

UR_GERICHTE OG V 23 28 vom 15. März 2024

UR Obergericht, 2024-03-15, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ur_gerichte OG V 23 28

FR: UR_GERICHTE OG V 23 28 du 15 mars 2024

IT: UR_GERICHTE OG V 23 28 del 15 marzo 2024

Erwägungen

E. 1.1

Angefochten sind drei Beschlüsse der Vorinstanz über die Genehmigung eines Strassenbauprojektes gemäss Strassengesetz (StrG, RB 50.1111). Das Verfahren richtet sich (unter Vorbehalt spezieller Bestimmungen des StrG) nach der Verordnung über die Verwaltungsrechtspflege (VRPV, RB 2.2345; vgl. Art. 30 Abs. 6 sowie Art. 56 StrG).

E. 1.2

Das Obergericht des Kantons Uri (Verwaltungsrechtliche Abteilung) ist – vorbehaltlich (vorliegend nicht gegebener) abweichender Regelungen – zuständige kantonale Beschwerdeinstanz gegen Entscheide der Vorinstanz (Art. 54 Abs. 2 lit. a VRPV).

E. 1.3.1

Zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist berechtigt, wer durch die angefochtene Verfügung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat oder jede andere Person, Organisation oder Behörde, die das eidgenössische oder kantonale Recht zur Beschwerde berechtigt (Art. 64 i.V.m. Art. 46 Abs. 1 lit. a und b VRPV). Letzteres spricht u.a. das sogenannte ideelle Verbandsbeschwerderecht an; jenes Recht, das juristische Personen aufgrund einer spezialgesetzlichen Regelung zur Beschwerdeerhebung befugt, mit der Wirkung, dass grundsätzlich in Abweichung zu den allgemeinen Legitimationsvoraussetzungen weder ein schutzwürdiges persönliches (tatsächliches oder rechtliches) Interesse noch (im Gegensatz zur egoistischen Verbandsbeschwerde) die Wahrung der Interessen der Mitglieder vorausgesetzt wird (vgl. BGE 141 II 233 E. 4.2.2; BGer 1C_284/2021 vom 18.07.2022 E. 1.2).

E. 1.3.2

Gestützt auf Art. 14 Abs. 1 lit. b Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG, SR 704) i.V.m. Art. 1 lit. a FWG und Art. 1 lit. f Verordnung über die Bezeichnung der beschwerdeberechtigten Fachorganisationen für Fuss- und Wanderwege (SR 704.5) kommt dem Beschwerdeführer in Belangen der Planung, Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen die Beschwerdeberechtigung im Sinne der ideellen Verbandsbeschwerde zu. Das seit 1. Januar 2023 in Kraft stehende Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz, SR 705) sieht im Zusammenhang mit der Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen indessen kein vergleichbares Beschwerderecht vor, obwohl im Entwurf des Bundesrates noch ein solches vorgesehen war (vgl. BBl 2021 1260, S. 26 f.). In der parlamentarischen Beratung fand ein ideelles Verbandsbeschwerderecht keine Mehrheit, weshalb insoweit von einem qualifizierten Schweigen auszugehen ist (vgl. Amtliches Bulletin 2021, S. 1002). Zum Vornherein keine Rolle spielen kann vorliegend das vom Beschwerdeführer angerufene Verbandsbeschwerderecht gemäss Art. 55 Abs. 1

Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz [USG, SR 814.01]), weil dieses nur bei der Planung, Errichtung oder Änderung von Anla-

Seite 7 von 36

gen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Artikel 10a USG erforderlich ist (was vorliegend nicht der Fall ist), zum Zug kommt.

E. 1.3.3

Im vorliegenden Fall geht es dem Projekttitle nach um die Realisierung eines Radweges. Auch ist der Anstoss für das Projekt in erster Linie in den Interessen des Veloverkehrs zu sehen, nachdem es von der Zielsetzung her um den Ausbau eines attraktiven und sicheren Veloverkehrsnetzes im Uner Talboden im Rahmen des kantonalen Radwegkonzepts geht (vgl. Bst. A. hievor). Grundsätzlich kommt dem Beschwerdeführer für Velowegprojekte keine ideelle Verbandsbeschwerde zu. Ein ideelles Verbandsbeschwerderecht besteht (soweit hier interessierend) nur mit Bezug auf Fuss- und Wanderwege (vgl. E. 1.3.2 hievor). Das vorliegende Projekt beinhaltet nebst dem aus dem Projekttitle deutlich werdenden Bau eines Radweges jedoch auch die Neurealisierung des Gehweges. Ausserdem führt der Wanderweg zwischen Altdorf und Seedorf gerichtsnotorisch entlang der geplanten Streckenführung (vgl. kantonales Geoinformationsportal, www.geo.ur.ch, Layer Wanderwege). Gemäss Technischem Bericht vom 30. November 2022, S. 13 (zum Teilprojekt 2) ist die Festlegung der Verkehrsführungsart für den gesamten Planungssperimeter zwischen Altdorf und Seedorf einmalig erfolgt. Als Führungsart wurde ein (heute häufig anzutreffender) kombinierter Rad- und Gehweg gewählt, wobei die Gründe dafür vielfältig sind und im Bericht dargelegt werden. Im Bericht wird entsprechend der gewählten Kombination praktisch durchgehend von «Rad-/Gehweg» gesprochen. Eine logische Konsequenz daraus ist, dass die Planung und Realisierung des Weges und der beiden «Wegarten» teilweise voneinander abhängig sind bzw. die beiden «Wegarten» ein gemeinsames Schicksal teilen. Exemplarisch zeigt sich dies bei der Rüge in der Beschwerde (S. 11), wonach der Anschluss Hof Byfangweg anders angeordnet werden soll. Nach Vorschlag des Beschwerdeführers sollen der Langsamverkehrsweg (= der Rad-/Gehweg) und die Hofzufahrt des Landwirtschaftsbetriebs gebündelt in die Seedorferstrasse einmünden. Damit könnte die Steigung/Neigung des Langsamverkehrsweges, welche (da zu steil) befürchten lasse, dass Velofahrer zu schnell unterwegs seien, reduziert und die Kurvenradien vergrössert werden; Velos und landwirtschaftliche Fahrzeuge würden sich nicht in die Quere kommen. Auch wenn hier u.a. mit Interessen des Veloverkehrs argumentiert wird, erscheinen der Gehweg resp. die Interessen der Fuss- und Wanderwege aufgrund der Kombination der beiden Wegarten mitbetroffen, zumal zu schnelle Velofahrer (falls die Rüge denn materiell zutreffen sollte) auch eine Gefahr für Fussgänger sein könnten.

