

# **TG\_OBERGERICHT TVR 2020 Nr. 23 vom 2. September 2020**

Tg Obergericht, 2020-09-02, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg\\_obergericht\\_TVR\\_2020\\_Nr.\\_23](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg_obergericht_TVR_2020_Nr._23)

FR: TG\_OBERGERICHT TVR 2020 Nr. 23 du 2 septembre 2020

IT: TG\_OBERGERICHT TVR 2020 Nr. 23 del 2 settembre 2020

## **Regeste**

Strassenprojekt, Radwegverbindung; Fruchtfolgeflächen, Interessenabwägung, Projektvarianten

## **Volltext**

Thurgau Obergericht Rechenschaftsbericht 02.09.2020 TVR 2020 Nr. 23 Thurgovie  
Obergericht Rechenschaftsbericht 02.09.2020 TVR 2020 Nr. 23 Turgovia Obergericht  
Rechenschaftsbericht 02.09.2020 TVR 2020 Nr. 23

TVR 2020 Nr. 23 Skip to main content Show navigation Strassenprojekt, Radwegverbindung; Fruchtfolgeflächen, Interessenabwägung, Projektvarianten Art. 3 Abs. 2 lit. a RPG, Art. 26 RPV, Art. 30 Abs. 2 RPV, § 4 StrWG, § 5 Abs. 3 StrWG, § 19 Abs. 1 StrWG Bei Strassenprojekten sind regelmässig mehrere geeignete Varianten denkbar. Der Entscheid, welche dieser Varianten umgesetzt wird, liegt grundsätzlich im Ermessen der Planungsbehörde und wird regelmässig durch die politischen Entscheidungsträger vorgeprägt. Bei einer Linienführung über landwirtschaftliches Kulturland ist zu berücksichtigen, dass die Inanspruchnahme von Fruchtfolgeflächen zu anderen als landwirtschaftlichen Zwecken zwar nicht von vornherein ausgeschlossen ist, wenn dies durch entgegenstehende, höher zu gewichtende Interessen gerechtfertigt erscheint. Hierfür ist aber eine umfassende Abwägung aller privaten und öffentlichen Interessen erforderlich. Dies setzt grundsätzlich den Nachweis der Prüfung von Alternativen ohne oder mit weniger Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen (einschliesslich Kompensationsmöglichkeiten) voraus. Weiter muss sichergestellt sein, dass der Anteil des Kantons am Mindestumfang der Fruchtfolgeflächen dauernd erhalten bleibt. Am 16. Oktober 2015 stellte der Gemeinderat der Politischen Gemeinde G beim Tiefbauamt des Kantons Thurgau (TBA) den Antrag, es sei auf der Strecke zwischen dem Ortsteil O (Politische Gemeinde G) und dem Ortsteil T (Politische Gemeinde H) ein Radweg zu erstellen, wie er im kantonalen Richtplan (KRP) enthalten sei. In Absprache mit den Behörden der beiden beteiligten Gemeinden erarbeitete das TBA ein Bauprojekt, welches im Wesentlichen eine Führung des Radweges entlang der Kantonsstrasse KX vorsah. Während der öffentlichen Auflage wurden beim DBU mehrere Einsprachen erhoben, deren Land für die Realisierung des Radwegs teilweise beansprucht werden müsste. Die Einsprachen wurden vom DBU abgewiesen, ebenso eine gegen die Einspracheentscheide beim Verwaltungsgericht erhobene Beschwerde. Eine in der Folge beim Bundesgericht erhobene Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten wurde mit Urteil 1C\_408/2016 vom 3. April 2017 gutgeheissen und die Sache zur neuen Beurteilung im Sinne der dortigen Erwägungen an das Verwaltungsgericht zurückgewiesen. Mit Entscheid vom 31. Mai 2017 hiess das Verwaltungsgericht die Beschwerde in dem Sinne gut, dass der Entscheid des DBU vom 19. Juni 2015 aufgehoben und die Sache zu weiteren Sachverhaltsabklärungen im Sinne der Erwägungen des Bundesgerichts im Urteil

