

UR_GERICHTE 2020_OG V 19 11. vom 20. November 2020

UR Obergericht, 2020-11-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ur_gerichte_2020_OG_V_19_11.

FR: UR_GERICHTE 2020_OG V 19 11. du 20 novembre 2020

IT: UR_GERICHTE 2020_OG V 19 11. del 20 novembre 2020

Regeste

Strassenbau. Art. 57 Abs. 4 VRPV.

Erwägungen

E. 2

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. 1.1). 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 dieser Fachbehörde und in Umweltschutzfragen auf der Beurteilung der Umweltfachbehörden (Amt für Umweltschutz Uri, Bundesamt für Umwelt). 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 Obergericht des Kantons Uri vom 20.09.2019, OG V 18 26, publ. in Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 2018 und 2019, Nr. 19 S. 135 f. E. 2c mit Hinweisen).

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 Obergericht

des Kantons Uri vom 20.09.2019, OG V 18 26, a.a.O., Nr. 19 S. 135 f. E. 2d mit Hinweisen; vergleiche ferner: Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16.02.1994 an den Landrat zur VRPV, S. 33).

E. 4

d) Gemäss Art. 32 Abs. 2 SVG beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Hierzu hat er Art. 4a Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11) erlassen, wonach die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen in Ortschaften 50 km/h (lit. a) und ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autostrassen und Autobahnen, 80 km/h (lit. b) beträgt. Von dieser Grundregel kann unter besonderen Voraussetzungen und aus besonderen Gründen abgewichen werden. So kann die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Gründe für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sind in Art. 108 Abs. 2 Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) aufgeführt. Danach kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a); bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b); auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c); dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d). Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann auf gut ausgebauten Strassen mit Vortrittsrecht innerorts hinaufgesetzt werden, wenn dadurch der Verkehrsablauf ohne Nachteile für Sicherheit und Umwelt verbessert werden kann (Art. 108 Abs. 3 SSV). Das Gutachten muss angeben, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 108 Abs. 4 SSV). Zulässige abweichende Höchstgeschwindigkeiten innerorts sind 80/70/60 km/h, tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h (Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV). Auf Strassen ausserorts, ausgenommen Autostrassen und Autobahnen, sind tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 80 km/h in Abstufungen von je 10 km/h zulässig (Art. 108 Abs.

E. 5

lit. c SSV).

e) Das Bundesgericht führte im Zusammenhang mit Verurteilungen wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen aus, es sei fraglich, ob es „typische“ Innerorts- und Ausserortsstrecken überhaupt gebe. Es führte hierzu aus, dass sich zum Beispiel Ausserortsbereiche in dicht besiedelten Agglomerationen kaum von Innerortsstrecken im Bereich von Weilern oder gegen Ausgang von Dörfern unterscheiden liessen. Zu beachten sei auch, dass der Übergang vom Innerortsbereich zum Ausserortsbereich häufig fliegend sei und es sich bei sogenannten atypischen Innerortsstrecken meist nur um kurze bis sehr kurze Strassenstücke handle (BGE 6B_622/2009 vom 23.10.2009 E. 2.5; 6S.99/2004 vom 25.08.2004 E. 2.4). Aus dieser Rechtsprechung ist dreierlei zu schliessen: Erstens kann es auch in dicht besiedelten Agglomerationen Ausserortsbereiche geben. Zweitens besteht ein erhebliches öffentliches Interesse daran, dass die Strassen anhand ihrer optischen

Erscheinung möglichst adäquat als Innerorts- oder Ausserortsstrecken erfasst und entsprechend geschwindigkeitsmässig signalisiert werden. Dies führt dazu, dass es weniger Geschwindigkeitsübertretungen „aus Versehen“ gibt; das heisst deshalb, weil die Automobilisten aufgrund der optischen Erscheinung meinen, sie führen ausserorts, obwohl die konkrete Strasse als innerorts ausgeschieden ist oder umgekehrt. Daraus und aus der Wendung des Bundesgerichts, es erscheine fraglich, ob es „typische“ Inner- und Ausserortsstrecken gebe, folgt schliesslich drittens, dass es bei der Frage, ob eine Ausserorts- oder Innerortsstrasse vorliegt, auf die Würdigung der konkreten örtlichen Verhältnisse ankommt.

f) Vorauszuschicken ist, dass sich die vorliegende Streitfrage einzig auf den mittleren Bereich der WOV bezieht. An den beiden Enden der WOV, das heisst westlich im Bereich Kreisel Wysshus und östlich im Bereich Kreisel Schächen/Coop Tankstelle, ist auf einer Strecke von jeweils circa 50 Metern die Signalisation Höchstgeschwindigkeit 60 km/h vorgesehen (Gutachten TRATUS AG abweichende Höchstgeschwindigkeit Bereiche Kreisel Wysshus und Kreisel Schächen vom 16.04.2018, S. 6 f.). Auf der restlichen Strecke der WOV (mittlerer Bereich) soll jedoch gemäss dem aufgelegten Projekt Tempo 80 km/h gelten.