E. 1.3.4

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie weit das ideelle Verbandsbeschwerderecht des Beschwerdeführers reicht, das ihm anerkanntermassen für Fuss- und Wanderwege zukommt, nicht aber für Velowege. Eine ähnliche Fragestellung begegnete der Lehre und Rechtsprechung im Zusammenhang mit dem ideellen Verbandsbeschwerderecht gemäss Art. 12 Abs. 1 lit. b Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451), wo es – vergleichbar wie vorliegend – um die

Seite 8 von 36

sachliche Beschränkung der Beschwerdelegitimation ging. In einer älteren Praxis beschränkte das Bundesgericht die sachliche Beschwerdelegitimation auf Bestimmungen des Natur- und Heimatschutzes in einem engeren Sinne und schloss etwa Bestimmungen des Gewässerschutzrechtes bzw. die Befugnis zur Beschwerdeführung wegen deren Nichtbeachtung grundsätzlich aus (vgl. BGE 100 Ib 445 E. 3c f.). In der jüngeren Praxis ist das Bundesgericht dazu übergegangen, die sachliche Beschränkung weniger streng zu handhaben. Um die Beschwerdebefugnis auszulösen genügt es, wenn (nebst des Vorliegens einer Bundesaufgabe) ein Bezug zum Natur-, Landschafts- und Heimatschutz besteht, was auch dann der Fall sein kann, wenn die bundesrechtliche Regelung (zumindest auch) den Schutz von Natur, Landschaft oder Heimat bezweckt (vgl. BGE 139 II 271 E. 9.4). Eine grundsätzliche Abkehr von der früheren Praxis bedeutet die jüngere Praxis freilich nicht; namentlich ist weiterhin anerkannt und ergibt sich aus dem Sinn und Zweck von Art. 12 NHG, dass eine sachliche Beschränkung der Beschwerdelegitimation auf Fragen des Natur-, Landschafts- und Heimatschutzes erfolgt (und nicht etwa dahinfällt). Dementsprechend sind auch nur Rügen mit Bezug zu Natur-, Landschafts- und Heimatschutzinteressen zulässig (so auch BGE 139 II 271 E. 9.4 erster Satz). Zu Recht wird in der Lehre ausgeführt, dass es sich bei den Vorgaben des NHG im Zusammenhang mit dem Verbandsbeschwerderecht um Vorschriften zur Legitimation resp. zu den Interessen, die vertreten werden dürfen bzw. zu den Gebieten, in denen die Verbandsbeschwerde zugelassen ist, handelt (Regina Meier, Das ideale Verbandsbeschwerderecht, Zürich 2015, S. 39).

E. 1.3.5

Im vorliegenden Fall besteht vergleichbar mit dem Verbandsbeschwerderecht nach NHG eine sachliche Beschränkung der Beschwerdelegitimation, und zwar grundsätzlich auf die Geltendmachung von Interessen des Fuss- und Wanderwegverkehrs (vgl. E. 1.3.2 f. hievore). Die Geltendmachung von anderen Interessen, namentlich Interessen des Veloverkehrs, ist dagegen von der Beschwerdeberechtigung ausgeschlossen. Die Beantwortung der Frage, inwieweit der Beschwerdeführer zur Beschwerdeführung im Sinne der ideellen Verbandsbeschwerde berechtigt ist, muss sich entsprechend danach richten, inwiefern die Beurteilung der beiden «Wegarten» unter Berücksichtigung des aufgelegten Projekts sinnvoll getrennt erfolgen kann bzw. die vom Beschwerdeführer vorgetragene Rügen sinnvoll der einen oder anderen Kategorie zugeordnet werden können. Dies kann nicht abstrakt beantwortet werden, sondern ist grundsätzlich rügespezifisch anhand der konkreten Umstände des Einzelfalls, somit anhand des konkret geplanten Projektes zu prüfen. Dabei darf nicht ein allzu strenger Massstab angewendet werden, weil gerade bei einem kombinierten Projekt wie dem vorliegenden Wechselbeziehungen bestehen. Wo die Interessen des Fuss- und Wanderwegverkehrs sachlich mitbetroffen sind, muss das Verbandsbeschwerderecht greifen, auch wenn nicht ausschliesslich mit Interessen des Fuss- und Wanderwegverkehrs argumentiert wird. Wo die Interessen des Fuss- und Wanderwegverkehrs jedoch nicht oder bloss ganz untergeordnet betroffen sind (was u.a. dort der Fall ist, wo der Beschwerdeführer ausschliesslich oder doch ganz überwiegend mit Interessen des

Seite 9 von 36

Veloverkehrs argumentiert), kann der Beschwerdeführer nicht gestützt auf sein ideelles Verbandsbeschwerderecht erfolgreich Rügen in der Sache vorbringen. Mit Bezug auf die strassenrechtlich korrekte Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen kommt ihm

bundesrechtlich – wie dargelegt – kein ideelles Verbandsbeschwerderecht zu. Nachdem auch im kantonalen Recht kein entsprechendes Verbandsbeschwerderecht besteht, ist auf solche Rügen daher nicht materiell einzugehen bzw. es ist darauf nicht einzutreten. Eine egoistische Verbandsbeschwerde erhebt der Beschwerdeführer nicht; insbesondere macht er weder geltend, dass die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt wären noch reicht er dafür irgendwelche Belege ein. Weiterungen in diese Richtung erübrigen sich daher.

E. 1.4

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde erfolgte innert Frist (Art. 59 Abs. 1 i.V.m. Art. 63 VRPV und Art. 145 Abs. 1 lit. b Schweizerische Zivilprozessordnung [ZPO, SR 272]). Der Gerichtskostenvorschuss wurde fristgerecht geleistet. Auf die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist mit dem erwähnten Vorbehalt (vgl. E. 1.3.5 hievore) einzutreten.

E. 1.5

Das Strassenbauwesen ist von hoher Technizität geprägt und setzt verkehrsplanerisches Fachwissen voraus. Das Gericht belässt der Genehmigungsbehörde, deren Verfahren von der entsprechenden kantonalen Fachdirektion instruiert wurde, praxisgemäss einen grossen Ermessensspielraum und auferlegt sich bei der Beurteilung eine gewisse Zurückhaltung, 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. Die Interessenabwägung, das heisst die Beurteilung der Frage, ob die auf dem Spiele stehenden, für oder wider das Werk sprechenden Interessen richtig gegeneinander abgewogen wurden, ist eine Rechtsfrage, 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 Strassen sprechenden Interessen zu eruieren und im Einzelnen gegeneinander abzuwägen, nach Alternativen zu suchen und schliesslich die bestmögliche Variante auszuwählen. Das Gericht 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 20.11.2020, OG V 19 11, publ. in Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 2020 und 2021, Nr. 30, S. 203 f. E. 2c).

Seite 10 von 36

E. 2.1

Der Kanton Uri plant zur Förderung eines attraktiven und sicheren Veloverkehrsnetzes im Urner Talboden mehrere Radwege. Gemäss Bericht und Plan «Radwege im Kanton Uri» der kantonalen Baudirektion (Auszug vom 30.10.2019; nachfolgend: «Radwegbericht») sollen im Ausserortsbereich bei hohen Verkehrsbelastungen nach Möglichkeit Radwege oder gemeinsame Rad-/Gehwege vorgesehen werden. Im Innerortsbereich soll im

Einzelfall geprüft werden, welche Massnahme zweckmässig und umsetzbar sei. Bei lockerer Besiedlung (Aussenquartiere) oder Gewerbegebieten und hohen Verkehrsbelastungen sollen Radwege bzw. Rad-/Gehwege im Vordergrund stehen (a.a.O., S. 11). Gemäss Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal vom 3. August 2016 (S. 24) besteht zwischen der Gemeinde Seedorf und der Gemeinde Altdorf für den Veloverkehr eine Netzlücke und es ergeben sich entlang der Seedorferstrasse mit Bezug auf den Veloverkehr Konfliktbereiche.

