zu den Einspracheanträgen und ihrer Begründung geäußert hat (was von den Beschwerdeführenden bestritten wird).

Die Frage kann offenbleiben, weil die Beschwerdeführenden fristgerecht eine weitere, als "Verwaltungsbeschwerde" bezeichnete Eingabe mit Antrag auf Aufhebung des Beschlusses der Gemeinde Beromünster vom 27. November 2022 und ausführlicher Begründung eingereicht haben, auf welche der Regierungsrat eingetreten ist. Die beiden zuvor eingereichten Eingaben wurden vom Regierungsrat auch nicht einfach ignoriert, sondern als ergänzende Begründung zur Verwaltungsbeschwerde vom 17. Dezember 2022 entgegengenommen. Inwiefern den Beschwerdeführenden durch dieses Vorgehen ein Nachteil entstanden ist, wird weder dargelegt noch ist dies ersichtlich.

E. 5

In der Sache rügen die Beschwerdeführenden eine fehlende umfassende Interessenabwägung (Art. 3 RPV [SR 700.1]) und eine ungenügende Berücksichtigung des ISOS bei der Festsetzung der Verkehrszone für die Ortsumfahrung.

E. 5.1

Der Regierungsrat führte aus, die Verkehrszone sei lediglich zu Harmonisierungszwecken eingeführt worden, zur Übereinstimmung mit einem Datenmodell des Bundes im Bereich der Geoinformation. Sie bezwecke nicht, materiell über die Bewilligungsfähigkeit einer Strasse zu entscheiden, d.h. sie habe keine eigenständige oder präjudizierende Bedeutung für die Zulässigkeit eines Strassenprojekts. § 52 Abs. 2 des Luzerner Planungs- und Baugesetzes vom 7. März 1989 (PBG/LU; SRL 735) verweise vielmehr auf die Strassengesetzgebung und damit auf das Projektbewilligungsverfahren nach §§ 67 ff. StrG/LU. Die Ortsumfahrung von Beromünster sei Gegenstand eines hängigen Kantonsstrassenprojekts, das vom Regierungsrat bewilligt werde. Sämtliche dafür notwendigen Begutachtungen und Interessenabwägungen (z.B. UVP; Variantenprüfung, allfällige Gutachten der ENHK) seien in jenem Verfahren und nicht im Nutzungsplanverfahren zu behandeln. Die Verkehrszone sei auch keine raumplanerische Voraussetzung für ein Strassenbauprojekt. Es wäre daher zulässig gewesen, die Rechtskraft des Strassenprojekts abzuwarten und die Verkehrszone erst in einer künftigen Ortsplanungsrevision festzulegen. Die von der Gemeinde gewählte vorgängige Festlegung anlässlich der Gesamtrevision der Ortsplanung sei jedoch ebenso zulässig wie zweckmässig.

E. 5.2

Das Kantonsgericht erwog, Verkehrszonen würden i.d.R. für bestehende Strassen festgesetzt. Es sei indessen nicht ausgeschlossen, eine solche Zone vorgängig zur Bewilligung eines Strassenprojekts im Rahmen einer Ortsplanungsrevision festzusetzen. Diesfalls komme der Verkehrszone sichernde Funktion zu, ähnlich einer Planungszone, weil sie eine anderweitige Nutzung der betroffenen Grundstücksteile ausschliesse. Ihre vorgängige Festsetzung sei jedoch nicht Voraussetzung für die Bewilligung des Strassenprojekts. Über die baulichen Massnahmen und deren Ausdehnung - und damit die potentiellen Auswirkungen auf das Ortsbild - werde erst im strassenrechtlichen Projektbewilligungsverfahren entschieden. Soweit die Beschwerdeführenden einzelne Elemente des öffentlich aufgelegten Strassenprojekts herausgriffen, insbesondere die geplante Brücke über die Wyna, und diese als schwere Beeinträchtigung des Ortsbilds qualifizierten, seien sie dafür ins Strassenprojektverfahren zu verweisen. Im Übrigen lasse auch die Lage der Verkehrszone nicht in offensichtlicher Weise darauf schliessen, dass auf der ausgeschiedenen Fläche nur ein Strassenprojekt realisiert werden könnte, welches mit

