

UR_GERICHTE 2019_OG V 18 26. vom 20. September 2019

UR Obergericht, 2019-09-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ur_gerichte_2019_OG_V_18_26.

FR: UR_GERICHTE 2019_OG V 18 26. du 20 septembre 2019

IT: UR_GERICHTE 2019_OG V 18 26. del 20 settembre 2019

Regeste

Strassenbau. Art. 19 Abs. 1 RPG. Art. 26 Abs. 1, Art. 30 Abs. 3 StrG. Art. 3 Abs. 1 Gesetz über die Enteignung.

Erwägungen

E. 1

Gesetz über die Enteignung. Öffentliche Strassen sind verkehrssicher, raumplanungsgerecht sowie umwelt-, ortsbild- und landschaftsschonend zu bauen. Zur raumplanungsgerechten Ausgestaltung der öffentlichen Strasse gehört, dass die Strasse die Anforderungen an eine genügende Erschliessung erfüllt, mithin als hinreichende Zufahrt gelten kann. Eine hinreichende Zufahrt ist auch während der Bauphase der geplanten Strasse möglichst aufrechtzuerhalten. Im konkreten Fall richteten sich die Rügen einzig auf die Bauphase. Es wurde eine alternative Verkehrsführung während der Bauphase verlangt; das Strassenprojekt als solches war nicht beanstandet. Da das vorgesehene Verkehrsregime während der Bauphase einer hinreichenden Zufahrt entsprach und die vorgeschlagene Alternativerschliessung als unverhältnismässig erschien, war die Beschwerde in diesem Punkt unbegründet. Die Beschwerdeführerin, welche an der zu sanierenden Strasse eine Tankstelle betreibt, meldete innert Einsprachefrist Entschädigungsforderungen wegen Umsatzeinbruchs an. Die Plangenehmigungsbehörde trat darauf nicht ein beziehungsweise sah keine Überweisung an die kantonale Schätzungskommission vor. Enteignungsrechtliche Entschädigungsbegehren sind bei Strassenbauprojekten nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes innert 30 Tagen seit Veröffentlichung einzureichen. Soweit die Begehren nicht von vornherein unbegründet erscheinen, sind sie der kantonalen Schätzungskommission zu überweisen. Da das Entschädigungsbegehren innert Anmeldefrist eingereicht wurde und es nicht von vornherein als unbegründet bezeichnet werden kann, wäre es an die kantonale Schätzungskommission zu überweisen gewesen. Die Beschwerde war in diesem Umfang begründet. Teilweise Gutheissung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde.

Obergericht, 20. September 2019, OG V 18 26

Aus den Erwägungen:

E. 2

a) Das Gericht prüft im Rahmen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde grundsätzlich nur Sachverhalts- und Rechtsfehler, wozu auch die Über- und Unterschreitung sowie der Missbrauch des Ermessens gehört (Art. 57 Abs. 1 und 2 VRPV; Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl., Zürich 2016, Rz. 1148). Wegen blosser Unangemessenheit kann die Verwaltungsgerichtsbeschwerde grundsätzlich nicht erhoben werden (Art. 57 Abs. 4 VRPV). Bei der Unangemessenheit geht es um die Frage, ob der zu prüfende Entscheid, den die Behörde nach dem ihr zustehenden Ermessen im Einklang mit

den allgemeinen Rechtsprinzipien in einem konkreten Fall getroffen hat, nicht zweckmässigerweise anders hätte ausfallen sollen (Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 05.05.1999, OG V 99 24, publ. in Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 1998 und 1999, Nr. 28 S. 75 E. 7c).

b) Selbst in Fällen, in welchen dem Gericht – wie vorliegend (Art. 57 Abs. 4 VRPV) – ausnahmsweise volle Kognition, das heisst auch eine Befugnis zur Angemessenheitskontrolle, zukommt, übt dieses gewisse Zurückhaltung und belässt der Verwaltung einen gewissen Ermessensspielraum (vergleiche Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 01.12.2017, OG V 17 8, publ. in Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 2016 und 2017, Nr. 27 S. 155 E. 7a). Dies insbesondere, wenn der Entscheid besonderes Fachwissen voraussetzt. In solchen Fällen ist der Fachbehörde ein gewisser Handlungsspielraum zu belassen (Entscheid Bundesverwaltungsgericht vom 19.08.2013, A-78/2013, E. 2; Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., Rz. 420 und 443).

c) Das Strassenbauwesen ist von hoher Technizität geprägt. Der Entscheid über die Realisierung eines Strassenbauprojektes setzt entsprechend verkehrsplanerisches Fachwissen voraus. Das vorinstanzliche Verfahren wurde nicht ohne Grund von der kantonalen Fachdirektion, der Baudirektion, instruiert (angefochtener Entscheid, E. 1). Deren Amt für Tiefbau ist als Fachbehörde in Strassenbausachen zu qualifizieren (vergleiche Art. 28 lit. b Reglement über die Organisation der Regierungs- und der Verwaltungstätigkeit [Organisationsreglement, ORR, RB 2.3322]). Der vorinstanzliche Genehmigungsentscheid basiert auf der Beurteilung der Fachbehörde. Das Gericht auferlegt sich damit bei der Beurteilung des angefochtenen Entscheids eine gewisse Zurückhaltung im Sinne des Vorerwähnten, zumal das Gericht nicht über eigenes Fachwissen verfügt. Als richterliche Behörde hat das Obergericht in erster Linie zu klären, ob alle berührten Interessen ermittelt und beurteilt sowie die möglichen Auswirkungen des Projekts bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt worden sind. Trifft dies zu und hat sich die Fachverwaltung bei ihrer Entscheidung von sachgerechten Überlegungen leiten lassen, so weicht das Gericht nicht von deren Auffassung ab (vergleiche Entscheid Bundesverwaltungsgericht a.a.O. E. 2).

