

UR_GERICHTE OG V 18 28 vom 20. September 2019

UR Obergericht, 2019-09-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ur_gerichte OG V 18 28

FR: UR_GERICHTE OG V 18 28 du 20 septembre 2019

IT: UR_GERICHTE OG V 18 28 del 20 settembre 2019

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

Die Beschwerdeführerin ersucht um Beiladung der Y. Berührt eine Verwaltungssache voraussichtlich Rechte und Pflichten Dritter, kann das Gericht diese gemäss Art. 9 Abs. 1 VRPV von Amtes wegen oder auf Antrag Gelegenheit bieten, sich am

Verfahren zu beteiligen. Der Entscheid über die Beiladung steht im Ermessen des Gerichts. Auf Beiladung besteht grundsätzlich kein Anspruch (BGE 2C_373/2016 vom 17.11.2016 E. 2.2). Aus den Akten geht hervor, dass die Y als Grundeigentümerin mit dem vorgesehenen Landerwerb grundsätzlich einverstanden ist. Ein praktischer Nutzen, den die Y aus der Aufhebung des vorinstanzlichen Entscheids ziehen würde, ist nicht ersichtlich (vergleiche BGE 2C_373/2016 a.a.O. E. 2.2). Das Beiladungsgesuch ist abzuweisen.

E. 4

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 ZZ, auf welchem die Beschwerdeführerin einen Garagenbetrieb mit Handel und Reparatur von Personen- und Nutzfahrzeugen 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, das öffentliche Interesse am Strassenbauprojekt werde mit dem mangelhaften Zustand des bestehenden Strassenbelags begründet. Das Projekt gehe aber weit über die Behebung dieser Mängel hinaus. Für die Fahrbahnverbreiterung mache die Vorinstanz kein öffentliches Interesse geltend. Das sei an sich auch richtig so, denn der Umfahrungsstrasse komme gemäss Siedlungsleitbild der Einwohnergemeinde Schattdorf nur eine untergeordnete Bedeutung zu; sie sei keine Hauptsammelstrasse.

d) Die Vorinstanz hält im angefochtenen Entscheid fest, in den kommenden Jahren sei auf der Umfahrungsstrasse mit einer überdurchschnittlichen Verkehrszunahme zu rechnen. Der heutige Strassenraum werde gemäss Siedlungsleitbild der Einwohnergemeinde Schattdorf dem Typ Hauptsammelstrasse zugewiesen. Nach den Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) hätten Hauptsammelstrassen bei einer Projektierungsgeschwindigkeit von 50 km/h und Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen eine Breite von 6.70 Meter aufzuweisen. In ihrer Beschwerdeantwort vom 29. August 2018 führt die Vorinstanz aus, die Umfahrungsstrasse habe keineswegs untergeordnete Bedeutung. Sie sei gemäss Siedlungsleitbild und Verkehrsrichtplan als Hauptsammelstrasse klassiert.

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.). 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).

b) Dem Plan vom 1. Februar 2016 zum Siedlungsleitbild der Einwohnergemeinde Schattdorf sowie dem kommunalen Verkehrsrichtplan (S. 14) kann entnommen werden, dass die Umfahrungsstrasse als Hauptsammelstrasse konzipiert ist. Die aktenwidrigen gegenteiligen Behauptungen der Beschwerdeführerin sind offensichtlich unbegründet. Zutreffend ist zwar, dass im Siedlungsleitbild der Einwohnergemeinde Schattdorf vom 24. Mai 2016 (S. 13) zu lesen ist, dass die Umfahrungsstrasse bisher von untergeordneter Bedeutung gewesen sei. Dem steht aber nicht entgegen, dass aktuell und insbesondere für die Zukunft von einer gesteigerten Bedeutung der Umfahrungsstrasse auszugehen ist. Dem kommunalen Verkehrsrichtplan (S. 10) lässt sich entnehmen, dass der Verkehr im Industriegebiet Kastelen/Rossgiessen und hier insbesondere auch auf der Umfahrungsstrasse in den letzten Jahren zugenommen habe. Aus dem Verkehrsrichtplan lässt sich ferner schliessen, dass die Rynächtstrasse aufgrund der geplanten West-Ost-Verbindung (WOV) als Hauptverkehrsstrasse an Bedeutung gewinnen wird, was sich auch auf die Bedeutung der Umfahrungsstrasse, welche am Knoten Kastelen in die Rynächtstrasse mündet, auswirken dürfte. Die Einteilung der Umfahrungsstrasse als Hauptsammelstrasse reflektiert diesen Bedeutungszuwachs und lässt die Rüge der

