

TG_GERICHTE TVR-2009-23 vom 1. Januar 2009

TG Obergericht, 2009-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg_gerichte_TVR-2009-23

FR: TG_GERICHTE TVR-2009-23 du 1 janvier 2009

IT: TG_GERICHTE TVR-2009-23 del 1 gennaio 2009

Erwägungen

E. 1

Die Anordnung eines Fahrverbotes für Lastenfahrzeuge mit einer Länge von über 12 m für einen wesentlichen Stadtbereich stellt vorliegend eine kurzfristige Massnahme zur Entlastung der betroffenen Quartiere dar. Eine planungsrechtliche Grundlage ist deshalb nicht notwendig (E. 5).

E. 2

Bei der Erstellung von Prognosen über die Verkehrsentwicklung bestehen erhebliche Unsicherheiten. Die vorgesehene Durchführung eines Monitorings nach Einführung der geplanten Massnahme stellt eine geeignete Vorkehrung dar. Gestützt auf die dann zumaligen Ergebnisse dieses Monitorings wird die Behörde über allfällige weitergehende Massnahmen zu entscheiden haben (E. 6 und 7.6). Am 11. März 2007 wurde das Projekt «Entlastungsstrasse Q» durch das Stimmvolk der Stadt P abgelehnt, gemäss welchem das Stadtzentrum mit einem Tunnel sowie mit weiteren flankierenden Massnahmen hätte entlastet werden sollen. Nach politischen Vorstufen im Gemeindeparlament veranlasste der Stadtrat P die Erstellung eines Gutachtens durch die Firma X. Gestützt auf dieses Gutachten stellte die Stadt P dem DBU unter anderem folgenden Antrag: Auf den H- und V-Strassen seien in beiden Richtungen Fahrverbote für Lastwagen mit einer Länge von über 12 m (Signal 2.20) zu erlassen. Um Ausweichverkehr zu vermeiden, seien als flankierende Massnahmen im Westen der Stadt P ebenfalls bestimmte Strassenbereiche mit einem entsprechenden Verbot zu versehen. Der Stadtrat P zog dabei in Erwägung, dass über 12 m lange Lastenfahrzeuge (nachfolgend «LZ > 12 m») in der Vorstadt, wo die Aufenthalts- und Wohnqualität verbessert werden müsse, wegen den engen Kurven störend und gefährlich seien. Auf den Staatsstrassen und auf den Nationalstrassen sei weiträumig auf die innerstädtischen Verkehrsanordnungen aufmerksam zu machen. Die Anlieferung in der Vorstadt und die anderen erwählten Strassen müsse in Zukunft mit Lastwagen ohne Anhänger erfolgen. Im Einzelfall würden, soweit nötig, Ausnahmegewilligungen erteilt. Mit Beschlüssen vom 17. Juni 2008 und vom 3. März 2009 erteilte der Stadtrat P seine Zustimmung zu den beantragten Ausnahmegewilligungen. Am 22. Mai 2008 genehmigte das DBU die beantragte Signalisation, woraufhin die Publikation im Amtsblatt erfolgte. Gegen die Verkehrsanordnungen erhoben zahlreiche, in der Stadt P ansässige Unternehmungen und Anwohner Beschwerde. Das Verwaltungsgericht weist ab. Aus den Erwägungen:

E. 4

(Feststellung, dass die Zuständigkeit des DBU zum Erlass des Teilfahrverbotes für LZ > 12 m gegeben ist. Eine derartige funktionelle Verkehrsbeschränkung im Sinne von Art.

3 Abs. 4 SVG liegt in der Kompetenz der Kantone und ist im Gegensatz zu vollständigen Fahrverboten nach Art. 3 Abs. 3 SVG auch auf Strassen zulässig, die für den allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, mithin auch auf Hauptstrassen, sofern die Zwecksetzung gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG erfüllt ist. Letzteres ist vorliegend der Fall.)

E. 5.1

Angesichts des relativ grossen Teilgebietes der Stadt P, das vom Fahrverbot für LZ > 12 m betroffen ist, stellt sich weiter die Frage, ob vor Erlass der strittigen Verkehrsordnung, die sich lediglich auf das Strassenverkehrsrecht des Bundes stützt, nicht vorgängig eine planungsrechtliche Massnahme erforderlich gewesen wäre.