d) Innerhalb des so abgesteckten Prüfrasters ist zu berücksichtigen, dass die Interessenabwägung, das heisst die Beurteilung der Frage, ob die auf dem Spiele stehenden, für und wider das Werk sprechenden Interessen richtig gegeneinander abgewogen wurden, zwar eine Rechtsfrage ist, welche das Gericht frei zu prüfen hat. Dieses ist als gerichtliche Behörde jedoch weder Oberplanungsbehörde noch Aufsichtsbehörde in Strassenbausachen. Das Gericht hat demnach nicht sämtliche für oder gegen eine bestimmte Ausgestaltung der Strasse sprechenden Interessen zu eruieren und im Einzelnen gegeneinander abzuwägen, nach Alternativen zu suchen und schliesslich die bestmögliche Variante auszuwählen. Der Richter hat vielmehr die Befugnisse und das Ermessen der vom Gesetzgeber mit der Planung beauftragten Instanzen zu respektieren. Seine Aufgabe beschränkt sich darauf zu untersuchen, ob sich die für das umstrittene Projekt vorgenommene Interessenabwägung im Rahmen des Bundes- und kantonalen Rechts hält und ob insbesondere alle für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend vorgenommen worden sind (zum Ganzen: Entscheid Bundesverwaltungsgericht vom 03.06.2009, A-5466/2008, E. 5.1, welches in vergleichbarer Rolle Nationalstrassenprojekte prüft; vergleiche ferner: Bericht und Antrag

des Regierungsrates vom 16.02.1994 an den Landrat zur VRPV, S. 33).

E. 3

a) Die Gemeindestrasse «Umfahrungsstrasse», Schattdorf, verbindet die Militärstrasse mit der Rynächtstrasse. Die Einmündung der Umfahrungsstrasse in die Militärstrasse bildet den Knoten Militärstrasse; die Einmündung in die Rynächtstrasse den Knoten Kastelen. Die Umfahrungsstrasse erschliesst das Baurechtsgrundstück Nr. XX, auf welchem die Beschwerdeführerin eine Tankstelle betreibt. Zur besseren Veranschaulichung sei auf die nachfolgende Grafik aus dem Geoportal Uri verwiesen.

b) Die Umfahrungsstrasse wurde circa 1974 gebaut und hat im Abschnitt Knoten Kastelen bis Knoten Militärstrasse ihre technische Lebensdauer erreicht. Der Strassenbelag weist diverse Setzungen und Risse auf. Die Ebenheit der Fahrbahn entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Foundationsschicht und der Strassenbelag sollen ersetzt und die Fahrbahnbreite um 0.7 Meter auf 6.7 Meter verbreitert werden (Technischer Bericht vom 19.02.2018 S. 3, 8 und 10).

c) Die Beschwerdeführerin macht geltend, wegen des geplanten Einbahnverkehrs über die Brücke Kastelen sei mit massiven und andauernden Verkehrsbehinderungen zwischen dem Kreisel Walter-Fürst, Rynächtstrasse und Knoten Kastelen via Umfahrungsstrasse zu rechnen. Die Erneuerung der Umfahrungsstrasse erfordere deshalb die Erstellung einer Notbrücke mit anschliessender Notstrasse parallel zur Umfahrungsstrasse. Damit würden die beiden Bauvorhaben, nämlich Erneuerung Umfahrungsstrasse und Sanierung Knoten Kastelen zeitlich koordiniert und zeitgleich umgesetzt werden. Aufgrund der dadurch entstehenden Synergien könnten Mehrkosten für Notbrücke und -strasse zumindest teilweise kompensiert werden. Allfällige Schadenersatzforderungen aufgrund des verminderten Treibstoffumsatzes an der

betroffenen Tankstelle würden ebenfalls entfallen (Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 12.07.2018 S. 5).

E. 4

a) Vorauszuschicken ist, dass sich die geltend gemachten Rügen einzig auf die Bauphase beziehen. Es steht aufgrund der Projektunterlagen fest, dass das angefochtene Strassenprojekt, so es denn einst realisiert sein würde, die Erschliessung der Baurechtsliegenschaft der Beschwerdeführerin nicht nur erhalten, sondern verbessern würde. Dies durch die Sanierung und den Ausbau der Umfahrungsstrasse, an welcher sich die T der Beschwerdeführerin befindet. Unbestritten und erwiesen ist auch, dass an der Sanierung der Umfahrungsstrasse ein erhebliches öffentliches Interesse besteht. Es kann diesbezüglich auf E. 3a f. hievor verwiesen werden.

b) Nebst der hier angefochtenen Sanierung der Umfahrungsstrasse soll auch der Knoten Kastelen saniert beziehungsweise ausgebaut werden. Aufgrund der unterschiedlichen Strassenhoheit (Knoten Kastelen = Kantonsstrasse; Umfahrungsstrasse = Gemeindestrasse) kam es zu separaten Verfahren. Das Projekt Sanierung Knoten Kastelen ist durch die Beschwerdeführerin ebenfalls angefochten und wird unter der Verfahrensnummer OG V 18 27 geführt und ebenfalls mit heutigem Entscheid erledigt. Die Beschwerdeführerin erhebt in beiden Verfahren die Rüge, die Projekte seien so zu koordinieren, dass die gesamte Bauphase beider Bauprojekte ein Jahr nicht übersteige. Auf diese Rüge wird unten (E. 7f) eingegangen; ansonsten werden die Umstände zum Bauprojekt des Knotens Kastelen hier

nur soweit berücksichtigt, als dass sie für die Beurteilung des Projekts Umfahrungsstrasse von Relevanz sind.