Beschwerdeführerin, die Umfahrungsstrasse sei von untergeordneter Bedeutung, ins Leere laufen. Unerheblich ist, dass der Begriff «Hauptsammelstrasse» kein rechtlicher Begriff sei, wie die Beschwerdeführerin replicando vorträgt.

c) Zwischen den Beteiligten unbestritten ist, dass eine Strasse von der Bedeutung einer Hauptsammelstrasse gemäss VSS-Norm eine Breite von 6.70 Meter aufweisen sollte. Zutreffend ist zwar, dass die VSS-Normen die Behörden nicht im Sinne einer gesetzlichen Vorschrift binden, soweit das Gesetz nicht ausdrücklich auf die VSS-Normen verweist. Die Normen sind insoweit nicht schematisch und starr, sondern verhältnismässig und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse anzuwenden (vergleiche BGE 1C_341/2018 vom 16.01.2019 E. 2.1). Dass die VSS-Normen die Behörden nicht direkt binden, bedeutet umgekehrt aber nicht, dass es sachlich nicht gerechtfertigt erschiene, den Strassenbau daran zu orientieren und eine Strasse so zu planen, dass sie den entsprechenden VSS- Normen entspricht. So oder anders steht den Fachbehörden ein erheblicher Spielraum zu, den das Gericht zu respektieren hat (oben E. 2c f.; vergleiche BGE 1C_341/2018 a.a.O. E. 2.1). Es ist nicht ersichtlich, dass die Vorinstanz sich ausserhalb des ihr zustehenden Spielraums bewegt hat, als sie die Realisierung der Umfahrungsstrasse nach den VSS- Normen genehmigt hat. Die Vorinstanz zeigt plausibel auf, dass der Verkehr auf der Umfahrungsstrasse zunehmen wird und deren Bedeutung derjenigen einer Hauptsammelstrasse entspricht. Die Verbreiterung der Umfahrungsstrasse von 6 Meter auf die für Hauptsammelstrassen normierte Breite von 6.70 Meter erscheint daher sachlich begründet und bewegt sich im Rahmen der gesetzlichen Grundsätze (vergleiche E. 4a hievore). Es ist deshalb nicht zu beanstanden, wenn die Einwohnergemeinde Schattdorf respektive die Vorinstanz der Umfahrungsstrasse die Bedeutung als Hauptsammelstrasse beimessen und insofern ein erhebliches öffentliches Interesse an der projektierten Verbreiterung der Umfahrungsstrasse geltend machen.

E. 6

a) Die Beschwerdeführerin macht geltend, es bestehe kein öffentliches Interesse an der Verlegung der Bushaltestelle. Die bestehenden Bushaltestellen seien ausreichend. Als mildere Massnahme stehe offen, dass der Bus weiterhin auf der Strasse halten könne. Gegen den Ausbau sprächen auch die bescheidenen Frequenzen.

b) Die Vorinstanz weist zutreffend darauf hin, dass die Bushaltestellen nur geringfügig verschoben und weiterhin vollumfänglich als Fahrbahnhaltestellen ausgestaltet werden. Die gegenteiligen Rügen der Beschwerdeführerin sind unbegründet respektive zielen an der Sache vorbei.