1C\_408/2016 vom 3. April 2017 und anschliessend zu neuem Entscheid an das DBU zurückgewiesen wurde. In der Folge liess das TBA durch die E AG ein Variantenstudium erarbeiten, welches mit Datum vom 9. Juli 2019 erstattet wurde. Mit Entscheid vom 22. Januar 2020 wies das DBU die Einsprachen ab, soweit es auf diese eintrat. Dagegen erhoben A und weitere Einsprecher Beschwerde, welche vom Verwaltungsgericht erneut abgewiesen wird. Aus den Erwägungen: 5.3 (...) Bereits im Entscheid des Verwaltungsgerichts VG.2015.128/E vom 29. Juni 2016 wurde in E. 4.2 festgestellt, dass der behördenverbindliche (vgl. § 15 PBG) und vom Grosse Rat verabschiedete KRP (vgl. § 5 Abs. 1 PBG) Ausdruck des öffentlichen Interesses ist. Es entspricht auch dem Anliegen der beiden verfahrensbeteiligten Gemeinden, dass die heute noch bestehende Verbindungslücke für den Alltagsradverkehr geschlossen wird (...). Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer ist damit ein erhebliches öffentliches Interesse an der Realisierung der strittigen Radwegverbindung gegeben. 6. 6.1 Zu prüfen ist weiter die Bewertung der zur Diskussion stehenden Varianten durch die E AG und in diesem Zusammenhang die Vereinbarkeit des Projektes mit dem Erhalt von Fruchtfolgeflächen (FFF). 6.2 Bund, Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt wird (Art. 75 Abs. 1 BV, Art. 1 Abs. 1 RPG). Sie unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung Bestrebungen, die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu schützen (Art. 1 Abs. 2 lit. a RPG) und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern (Art. 1 Abs. 2 lit. d RPG). Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden müssen darauf achten, die Landschaft zu schonen; insbesondere sollen der Landwirtschaft genügende Flächen geeigneten Kulturlands erhalten bleiben (Art. 3 Abs. 2 lit. a RPG). Besonderen Schutz verdienen dabei die FFF (Art. 26 ff. RPV). FFF sind gemäss Art. 26 Abs. 1 RPV Teil der für die Landwirtschaft geeigneten Gebiete (Art. 6 Abs. 2 lit. a RPG); sie umfassen das ackerfähige Kulturland, vorab das Ackerland und die Kunstwiesen in Rotation sowie die ackerfähigen Naturwiesen, und werden mit Massnahmen der Raumplanung gesichert. Nach Art. 29 RPV legt der Bund im Sachplan Fruchtfolgeflächen den Mindestumfang der FFF und deren Aufteilung auf die Kantone fest (Urteil des Bundesgerichts 1C\_408/2016 vom 3. April 2017 E. 2.3). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist zwar nicht von vornherein ausgeschlossen, FFF zu anderen als landwirtschaftlichen Zwecken in Anspruch zu nehmen, wenn dies durch entgegenstehende, höher zu gewichtende Interessen gerechtfertigt erscheint. Hierfür ist aber eine umfassende Abwägung aller privaten und öffentlichen Interessen erforderlich (Art. 3 RPV). Dies setzt grundsätzlich den Nachweis der Prüfung von Alternativen ohne oder mit weniger Beanspruchung von FFF (einschliesslich Kompensationsmöglichkeiten) voraus. Weiter muss sichergestellt sein, dass der Anteil des Kantons am Mindestumfang der FFF dauernd erhalten bleibt (Art. 30 Abs. 2 RPV; vgl. BGE 134 II 217 E. 3, Urteil des Bundesgerichts 1C\_408/2016 vom 3. April 2017 E. 2.4). Hinzuweisen ist nochmals darauf, dass bei Strassenprojekten regelmässig mehrere geeignete Varianten denkbar sind. Der Entscheid, welche dieser Varianten 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). Selbst wenn Alternativvarianten ebenfalls den planerischen Vorgaben entsprechen würden, ergäbe sich daraus kein Rechtsanspruch Privater, dass nicht die von der Planungsbehörde gewählte, sondern die von ihnen bevorzugte Variante realisiert wird. 6.3 Das TBA liess durch die E AG ein Variantenstudium erarbeiten, das in Form eines Berichtes vom 9. Juli