E. 2.2

Zur Strecke zwischen der Gemeinde Seedorf und der Gemeinde Altdorf (Kantonsbahnhof), konkret zur Strecke Seedorf, Bereich Reussbrücke, über die Seedorferstrasse bis Abzweigung Giessenstrasse, weiter auf der Seedorferstrasse ab Höhe Giessenstrasse bis Byfangweg und schliesslich (abzweigend von der Seedorferstrasse) bis Altdorf auf dem Byfangweg – was der Strecke gemäss genehmigtem Projekt entspricht – wird im Radwegbericht ausgeführt (S. 20 f.), dass ein Rad-/Gehweg geplant werde. Im Bereich Seedorf, Reussbrücke wurde gemäss Radwegbericht noch eine neue Velo- und Fussgängerbrücke auf der Südseite vorgesehen. Darauf wäre der Veloverkehr von Seedorf und vom Reussdamm Richtung Altdorf geführt worden. In Gegenrichtung wäre ein Radstreifen vorgesehen gewesen (vgl. zur Variante mit separater Brücke jedoch das Variantenstudium im Planungsprozess: E. 5.3.3 hernach). Für den Bereich nach der Reussbrücke bis zur Abzweigung Giessenstrasse wird der heutige Querschnitt der Strasse als zu schmal für einen Radstreifen erachtet. Ein Rad-/Gehweg sei zweckmässiger als die Strassenverbreiterung, weil die Lösung sicherer für den Veloverkehr sei und für das gesamte Projekt eine einheitliche Lösung realisiert werden könne. Im Bereich der Seedorferstrasse zwischen Giessenstrasse und Byfangweg sei der Rad-/Gehweg südlich der Häuserzeile anzuordnen. Auch hier sei der heutige Querschnitt zu schmal für einen Radstreifen. Zur Unterquerung der Bahngleise soll eine neue Radwegunterführung südlich der Seedorferstrasse realisiert werden. Zudem soll eine Anbindung an den neuen Radweg VN3 westlich der Bahngleise (Byfangweg) erstellt werden. Auf eben dieser Strecke (= dem Byfangweg), wo heute ein unbefestigter Fussweg besteht, soll der Weg verbreitert werden. Im Ergebnis stelle der auf der fraglichen Strecke vorgesehene Rad-/Gehweg eine direkte und sichere Verbindung zwischen Seedorf, der Seedorferstrasse West sowie der Giessenstrasse und dem Bahnhof Altdorf her. Er ermögliche auch durch die Bahnhofunterführung ins Zentrum von Altdorf zu gelangen.

Seite 11 von 36

E. 2.3

Gemäss genehmigtem Projekt soll – unterteilt in drei Teilprojekte, materiell aber als zusammenhängendes Projekt – der Radweg zwischen Seedorf und dem Kantonshauptort Altdorf bzw. dem dortigen Kantonsbahnhof realisiert werden. Die Streckenführung und das Konzept als kombinierter Rad-/Gehweg entspricht im Wesentlichen dem im Radwegbericht Aufgezeigten (vgl. E. 2.2 hievore). Jedoch ist die Unterquerung der Bahngleise mit einer neuen Radwegunterführung im Bereich der heutigen SBB-Unterführung (Seedorferstrasse [Byfangweg bis Kornmattstrasse]) nicht Bestandteil des genehmigten Projekts. Die Vorinstanz macht hierzu in ihrer Vernehmlassung an das Gericht geltend (OG-act. 4.3, S. 11), bei diesem Teilstück würden aufgrund der über der Unterführung durchgehenden Bahnlinie auch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)

mitwirken und es würden sich zahlreiche eisenbahnrechtliche Rahmenbedingungen ergeben, welche die Umsetzung dieses vierten Teilstücks erheblich erschweren würden. Es sei u.a. eine Gleissperrung notwendig, was gemäss SBB frühestens per 2027 möglich sei. Es sei aber widersinnig, die nun aufgelegten Teilprojekte ebenfalls bis zum genannten Zeitpunkt zu verschieben. Durch die vorgezogene Realisierung der drei Teilprojekte würden sich auf diesen Teilabschnitten wesentliche Verbesserungen ergeben. Die Kritik des Beschwerdeführers, wonach der Veloweg von Altdorf Dorf in Richtung Seedorf ohne das vierte Teilstück mangels eines gesicherten Anschlusses gar nicht benutzbar sei, sei aktenwidrig: Die Verbindung zwischen Seedorf und dem Kantonsbahnhof Altdorf werde durchgehend erstellt. Vom Kantonsbahnhof aus seien der Dorfkern von Altdorf sowie die sich anschliessenden südlichen Bereiche des Urner Talbodens problemlos erreichbar.

E. 2.4

Das genehmigte Projekt sieht konkret vor, auf der heutigen Strassenbrücke ausgangs der Gemeinde Seedorf Richtung Altdorf («Reussbrücke») eine Spuranpassung vorzunehmen und durch die Verschiebung der Fahrspuren des motorisierten Verkehrs an den nördlichen Rand der Brücke im Süden der Brücke Platz zu schaffen, um dort den Rad-/Gehweg anordnen zu können. Die so vorgesehene Spuranpassung der Reussbrücke erfordert entsprechende Anpassungen der Knotenanschlüsse West und Ost (vgl. Technischer Bericht zum Teilprojekt 1 «Abschnitt Reussbrücke Seedorf und Anschlussknoten» vom 01.12.2022, S. 23). Im Anschluss an die Reussbrücke (östlich der Reuss Richtung Altdorf auf Höhe Helilandeplatz) soll der kombinierte Rad-/Gehweg entlang der Seedorferstrasse (in den Projektunterlagen verschiedentlich auch als «Bauerstrasse» bezeichnet) bis zur Unterführung SBB (recte eher: bis zum Ökonomiegebäude an der Seedorferstrasse auf Parzelle 1109) führen. Im nordwestlichen Abschnitt soll der Rad-/Gehweg südlich der privaten Liegenschaften vorbeigeführt werden (vgl. Technischer Bericht zum Teilprojekt 2 «Abschnitt Unterführung SBB bis Helilandeplatz» vom 30.11.2022, S. 6). In der Fortführung ab dem Ökonomiegebäude an der Seedorferstrasse auf Parzelle 1109, in der Folge abzweigend von der Seedorferstrasse vorbei an der bestehenden SBB-Unterführung und schliesslich parallel entlang der SBB-Gotthardbahnlinie (auf dem «Byfangweg») soll der Rad-/Gehweg bis in das Gebiet Ey westlich des Kantonsbahnhofs Altdorf führen und diesen

Seite 12 von 36

erschliessen (vgl. Technischer Bericht zum Teilprojekt 3 «Abschnitt Byfangweg» vom 30.11.2022, S. 6).

