

TG_GERICHTE TVR-2020-22 vom 1. Januar 2020

TG Obergericht, 2020-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg_gerichte_TVR-2020-22

FR: TG_GERICHTE TVR-2020-22 du 1 janvier 2020

IT: TG_GERICHTE TVR-2020-22 del 1 gennaio 2020

Erwägungen

E. 4.1

Strassenbauprojekte haben sich an die planerischen Grundsätze von Art. 4 StrWG zu halten. Demgemäss sind Strassen und Wege entsprechend ihrem Zweck und ihrer Bedeutung, unter Beachtung der Sicherheit der Benutzer, des öffentlichen Verkehrs, des Umweltschutzes, der gewachsenen Siedlungen, der natürlichen Landschaft, des sparsamen Verbrauchs des Bodens und der Wirtschaftlichkeit zu planen, zu bauen und zu unterhalten. Die Bedürfnisse der Benutzer und Anwohner sind angemessen zu berücksichtigen. Kanton und Gemeinden planen ihre Strassen und Wege; sie stimmen diese aufeinander ab (Art. 3 Abs. 1 StrWG). Gemäss Art. 5 Abs. 3 Satz 1 StrWG legt der Grosse Rat das Netz der Kantonstrassen und -wege fest. Das Departement projiziert den Bau von Kantonsstrassen und -wegen; die Gemeindebehörden sind von Anfang an einzubeziehen (Art. 19 Abs. 1 StrWG).

E. 4.2

Der KRP hält in Ziff. 3.4 des Richtplantextes als "Planungsgrundsatz" zum "Langsamverkehr" fest, dass dieser durch die Netzplanung, die Erhaltung, den Bau neuer und den Ausbau bestehender Strassen- und Weginfrastrukturanlagen so zu fördern sei, dass möglichst attraktive, direkte, sichere und zusammenhängende Langsamverkehrsnetze entstehen. Die Attraktivität des Langsamverkehrs sei zu fördern, indem Schwach- und Gefahrenstellen eliminiert, kantonale Quellen und Ziele (Attraktoren) erschlossen, Zentrumsgebiete und Ortsteile angebunden und Erholungsgebiete zugänglich gemacht würden. Als "Planungsauftrag" wird unter Ziff. 3.4 KRP festgehalten, dass - ergänzend zum kantonalen Langsamverkehrsnetz - Gemeinden ein Netz von Langsamverkehrs-Verbindungen erstellen und dieses mit den Nachbargemeinden und dem Kanton abstimmen könnten. Die Gemeinden ergriffen prioritäre Massnahmen zur Sicherheit auf Schulwegen und auf Wegen zu öffentlichen Institutionen. Dabei seien auch Alternativen zu prüfen. In den Ziffern 3.4 H und 3.4 I enthält der KRP weitere Planungsgrundsätze. Unter anderem wird festgehalten, dass die Radwege für den Alltags- und Freizeitverkehr klar und einheitlich zu signalisieren seien. Wo sinnvoll und möglich sollten sie über verkehrsarme oder -freie Strassen und Wege mit Hartbelag führen. Sie sollten die Hauptsiedlungsgebiete möglichst direkt verbinden, das übergeordnete Strassennetz so wenig wie möglich kreuzen und einen optimalen Grad an Sicherheit bieten. Unter "Erläuterungen" wird auf S. 3 oben zum Teilbereich "3.4 Verkehr: Langsamverkehr LV (Stand 2017)" ausgeführt, dass die Übersichtskarte "Radwegnetz Alltagsverkehr" nur die zu gewähltesten Verbindungen und nicht die genaue örtliche Lage zeige. Diese sei im Rahmen von Einzelprojekten festzulegen. Alternativrouten seien im Sinne der Kosten-Nutzen-Wirksamkeit zu prüfen.

E. 4.3

Bei Bau- und Strassenprojekten sind regelmässig mehrere geeignete Varianten denkbar. Der Entscheid, welche davon umgesetzt wird, liegt grundsätzlich im Ermessen der Planungsbehörde und wird regelmässig durch die politischen Entscheidungsträger vorgeprägt. Dieser Ermessensentscheid wird im gerichtlichen Verfahren nur zurückhaltend überprüft (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_582/2013 vom 25. September 2014 E. 4.4).