c) Die Bushaltestelle befindet sich im Einmündungsbereich in den Knoten Militärstrasse auf der Umfahrungsstrasse unmittelbar angrenzend an das beschwerdeführerische Grundstück. Aus dem Plan Nr. 1722-51 «Neue Parkplatzgestaltung X» vom 25. Mai 2018 ergibt sich, dass der Personenunterstand der Bushaltestelle verschoben und der Einstieg- und Wartebereich der Bushaltestelle vergrössert werden soll. Sowohl der neue Standort des Personenunterstandes als auch die Vergrösserung des Einstieg- und Wartebereiches wirken sich zulasten des beschwerdeführerischen Grundstücks aus. Insgesamt ergibt sich gemäss dem Landerwerbsplan Nr. 1722-05 vom 17. April 2018 ein Landerwerb von circa 134 m². Trotz dieser Reduktion der Grundstücksfläche ergibt sich aus dem Plan Nr. 1722-51 «Neue Parkplatzgestaltung X» a.a.O., dass der Parkplatzbestand nur um vier Parkplätze reduziert wird. Eine Reduktion von neun Parkplätzen, wie die Beschwerdeführerin vorbringt, ist

nicht belegt. Die Verlegung des Personenunterstandes wird nötig, weil einerseits die Umfahrungsstrasse und mit ihr der Knoten Militärstrasse verbreitert und andererseits der Einstieg- und Wartebereich vergrössert werden.

d) Dass an der Verbreiterung der Umfahrungsstrasse ein öffentliches Interesse besteht, wurde bereits aufgezeigt. Auch der Knoten Militärstrasse soll als Folge davon verbreitert werden. Zudem wird der Knoten umgestaltet. Bisher war dieser als T-Knoten ausgestaltet. Neu soll die Ausgestaltung des Knotens die Klassierung der Strassen gemäss Siedlungsleitbild und Verkehrsrichtplan besser abbilden. Die Umfahrungs- und Militärstrasse sind Hauptsammelstrassen; die Rüttistrasse ist eine im Vergleich dazu untergeordnete Quartiersammelstrasse. Die Neugestaltung des Knotens sieht vor, dass die Rüttistrasse neu

als nicht vortrittsberechtigter Strasse in den Knoten mündet (siehe Plan Nr. 1722-03 «Signalisation und Markierung» vom 19.02.2018). Dadurch und durch die Verbreiterung des Knotens wird die Fahrbeziehung Militärstrasse - Umfahrungsstrasse gemäss ihrer Bedeutung als vorrangige Erschliessungsstrasse hervorgehoben. Es besteht ein öffentliches Interesse und entspricht den gesetzlichen Grundsätzen (oben E. 4a), dass Strassen möglichst gemäss ihrer Bedeutung ausgestaltet werden. Die projektierte Neugestaltung des Knotens berücksichtigt dies und bildet die Bedeutung der beteiligten Strassen besser ab; entsprechend besteht, entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin, an der Neugestaltung ein öffentliches Interesse. Dem Siedlungsleitbild der Einwohnergemeinde Schattdorf (S. 14) lässt sich zudem entnehmen, dass viele Nebenstrassen, darunter die Rüttistrasse, als Schleichwege dienen, was zu unerwünschten Verkehrssituationen führt. Auch diese Umstände belegen, dass ein öffentliches Interesse daran besteht, dass der Knoten so gestaltet wird, dass die Strassenhierarchie besser abgebildet wird, was durch die projektierte Neugestaltung des Knotens erreicht wird.