c) Als weitere Vorbemerkung sind die Rügen der Beschwerdeführerin näher einzuordnen. Mit ihren Rügen betreffend Errichtung einer Notstrasse und -brücke während der Bauphase bringt die Beschwerdeführerin sinngemäss vor, allfällige enteignungsrechtliche Ansprüche (Umsatzeinbussen aufgrund der Bauphase) wären vermeidbar und die gewählte Lösung entspreche nicht einer angemessenen und verhältnismässigen Erschliessung ihres Grundstücks während der Bauphase. Diese Frage beziehungsweise die sich hier widerstreitenden Interessen der Beschwerdeführerin und der Bauherrin sind nachfolgend zu prüfen beziehungsweise gegeneinander abzuwägen (E. 5, 6 und 7). Die Frage der enteignungsrechtlichen Entschädigung für den Fall, dass das vorgesehene Baustellenregime als verhältnismässig und insofern unvermeidlich beurteilt werden müsste, wird im Anschluss geprüft (E. 8 hernach).

E. 5

a) Gemäss Art. 26 Abs. 1 StrG sind öffentliche Strassen verkehrssicher, raumplanungsgerecht sowie umwelt-, ortsbild- und landschaftsschonend zu bauen. In diesem Rahmen richtet sich der Strassenbau gemäss Art. 26 Abs. 2 StrG nach seiner Zweckbestimmung (lit. a), dem Interesse des öffentlichen Verkehrs (lit. b), dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (lit. c), dem Verkehrsaufkommen (lit. d), der Wirtschaftlichkeit (lit. e), dem jeweiligen Stand der Technik (lit. f.).

b) Zur raumplanungsgerechten Ausgestaltung der öffentlichen Strassen gehört insbesondere, dass die Strasse die Anforderungen an eine genügende Erschliessung erfüllt. Gemäss Art. 19 Abs. 1 RPG ist Land erschlossen, wenn unter anderem die für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt besteht (vergleiche auch Art. 78 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz [RB 40.1111]; nachfolgend: PBG). Die Erschliessung mittels hinreichender Zufahrt ist Voraussetzung, dass für ein Bauvorhaben die Baubewilligung erteilt werden kann (Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG). Ein Bauvorhaben muss spätestens im Zeitpunkt der Realisierung über die für den ordnungsgemässen Betrieb erforderliche strassenmässige Erschliessung verfügen, ansonsten die Baubewilligung nicht erteilt werden kann (BGE 127 I 111 E. 7d). Die strassenmässige Erschliessung ist für Bauten und Anlagen von eminenter Bedeutung. Bei Projekten, welche der Sanierung und/oder Erweiterung bestehender Erschliessungsstrassen dienen, sind daher die Erschliessungsinteressen der bestehenden Bauten und Anlagen zu berücksichtigen. Eine hinreichende Zufahrt ist auch während der Bauphase der geplanten Strasse möglichst aufrechtzuerhalten.

c) Die Anforderungen an die Erschliessung sind je nach der beanspruchten Nutzung und nach den massgeblichen Umständen im Einzelfall verschieden. Die Erschliessung für eine Industriezone hat andere Voraussetzungen zu erfüllen als für eine Wohnzone (BGE 127 I 111 E. 7d). Hinter dem Erschliessungserfordernis der Zufahrt gemäss Art. 19 Abs. 1 RPG stehen vorab verkehrs-, gesundheits- und feuerpolizeiliche Überlegungen. Eine hinreichende Zufahrt besteht, wenn die Zugänglichkeit sowohl für die Benützer der Bauten als auch für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste (Feuerwehr, Krankenwagen, Kehrrichtabfuhr, Elektrizitäts- und Wasserwerke etc.) gewährleistet ist (BGE 1C_590/2016 vom 07.08.2017 E. 2.2). Zudem hat die Zufahrt den Umwelt-, Natur- und Heimatschutz-

sowie weiteren wichtigen Anliegen der Raumplanung zu genügen (Vera Marantelli-Sonanini, Erschliessung von Bauland: Vorgaben des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes betreffend die Pflichten des Gemeinwesens und die Möglichkeiten Privater, Bern 1997, S. 46). Die verschiedenen Interessen können im Einzelfall miteinander kollidieren. Da keinem der Interessen ein absoluter Vorrang zukommt, müssen sie gegeneinander abgewogen werden. Es ist dabei unter den verschiedenen möglichen jene Variante zu wählen, die unter Berücksichtigung aller Umstände den Verhältnissen am besten angepasst ist (Vera Marantelli-Sonanini, a.a.O., S. 46 f.). Die Zufahrt muss „hinreichend“ sein; eine bestmögliche Zufahrt ist nicht erforderlich (Eloi Jeannerat, Commentaire pratique LAT: Planifier l'affectation, Zürich 2016, N. 24 zu Art. 19).