g) Dem Gutachten der TRATUS AG „Geschwindigkeitsgutachten Mittlerer Bereich“ vom 21. August 2018 kann entnommen werden, dass sich der mittlere Teil der WOV zum grossen Teil ausserhalb der Bauzonen befindet, die Bebauung in der näheren Umgebung von der WOV aus kaum wahrgenommen werde und auch keinen Bezug zur WOV habe. Deshalb liege die WOV im Ausserortsbereich und es gelte grundsätzlich die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Mit der Durchführung eines Strassenverkehrssicherheitsaudits (RSA) könne davon ausgegangen werden, dass die WOV dem aktuellen Stand der Technik entspreche und keine massgebenden Sicherheitsdefizite aufweise. Es bestehe kein besonderes Schutzbedürfnis von bestimmten Strassenbenützern und die prognostizierte Verkehrsmenge führe im Untersuchungsbereich zu keinen Kapazitätsproblemen. Durch die Umsetzung der geplanten Lärmschutzmassnahmen würden die Anforderungen der Lärmschutzverordnung (LSV) an neue ortsfeste Anlagen mit der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 80 km/h eingehalten. Mit einer Überschreitung der Grenzwerte gemäss Luftreinhalteverordnung (LRV) sei nicht zu rechnen. Mittels Lärm- und Luftmonitoring werde dies nach Realisierung der WOV geprüft. Die Gründe für eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h im mittleren Bereich seien deshalb nicht gegeben. Zudem wirke sich die Erhöhung der Fahrzeit auf der WOV auf das angestrebte Verlagerungsziel aus. Eine abweichende Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h würde sich unter Umständen negativ auf die Funktion der WOV auswirken. Eine abweichende Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h im mittleren Bereich der WOV sei deshalb weder nötig noch zweck- und verhältnismässig.

h) Aus der aktenkundigen Fotodokumentation und der Fotomontage vom 29. März 2018 aber auch aus den weiteren zahlreichen Fotos und Plänen in den Akten kann sich das Gericht ein ausreichendes Bild von den örtlichen Verhältnissen machen. Das hier interessierende Gebiet entlang des Schächenbachs zwischen Altdorf und Schattdorf respektive Bürglen kennt das Gericht überdies aus alltäglicher Anschauung bestens. Daraus und aus den Unterlagen ergibt sich, dass der vorinstanzlichen Beurteilung hinsichtlich der Qualifizierung des „mittleren Bereichs“ als Ausserortsstrecke zu folgen ist. Die Vorinstanz führt in ihrer Vernehmlassung an das Gericht vom 29. März 2019 zutreffend aus (S. 12),

dass rechts und links der WOV teilweise eine lockere und teilweise eine dichte Bebauungsstruktur bestehe, wobei die überbauten Gebiete im Mittelbereich der WOV aufgrund der geplanten Linienführung durch den Schächenbach beziehungsweise den Schächenwald abgegrenzt würden. Das trifft insbesondere für die Liegenschaften der Beschwerdeführer im Ringquartier Schattdorf zu, trennt doch der Schächenwald diese Liegenschaften durch seine Lage zwischen WOV und Wohngebiet klar ab. Die Verbindungsstrasse WOV führt überdies in einer Entfernung von rund 70 Metern getrennt durch den Schächenwald am Ringquartier vorbei. Die Quartierstrassen im Ringquartier werden nicht über einen direkten Anschluss an die WOV verfügen. Wie die Vorinstanz insofern zutreffend aufzeigt, werden die Wohnhäuser des Ringquartiers durch die WOV nicht, zumindest nicht direkt, erschlossen, was die relative Abgeschiedenheit der Wohnhäuser im Ringquartier zur WOV bestätigt. Auch wenn es zutreffen mag, dass die Siedlungsräume der Gemeinden Altdorf, Schattdorf und Bürglen teilweise zusammengewachsen sind und die Dorfgrenzen bisweilen nicht klar ersichtlich sind, bedeutet dies nicht, dass deswegen im Gebiet zwischen den drei Gemeinden per se keine Ausserortsstrecken denkbar wären. Vielmehr zeigen die aufgeführten konkreten örtlichen Verhältnisse auf, dass die WOV aufgrund der Linienführung durch den Schächenbach und den Schächenwald genügend abseits und somit ausserhalb der Siedlungsgebiete der drei Gemeinden verlaufen wird. Dies spricht dafür, dass es sich um eine Ausserortsstrecke handelt. Die konkrete Ausgestaltung der Strasse weist in dieselbe Richtung: Sie wird nur für den motorisierten Verkehr offen sein und über keinen Querungsverkehr verfügen, sondern gleichsam als beidseitig befestigter „Kanal“ von Knoten zu Knoten führen. Sie wird, wie bereits erwähnt, durch ein von Siedlungsräumen durch natürliche Begebenheiten (Schächenbach und -wald) abgegrenztes Gebiet führen und deshalb insgesamt von den Automobilisten auf dem in Frage stehenden Bereich eher als Ausserortsstrecke wahrgenommen werden. Auch diese Umstände sprechen dafür, dass der hier fragliche mittlere Bereich der WOV als Ausserortsstrecke erscheint. Folglich ist es nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz den mittleren Bereich der WOV als Ausserortsstrecke qualifiziert.

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