2019 vorliegt. Es wurden 5 Varianten (A, B, C, D1, D2 und E) einbezogen. Bei Variante A wird eine Linienführung nordseitig der Kantonsstrasse gewählt; diese Variante entspricht dem ausgearbeiteten "Bauprojekt 2013". Variante B beinhaltet einen separaten Radweg südseitig entlang der Kantonsstrasse, Variante C einen Radstreifen (beidseitig) auf der Kantonsstrasse. Die Varianten D1, D2 und E stammen von den Beschwerdeführern: Variante D mit einer Linienführung via Wald und nördlich des K-Hofes, Variante E entlang des T-bachs und via des K-Hofes. Für Variante D1 wäre eine Neubaustrecke von rund 380 m erforderlich, Variante D2 würde mit einer leicht anderen Linienführung vor dem Zentrum des Ortsteils O ein neu zu erstellendes Verbindungsstück von rund 160 m benötigen. Alle fünf Varianten beanspruchen FFF, auch Variante C mit einem Radstreifen auf der Kantonsstrasse, da hierfür die Strasse um einen Meter verbreitert werden müsste. In der Variantenstudie wurden bei den Varianten der Beschwerdeführer, welche teilweise über bereits bestehende Flurwege führen würden, die Wegflächen dieser Flurwege nicht als FFF berücksichtigt, da diese aktuell bereits unproduktive Flächen darstellen. Dies ist nicht zu beanstanden. Die bereinigte Berechnung der FFF ergibt in aufsteigender Reihenfolge folgenden Bedarf an FFF für die Radwegverbindung: Variante C: 510 m<sup>2</sup>, Variante E: 599 m<sup>2</sup>, Variante A: 689 m<sup>2</sup>, Variante B: 843 m<sup>2</sup>, Variante D2: 966 m<sup>2</sup> und Variante D1: 2'186 m<sup>2</sup>. Aus diesen Berechnungen, deren Richtigkeit von den Beschwerdeführern nicht substantiiert in Zweifel gezogen wird, ergibt sich, dass bei jeder der geprüften Varianten FFF verloren ginge. Dies gilt namentlich auch für die beiden Varianten der Beschwerdeführer. Insbesondere die von den Beschwerdeführern stammenden Varianten D1 und D2 sind jene mit dem höchsten Verlust an (produktiver) FFF. Mit einer einseitigen, einzig auf die FFF gerichteten Betrachtungsweise könnten diese beiden Varianten nicht berücksichtigt werden. Von einem "Abstrafen" dieser Varianten, wie die Beschwerdeführer geltend machen, kann daher keine Rede sein.

6.4 Mit der Variantenstudie hat die Vorinstanz bzw. das TBA den Auftrag des Bundesgerichts, es seien alternative Linienführungen und insbesondere auch die Varianten der Beschwerdeführer zu prüfen, erfüllt. Ob die Beanspruchung von FFF für ein Radwegprojekt ausnahmsweise zulässig ist, hängt nicht zuletzt davon ab, ob im Kanton Thurgau trotz dieses Verlustes der vom Bund vorgeschriebene Mindestbestand an FFF im Umfang von 30'000 ha noch garantiert wäre. Die Beschwerdeführer machen geltend, dieser Nachweis sei mangels aktueller Geodaten und fehlerhafter Berechnungen (zu tiefer Pauschalabzug von 6% für unproduktive Flächen) nicht erbracht. Das ARE verweist demgegenüber in seiner Stellungnahme vom 2. März 2020 (eingereicht von der Vorinstanz mit Vernehmlassung vom 20. März 2020) auf eine Reserve von ca. 600 ha gegenüber dem Thurgauer Mindestbestand von 30'000 ha.