E. 6

a) Die Sanierung der Umfahrungsstrasse soll in vier Etappen erfolgen. Die Bauzeit pro Etappe beträgt jeweils circa 5 - 6 Wochen (Technischer Bericht a.a.O., S. 15). Die beiden Projekte Sanierung Umfahrungsstrasse und Knoten Kastelen sind so koordiniert, dass zuerst die Umfahrungsstrasse saniert wird und im Anschluss der Knoten Kastelen (vergleiche den Entscheid im konnexen Fall OG V 18 27, E. 6b).

b) In der ersten Etappe ist vorgesehen, dass die Umfahrungsstrasse aus Richtung Knoten Kastelen/Stille Reuss bis auf Höhe der beschwerdeführerischen Tankstelle zweispurig befahrbar ist. Ab der Tankstelle wird der Verkehr in Richtung Knoten Militärstrasse einspurig geführt. Der Verkehr rollt über die für diese Fahrtrichtung regulär vorgesehene rechte Fahrspur. Die (aus Richtung des Knotens Kastelen betrachtet) linke Fahrspur ist für Bauarbeiten gesperrt. Es ist damit nur die Fahrbeziehung Knoten Kastelen bis Knoten Militärstrasse durchgehend gewährleistet. Die Fahrbeziehung vom Knoten Militärstrasse zum Knoten Kastelen ist dagegen nicht vollständig gewährleistet. Die Erreichbarkeit der Tankstelle ist über eine Ein- und Ausfahrt kurz vor Beginn des Einspurverkehrs sichergestellt. Die zweite Ein-/Ausfahrt, welche sich aus Sicht des Knotens Kastelen circa 40 Meter weiter Richtung Knoten Militärstrasse befindet, ist aufgrund der gesperrten Fahrspur gesperrt.

c) In der zweiten Etappe besteht ungefähr ab der Höhe der Tankstelle wiederum ein Einspurverkehr. Die Erreichbarkeit der Tankstelle ist wiederum über die Ein- und Ausfahrt kurz vor Beginn des Einspurverkehrs sichergestellt. Die Fahrbeziehung Knoten Kastelen bis Knoten Militärstrasse ist wiederum gewährleistet. Der Verkehr wird aber im Unterschied zu Etappe 1 auf der linken Fahrspur geführt; die für diese Fahrtrichtung regulär vorgesehene rechte Fahrspur ist für Bauarbeiten gesperrt. Im Unterschied zur Etappe 1 ist die zweite Ein-/Ausfahrt nicht komplett gesperrt. Die Ausfahrt Richtung Knoten Militärstrasse ist möglich; ebenso die Einfahrt aus Richtung Knoten Kastelen. Hingegen ist die Ausfahrt Richtung Knoten Kastelen und die Einfahrt aus Richtung Knoten Militärstrasse nicht möglich.

d) In der dritten Etappe besteht zwischen dem Knoten Kastelen und der Tankstelle ein Einspurverkehr. Die Fahrbeziehung Knoten Kastelen bis Knoten Militärstrasse ist gewährleistet. Vom Knoten Militärstrasse bis zur Tankstelle ist die Umfahrungsstrasse zweispurig befahrbar. Im Unterschied zu den Etappen 1 und 2 ist die Erreichbarkeit der Tankstelle über die zuvor komplett beziehungsweise teilweise gesperrte Ein-/Ausfahrt sichergestellt. Dagegen ist die in den Etappen 1 und 2 noch offene Ein-/Ausfahrt gesperrt.

e) In der vierten Etappe schliesslich besteht zwischen dem Knoten Kastelen und der Tankstelle ebenfalls ein Einspurverkehr. Die Fahrbeziehung Knoten Kastelen bis Knoten

Militärstrasse ist wiederum gewährleistet. Der Verkehr wird indessen über die linke Fahrspur geführt; die für diese Fahrtrichtung regulär vorgesehene rechte Fahrspur ist für Bauarbeiten gesperrt. Vom Knoten Militärstrasse bis zur Tankstelle ist die Umfahrungsstrasse zweispurig befahrbar. Die Erreichbarkeit der Tankstelle ist über beide Ein-/Ausfahrten gewährleistet. Das Abbiegen nach rechts in Richtung Knoten Kastelen ist jedoch nicht möglich.

E. 7

a) Aufgrund der vorstehenden Erwägungen dürfte die Einschränkung für die Beschwerdeführerin in der ersten und dritten Etappe am stärksten sein. Hier ist eine der beiden Ein-/Ausfahrten komplett oder teilweise gesperrt. Die Erreichbarkeit der Tankstelle ist aber in allen vier Etappen sichergestellt. Die Zugänglichkeit sowohl für die Benutzer der Tankstelle (insbesondere PWs der Kunden und LKWs für die Treibstofflieferung) als auch für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste (Feuerwehr, Krankenwagen, Kehrtafelabfuhr, Elektrizitäts- und Wasserwerke etc.) ist während der Bauphase trotz baulich bedingter Einschränkungen gewährleistet. Gegenteiliges ist weder geltend gemacht noch ersichtlich. Selbstverständlich sind die Verhältnisse nicht vergleichbar mit den Verhältnissen vor und nach der Bauphase. Die vorgesehene strassenmässige Erschliessung während der Bauphase kann aber als hinreichende Zufahrt im Sinne des Raumplanungsrechts angesehen werden. Eine bestmögliche Zufahrt ist nicht gefordert. Insoweit sind die Erschliessungsinteressen der Beschwerdeführerin genügend berücksichtigt.