E. 5.2

Gemäss Art. 2 RPG haben Bund, Kantone und Gemeinden die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen zu erarbeiten und aufeinander abzustimmen (allgemeine Planungspflicht). Sie berücksichtigen dabei die räumlichen Auswirkungen ihrer übrigen Tätigkeit (Art. 2 Abs. 2 RPG). Raumwirksame Tätigkeiten sind gemäss Art. 1 RPV solche, welche die Nutzung des Bodens oder die Besiedelung des Landes verändern oder dazu bestimmt sind, die jeweilige Nutzung des Bodens oder die jeweilige Besiedelung des Landes zu erhalten. Auf Stufe Richtplanung besteht eine Planungspflicht immer dort, wo es um Vorhaben geht, die sich verantwortlich in den Raum nur dadurch einfügen lassen, dass sie die Richtplanung durchlaufen, das heisst, wenn Aufgaben mit qualifizierter Raumwirksamkeit vorliegen, die von erheblicher räumlicher Bedeutung sind und für die weitere Richtplanung oder für die zu steuernde raumwirksame Tätigkeit sach- oder prozessbestimmende Tragweite aufweisen (Waldmann/Hänni, Handkommentar zum Raumplanungsgesetz, Bern 2000, Art. 2 N. 22, mit Verweis auf BGE 119 Ia 368 und 126 II 35). Vorhaben mit weiträumigen Auswirkungen auf Nutzungsordnung, Erschliessung und Umwelt, aber auch politisch umstrittene Werke, lassen sich verantwortlich nur dadurch in den Raum einfügen, dass sie die Richtplanung tatsächlich durchlaufen (BGE 119 Ia 362 E. 4a). In den übrigen Fllen braucht die förmliche Änderung des Richtplans nicht abgewartet zu werden. Dem Entscheid sind dann jene räumlichen Interessen zu unterlegen, die der Richtplan bei sachgerechter Anpassung hätte ausdrücken müssen. Eine Sistierung der Sachentscheidung wäre mit Blick auf den erheblichen Zeitbedarf einer Richtplnderung unverhältnismässig (vgl. Tschannen, in: misegger/Kuttler/Moor/Ruch [Hrsg.], Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, VLP, Zürich 1999, Art. 9 N. 34, mit weiteren Hinweisen).

E. 5.3

Im aktuellen kantonalen Richtplan ist die Entlastungsstrasse für das Stadtzentrum noch eingetragen und als zu realisierendes Strassenbauvorhaben deklariert (S. 11 des Richtplaninhalts). Nach der negativen Volksabstimmung, in welcher das Projekt Q verworfen wurde, entspricht der kantonale Richtplan diesbezüglich nicht mehr der aktuellen Situation und ist anzupassen. Im Entwurf zum kantonalen Richtplan 2008 / 2009 wird im Richtplantext unter der Rubrik «Vororientierungen» zur Entlastung des Stadtzentrums P ausgeführt, dass das Ziel darin liege, das Stadtzentrum mit dem Rathausplatz vom Verkehr zu entlasten und die Attraktivität der Altstadt zu steigern. Da eine konkrete Lösung  nach der Ablehnung des Projekts Q  zurzeit nicht

vorliege, werde das Vorhaben als «Vororientierung» eingestuft. Unter den gegebenen Umständen steht die geplante Verkehrsordnung mit dem Fahrverbot für LZ > 12 m auf den betroffenen Strassenteilstrecken, die ebenfalls eine Entlastung des Stadtzentrums bezweckt, weder der Zielsetzung des bisherigen kantonalen Richtplanes noch derjenigen des Richtplanentwurfes entgegen. Dasselbe gilt grundsätzlich auch für den bestehenden kommunalen Verkehrsrichtplan 1991 / 1993 der Stadt P, welcher ebenfalls noch die Realisierung der westlichen Kernumfahrung vorsah.

E. 5.4

Die strittige Verkehrsordnung wird vom Stadtrat P als «kurzfristige Massnahme» deklariert; das Abwarten eines neuen Gesamtverkehrskonzeptes bzw. einer Änderung des kantonalen und kommunalen Verkehrsrichtplanes, welche noch etwelche Jahre in Anspruch nehmen könnte, wird als nicht zumutbar angesehen. Ziel der geplanten Massnahme ist die baldige Entlastung der Vorstadt von grösseren Lastenzügen bzw. die Verbesserung der dortigen Aufenthalts- und Wohnqualität.

E. 5.5

Der Entscheid des Stadtrates P, das Fahrverbot für LZ > 12 m auf gewissen Teilstrecken der Stadt P ohne das vorgängige Durchlaufen der planungsrechtlichen Entscheidfolge einzuführen, erscheint vertretbar und ist durch das dem Stadtrat zustehende Ermessen gedeckt. Zwar ist eine gewisse politische Brisanz dieses Vorhabens nicht wegzudiskutieren. Die Auswirkungen auf Nutzungsordnung, Erschliessung und Umwelt sind jedoch, zumal nicht ein ganzliches Lastwagenverbot vorgesehen ist, insgesamt nicht als derart intensiv zu werten, als dass eine vorgängige Änderung der planungsrechtlichen Grundlagen unabdingbar wäre. Da mit der strittigen Anordnung zudem insbesondere Anliegen des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit verfolgt werden, wäre das Zuwarten auf eine entsprechende Anpassung der (kantonalen und kommunalen) Richtplanvorgaben unverhältnissig. Auch unter diesem Gesichtspunkt erweist sich der Erlass der strittigen Anordnung als rechtmässig.