e) Als Folge der im öffentlichen Interessen stehenden Neugestaltung des Knotens Militärstrasse muss die Bushaltestelle anders angeordnet werden (oben E. 5c). Insofern ist auch für die Neuordnung der Bushaltestelle im öffentlichen Interesse. Soweit die Beschwerdeführerin die Bushaltestelle grundsätzlich in Frage stellen will, kann auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden, denen die Beschwerdeführerin nichts Substantielles entgegenhält. Die Vorinstanz führt aus, die Bushaltestellen würden von zwei Buslinien bedient. Die Standorte würden sowohl von der Auto AG Uri als auch der Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Uri als wichtig und richtig erachtet. Für die Einwohnergemeinde Schattdorf sei ein sehr gut erschlossenes Arbeitsplatzgebiet von grosser Bedeutung. Zentrale und sichere Bushaltestellen seien für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sehr wichtig. Dies steigere die Attraktivität des gesamten Gebiets. Mit dem neuen Kantonsbahnhof Altdorf gelte es zudem, mögliches Arbeitnehmerpotential zu nutzen und attraktive Buslinien ins Arbeitsplatzgebiet Schattdorf zu fördern. In der Verkehrsrichtplankarte «öffentlicher Verkehr» seien die Bushaltestellen enthalten (angefochtener Entscheid, S. 6). Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass sich dem Siedlungsleitbild der Einwohnergemeinde (S. 29) entnehmen lässt, dass das Arbeitsplatzgebiet Schattdorf, wozu das Industriegebiet Kastelen/Rossgiessen zu zählen ist, einen Entwicklungsschwerpunkt bildet. Das Arbeitsplatzgebiet soll sich im kantonalen und regionalen Standortwettbewerb positionieren können. Es ist notorisch, dass ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs zu einer erfolgreichen Positionierung beiträgt. Aus der kommunalen Verkehrsrichtplankarte ist zu ersehen, dass sich die hier streitgegenständliche

Bushaltestelle inmitten von Gewerbe- und Industriebetrieben befindet mit entsprechendem Nutzen für die Arbeitnehmenden. Die Bushaltestelle attraktiver zu gestalten und den aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen anzupassen, ist im öffentlichen Interesse und steht im Einklang mit der gesetzlichen Vorgabe, das Interesse des öffentlichen Verkehrs beim Strassenbau zu berücksichtigen. Soweit die Beschwerdeführerin Gegenteiliges vorbringt, sind ihre Rügen unbegründet.

E. 7

a) Die Beschwerdeführerin bestreitet das öffentliche Interesse an der geplanten Fussgängerinsel. Sofern auf die Fahrbahnverbreiterung verzichtet werde, entfalle die Notwendigkeit einer Fussgängerschutzinsel per se. Ein Fussgängerstreifen sei in jedem Fall ausreichend und die Frequenzen seien ohnehin tief.

b) Dem Technischen Bericht vom 19. Februar 2018 (S. 8) kann entnommen werden, dass die Fussgängerführung im Knoten Militärstrasse aufgrund der langen und gefährlichen Fussgängerstreifen schon heute nicht ideal ist. Die Vorinstanz führt aus, die Fussgängerstreifen befänden sich heute exponiert im Einmündungstrichter Richtung Militärstrasse. Dadurch müssten Fussgänger eine relativ lange Strecke beschreiten, ohne dass ihnen eine Insel Schutz bieten würde. Aufgrund der unmittelbar beim Fussgängerstreifen befindlichen Fahrbahnhaltestelle und der Länge der heutigen Fussgängerstrecke bei einer Strassenquerung erweise sich eine Schutzinsel als wichtiges Element für die Erhöhung der Fussgängersicherheit. Ein öffentliches Interesse sei zu bejahen.