E. 3.1

Der Beschwerdeführer macht in seiner Beschwerde vorab unter dem Titel «Gesamtprojekt» geltend (S. 5 f.), es würde irritieren, dass das wichtige Teilstück des Radweges bei der SBB-Unterführung nicht gleichzeitig aufgelegt worden sei. Ohne dieses Teilstück sei der Langsamverkehrsweg für Velos von Altdorf in Richtung Seedorf mangels eines gesicherten Anschlusses gar nicht benützlich. Irritierend sei auch, dass der Radweg nach der Reussbrücke (in Richtung Seedorf, Anm. des Gerichts) ende und nicht mindestens bis zur Unteren Feldgasse (in der Gemeinde Seedorf, Anm. des Gerichts) führe, die (anders als der Reussdamm) gemäss Radwegkonzept des Kantons als kantonale Veloroute vorgesehen sei und wo in nördlicher Richtung auch der Wydenmattweg abzweige, der gemäss Botschaft zum Kreditbeschluss ebenfalls als Veloroute ausgebaut werden solle. Damit werde der

Grundsatz, dass Velowege zusammenhängend sein sollen, verletzt.

E. 3.2

Die Rüge, der Radweg führe in der Gemeinde Seedorf nach der Reussbrücke nicht mindestens weiter bis zur Unteren Feldgasse, womit der Grundsatz verletzt werde, dass Velowege zusammenhängend sein sollen, beschlägt einzig Interessen des Veloverkehrs. Zu solchen Rügen ist der Beschwerdeführer nicht berechtigt (vgl. E. 1.3.5 hievor). Es ist darauf materiell nicht weiter einzugehen.

E. 3.3

Es kann offenbleiben, ob der Beschwerdeführer zur Rüge, das Teilstück des Radweges bei der SBB-Unterführung sei nicht zeitgleich aufgelegt worden, überhaupt berechtigt wäre. Wie die Vorinstanz nachvollziehbar darlegt, bestehen sachliche Gründe, das Teilstück bei der SBB-Unterführung vorläufig auszuklammern; namentlich weil eisenbahnrechtliche und -technische Gründe die Realisierung des Teilstücks bei der SBB-Unterführung erschweren und der Kanton hier teilweise abhängig ist von externen Partnern (namentlich der SBB). Ausserdem ist der Vorinstanz zu folgen, wenn sie ausführt, die vorgezogene Realisierung der vorliegend genehmigten Teilprojekte würde schon jetzt bedeutende Verbesserungen für den Velo- und Fussgängerverkehr mit sich bringen, weshalb damit nicht zuzuwarten sei. Die vorliegend genehmigten Teilprojekte, die zusammen die Realisierung eines durchgehenden Rad-/Gehweges zwischen der Gemeinde Seedorf und dem wichtigsten Verkehrsknotenpunkt des öffentlichen Verkehrs im Kanton (Kantonsbahnhof Altdorf) bewirken, bringen offensichtlich einen bedeutenden Vorteil für den Velo- und Fussgängerverkehr, zumal ab dem Kantonsbahnhof auch der Dorfkern von Altdorf adäquat erreichbar ist. Dass der heute zu realisierende Rad-/Gehweg dereinst nicht sinnvoll mit dem später zu realisierenden Teilstück bei der SBB-Unterführung sollte verbunden werden können, ist dabei nicht anzunehmen. Der Radwegbericht geht im Wesentlichen von der Realisierung eines Rad-/Gehweges auf der gemäss genehmigtem Projekt vorgesehenen Streckenführung aus und sieht eine Anbindung der neuen Radwegunterführung an den neuen Rad-

Seite 13 von 36

weg westlich der Bahngleise (Abschnitt Byfangweg) vor (a.a.O., S. 20; vgl. auch E. 2.2 hievor). Weshalb die Anbindung nicht auch noch später erfolgen können, will nicht einleuchten, zumal in den vorliegenden Projektplänen ein entsprechender Anschluss pro memoria verzeichnet ist (vgl. etwa Plan Nr. 4107.33.101 Situation vom 30.11.2022 im Teilprojekt 3, blau eingezeichnet). Auch wird durch die spätere Realisierung nicht etwa das genehmigte Projekt sinnlos. Bei dem Teilstück bei der SBB-Unterführung handelt es sich sozusagen um eine seitliche Erweiterung der Rad-/Gehweg-Infrastruktur. Der Rad-/Gehweg gemäss genehmigtem Projekt wird durch die vorläufige Nicht-Realisierung des Teilstücks bei der SBB-Unterführung in seiner Funktionalität nicht (entscheidend) tangiert; namentlich wird er nicht lückenhaft oder sonst wie unzweckmässig. Vielmehr wird durch das genehmigte Projekt, ungeachtet des Teilstücks bei der SBB-Unterführung, ein durchgehender Rad-/Gehweg zwischen der Gemeinde Seedorf und der Gemeinde Altdorf (Kantonsbahnhof) realisiert. Wie die Vorinstanz ausführt, wäre es geradezu widersinnig, mit der Realisierung des durchgehenden Rad-/Gehweges gemäss genehmigtem Projekt zuzuwarten, nur um auf ein weiteres Teilstück zu warten, welches auch später noch an den genehmigten Rad-/Gehweg angebunden werden kann. Dem ist zuzustimmen. Es wäre kaum

zu begründen, weshalb die Velofahrerinnen und Fussgänger zwischen Seedorf und Altdorf längere Zeit auf eine durchgehende Verkehrsinfrastruktur sollten verzichten müssen, wenn eine solche schon heute realisierbar und später sinnvoll erweiterbar ist. Diese Vorteile fallen durch die einstweilige Nicht-Realisierung des Teilstücks bei der SBB-Unterführung nicht dahin, weshalb die erhobenen Rügen des Beschwerdeführers in diesem Zusammenhang un begründet sind.

E. 3.4.1

Der Beschwerdeführer macht in seiner Beschwerde (immer noch unter dem Titel «Gesamtprojekt») weiter geltend, es würde in der Plangenehmigung eine Begründung für den Verzicht auf die im Veloweggesetz geforderte prinzipielle Trennung von Fuss- und Veloverkehr fehlen.

E. 3.4.2

Der Anspruch auf rechtliches Gehör ist verfassungsrechtlich garantiert und wird in der VRPV konkretisiert (Art. 29 Abs. 2 Bundesverfassung [BV, SR 101]; Art. 13 Abs. 2 Verfassung des Kantons Uri [RB 1.1101]; Art. 15 Abs. 1 VRPV). Als 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). Das Mass der Begründungsdichte ist 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).

Seite 14 von 36

E. 3.4.3

Es trifft zu, dass sich in den angefochtenen Beschlüssen keine expliziten Ausführungen finden lassen, weshalb im genehmigten Projekt ein kombinierter Rad-/Gehweg vorgesehen ist und der Veloverkehr insofern nicht gemäss dem Grundsatz von Art. 6 lit. c Veloweggesetz vom Fussgängerverkehr (möglichst) getrennt geführt wird. Allerdings wird in den angefochtenen Beschlüssen Bezug genommen auf die im Genehmigungsverfahren vorgenommenen Untersuchungen und Variantenprüfungen (angefochtene Beschlüsse jeweils S. 4). Im Zusammenhang mit der Frage der Verkehrsführungsart ergeben sich aus diesen Untersuchungen, namentlich aus dem Technischen Bericht vom 30. November 2022, S. 13 (zum Teilprojekt 2), die Gründe für die Kombination von Rad- und Gehweg als Führungsart auf der gesamten Strecke zwischen Altdorf und Seedorf. Ausschlaggebend waren insbesondere das eher geringe Verkehrsaufkommen, sowohl was die Velofahrenden als auch die Fussgehenden betrifft, sowie Überlegungen zum sparsamen Umgang mit der Ressource Fläche, zumal vom Wegprojekt Fruchtfolge- und Landwirtschaftsflächen betroffen sind. Die Gründe für die Wahl der Verkehrsführungsart waren somit aus den aktenkundigen Untersuchungen, worauf die Vorinstanz in den angefochtenen Beschlüssen Bezug nahm, ersichtlich. Ausserdem fand am 29. (recte wohl: 28.) Februar 2023 mit dem Beschwerdeführer eine Einspracheverhandlung statt. Aus der Aktennotiz zu dieser Verhandlung ist ersichtlich, dass der Projektleiter u.a. die Gründe, die im Technischen Bericht im Zusammenhang mit der Verkehrsführungsart enthalten sind, bei der Besprechung des Antrages 14 der Einsprache aufgegriffen und erläutert hat. Dem