E. 5.1

Der Beschwerdeführer macht geltend, dass die Radwegverbindung entlang der Kantonsstrasse K35 vom Grosse Rat nicht mehr in den revidierten KRP 2017 aufgenommen worden sei, weshalb die Zuständigkeit für das strittige Strassenprojekt auch nicht mehr beim Kanton liege.

E. 5.2

Bei der T-Strasse zwischen A und C handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Der bereits ausgebaute und mit dem vorliegend strittigen Projekt vorgesehene Radweg verläuft mehrheitlich entlang dieser Kantonsstrasse. Zwar ist die vorliegend strittige, noch nicht erstellte dritte Etappe im aktuellen KRP aus dem Jahr 2017 (abrufbar unter <https://raumentwicklung.tg.ch/themen/kantonaler-richtplan.html/4211>) in der entsprechenden Übersichtskarte "Radwegnetz Alltagsverkehr" nicht mehr enthalten. Dies ändert jedoch nichts daran, dass der Kanton Radwege auch vorsehen und projektieren kann, wenn diese nicht explizit im KRP bzw. in der betreffenden Übersichtskarte aufgeführt sind, sofern und soweit diese Projekte den allgemeinen Vorgaben des KRP nicht widersprechen. So werden im KRP "nur jene Angaben und Massnahmen dargestellt, die für die übergeordnete Koordination massgebend sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen" (KRP, Kapitel "Einleitung [Stand 2017]", S. 1). Insofern stellt der KRP lediglich eine "Momentaufnahme im räumlichen Entwicklungsprozess" dar (KRP, Kapitel "Einleitung [Stand 2017]", S. 2). Die vorliegend strittige dritte Etappe der Radwegverbindung zwischen A und C widerspricht den Vorgaben des KRP (vgl. E. 4.2 vorstehend) nicht. Sodann ist vorliegend - entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers - auch zu beachten, dass der Grosse Rat den Baubeschluss gemäss Â§ 15 Abs. 1 StrWG für die vorliegend strittige dritte Etappe der Radwegverbindung A bis B bereits mit dem Beschluss zum Voranschlag für das Jahr 2017 und dem Finanzplan 2018-2020 am 7. Dezember 2016 gefasst hat (â). Damit liegt für das vorliegend zur Diskussion stehende Radwegprojekt ein rechtmässiger Baubeschluss seitens des Grossen Rates des Kantons Thurgau vor.

E. 5.3

Die diesbezüglichen Einwände des Beschwerdeführers sind unbehelflich. Der vorgesehene Radweg schliesst eine dringend notwendige Lücke im Radwegnetz von A zwischen C und dem südlich von H liegenden Sekundarschulhaus J, welches als Oberstufenschulhaus für die Gemeinden A, B und C dient. Die Schliessung dieser Lücke mit der vorgesehenen Linienführung entspricht ohne weiteres den Vorgaben des KRP, so insbesondere dem Planungsgrundsatz, wonach mit dieser Radwegverbindung ein möglichst attraktives, direktes, sicheres und zusammenhängendes Radwegnetz entstehen soll. Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers lag die Zuständigkeit für die Erarbeitung des Strassenprojekts aufgrund von Â§ 5 Abs. 3 Satz 1 und Â§ 15 Abs.

1 StrWG beim Kanton bzw. beim TBA und nicht bei der verfahrensbeteiligten Gemeinde 1. Als betroffene Gemeinde wurde diese in Nachachtung von Art. 19 Abs. 1 StrWG im Rahmen des Projektverfahrens auch angehört (Art. 19 Abs. 1 StrWG).

E. 6.1

Der Beschwerdeführer beanstandet weiter, dass keine rechtsergiebige Beurteilung der verschiedenen Varianten für die Linienführung vorgenommen worden sei.

