

TG_OBERGERICHT TVR 2009 Nr. 23 vom 17. März 2010

Tg Obergericht, 2010-03-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg_obergericht_TVR_2009_Nr._23

FR: TG_OBERGERICHT TVR 2009 Nr. 23 du 17 mars 2010

IT: TG_OBERGERICHT TVR 2009 Nr. 23 del 17 marzo 2010

Regeste

Verkehrsordnung, Fahrverbot für lange Lastenzüge

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 Fällen 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 Richtplanänderung

unverhältnismässig (vgl. Tschannen, in: Ämissegger/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 Verkehrsanordnung mit dem Fahrverbot für LZ > 12 m auf den betroffenen Strassenteilstücken, die ebenfalls eine Entlastung des Stadtzentrums bezweckt, weder der Zielsetzung des bisherigen kantonalen Richtplanes noch derjenigen des Richtplangentwurfes 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 Verkehrsanordnung 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 gänzlich 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 unverhältnismässig. 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 Verkehrsanordnung gestützt haben, so in erster Linie die Ergebnisse aus dem Bericht des Büros 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 geprüft 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 Lastenzüge (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 Mehrimmissionen 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. (...) 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 Entscheidfindung mit einzubeziehen sein. Dieses Vorgehen ist nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Entscheid vom 29. April 2009 Das Bundesgericht hat eine dagegen gerichtete Beschwerde in öffentlichrechtlichen Angelegenheiten mit Urteil 1C_310/2009 vom 17. März 2010 abgewiesen. × JavaScript errors detected Please note, these errors can depend on your browser setup. If this problem persists, please contact our support. Contact Support Close