b) Die Umfahrungsstrasse mündet beim Knoten Kastelen in die Rynächtstrasse. Der Knoten Kastelen soll in Koordination mit dem Sanierungsprojekt Umfahrungsstrasse ebenfalls saniert werden (siehe E. 4b hievor). Beim Knoten Kastelen ist vorgesehen, dass die Rynächtstrasse von 6 Meter auf 6,8 Meter verbreitert und auf der Rynächtstrasse für die aus Richtung Altdorf kommenden Fahrzeuge eine Linksabbiegespur in die Umfahrungsstrasse angelegt sowie die Brücke über die Stille Reuss saniert werden. Ursprünglich war vorgesehen, dass die Brücke nicht saniert sondern ersetzt worden wäre, was eine temporäre Vollsperrung des Brückenübergangs bedingt hätte. Gemäss dem angefochtenen Projekt wird die Brücke nun «nur» saniert und die Befahrbarkeit wird während der ganzen Bauphase für Personenwagen (nicht aber für Lastwagen) im Einbahnverkehr (Knoten Kastelen Richtung Knoten Militärstrasse) sichergestellt sein. Durch den Einbahnverkehr wird die Erschliessung im Vergleich zum ursprünglichen Projekt somit zusätzlich verbessert und die diesbezüglichen Beeinträchtigungen gemildert. Es kann der Vorinstanz mithin nicht vorgeworfen werden, sie hätte die Erschliessungsinteressen der Beschwerdeführerin nicht in ihre Beurteilung miteinbezogen und berücksichtigt.

c) Aus den Akten geht weiter hervor, dass die Vorinstanz in einem Variantenvergleich alternative Erschliessungen geprüft hat. Die Varianten wurden zwar primär im Hinblick auf die Sanierung des Knotens Kastelen geprüft. Die beiden Strassensanierungsprojekte Knoten Kastelen und Umfahrungsstrasse sind indessen eng miteinander verknüpft, denn die Umfahrungsstrasse mündet beim Knoten Kastelen in die Rynächtstrasse, einer wichtigen Verbindungsstrasse im Urner Reusstal. Dass die Projekte eng verknüpft sind, zeigt auch die Forderung der Beschwerdeführerin, für die Erschliessung ihrer Liegenschaft an der Umfahrungsstrasse sei während der Bauphase eine Notbrücke vorzusehen. Die Forderung der Notbrücke bezieht sich auf die Brücke über die Stille Reuss, welche Teil des Knotens Kastelen bildet und im Rahmen der Sanierung des Knotens ebenfalls saniert werden soll. Die Notbrücke soll als temporärer Ersatz für die zu sanierende Brücke den Verkehr mehr

oder minder uneingeschränkt ermöglichen. Die Forderung einer Notbrücke bezieht sich damit an sich nicht direkt auf die Sanierung der Umfahrungsstrasse, sondern auf die Sanierung des Knotens Kastelen, welcher als Anbindung der Umfahrungsstrasse an die Rynächtstrasse aber selbstverständlich eine wichtige Rolle für die

Erschliessung der beschwerdeführerischen Liegenschaft spielt. Die Forderung der Beschwerdeführerin, es sei zusätzlich eine Notstrasse parallel zur Umfahrungsstrasse anzulegen, bezieht sich dagegen direkt auf das Sanierungsprojekt Umfahrungsstrasse. Aufgrund der engen Verbundenheit der beiden Sanierungsprojekte rechtfertigt es sich, die Begehren der Beschwerdeführerin, welche sich im Prinzip auf zwei unterschiedliche Verfahren beziehen, hier gesamthaft zu beurteilen. Für die Beurteilung der Alternativmassnahme „Notbrücke/-strasse im Bereich Knoten Kastelen“ kann auf den erwähnten Variantenvergleich zurückgegriffen werden.

d) Der Variantenvergleich zeigt, dass die Varianten mit Errichtung einer Notbrücke/-strasse als provisorischer Ersatz für den Knoten Kastelen erhebliche Nachteile mit sich bringen. Nebst markanten Mehrkosten wäre infolge Planaufgabe der provisorischen Strasse mit einem verzögerten Baubeginn zu rechnen. Zudem wären Hochwasserschutzmassnahmen abzubrechen und nach der Bauzeit wieder aufzubauen und es müsste zusätzliche Uferfläche, im Falle von Variante C gar noch zusätzliche Waldrodungsfläche, beansprucht werden. Diesen gewichtigen öffentlichen Interessen umweltschutzrechtlicher und verfahrensrechtlicher Art, welche gegen eine Notbrücke/-strasse sprechen, stehen die privaten Interessen der Beschwerdeführerin nach einer auch während der Bauphase durchgehend optimalen Erschliessung entgegen. Die privaten Interessen sind aber insofern zu relativieren, dass raumplanungsrechtlich nicht eine optimale, sondern eine hinreichende Zufahrt gefordert und eine solche mit dem vorgesehenen Projekt stets sichergestellt ist (vergleiche E. 7a hievore). Aus dem Variantenvergleich und der Abwägung der entgegenstehenden öffentlichen und privaten Interessen ist abzuleiten, dass eine Notbrückenlösung unverhältnismässig wäre.