E. 6.2

Wie erwähnt, sind bei Strassenprojekten regelmässig mehrere geeignete Varianten denkbar. Der Entscheid, welche davon umgesetzt wird, liegt grundsätzlich im Ermessen der Planungsbehörde (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_582/2013 vom 25. September 2014 E. 4.4 sowie E. 3.4 vorstehend). Das TBA hat in seiner Stellungnahme vom 16. Mai 2018 zuhanden der Vorinstanz nachvollziehbar dargelegt und mit einzelnen Unterlagen dokumentiert, wie die Vorarbeiten bei der Planung der Radwegverbindung von C nach A, inkl. Variantenstudien, erfolgte. Bei der zur Diskussion stehenden dritten Etappe spielen die Variantenstudien für die Abschnitte D bis C und C bis zum Weiler W, die bereits in den Jahren 2009/2010 bzw. 2016/2017 realisiert wurden, keine Rolle. Für das vorliegend strittige Projekt wurden insgesamt vier Varianten ausgearbeitet. Bei der Variante L1 handelt es sich um das öffentlich aufgelegte und vorliegend strittige Projekt. Die Qualitätsanforderungen wurden, wie sich der Beurteilungsmatrix auf S. 3 der Stellungnahme des TBA vom 16. Mai 2018 entnehmen lässt, unter verschiedenen Gesichtspunkten, wie Verkehrsregime und -belastung, Gefahrenstellen, Direktheit, Fahrfluss, Homogenität, Sicherheitsempfinden, Erschliessung und Bedarf an Fruchtfolgefläche, bewertet. Die Variante entlang der Kantonsstrasse wurde ursprünglich insbesondere aufgrund der Direktheit vom TBA favorisiert, aber relativ früh wieder verworfen. Gemäss Darstellung des TBA auf S. 4 der Stellungnahme vom 16. Mai 2018 wurden damals die privaten Interessen der Anrainer bzw. der Eigentümer der Liegenschaften Nrn. MM und NN höher gewichtet als das öffentliche Interesse an einer möglichst direkten Veloverbindung. Entsprechend wurde die zweitbeste Variante, das heisst die Variante L1 bzw. das vorliegend strittige Auflageprojekt, weiterbearbeitet. Diese Variante wurde auch vom Verband V am 28. März 2017 - mit einleuchtender Begründung - als zu bevorzugende Variante bezeichnet. Wie sich der Beurteilungsmatrix entnehmen lässt, schnitt das Auflageprojekt gemäss der Variante L1, nach der relativ früh nicht weiter verfolgten Variante entlang der Kantonsstrasse, bei den prioritären Kriterien am besten ab. Von der Vorinstanz wurde in E. 10b des angefochtenen Entscheids nachvollziehbar dargelegt, dass auch eine andere Berechnung bei der Beurteilung der Qualitätsanforderung "Direktheit", das heisst selbst bei Berücksichtigung der effektiven Länge der Velostrecke von Weiler "W" bis zum Schulhaus J, nicht zu einem anderen Resultat führen würde.

E. 6.3

Insgesamt wurden somit vier Varianten, darunter auch die vom Beschwerdeführer bevorzugte Variante L2, einer Beurteilung nach fachlichen Kriterien gemäss dem Handbuch "Planung von Velorouten" des ASTRA aus dem Jahr 2008 unterzogen. Die Wahl der Variante L1 beruhte auf einer rechtsergibtlich durchgeführten Evaluation. Wie dargestellt, sind bei Strassenprojekten regelmässig auch andere geeignete Varianten denkbar, und der Entscheid, welche davon umgesetzt wird, liegt grundsätzlich im

Ermessen der Planungsbehörde (Urteil des Bundesgerichts 1C_582/2013 vom 25. September 2014 E. 4.4). Dieses Ermessen wurde durch das TBA bzw. die Vorinstanz - entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers - korrekt ausgeübt. Entscheid des Verwaltungsgerichts VG.2019.56/E vom 4. September 2019 Das Bundesgericht hat eine dagegen erhobene Beschwerde in Öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten mit Urteil 1C_645/2019 vom 19. Juni 2020 abgewiesen, soweit es darauf eingetreten ist. ×

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