Beschwerdeführer mussten die wesentlichen Gründe für die Wahl der Verkehrsführungsart somit bekannt sein. Unter Berücksichtigung dessen sowie der übrigen Umstände des Einzelfalles, konnte sich die Vorinstanz in den angefochtenen Beschlüssen zum Thema der gewählten Verkehrsführungsart mit dem Hinweis auf die getätigten Untersuchungen kurzfassen, ohne ihre Begründungspflicht zu verletzen. Die in der Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhobene Gehörsrüge geht daher fehl.

E. 4.1

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.). Zum Begriff der öffentlichen Strasse gehören u.a. auch Geh- und Radwege (Art. 4 Abs. 2 StrG). Bei Geh- und Radwegen sind zudem die bundesrechtlichen Planungsgrundsätze gemäss FWG sowie Veloweggesetz zu beachten. Demgemäss sorgen die Kantone dafür, dass Fuss- und Wanderwege frei und möglichst gefahrlos begangen werden können und der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist (Art. 6 Abs. 1 lit. b und c FWG). Bei der Erfüllung ihrer übrigen Aufgaben nehmen sie zudem auf die

Seite 15 von 36

Fuss- und Wanderwege Rücksicht (Art. 6 Abs. 2 FWG). Bei der Planung der Velowegnetze sorgen die zuständigen Behörden gemäss Art. 6 Veloweggesetz im Grundsatz dafür, dass die Velowege zusammenhängend und durchgehend sind und insbesondere die wichtigen Orte nach den Artikeln 3 Absatz 3 und 4 Absatz 3 erschliessen (lit. a); die Netze eine angemessene Dichte und die Velowege eine direkte Streckenführung aufweisen (lit. b); die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird (lit. c); die Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen (lit. d); die Netze attraktiv sind und dass die Velowegnetze für die Freizeit für die Velofahrerinnen und Velofahrer eine hohe Erholungsqualität aufweisen (lit. e).

E. 4.2

hievor).

E. 5.1

Der Beschwerdeführer macht zum geplanten Verkehrsregime auf der Reussbrücke geltend, die Leitplanken seien zwischen Autofahrbahn und Rad-/Gehweg statt am äusseren Brückenrand zu platzieren. Auf der Aussenseite, wo nur Velos und Fussgängerinnen und Fussgänger verkehren würden, genüge ein Geländer, das aber gleichzeitig als Windschutz auszustatten sei. Letzteres aufgrund des Föhns, der teils mit Böen von weit über 100 km/h blasen könne. Die Reussbrücke stehe quer zur Windrichtung des Föhns. Es bestehe die Gefahr, dass Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger vom Wind auf die angrenzenden Autofahrbahnen hinausgedrängt würden. Falls eine Trennung von Autofahrbahn und Rad-/Gehweg nicht möglich sein sollte, spreche dies für die beantragte separate Langsamverkehrsbrücke. Eine Brücke mit einer Nutzlast von 5 Tonnen würde hierfür ausreichen. Die Kosten für eine vom Kanton als Variante geprüfte Brücke mit

einer Nutzlast von 10 Tonnen würden viel höher ausfallen.

E. 5.2

Die Vorinstanz argumentiert in ihrer Vernehmlassung an das Gericht, im Projekt sei vorgesehen, das Fahrzeugrückhaltesystem (Leitplanke) am südlichen Rand der Reussbrücke anzuordnen. Um den vorhandenen Querschnitt möglichst optimal nutzen zu können, sei das Fahrzeugrückhaltesystem am südlichen Brückenrand ausserhalb des eigentlichen Brückenquerschnitts angeordnet worden. Durch die vom Beschwerdeführer geforderte Installation des Fahrzeugrückhaltesystems zwischen Fahrbahn und Rad-/Gehweg würde es zu einer deutlichen Reduktion der Breite des Rad-/Gehweges kommen. Der Beschwerdeführer verkenne, dass mit seiner Forderung infolge einer erheblichen Reduktion der

Seite 16 von 36

Rad-/Gehwegbreite die Verkehrssicherheit geschmälert würde. Hinzuweisen sei sodann darauf, dass zwischen der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs und dem Rad-/Gehweg ein 10 cm hoher Randstein vorgesehen sei. Die Trennung bestehe daher nicht, wie vom Beschwerdeführer angemerkt, aus einer blossen Linie auf der Fahrbahn. Das Fahrzeugrückhaltesystem diene primär dazu, einen Absturz eines Fahrzeugs zu verhindern. Es habe nicht die Funktion, den Langsamverkehr vor dem motorisierten Verkehr zu schützen. Die vorgesehene Trennung sei im Rahmen des durchgeführten Road-Safety-Audits denn auch nicht bemängelt worden. Der vom Beschwerdeführer geforderte Windschutz am Geländer auf der Reussbrücke sei zudem unverhältnismässig, nachdem lediglich 5 Prozent des Jahres von Föhnereignissen betroffen seien, wovon wiederum ein Drittel auf die Nachtstunden entfalle. Auch die Unfallauswertungen würden aufzeigen, dass es im Bereich der Reussbrücke zu keinen Unfällen gekommen sei, bei welchen Velofahrende durch seitliche Windeinwirkung zu Fall gebracht worden seien. Weiter würde ein Windschutz das Orts- und Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen sowie – im Falle der durchsichtigen Ausbildung des Windschutzes – aus Gründen des Vogelschutzes nicht umsetzbar sein. Schliesslich sei darauf hinzuweisen, dass die öffentliche Hand nicht jede noch so theoretische Gefahr durch bauliche Massnahmen verhindern könne und müsse, sondern auch die Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmer dafür verantwortlich seien, ihr Verhalten der Situation und den Umständen anzupassen. Bezüglich separater Langsamverkehrsbrücke ergebe sich, dass im Variantenstudium die Variante „Spuranpassung Reussbrücke“ (gemäss genehmigtem Projekt) als Bestvariante abgeschnitten habe. Eine Nutzlast von nur 5 Tonnen sei überdies nicht ausreichend, habe doch das Unterhaltsfahrzeug für die maschinelle Schneeräumung eine Gesamtlast (Eigenlast inkl. Nutzlast) von 10 Tonnen.