E. 6.1

Als ungenügend erachten die Beschwerdeführer die Entscheidungsgrundlagen, auf welche sich die Stadt P beziehungsweise die Vorinstanz beim Entscheid über die Verkehrsordnung gestützt haben, so in erster Linie die Ergebnisse aus dem Bericht des BROS C vom 26. Februar 2008.

E. 6.2

(Feststellung, dass sich der C-Bericht mit der Evaluation von diversen Massnahmen zur Aufwertung der H- und V-Strasse befasst und nebst den Zielsetzungen Massnahme-Empfehlungen mit drei Varianten formuliert) Nicht untersucht wurde (im C-Bericht) namentlich, inwiefern sich ein Teil des Schwerverkehrs auf bestimmte Bereiche im Westen der Stadt P verlagern und zu einer Verstärkung der Verkehrsimmissionen in jenen Quartieren führen könnte. Sowohl die Vorinstanz als auch die Stadt P betonen, dass mit der strittigen Massnahme eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Autobahn bezweckt werde. Sollte ein Teil des Schwerverkehrs dennoch auf innerstädtische Strecken ausweichen, müssten weitergehende Massnahmen getroffen werden. Die künftige Verkehrsentwicklung, das heisst das Verhalten beziehungsweise das Verkehrsaufkommen heute und in Zukunft, soll mittels eines «Monitorings» überprüft werden. Fraglich ist, ob trotz des Fehlens von detaillierten Prognosen zu allfälligen künftigen

Verkehrsverlagerungen auf innerstädtischem Gebiet ausreichende Grundlagen für den Entscheid über die geplanten Massnahmen vorliegen. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass entsprechende Prognosen notwendigerweise mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_405/2008 vom 18. März 2009, E. 2.4, mit weiteren Hinweisen). Zwar ergaben Verkehrszählungen, dass täglich in beiden Richtungen über die H-Strasse 183 Lasten (mit über 12 m Länge) und über die R-Strasse deren 24 fahren. Inwiefern dieser Schwerverkehr durch die strittige Massnahme in die Quartiere im Westen der Stadt P verlagert würde, ist nur sehr schwer beurteilbar. Jedenfalls ist nicht damit zu rechnen, dass der gesamte Schwerverkehr mit LZ > 12 m, der sich bisher durch die Vorstadt wälzte, auf die H-Strasse West ausweichen wird. Je geringer dieser Anteil auch unter Berücksichtigung der bereits erteilten Ausnahmegewilligungen ist, desto eher führt dies dazu, dass sich die Mehrmissionen im Bereich der betreffenden Quartiere im Westen in Grenzen halten wird und im Verhältnis zum bereits bestehenden Verkehrsaufkommen nicht oder kaum als zusätzliche Belastung feststellbar sein wird. Sollte aufgrund des Monitorings eine übermässige Verkehrsbelastung festzustellen sein, werden behördlicherseits entsprechende Massnahmen eingeführt werden müssen. Auch diese Aspekte stellen eine «Prognose» im weiteren Sinne dar. (s. 7.6 Inwieweit die strittige Verkehrsanordnung tatsächlich zu relevantem Mehrverkehr und Mehrbelastungen der betreffenden Quartiere im Westen der Stadt P führen wird, ist im gegenwärtigen Zeitpunkt wie dargestellt fraglich. Detaillierte Aussagen / Prognosen lassen sich (noch) keine anstellen. Mit dem Fahrverbot für LZ > 12 m soll dieser Verkehr über die Autobahn geführt werden. Sollte sich aufgrund der Ergebnisse des Monitorings zeigen, dass diese Annahme der Stadt P falsch ist, werden weitergehende Massnahmen zu ergreifen sein. Dabei werden die betroffenen Anwohner in geeigneter Art und Weise in die gestützt auf die Ergebnisse dieses Monitorings vorzunehmende Entscheidungsfindung mit einzubeziehen sein. Dieses Vorgehen ist nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Entscheid vom 29. April 2009 Das Bundesgericht hat eine dagegen gerichtete Beschwerde in Öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten mit Urteil 1C_310/2009 vom 17. März 2010 abgewiesen. ×

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