dem Ortsbildschutz nicht vereinbar wäre. Unter diesen speziellen Umständen seien die Vorinstanzen berechtigt gewesen, im Verfahren der Festsetzung der Verkehrszone von einer vertieften Auseinandersetzung mit dem ISOS abzusehen. Die Sach- und Rechtslage sei nicht vergleichbar mit Sondernutzungsplänen (wie z.B. im Urteil 1C_328/2020 vom 22. März 2022 betreffend den öffentlichen Gestaltungsplan "Spital Uster"), die bereits starke Projektbezüge aufwiesen und das Bauvorhaben in seinen zulässigen Dimensionen erkennen liessen.

E. 5.3

Die Beschwerdeführenden machen geltend, das ISOS sei in der Nutzungsplanung generell zu berücksichtigen (mit Hinweis auf BGE 135 II 2098 E. 2). Im vorliegenden Fall sei es sogar direkt anwendbar, weil die Ausscheidung der Verkehrszone eine Einzonung gewisser Flächen bewirke (z.B. beim Grundstück Nr. 137) und daher eine Bundesaufgabe i.S.v. Art. 2 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) darstelle. Im Übrigen seien für das mit der Nutzungsplanung eng verknüpfte Strassenprojekt bundesrechtliche Spezialbewilligungen erforderlich, z.B. für das Bauen im Gewässerraum. Nach Auffassung der Beschwerdeführenden hängt die Bewilligungsfähigkeit des Strassenprojekts von der Festsetzung der Verkehrszone ab. Sie bestreiten, dass die Verkehrszone lediglich sichernden Charakter für das Strassenprojekt habe. Sie könne insbesondere nicht mit einer (ihrer Natur nach nur provisorischen) Planungszone verglichen werden, bewirke die nutzungsplanerische Festsetzung doch eine definitive Umzonung der betroffenen Grundstücksteile (vorbehältlich einer späteren Anpassung der Ortsplanung). Die vertiefte Auseinandersetzung mit dem ISOS sei schon im Nutzungsplanverfahren geboten und dürfe nicht in das Strassenprojektierungsverfahren verwiesen werden. Dies gelte umso mehr, als die Nutzungsplanung eng mit dem Strassenprojekt koordiniert worden sei, sodass die Auswirkungen der Umfahrungsstrasse und insbesondere der dafür geplanten Brücke über die Wyna auf das Ortsbild bereits bekannt seien. Die projektierte Brücke stelle eine schwere Beeinträchtigung der Wyna-Bachlandschaft dar, die gemäss ISOS zur Umgebungszone I mit dem Erhaltungsziel a gehöre. Insbesondere werde der Blick vom Wynatal auf den ISOS-geschützten historischen Ortskern von Beromünster erheblich behindert und dadurch abgewertet (mit Hinweis auf den UVB des Strassenprojekts, S. 128). Die Beschwerdeführenden rügen eine Verletzung von Art. 7 NHG, weil zu Unrecht kein Gutachten der ENHK eingeholt worden sei. Zudem bestehe kein Interesse von nationaler Bedeutung i.S.v. Art. 6 Abs. 2 NHG an der Erstellung einer kommunalen Umfahrungsstrasse.