c) Dass die Vorinstanz ein öffentliches Interesse an der Errichtung der Fussgängerinsel bejaht, ist nicht zu beanstanden. Die Fussgängerstreifen werden weiterhin an der gleichen Stelle wie bisher markiert sein, nämlich zwischen Bushaltestelle und Einmündung in die Militärstrasse. Die bereits heute relativ lange Fussgängerstrecke dürfte durch die Verbeiterung der Fahrbahn tendenziell eher steigen. Damit steigt auch das bereits vorhandene Sicherheitsrisiko für die Fussgänger weiter an, welches mit dem Umstand verbunden ist, dass die Fussgänger bereits heute eine relativ lange Strecke zurücklegen müssen. Am Knoten Militärstrasse begegnen sich ausserdem unterschiedliche Verkehrsteilnehmer und es ist mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen zu rechnen. Durch die Neugestaltung des Knotens, welcher die Fahrbeziehung Umfahrungsstrasse - Militärstrasse gemäss ihrer Bedeutung als Hauptsammelstrasse in den Vordergrund stellt, präsentiert sich die Lage so, dass der Hauptverkehr über die Fussgängerquerungsstelle führen wird. Nebst Personenwagen werden über den Knoten (und damit über den Fussgängerstreifen) auch Lastwagen für die Industrie- und Gewerbetriebe sowie der öffentliche Bus fahren. Die Situation kann für Fussgänger, aber auch für Automobilisten und Lastwagenfahrer, unübersichtlich werden. Gerade das Abbiegen von der Militärstrasse in die Umfahrungsstrasse birgt Risiken für die Fussgänger. Aufgrund dieses Verkehrsaufkommens und der bereits bestehenden Sicherheitsrisiken ist die Auffassung der Vorinstanz, es bestehe ein öffentliches Interesse an der Steigerung der Fussgängersicherheit nicht zu beanstanden. Die Fussgängerinsel erscheint dafür als geeignetes und sachgerechtes Mittel. Im Übrigen ist nicht ersichtlich, inwiefern die Fussgängerinsel an sich die privaten Interessen der Beschwerdeführerin tangieren sollte. Ihr geht es hauptsächlich um den durch die Verbreiterung der Umfahrungsstrasse und des Knotens Militärstrasse benötigte Landerwerb. Dass an der Verbreiterung ein öffentliches Interesse besteht, wurde schon

zuvor aufgezeigt. Ob auf der verbreiterten Umfahrungsstrasse zur Steigerung der Fussgängersicherheit eine Fussgängerinsel angebracht oder einfach ein Fussgängerstreifen belassen wird, betrifft die Interessen der Beschwerdeführerin nicht, jedenfalls nicht unmittelbar.

E. 8

a) Die Beschwerdeführerin rügt, die genehmigten Massnahmen seien unverhältnismässig. Insbesondere unterlasse es die Vorinstanz die Interessen der Beschwerdeführerin und die Zumutbarkeit zu ermitteln. Darin liege auch eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör.

b) Aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör (Art. 29 Abs. 2 BV; Art. 13 Abs. 2 KV [RB 1.1101]; Art. 15 Abs. 1 VRPV) folgt, dass sich die betroffene Partei vorgängig zu den Grundlagen des Entscheids, insbesondere zum Sachverhalt und den anwendbaren Rechtsnormen, äussern kann (BGE 132 II 495 E. 3.4; Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl., Zürich 2016, Rz. 1011). Als weiterer Teilgehalt des Anspruchs auf rechtliches Gehör gilt die Begründungspflicht. Die Behörde muss wenigstens kurz die Überlegungen nennen, von denen sie sich hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt, damit die betroffene Partei sich über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen kann (BGE 134 I 88 E. 4.1, 133 III 445 E. 3.3). Dabei ist das Mass der Begründungsdichte nicht abstrakt zu bestimmen. Die Anforderungen sind vielmehr unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles sowie der Interessen des Betroffenen festzulegen (BGE 112 Ia 110 E. 2b).