E. 5.3.1

Die Ausführungen der Vorinstanz sind unter Bezugnahme auf die aktenkundigen Untersuchungen und Pläne sachlich begründet und nachvollziehbar, weshalb vorab darauf verwiesen werden kann. Der Alternativvorschlag des Beschwerdeführers mit dem Windschutz am Geländer der Reussbrücke ist offensichtlich unverhältnismässig. Dass im Urner Talboden der Föhn bisweilen stark bläst, ist gerichtsnotorisch. Wie die Vorinstanz aber nachvollziehbar aufzuzeigen vermag, rechtfertigen die aufs Jahr gesehenen Föhnereignisse nicht, zusätzliche Installationen an der Reussbrücke anzubringen. Dies widerspiegelt sich auch in der Unfallstatistik. An der betreffenden Stelle sind gemäss akten-

kundiger Unfallauswertung der Polizei keine Unfälle mit seitlicher Windeinwirkung als Unfallursache verzeichnet. Auch ansonsten ist an der betreffenden Stelle keine Häufung von Unfällen mit Velofahrenden und/oder Fussgängerinnen und Fussgänger zu verzeichnen. Dies soll nicht bedeuten, dass die heutige Verkehrsführung, welche insbesondere für den Veloverkehr Defizite mit Bezug auf den Komfort und die Sicherheit aufweist, nicht zu verbessern und aufzuwerten wäre. Ein Windschutz ist dafür

Seite 17 von 36

jedoch weder erforderlich noch dient er überwiegenden öffentlichen Interessen. Die Vorinstanz verliert ihr Planungsermessen nicht, wenn sie von der Installation eines Windschutzes an der betreffenden Stelle absieht.

E. 5.3.2

Bezüglich Fahrzeugrückhaltesystem (Leitplanken) ergibt sich, dass dieses gemäss nachvollziehbarer Darstellung der Vorinstanz zu viel Platz auf der Brücke zu Lasten des geplanten Rad-/Gehweges einnehmen würde, wenn es – wie vom Beschwerdeführer beantragt – zwischen der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs und dem neuen Rad-/Gehweg installiert würde. Insofern resultierte eine Reduktion der Breite des Rad-/Gehweges, welche den Komfort und die Sicherheit auf dem Rad-/Gehweg merklich mindern würde. Wie zudem die Unfallauswertung ergab (vgl. E. 5.2 f. hievor), waren auf der Brücke in der Vergangenheit keine Unfälle mit Kollisionen zwischen motorisierten Fahrzeugen und Velos und/oder Fussgängerinnen und Fussgänger zu verzeichnen. Auch das durchgeführte Road-Safety-Audit ergab keinen Handlungsbedarf mit Blick auf die Platzierung der Leitplanke an der beantragten Stelle. Im Vordergrund und als erheblich sicherheitsrelevant wird die Trennung des Veloverkehrs vom motorisierten Verkehr und die Bereitstellung eines ausreichend dimensionierten Rad-/Gehwegs hervorgehoben. Hier erzielt das genehmigte Projekt wesentliche Verbesserungen gerade mit Bezug auf die Verkehrssicherheit (vgl. Auditbericht vom 08.07.2022, S. 12). Kollisionen von Fahrzeugen mit Velos und/oder Fussgängerinnen und Fussgängern auf dem Rad-/Gehweg sind dagegen nicht, jedenfalls nicht in relevanter Art und Weise, zu befürchten. An der beantragten Stelle würde die Leitplanke vielmehr ein eher theoretisches Gefahrenpotential bannen und damit nicht einen wesentlichen Vorteil bringen. Andererseits wäre die durch die beantragte Platzierung der Leitplanke bewirkte Reduktion der Breite des Rad-/Gehweges ein gewichtiger Nachteil. Insgesamt durfte die Vorinstanz daher die Variante des Beschwerdeführers mit sachlichen Gründen verwerfen (vgl. E.

E. 5.3.3

Es bleibt zu prüfen, ob die Vorinstanz der Variante mit separater Langsamverkehrsbrücke hätte den Vorzug geben müssen. Diesbezüglich ist aus dem Technischen Bericht zum Vorprojekt vom 30. Juli 2021 bzw. dem dortigen Variantenstudium (S. 29) ersichtlich, dass die an der Reussbrücke vorzunehmende Spuranpassung, wie sie dem nun genehmigten Projekt entspricht, unter Berücksichtigung der Kriterien Restrisiken / Unabhängigkeit (Gewichtung 20%), Termine (Behinderungen) (Gewichtung 20%), Wirtschaftlichkeit (Gewichtung 45%) sowie Landschaftsbild / Ästhetik (Gewichtung 15%) am besten abgeschnitten hat. Der Beschwerdeführer vermag nichts Stichhaltiges aufzuzeigen, weshalb von dieser umfassenden und schlüssigen Beurteilung abzuweichen wäre bzw. abgewichen werden müsste. Dass mit einer Nutzlast von 10 Tonnen gerechnet wurde, ist unter Berücksichtigung der geltend gemachten Bedürfnisse des Unterhalts bzw. der Befahrbarkeit

der entsprechenden Unterhaltsfahrzeuge nachvollziehbar, zumal auch das bestehende Trottoir auf der Reussbrücke auf die-

Seite 18 von 36

se Nutzlast ausgelegt ist (vgl. Technischer Bericht Vorprojekt vom 30.07.2021, S. 11). Die Vorinstanz verletzt ihr Planungsermessen nicht, wenn sie gestützt auf die getätigten Abklärungen die Variante mit einer separaten Langsamverkehrsbrücke verwirft.

E. 6.1

Der Beschwerdeführer bringt in seiner Verwaltungsgerichtsbeschwerde im Zusammenhang mit dem Anschluss West des Rad-/Gehweges vor (S. 8), die Einmündung in die Reussstrasse (auf dem Gebiet der Gemeinde Seedorf) sei so zu gestalten, dass ein sicheres Einfahren vom Radweg auf die Reussstrasse möglich sei. Die Velos müssten diese Strasse gleichberechtigt und sicher befahren können.

E. 6.2

Der Beschwerdeführer macht in diesem Punkt ausschliesslich Interessen des Veloverkehrs geltend. Dazu ist er nicht berechtigt (vgl. E. 1.3.5 hievor). Im Übrigen kann dem entsprechenden Abschnitt in der Beschwerde keine taugliche Rüge entnommen werden. Der Wanderweg auf dem Reussdamm bzw. das dortige Verkehrsregime mit offenbar gemischtem Velo- und Fussverkehr ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts und von diesem auch nicht ersichtlich tangiert. Die eher allgemeine Schilderung resp. die allgemein gehaltene Kritik am betreffenden Wanderweg lässt überdies keine konkreten, rechtlich fassbaren Rügen erkennen. Ebenso geht die Kritik am Verkehrsregime auf der Reussstrasse nicht über allgemein gehaltene Unmutsbekundungen hinaus, ganz abgesehen davon, dass es vorliegend nicht um die Gestaltung, Signalisierung und überhaupt um das Verkehrsregime auf der Reussstrasse geht bzw. gehen kann. Auf die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist im vorliegenden Punkt deshalb nicht einzutreten.