E. 5.4

Die Gemeinde betont in ihrer Vernehmlassung, die Verkehrszone enthalte keine eigenständigen Festlegungen, etwa zur genauen Lage, zu den Ausmassen und zur Ausgestaltung der Umfahrungsstrasse oder der von den Beschwerdeführenden kritisierten Brücke über die Wyna. Insofern sei eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Schutzziele des ISOS schon faktisch nicht möglich. Rechtlich sei die Prüfung auch nicht nötig, weil die Verkehrszone nicht notwendige Voraussetzung des Strassenprojekts sei und gestützt auf sie auch keine Baubewilligung erteilt werden könne. Im Übrigen habe sie, die Gemeinde, das ISOS in ihrer Ortsplanungsrevision vorbildlich umgesetzt: So stelle Art. 3 BZR praktisch das gesamte Dorfzentrum integral unter Schutz und verpflichte grundeigentümerverbindlich zur Einhaltung der ISOS-Vorgaben. Die Umfahrungsstrasse bringe eine Aufwertung des Ortsbilds mit sich, die im Sinne der Schutzziele des ISOS liege.

E. 5.5

Gemäss § 52 PBG /LU und § 13 des revidierten Baureglements der Gemeinde Beromünster umfasst die Verkehrszone Flächen für den Strassen-, Bahn- und Flugverkehr (Abs. 1); in ihr gelten die Bestimmungen der Strassen-, Eisenbahn- und Luftfahrtgesetzgebung (Abs. 2).

Das kantonale Strassengesetz regelt die Planung und Projektierung der öffentlichen und privaten Strassen (§ 1 Abs. 2 StrG/LU). Der Strassenplan enthält insbesondere die Linienführung der Strasse und ihre Hauptabmessungen und legt (innerhalb der Bauzonen) Baulinien fest (§ 63 Abs. 2 StrG/LU). Bei Kantonsstrassen entscheidet der Regierungsrat nach Anhörung der Gemeinde über den Strassen- bzw. Baulinienplan und allfällige gegen den Plan gerichtete Einsprachen (§ 66 Abs. 2 StrG/LU). Strassen dürfen nur aufgrund einer Projektbewilligung gebaut werden (§ 67 Abs. 1 StrG/LU). Das Strassenprojekt enthält die genaue Linienführung, die Länge und Breite sowie die wesentlichen Bestandteile der Strasse und bezeichnet die vorgesehene Strassenkategorie (§ 68 Abs. 1 StrG/LU). Der Regierungsrat entscheidet über Kantonsstrassenprojekte und die dagegen gerichteten öffentlich-rechtlichen Einsprachen (§ 71 Abs. 1 StrG/LU). Er erlässt mit seinem Entscheid zugleich alle weiteren in der gleichen Sache erforderlichen Bewilligungen und Verfügungen kantonaler Behörden (§ 71 Abs. 2 StrG/LU) und erteilt dem Staat das Enteignungsrecht (Abs. 3). Strassen- und Baulinienpläne sowie Strassenprojekte gelten ab dem Zeitpunkt ihrer öffentlichen Auflage als Planungszone (§ 74 Abs. 4 StrG/LU).

E. 5.6

Die Rechtsauffassung der Vorinstanzen, wonach Kantonsstrassen keiner vorgängigen Festlegung einer Verkehrszone im kommunalen Nutzungsplan bedürfen, entspricht der Regelung im kantonalen Strassengesetz, auf die § 52 Abs. 2 PBG /LU verweist. Dieses sieht für die Planung, Projektierung und Sicherung von Strassen eigenständige Instrumente vor (Strassenplan, Strassenprojekt, Baulinien und Planungszone). Zuständig ist bei Kantonsstrassen allein der Kanton; die betroffenen Gemeinden werden lediglich angehört (§ 66 Abs. 2 StrG/LU). Der für die Bewilligung zuständige Regierungsrat nimmt die für die Strassenplanung und -projektierung erforderliche gesamthafte Interessenabwägung vor und erteilt die notwendigen bundesrechtlichen Spezialbewilligungen. Er hat somit auch die Vorgaben des NHG zu prüfen und - soweit erforderlich - ein Gutachten der ENHK einzuholen.