e) Was die Notstrasse parallel zur Umfahrungsstrasse betrifft, kann aus dem Variantenvergleich, welcher primär die Sanierung des Knotens Kastelen betrifft, zwar nicht direkt geschlossen werden, eine solche sei mit erheblichen Nachteilen verbunden. An der Umfahrungsstrasse befinden sich ab der Höhe der Tankstellenliegenschaft der Beschwerdeführerin aber auf beiden Seiten der Umfahrungsstrasse bebaute Industrieliegenschaften. Wie die Vorinstanz insofern nachvollziehbar ausführt, wären komplexe bauliche Massnahmen notwendig, die erhebliche Beeinträchtigungen anliegender Grundstücke zur Folge hätten. Daraus ist mit der Vorinstanz zu folgern, dass auch bei der Notstrasse entlang der Umfahrungsstrasse mit erheblichen Mehrkosten zu rechnen wäre. Im Übrigen lässt sich die Forderung einer parallelen Notstrasse entlang der Umfahrungsstrasse nicht sinnvoll von der (gleichzeitigen) Forderung, es sei am Knoten Kastelen eine Notbrücke zu erstellen, trennen. Ist die Errichtung einer Notbrücke infolge Unverhältnismässigkeit ausgeschlossen, so erscheint auch eine parallele Notstrasse entlang der Umfahrungsstrasse als kaum zielführend und den Interessen der Beschwerdeführerin dienend. Die parallele Notstrasse würde in eine Sackgasse münden, während das Anliegen der Beschwerdeführerin gerade darin besteht, jederzeit eine praktisch vollwertige Zufahrt zu haben. Der Schluss der Vorinstanz, auch die Errichtung einer parallel zur Umfahrungsstrasse verlaufenden Notstrasse sei mit unverhältnismässigem Aufwand und verbunden und sei keine valable Alternative, lässt sich insofern nicht beanstanden.

f) Die Beschwerdeführerin macht geltend, die Projekte Sanierung Knoten Kastelen und Sanierung Umfahrungsstrasse seien ungenügend koordiniert. An die einjährige Sanierung des Knotens Kastelen würde sich die vier monatige Sanierung der Umfahrungsstrasse anschliessen, was insgesamt 16 Monaten Bauzeit mit eingeschränkter Zugänglichkeit der Tankstelle entspräche. Mit der Notbrücke und -strasse könnten die beiden Projekte zeitgleich umgesetzt und innerhalb eines Jahres realisiert werden.

Die Vorinstanz hält dem entgegen, bei einer gemeinsamen Ausführung würde die gesamte Umfahrungsstrasse nur noch als Einbahn zu befahren sein. Mit der vorgesehenen Lösung könnten während der ganzen Bauzeit drei von vier Fahrbeziehungen jederzeit ohne Wartezeit befahren werden.

Der Vorinstanz ist zwar entgegenzuhalten, dass die Errichtung einer Notbrücke und -strasse, wie von der Beschwerdeführerin gefordert, gerade dazu führen würde, dass es unerheblich würde, wie das Verkehrsregime auf der Umfahrungsstrasse während der Sanierung ausgestaltet würde. Im Prinzip – so die Folgerung aus der Argumentation der Beschwerdeführerin – könnte die Umfahrungsstrasse für die Sanierung auch komplett gesperrt werden, sofern als nahezu vollwertige Ersatzlösung eben eine Notbrücke und -strasse bestünde. Unter Verhältnismässigkeitsgesichtspunkten ist in diesem Streitpunkt aber entscheidend, was die Ersatzlösung mit Notbrücke und -strasse für Vorteile brächte. Schliesslich stellt sich die Anschlussfrage, ob diese Vorteile die gewichtigen Nachteile (E. 7d f. hievor) zu übertreffen vermögen. Das ist zu verneinen, auch wenn die Bauzeit der Umfahrungsstrasse bei vier Bauetappen à 5 - 6 Wochen nicht 4, sondern 5 - 6 Monate dauern dürfte (vergleiche E. 6a hievor). Unterstellt man, dass die Behauptung der Beschwerdeführerin zutrifft, die beiden Strassenprojekte könnten theoretisch auch gleichzeitig ausgeführt werden, so würde die Ersatzlösung mit Notbrücke und -strasse im besten Fall zu einer Reduktion der Bauzeit von rund 17 - 18 Monaten auf 12 Monate führen. Der Ersparnis von 5 - 6 Monaten Bauzeit stünden die erheblichen Nachteile einer Ersatzlösung mit Notbrücke und -strasse gegenüber. Das Interesse, letztere zu vermeiden ist höher zu gewichten, zumal während der fünf bis sechs monatigen Bauzeit der Umfahrungsstrasse ein angemessenes Verkehrsregime mit hinreichender Zufahrt vorgesehen ist. Die Rüge der ungenügenden Koordinierung der Projekte ist insofern unbegründet.

g) Aufgrund dieser Erwägungen ist mit der Vorinstanz die Alternativlösung mit Errichtung einer Notbrücke beim Knoten Kastelen und einer Notstrasse parallel zur Umfahrungsstrasse als unverhältnismässig zu verwerfen. Es ist nicht ersichtlich, welche andere Lösung – abgesehen von der zu verwerfenden Alternativlösung Notbrücke/-strasse – einen besseren Interessenausgleich erreichen könnte als die geplante Verkehrsführung während der Bauphase. Die Vorinstanz hat die berührten Interessen insgesamt genügend ermittelt und beurteilt sowie die möglichen Auswirkungen des Projekts bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt und sich bei der Planung des Projekts von sachgerechten Überlegungen leiten lassen. Damit ergibt sich, dass die Plangenehmigung rechtmässig erfolgte und die geplanten Zufahrtseinschränkungen während der Bauphase insofern unvermeidbar sind. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist in diesem Punkt unbegründet.