E. 7.1

Der Beschwerdeführer bringt in seiner Verwaltungsgerichtsbeschwerde unter dem Punkt „Inerortsgeschwindigkeit“ vor, der technische Standard der Strasse und die Signalisation würden sich gegenseitig bedingen. Die Vorinstanz sei auf das Begehren in der Einsprache nicht eingetreten mit der Begründung, dass diese Frage Teil der Beschwerde zur Signalisation sei. Auch an anderer Stelle in der Verwaltungsgerichtsbeschwerde bringt der Beschwerdeführer mit vergleichbarer Begründung vor, dass die Vorinstanz im Zusammenhang mit der Signalisation auf die Einsprachebegehren nicht eingetreten sei (vgl. „Signalisation E-Bikes und Mofas“ a.a.O., S. 13; im Ergebnis auch „Signalisation Hofausfahrten“ S. 14). Sinngemäss kann aus diesen Ausführungen abgeleitet werden, dass die Vorinstanz nach Auffassung des Beschwerdeführers auf die entsprechenden Einsprachebegehren hätte eintreten müssen.

E. 7.2

Gegenstand der gerichtlichen Prüfung kann grundsätzlich nur sein, was bereits Gegenstand des vorinstanzlichen Verfahrens war oder allenfalls hätte sein sollen; der Streitgegenstand kann hierüber

Seite 19 von 36

nicht hinausgehen (BGE 136 II 174 E. 5; BGer 5A_614/2017 vom 12.04.2018 E. 4.2). Die Vorinstanz trat auf die betreffenden Einsprachebegehren nicht ein. Streitgegenstand kann damit grundsätzlich nur die formelle Frage sein, ob die Vorinstanz auf die Einsprachebegehren hätte eintreten und sie materiell behandeln müssen. Die materielle Seite der Angelegenheit, da von der Vorinstanz nicht beurteilt, kann nicht Gegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens sein. Wäre die Beschwerde in diesem Punkt begründet, wäre die Sache insoweit zur materiellen Beurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Andernfalls hätte es mit dem vorinstanzlichen Nichteintretensentscheid sein Bewenden (vgl. BGer 2C_1014/2015 vom 21.07.2016 E. 1.2).

E. 7.3

In den angefochtenen Beschlüssen wird zu den Themen „Innerortsgeschwindigkeit“ und „Signalisation E-Bikes und Mofas“ sowie „Signalisation Hofausfahrten“ (entspricht den ursprünglichen Einsprachebegehren 13, 14 und 15; vgl. Einsprache vom 17.02.2023, S. 3 f.) ausgeführt, dass sich die entsprechenden Einsprachebegehren auf das laufende Beschwerdeverfahren, das sich gegen die Verkehrsbeschränkungen im Zusammenhang mit dem Radweg Seedorf-Aldorf richte, beziehen würden. Dieses Verfahren sei bis zur Rechtskraft des Plangenehmigungsentscheids sistiert und laufe vor Beschwerdedienst. Auf die Begehren werde im vorliegenden Plangenehmigungsverfahren nicht eingetreten (angefochtene Beschlüsse jeweils S. 6).

E. 7.4.1

In Abgrenzung zu den Totalfahrverboten gemäss Art. 3 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01 vgl. Eva Maria Belser, in Basler Kommentar, SVG, 2014, N. 31 zu Art. 3) können gestützt auf Art. 3 Abs. 4 SVG übrige Verkehrsbeschränkungen, sog. funktionelle Verkehrsbeschränkungen, angeordnet werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Die Kantone und Gemeinden können insoweit all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen und die nach dem Grundsatz der Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind (BGer 1C_44/2017 vom 19.07.2017 E. 3.1). Funktionelle Verkehrsbeschränkungen müssen verfügt und mit Rechtsmittelbelehrung veröffentlicht werden und Signale dürfen grundsätzlich erst bei Vollstreckbarkeit der Verfügung angebracht werden (Philippe Weissenberger, SVG-Kommentar, Zürich 2015, Rz. 15 zu Art. 3). Es handelt sich um Allgemeinverfügungen (zum Begriff: BGE 147 II 300 E. 2). Allgemeinverfügungen werden ihrer Konkretetheit wegen hinsichtlich ihrer Anfechtbarkeit grundsätzlich den gewöhnlichen Verfügungen gleichgestellt (BGE 147 II 300 E. 2).

Seite 20 von 36

E. 7.4.2

Das kantonale Verwaltungsverfahrenrecht sieht in Art. 24 VRPV eine Koordinationspflicht vor und verweist diesbezüglich auf Art. 25a Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz [RPG, SR 700]). Art. 25a RPG führt die Grundsätze der Koordination auf, die zu beachten sind, wenn die Errichtung oder die Änderung einer Baute oder Anlage Verfügungen mehrerer Behörden erfordert (vgl. Abs. 1). Die für die

Koordinationsverantwortliche Behörde sorgt namentlich für eine gemeinsame öffentliche Auflage aller Gesuchsunterlagen (Abs. 2 lit. b) und für eine inhaltliche Abstimmung sowie möglichst für eine gemeinsame oder gleichzeitige Eröffnung der Verfügungen (Abs. 2 lit. d). Diese dürfen keine Widersprüche enthalten (Abs. 3). Die Koordinationspflicht erstreckt sich grundsätzlich auf sämtliche Bewilligungen, derer das Bauvorhaben bedarf. Gleichwohl muss keine Koordination gewährleistet werden mit Entscheidungen, die zwar in einem Zusammenhang zum Bauprojekt stehen, aber keinen direkten Einfluss auf die Ausgestaltung der geplanten Baute oder Anlage haben oder aus sachlichen Gründen erst nach der Errichtung bzw. Änderung der betreffenden Baute oder Anlage getroffen werden können (BGer 1C_283/2016 vom 11.01.2017 E. 3.2 mit Hinweisen; vgl. auch Arnold Marti, Praxiskommentar RPG, Zürich 2020, Rz. 32 zu Art. 25a).

E. 7.4.3

hievorig).

E. 7.5

Der Beschwerdeführer machte in seinem Einsprachebegehren Nr. 13 geltend, es sei auf der ganzen Seedorferstrasse Tempo 50 zu signalisieren. Dies liege «im Sinne der Harmonisierung und Beruhigung des Verkehrs» nahe. Der heutige Tempo-60-Abschnitt ausgangs der Gemeinde Seedorf betrage nur rund 300 m. Zudem liege auf diesem Abschnitt die Reussbrücke, wo gemäss Projekt zwischen der Autofahrbahn und dem geplanten Langsamverkehrsweg keine physische Trennung und auch kein Windschutz vorgesehen seien. Zudem sei die Brücke als Kurve mit Steigungen beidseits gestaltet, was die Sichtweite horizontal und vertikal beschränke. Damit legte der Beschwerdeführer jedoch weder dar noch wäre ersichtlich, inwiefern die Temposignalisation auf dem fraglichen Strassenabschnitt einen direkten und konkreten Einfluss auf die Ausgestaltung des geplanten Rad-/Gehweges haben sollte. Dies umso mehr, als der geplante Rad-/Gehweg an der betreffenden Stelle wohl entlang der Seedorferstrasse führt, jedoch als separater Rad-/Gehweg das Verkehrsregime auf der Seedorferstrasse gerade nicht ersichtlich bzw. entscheidend tangiert. Soweit der Beschwerdeführer den fehlenden Windschutz auf der Reussbrücke sowie die physisch nicht vorhandene Trennung zwischen Langsamverkehr und Autoverkehr anspricht, ändert dies im Ergebnis nichts, weil es sich einerseits bei den angesprochenen Umständen um eher theoretische Gefahrenpotentiale handelt (vgl. E. 5.3.2 hievorig) und andererseits – was die physische Trennung betrifft – von Aktenwidrigem ausgegangen wird, nachdem mit dem vorgesehenen Randstein eine physische Trennung durchaus vorgesehen ist (vgl. E. 5.2 und 5.3.2 hievorig). Hat die Temposignalisation an der betreffenden Stelle auf der See-

Seite 22 von 36

dorferstrasse somit keinen direkten und konkreten Einfluss auf den getrennt geführten Rad-/Gehweg und damit auf die Ausgestaltung des geplanten Projekts, ist es nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz auf das entsprechende Einsprachebegehren im Rahmen der Plangenehmigung nicht eingetreten ist (vgl. E. 7.4.3 hievorig).