E. 5.7

Vorliegend waren bereits mit kantonalem Strassenplan Baulinien für die Ortsumfahrung festgelegt worden (vgl. orientierender Planinhalt des Zonenplans Siedlung der Gemeinde Beromünster vom 11. Dezember 2012). Am 23. August 2021 wurde das Projekt der Umfahrungsstrasse öffentlich aufgelegt und trat somit eine kantonale Planungszone in Kraft (§ 74 Abs. 4 StrG/LU).

Die Festlegung einer Verkehrszone war somit weder erforderlich, um eine planerische Grundlage für das Projekt der Umfahrungsstrasse zu schaffen, noch um den dafür erforderlichen Raum zu sichern. Die Gemeinde führte denn auch in ihrer Abstimmungsbotschaft (Ziff. 2.6.1.1 S. 43) aus, die Verkehrszone diene der Koordination mit dem bereits öffentlich aufgelegten Strassenprojekt, d.h. im Zonenplan werde lediglich das Projekt nachvollzogen, auch im Interesse der Transparenz gegenüber der Stimmbürgerschaft.

Eine eigenständige Sicherungsfunktion käme der Verkehrszone somit allenfalls zu, wenn das kantonale Strassenbauprojekt scheitern sollte. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Gemeinde stand noch die kantonale Abstimmung über den Strassenkredit bevor. In der Abstimmungsbotschaft führte der Gemeinderat aus, dass die Verkehrszone bei Ablehnung des Kredits in der Referendumsabstimmung aufrechterhalten würde, um nachfolgenden Generationen die Möglichkeit zu geben, die Umfahrungsstrasse zu realisieren.

E. 5.8

Das Bundesgericht hatte verschiedentlich Nutzungsplanungen (z.B. Bau- und Verkehrslinienpläne) zu beurteilen, die der Sicherung eines künftigen Strassenprojekts dienen. Da die Linienfestsetzung zu erheblichen Eigentumsbeschränkungen führen kann, wird verlangt, dass konkrete Vorstellungen für den künftigen Strassenbau jedenfalls im Sinne eines konkreten Projekts vorliegen (BGE 129 II 276 E. 3.4; 118 Ia 372 E. 4a; Urteil 1C_789/2013 vom 21. Februar 2014 E. 4 mit Hinweisen). Im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung muss untersucht werden, ob es Varianten gibt, die zu weniger schwerwiegenden Eingriffen führen würden (BGE 118 Ia 372 E. 4c S. 376; 103 Ia 40 E. 4). Allerdings kann - anders als im Strassenplanverfahren - keine detaillierte Prüfung sämtlicher Ausführungsvarianten verlangt werden; es genügt vielmehr, wenn prima facie keine wesentlich vorteilhafteren Varianten ersichtlich sind (BGE 129 II 276 E. 3.4 und 3.5; Urteil 1C_789/2013 vom 21. Februar 2014 E. 4). Geringere Anforderungen werden an die Variantenprüfung gestellt, wenn die Baulinien keine oder nur geringfügige zusätzliche Eigentumsbeschränkungen bewirken (Urteil 1C_50/2008 vom 10. Juni 2008, E. 4.5.1). Die Vereinbarkeit des (späteren) Strassenprojekts mit Bundesrecht ist nur insofern zu prüfen, als eine bundesrechtskonforme Ausführung im Baulinienbereich nicht ausgeschlossen sein darf (BGE 129 II 276 E. 3.4), d.h. es ist die Möglichkeit darzutun, dass das Projekt innerhalb des durch die Linien gesicherten Rahmens so ausgearbeitet werden kann, dass es den Vorschriften des Bundesrechts zu genügen vermag (BGE 118 Ia 372 E. 5), soweit dies aufgrund der in diesem Projektstadium vorliegenden Unterlagen möglich ist (Urteil 1C_100/2015 vom 9. November 2015 E. 3).