E. 8

Zu prüfen bleibt die Entschädigungsfrage.

a) Die Beschwerdeführerin macht geltend, sie werde durch das Bauprojekt und die vorgesehene Behinderung der Haupterschliessung während mindestens vier Monaten einen Umsatzeinbruch an der betreffenden Tankstelle erleiden. Der dadurch entstandene Schaden sei der Beschwerdeführerin als Betreiberin der Tankstelle aufgrund des Gesetzes über die Enteignung zu ersetzen. Die Vorinstanz hält im angefochtenen Entscheid dagegen fest, ein Entschädigungstatbestand liege bei der Beschwerdeführerin nicht vor. Da kein Anspruch auf Entschädigung bestehe, verzichte die Vorinstanz auf die Erteilung der Enteignungsrechte. Dies habe zur Folge, dass die Schätzungskommission „formell nicht zuständig“ sei.

b) Gemäss Art. 1 Abs. 2 Gesetz über die Enteignung (Expropriationsgesetz, RB 3.3211) kann der Regierungsrat Rechte, die der Durchführung eines öffentlichen, dem allgemeinen Interesse dienenden Werkes entgegenstehen, auf dem Wege der Enteignung für den Kanton erwerben. Das Enteignungsrecht kann nur geltend gemacht werden, wenn und soweit es zur Erreichung des vorgesehenen Zweckes notwendig ist (Art. 1 Abs. 4 Expropriationsgesetz). Gegenstand der Enteignung können dingliche Rechte an Grundstücken, sowie die aus dem Grundeigentum hervorgehenden Nachbarrechte, ferner die persönlichen Rechte von Mietern und Pächtern des von der Enteignung betroffenen Grundstückes sein (Art. 3 Abs. 1 Expropriationsgesetz). Diese Rechte können dauernd oder

vorübergehend entzogen oder beschränkt werden (Art. 3 Abs. 2 Expropriationsgesetz). In Strassenbausachen sind mit der Einsprache allfällige Einwendungen gegen das Projekt und gegen die Enteignung zu erheben. Gleichzeitig sind allfällige Planänderungs- und Entschädigungsbegehren einzureichen (Art. 30 Abs. 3 StrG). Die Enteignung kann nur gegen volle Entschädigung erfolgen (Art. 9 Abs. 1 Expropriationsgesetz). Nach rechtskräftiger Erledigung des Plangenehmigungs- und Einspracheverfahrens sind die gesamten Akten an die Schätzungskommission zu überweisen (Art. 20 Abs. 5 Expropriationsgesetz). Kann keine Einigung über Entschädigungsforderungen erzielt werden, entscheidet die kantonale Schätzungskommission (Art. 23 Abs. 2 Expropriationsgesetz). Die Rechtslage ist vergleichbar mit derjenigen auf Bundesebene für Nationalstrassenprojekte (vergleiche Art. 28 Abs. 1 NSG i.V.m. Art. 1 Abs. 1 EntG), weshalb die diesbezüglichen Grundsätze bei der Beurteilung der hiesigen Streitsache berücksichtigt werden können.

c) Die Plangenehmigungsbehörde hat, insofern vergleichbar mit der Ordnung auf Bundesebene, über die Zulässigkeit und den Umfang der Enteignung zu entscheiden. Im Falle der Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte obliegt es deshalb ihr, das Vorhandensein der Voraussetzungen des Enteignungsrechts zu prüfen und zu beurteilen, ob die übermässigen Einwirkungen zulässig und unvermeidbar sowie Vorkehrungen anzuordnen sind (vergleiche Entscheid Bundesverwaltungsgericht vom 01.07.2010, A-684-2010, E. 4.2). Diese Prüfung hat die Vorinstanz vorgenommen, indem sie die geplante Verkehrsführung als zwar beeinträchtigend aber unvermeidbar beurteilte. Davon zu unterscheiden ist die Beurteilung von Entschädigungsforderungen. Diese sind in einem gesonderten Verfahren von der Schätzungskommission zu behandeln (oben E. 8b und Entscheid Bundesverwaltungsgericht a.a.O. E. 4.2). Die Rechtsprechung anerkennt einen Entschädigungsanspruch der Nachbarn aufgrund von vorübergehenden, unvermeidlichen und übermässigen Immissionen aus Bauarbeiten. Der Anspruch setzt voraus, dass die Einwirkungen der Art, Stärke und Dauer nach übermässig sind und eine beträchtliche Schädigung verursachen. Im Zusammenhang mit der Bautätigkeit werden positive

Immissionen (wie Lärm, Staub und Erschütterungen) und typische negative Immissionen (wie Sicht- und Zugangerschwerungen) bei Unvermeidlichkeit als zu dulden, aber wegen Überschreitung des Nachbarrechts dennoch entschädigungspflichtige Einwirkungen qualifiziert. Die Abwehransprüche des Nachbarn können aber nicht zivilrechtlich durchgesetzt werden, wenn die Einwirkungen von einem Werk ausgehen, das im öffentlichen Interesse liegt, sowie wenn die Immissionen nicht oder nur mit einem unverhältnismässigen Kostenaufwand vermieden werden können. An ihre Stelle tritt ein Anspruch auf enteignungsrechtliche Entschädigung (zum Ganzen: zur Publikation vorgesehener BGE 1C_485/2017 vom 23.04.2019 E. 4.1 f.). Zur Beurteilung von Entschädigungsforderungen betreffend Immissionen aus Nationalstrassen-Bauarbeiten sind erstinstanzlich die eidgenössischen Schätzungskommissionen zuständig (BGE 1C_485/2017 a.a.O. E. 4.2). Sie sind insbesondere zuständig, sowohl über den Inhalt als auch über die Verletzung von Nachbarrechten und über eine allfällige Entschädigung zu urteilen sowie auch darüber, ob die vom Enteigneten geltend gemachten Rechte ihrem Wesen nach überhaupt Gegenstand einer Enteignung sein können (Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 6. Aufl., Bern 2016, S. 602; vergleiche BGE 113 Ib 37 E. 2). Mutatis mutandis ist auf kantonaler Ebene die kantonale Schätzungskommission dafür zuständig. Nur wenn übermässige Beeinträchtigungen durch das Werk von vornherein ausgeschlossen werden können, fällt die Durchführung eines entsprechenden Enteignungsverfahrens ausser Betracht und ist auf die enteignungsrechtliche Einsprache gar nicht einzutreten (Entscheid Bundesverwaltungsgericht a.a.O. E. 4.2 mit Hinweis).