6.4.1 Der für den Kanton Thurgau massgebliche Mindestbestand von 30'000 ha FFF beruht auf dem "Sachplan Fruchtfolgeflächen" des Bundes. Die mittlerweile revidierte Fassung wurde am 8. Mai 2020 vom Bundesrat verabschiedet (abrufbar unter <https://www.are.admin.ch/are/de/home/raumentwicklung-und-raumplanung/strategie-und-planung/konzepte-und-sachplaene/sachplaene-des-bundes/sachplan-fruchtfolgeflaechen-sp-fff.html>). Der Homepage des ARE (<https://raumentwicklung.tg.ch/themen/fruchtfolgeflaechen.html/8081>) ist eine "aktuelle Reserve" an FFF von 617 ha zu entnehmen. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass diese Angaben nicht korrekt und aktuell wären. Die Behauptung der Beschwerdeführer, der Thurgau habe konkrete Aufträge des Bundes-ARE nicht erfüllt, wird vom ARE in der Stellungnahme vom 2. März 2020 überzeugend widerlegt. Dort führt das ARE aus, dass der Kanton Thurgau im Rahmen der Richtplangenehmigung im Jahr 2010 aufgefordert worden sei, im Rahmen der nächsten Richtplananpassung im Objektblatt "2.2

Landwirtschaftsgebiete" den aktuellen Stand der FFF sowie die Art der Interessenabwägung bei Nutzungskonflikten mit FFF zu verankern. Gestützt auf diesen Auftrag habe der Kanton Thurgau am 29. August 2012 im Rahmen der Richtplanänderungen 2013 dem Bundes-ARE einen aktualisierten FFF-Geodatenatz zugestellt. Das ARE habe sodann im Prüfungsbericht vom 14. März 2013 festgehalten, dass der bundesrätliche Auftrag in Bezug auf den Nachweis des aktuellen Standes der FFF damit erfüllt werde. Die geforderten Festlegungen zur Interessenabwägung und zur Kompensation von FFF seien im Rahmen der Teilrevision des KRP 2017 in Zusammenarbeit mit dem Bundes-ARE in den Planungsgrundsatz 2.2 D aufgenommen worden. Im Prüfungsbericht des Bundes-ARE zur Teilrevision des KRP 2017 vom 19. Juni 2018 bzw. im Genehmigungsschreiben des Bundesrats vom 4. Juli 2018 seien keine weiteren Aufträge zum Thema "FFF" formuliert worden. Die Aussage in der Beschwerdeschrift, wonach die Richtplananpassung zum FFF-Auftrag aus dem Jahr 2010 noch ausstehend sei, sei daher nicht korrekt. Die Beschwerdeführer setzen dem in ihrer Replik einzig entgegen, der letztmals dem Bund übermittelte Geodatenatz vom 16. August 2017 sei zwischenzeitlich veraltet. Die Beschwerdeführer benennen jedoch keine seit 2017 realisierten Projekte, die auch nur annähernd die FFF von ca. 600 ha derart reduziert hätten, sodass mit dem vorliegenden Radwegprojekt der Mindestbestand von 30'000 ha unterschritten würde. Einzig der Umstand, dass die Beschwerdeführer die Richtigkeit der Berechnungen bestreiten, genügt nicht, um diesen die Anwendung im konkreten Fall zu versagen. 6.4.2 (Feststellung, dass der vorgenommene Pauschalabzug von 6% für unproduktive Flächen bei der Berechnung der FFF im Kanton Thurgau nicht zu beanstanden ist) 6.4.3 Bei jeder der geprüften Varianten würde die aktuelle Reserve von 617 ha FFF nur unwesentlich geschmälert. So würde der Verlust an FFF bei Variante A 0,0689 ha und bei Variante D1 0,2186 ha betragen. Wird der kantonale Mindestanteil auch unter Berücksichtigung des FFF-Verlusts durch das zu beurteilende Projekt eingehalten, liegt es grundsätzlich im Ermessen des Kantons, ob, wie und in welchem Verfahren er eine Kompensationspflicht vorsieht (Urteil des Bundesgerichts 1C\_429/2015 vom 28. September 2016 E. 6.3). Vorliegend handelt es sich nicht um ein privates, wirtschaftlich motiviertes Projekt, sondern um einen öffentlichen, in Nachachtung der Vorgaben des KRP erarbeiteten Radweg des Kantons. Vor diesem Hintergrund ist es nicht zu beanstanden, dass keine Kompensation für den FFF-Verlust verlangt wurde. Die entgegenstehenden privaten Interessen der Beschwerdeführer beschränken sich auf den Verlust von eigenem Bewirtschaftungsland und den behaupteten Schwierigkeiten, Ersatzland für einen angemessenen Preis zu beschaffen. Dass der im Einzelfall zur Diskussion stehende Verlust an FFF bei den Beschwerdeführern zu einer existentiellen Einbusse an landwirtschaftlichem Kulturland führen würde, wird auch von ihnen nicht behauptet. Diese privaten Interessen treten - ungeachtet der Auswahl der zu realisierenden Variante - hinter das erhebliche öffentliche Interesse an einer Realisierung der öffentlichen Radwegverbindung zurück. 6.4.4 Als Ergebnis dieser Interessenabwägung ist festzuhalten, dass das öffentliche Interesse an der Schaffung der strittigen Radwegverbindung bei einem FFF-Verlust zwischen 510 m<sup>2</sup> (Variante C) und 2'186 m<sup>2</sup> (Variante D1) das öffentliche Interesse an einer ungeschmälerten Erhaltung der FFF überwiegt, zumal der Thurgauer Mindestbestand von 30'000 ha durch das Projekt nicht annähernd unterschritten und selbst die aktuell bestehende Reserve von 617 ha nur untergeordnet geschmälert würde. 6.5 Im Sinne einer umfassenden Interessenabwägung (vgl. Art. 3 RPV) ist weiter die von der Vorinstanz insbesondere gestützt auf das Variantenstudium der E AG vom 9. Juli 2019 vorgenommene