E. 5.9

Der vorliegende Fall unterscheidet sich insofern, als zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über die Zonenplanrevision bereits ein konkretes Strassenprojekt öffentlich aufgelegt war. Insofern trifft es zu, dass die Auswirkungen der Umfahrungsstrasse bereits bekannt waren. Wie aufgezeigt, kommt der kommunalen Verkehrszone jedoch nur dann eigenständige Bedeutung zu, wenn das Strassenprojekt nicht zustande kommen sollte. Insofern erübrigt sich eine detaillierte Prüfung der Vereinbarkeit des Strassenprojekts mit dem ISOS, insbesondere der projektierten Brücke. Zu prüfen ist nur, ob ein ISOS-konformes Projekt innerhalb des durch die Verkehrszone gesicherten Rahmens realisiert werden könnte.

Das Kantonsgericht hat dies bejaht. Seine diesbezüglichen Erwägungen sind von Bundesrechts wegen nicht zu beanstanden. Aus den Akten, insbesondere dem Schreiben der kantonalen Denkmalpflege vom 7. November 2022, ergibt sich, dass im Strassenprojektverfahren zahlreiche Varianten geprüft und die Linienführung der Umfahrungsstrasse unter Beteiligung der Denkmalpflege in einem intensiven Auswahlverfahren optimiert wurde, um die Strasse möglichst vom historischen Flecken und einzelnen Baudenkmalern abzurücken und besser in die Topografie einzugliedern. Die Beschwerdeführenden machen selbst nicht geltend, es gebe wesentlich vorteilhaftere

Linienführungen. Dass auf diesem Trasse eine ISOS-konforme Umfahrungsstrasse realisiert werden könnte, allenfalls mit anderer Brückenform und geringerer Fahrbahnbreite, erscheint nicht von vornherein ausgeschlossen.

E. 6

Die Beschwerdeführenden rügen schliesslich eine Verletzung der Eigentumsgarantie. Sie machen geltend, die Verkehrszone stelle trotz der vorbestehenden Baulinien eine Eigentumsbeschränkung dar, deren Verhältnismässigkeit nicht genügend geprüft worden sei. Insbesondere sei die Erforderlichkeit des flächenmässigen Umfangs der Verkehrszone in keiner Weise nachgewiesen worden.

E. 6.1

Die Vorinstanzen haben nicht bestritten, dass die Zuweisung eines Streifens von 70 m² der Parzelle Nr. 139 in die Verkehrszone formell eine Eigentumsbeschränkung darstellt, sondern haben lediglich die Bedeutung dieses Eingriffs relativiert, weil die Bebaubarkeit der Parzelle schon durch die seit 2007 festgesetzten Baulinien eingeschränkt gewesen sei. Dies ist nicht zu beanstanden. Ergänzend ist auf die seit 2021 geltende kantonale Planungszone hinzuweisen. Überdies greift die Verkehrszone auch weniger tief in das Grundstück der Beschwerdeführenden ein als der schon bisher geltende Strassenabstand der bestehenden Kantonsstrasse (vgl. Abstimmungsbotschaft Ziff. 2.6.1.1 S. 43).

Angesichts des geringfügigen Eingriffs in die Eigentumsgarantie sind an das öffentliche Interesse an der Festlegung der Verkehrszone keine hohen Anforderungen zu stellen. Diese dient in erster Linie dem Nachvollzug des kantonalen Strassenprojekts zur Ortsumfahrung, weshalb sie logischerweise die gleichen Flächenmasse aufweisen muss wie dieses Projekt bzw. die dafür geltende Planungszone. Sollte sich im Rechtsmittelverfahren für das kantonale Strassenprojekt ergeben, dass dessen Linienführung wesentlich geändert oder die Trassebreite erheblich verringert werden muss, bestünde die Möglichkeit, eine Anpassung der Verkehrszone wegen veränderter Verhältnisse zu verlangen (vgl. Urteil 1C_345/2014 vom 17. Juni 2015 E. 2).

E. 7

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführenden kostenpflichtig (Art. 66 BGG) und haben keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 68 BGG).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.