d) Die Vorinstanz ist mit ihrem Entscheid, es liege kein Enteignungstatbestand vor, auf die durch die Beschwerdeführerin einspracheweise vorgebrachte enteignungsrechtliche Entschädigungsforderung nicht eingetreten. Das geht aus dem Hinweis hervor, die kantonale Schätzungskommission sei „formell nicht zuständig“. Mit Blick auf die zitierte Rechtsprechung liesse sich ein Nichteintreten jedoch nur rechtfertigen, wenn übermässige Beeinträchtigungen durch das Werk von vornherein ausgeschlossen werden können. Die Zugänglichkeit der von der Beschwerdeführerin betriebenen Tankstelle wird zwar nur während 5 - 6 Monaten beeinträchtigt sein, wenn das vorliegend angefochtene Projekt Umfahrungsstrasse isoliert betrachtet wird. Indessen sind die beiden Projekte Sanierung Umfahrungsstrasse und Knoten Kastelen eng miteinander verbunden und so koordiniert, dass sie nacheinander realisiert werden. Die Zugänglichkeit wird dementsprechend um die Bauzeit des Knotens Kastelen von rund 12 Monaten verlängert und während insgesamt rund 17 - 18 Monaten beeinträchtigt sein. Bei der Beurteilung der Übermässigkeit der Beeinträchtigung ist zu berücksichtigen, dass die Beeinträchtigungen nicht während der ganzen Bauzeit gleich ausgeprägt sein werden. In den zwölf Monaten, während welchen der Knoten Kastelen saniert werden soll, wird beispielsweise die Umfahrungsstrasse bereits saniert sein. Sie dürfte daher für den Verkehr wieder uneingeschränkt offen sein. Umgekehrt dauert die Einschränkung am Knoten Kastelen länger, nämlich 12 Monate. Die Beeinträchtigung des Zugangs der Tankstelle dürfte aber im Vergleich mit den Beeinträchtigungen während der Bauphase der Umfahrungsstrasse weniger ins Gewicht fallen. Trotzdem ist der gesamthafte Zeitraum von 17 - 18 Monaten Einschränkung nicht unerheblich. Wie die Ausführungen zeigen, wird es notwendig sein, die verschiedenen Gesichtspunkte einzelfallgerecht abzuwägen, womit gleichzeitig gesagt ist, dass eine von vornherein feststehende Unbegründetheit nicht vorliegt. Auch wenn sich gewisse Zweifel

anmelden mögen, ob die Beeinträchtigungen die Schwelle der Übermässigkeit im Sinne des Enteignungsrechts überschreiten, so reicht dies – auch mit Blick auf die in der Rechtsprechung erwähnten Beispiele (BGE 1C_485/2017 a.a.O. E. 4.4 f.) – jedenfalls nicht aus, ein Entschädigungsanspruch von vornherein als ausgeschlossen zu bezeichnen. Damit hätte die Vorinstanz die angemeldeten und nicht von vornherein unbegründeten Forderungen der kantonalen Schätzungskommission überweisen müssen. Ein Nichteintreten rechtfertigt sich nicht. Im Übrigen scheint auch die Vorinstanz diese Sichtweise zu teilen, führt sie vernehmlassungsweise doch aus, allfällige Schadenersatzansprüche seien in einem Schätzungsverfahren zu ermitteln (Vernehmlassung vom 29.08.2018 S. 5 in fine). Sie übersieht allerdings, dass entsprechende Begehren durch die Plangenehmigungsbehörde zu überweisen gewesen wären. Enteignungsrechtliche Entschädigungsbegehren sind bei Strassenbauprojekten nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes innert 30 Tagen seit deren Veröffentlichung einzureichen und von der Plangenehmigungsbehörde nach rechtskräftiger Erledigung des Plangenehmigungsverfahrens zu überweisen (Art. 30 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 und 5 StrG). Zwar mag die Geltendmachung von Entschädigungsforderungen unter Umständen auch nach Ablauf der Anmeldefrist zulässig sein (siehe Art. 19 Abs. 2 Expropriationsgesetz). Dies ändert freilich nichts daran, dass Entschädigungsbegehren, die innert Anmeldefrist eingereicht wurden, zu überweisen sind, sofern sie nicht – wie vorliegend – von vornherein unbegründet sind.

e) Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist in diesem Punkt begründet. Die korrekte Überweisung an die kantonale Schätzungskommission und die damit verbundenen Formalitäten sind Sache der Vorinstanz. Es ist nicht am Gericht dafür erstinstanzlich besorgt zu sein. Die Angelegenheit ist deshalb zwecks Vornahme der Überweisung an die Vorinstanz zurückzuweisen (Art. 62 Abs. 2 VRPV).

E. 9

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist nach dem Gesagten teilweise gutzuheissen. Dispositiv-Ziff. 2 des angefochtenen Entscheids ist, soweit die Beschwerdeführerin betreffend, aufzuheben und die Sache ist an die Vorinstanz zur Überweisung an die kantonale Schätzungskommission zurückzuweisen. Im Übrigen ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde abzuweisen, soweit auf sie einzutreten ist.

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