c) Anlässlich einer Besprechung vom 14. Februar 2018 zwischen Vertretern der Einwohnergemeinde Schattdorf und der Beschwerdeführerin wurde das Strassenbauprojekt im Einzelnen erörtert. In der Aktennotiz zur Besprechung (S. 5) ist vermerkt, dass die Beschwerdeführerin daran interessiert sei, möglichst wenig Parkplätze einzubüssen. Das mit der Planung befasste Ingenieurbüro werde aufzeigen, wo allenfalls durch eine andere Anordnung Parkplätze zu realisieren seien. Die Bemühungen resultierten im Plan Nr. 1722-51 «Neue Parkplatzgestaltung X» a.a.O., welcher aufzeigt, dass gesamthaft mit dem Verlust von vier Parkplätzen zu rechnen ist (vergleiche oben E. 5c). Am 26. Februar 2018 fand zudem eine Begehung der Örtlichkeiten statt. Im angefochtenen Entscheid nimmt die Vorinstanz zu den einspracheweise vorgebrachten Rügen einzeln Stellung.

d) Vor diesem Hintergrund muss die Rüge der Beschwerdeführerin, ihre Interessen seien nicht ermittelt worden, zurückgewiesen werden. Eine Ermittlung der Interessen und Berücksichtigung derselben bei der Projektierung hat stattgefunden. Das Äusserungs- und Mitwirkungsrecht wurde respektiert. Dass die Begründung der Vorinstanz auf Seite 3 des angefochtenen Entscheids, der notwendige Eingriff in die Eigentumsгарantie sei zumutbar, knapp ausfällt, kann aufgrund der Umstände des Einzelfalles, insbesondere mit Blick auf die Vorgeschichte, nicht als ungenügend bezeichnet werden. Auf den Seiten 5 -7 des angefochtenen Entscheids geht die Vorinstanz zudem auf die Rügen der Einsprache einzeln ein. Eine Verletzung der Begründungspflicht liegt mithin ebenfalls nicht vor.

e) In der Sache ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz den vorgesehenen Landerwerb als verhältnismässig beurteilt. An der Ausgestaltung der Strassen gemäss ihrer Bedeutung besteht ein öffentliches Interesse. Die Verbreiterung der Umfahrungsstrasse auf die für Hauptsammelstrassen normierte Breite von 6.70 Meter und die Neugestaltung des Knotens

ist geeignet und erforderlich, die Strasse auf das Niveau ihrer Bedeutung zu heben. Die Neuordnung der Bushaltestelle ist einerseits der Verbreiterung der Umfahrungsstrasse geschuldet und dient andererseits der Erreichung der im öffentlichen Interessen liegenden Ziele betreffend den öffentlichen Verkehr (vergleiche dazu: E. 5e hievor). Diesen öffentlichen Interessen stehen die privaten Interessen der Beschwerdeführerin gegenüber, möglichst viele Parkplätze auf ihrem Grundstück zu erhalten. Wie erwähnt, werden der Beschwerdeführerin durch das Projekt vier Parkplätze verlustig gehen. Sie wird aber nach wie vor über eine erhebliche Anzahl von Parkplätzen verfügen. Die Beschwerdeführerin macht geltend, die zu reparierenden oder reparierten Fahrzeuge müssten parkiert und Neu- und Occasionsfahrzeuge müssten publikumswirksam präsentiert werden können. Dies ist auch nach Realisierung des Strassenbauprojekts, wenn auch etwas eingeschränkt, gut möglich. Was die publikumswirksame Präsentation der Fahrzeuge angeht, dürfte die Beschwerdeführerin von der attraktiveren Bushaltestelle und der ausgebauten Umfahrungsstrasse gar zusätzlich profitieren. Die Beeinträchtigung der privaten Interessen ist im Vergleich zu den öffentlichen Interessen des Strassenbaus nachrangig. Für die Fussgängerinsel kann auf das in E. 6c hievor Erwogene verwiesen werden. Das Strassenbauprojekt beziehungsweise der damit notwendigerweise verbundene Landerwerb kann insgesamt als zumutbar bezeichnet werden.

E. 9

Damit sind sämtliche Rügen der Beschwerdeführerin unbegründet. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist abzuweisen, soweit auf sie einzutreten ist.

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