Bewertung der Varianten A bis E zu prüfen. 6.5.1 Das Variantenstudium der E AG vom 9. Juli 2019 (act. 8) bildet eine taugliche Beurteilungsgrundlage, was von den Beschwerdeführern nicht substantiell bestritten wird. Dass die beiden Varianten der Beschwerdeführer "abgestraft" worden wären, ist - wie dargestellt - nicht ersichtlich. Nicht zu beanstanden ist, dass sich diese Studie bei der Rangierung an den Inhalten des KRP für Radwege des Alltagsverkehrs orientiert und nicht an den Vorstellungen der Beschwerdeführer. Dies bedeutet gemäss den Erläuterungen im KRP, dass die Linienführung möglichst direkt und hindernisfrei gewählt werden muss zwecks Gewährleistung einer zügigen Fahrweise bei guter Verkehrssicherheit. Soweit die Vorinstanz geltend macht, dass ein Alltagsradweg zwei Orte möglichst direkt verbinden muss, damit dieser beim potentiellen Benutzerkreis Akzeptanz findet, ist ihr zuzustimmen. Eine - zum Teil deutlich - längere Weglänge von 2,13 km bzw. 2,21 km bei den Varianten D1 und D2 bzw. von 1,71 km bei Variante E gegenüber 1,66 km bei den Varianten A bis C und spürbare Niveauunterschiede von 34 bzw. 44 Höhenmetern bei den Varianten D1 und D2 bzw. 14 Höhenmetern bei Variante E (aufwärts) im Vergleich zu 12 Höhenmetern bei den Varianten A bis C können tatsächlich dazu führen, dass Radwegfahrer trotz erstelltem Radweg nach wie vor die Kantonsstrasse benützen, um vom Ortsteil O zum Ortsteil T (oder umgekehrt) zu gelangen. Die beiden Varianten D1 und D2, welche wie erwähnt von den geprüften Varianten am meisten FFF verbrauchen, wurden auch aus diesen Gründen zu Recht von der Vorinstanz abgelehnt (...). Entscheid des Verwaltungsgerichts VG.2020.17/E vom 2. September 2020 × JavaScript errors detected Please note, these errors can depend on your browser setup. If this problem persists, please contact our support. Contact Support Close

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