E. 7.6

Im Einsprachebegehren Nr. 14 machte der Beschwerdeführer im Wesentlichen geltend, die drohenden Konflikte zwischen den langsamen FussgängerInnen und Motorfahrern inkl. E-Bikes und Einbussen an Attraktivität für beide liessen sich nur entschärfen, wenn

Letztere weiterhin auf der Autofahrbahn verkehren würden und nur nichtmotorisierte Velos und Fussverkehr auf dem Langsamverkehrsweg verkehren dürften. Die vorgesehene Signalisierung, welche auch die Motorfahräder bzw. E-Bikes miteinbeziehe und auf den Rad-/Gehweg lenke, widerspreche der Zielsetzung des Bauvorhabens, die das Velofahren attraktiver machen wolle. Mit diesen Ausführungen gelingt es dem Beschwerdeführer ebenfalls nicht darzutun, inwiefern die Signalisierung mit Bezug auf die Zulassung von Motorfahrrädern bzw. E-Bikes auf dem geplanten Rad-/Gehweg einen direkten und konkreten Einfluss auf die Ausgestaltung desselben haben müsste. Nach Auffassung des Beschwerdeführers müssten die Motorfahrräder und E-Bikes weiterhin auf der bestehenden Strasse fahren. Ob sie weiterhin dort fahren sollen oder aber auf dem neuen Rad-/Gehweg, tangiert nicht primär die Ausgestaltung des Letzteren, sondern die Beurteilung, ob es aus Gründen der Verkehrssicherheit angebracht wäre, den Verkehr auf den dannzumal bestehenden Verkehrswegen anders zu verteilen. Da die diesbezügliche Signalisationsfrage somit keinen direkten und konkreten Einfluss auf die Ausgestaltung des geplanten Projekts hat, ist die Vorinstanz auf das entsprechende Begehren zurecht nicht eingetreten (vgl. E. 7.4.3 hievor).

E. 7.7

Im Einsprachebegehren Nr. 15 machte der Beschwerdeführer im Wesentlichen geltend, es seien bei allen vier Hofausfahrten, die den Langsamverkehrsweg queren würden, für Motorfahrzeuge eine Wartelinie sowie ein Signal «kein Vortritt» anstelle der vorgesehenen Führungslinien anzubringen. Durch eine Wartelinie und ein Signal «kein Vortritt» werde klar kommuniziert, dass Velos auf dem Radweg Vortritt hätten. Die Situation sei überall genügend übersichtlich, dass Motorfahrzeuge auch hinter dem Radweg auf eine Gelegenheit zum Ausfahren warten könnten. Wie diese Ausführungen zeigen, argumentierte der Beschwerdeführer basierend auf der baulichen Ausgestaltung des Rad-/Gehweges wie sie im nun genehmigten Projekt vorgesehen ist. Ein direkter und konkreter Einfluss der Signalisationsfrage auf die Ausgestaltung des geplanten Projekts ist weder dargetan noch ersichtlich. Die Vorinstanz ist entsprechend auf das Einsprachebegehren zurecht nicht eingetreten (vgl. E.

E. 7.8

Nach dem Ausgeführten ist es nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz die in der Verwaltungsgerichtsbeschwerde angeführten Einsprachebegehren materiell nicht behandelt hat und darauf mit

Seite 23 von 36

Verweis auf das separat hängige Beschwerdeverfahren zur Signalisation nicht eingetreten ist. Es hat somit diesbezüglich mit dem Nichteintretensentscheid der Vorinstanz sein Bewenden (vgl. E. 7.2 hievor).

E. 8.1

Zum Trottoir auf der südlichen Seite der Seedorferstrasse zwischen Knoten Giessenstrasse und Ortsende von Altdorf bringt der Beschwerdeführer in der Verwaltungsgerichtsbeschwerde vor, die Umorientierung der Hauseingänge auf den südlichen Rad-/Gehweg würde unnötig zusätzliche Kosten verursachen.

E. 8.2

Es erscheint fraglich, ob der Beschwerdeführer zur Rüge der Kostenverursachung bei den Liegenschaftseigentümern, die ihn nicht in seinen Interessen berührt, überhaupt befugt ist. Ungeachtet dessen, kann dem Bericht zum Road-Safety-Audit vom 18. Juli 2022 (im Teilprojekt 2) entnommen werden, dass die Trottoirseiten an der betreffenden Stelle mit 1,40 m sehr gering seien (S. 22). Ausserdem wird als positiv hervorgehoben (S. 12), dass es (mit der Fussgängerführung südlich der privaten Liegenschaften gemäss genehmigtem Projekt) für die Fussgänger künftig nicht mehr nötig sein werde, für die Verbindung Seedorf-Altdorf mehrmals die Strassenseite zu wechseln. Durch den Neubau des Geh- und Radwegs werde es möglich sein, von der Reussbrücke bis zum Bahnhof Altdorf zu gelangen, ohne die Kantonsstrasse queren zu müssen. Zudem sei aufgrund der ausreichend dimensionierten Masse und des mässigen Fuss- und Veloaufkommens nicht mit grösseren Konflikten mit anderen Fussgängern oder Velofahrenden zu rechnen. Für die ausschliessliche Führung des Fussgängerinnenverkehrs auf dem neuen Rad-/Gehweg unter Aufhebung des in diesem Bereich heute bestehenden – zudem sehr schmalen und von (auch zukünftig bestehenden) Hausausfahrten unterbrochenen – Trottoirs bestehen somit sachliche Gründe und ergeben sich Vorteile, die durch den Alternativvorschlag des Beschwerdeführers nicht aufgewogen werden. Die Vorinstanz verletzt den ihr zustehenden Ermessensspielraum nicht, wenn sie in diesem Bereich an der Aufhebung des Trottoirs bzw. an der Linien- und Fussgängerverkehrsführung gemäss genehmigtem Projekt festhält, zumal eine Verbreiterung des heutigen sehr schmalen Trottoirs zulasten der privaten Liegenschaften mit den Interessen der Liegenschaftseigentümer kollidieren würde (vgl. die diesbezüglichen Abklärungen der Vorinstanz, insbesondere Aktennotiz zum Landerwerbgespräch mit den Liegenschaftseigentümern vom 25.11.2022, S. 2).

E. 9.1

Ein weiterer Rügepunkt betrifft die Fussgängerstreifen bzw. Fussgängerquerungsstellen auf der Seedorferstrasse auf Höhe der Allmendgärten und der Giessenstrasse. Auf der Höhe der Allmendgärten soll gemäss genehmigtem Projekt eine Fussgängerquerungsstelle mit Mittelinsel ohne Vortritts-

Seite 24 von 36

recht der Fussgängerinnen und Fussgänger (konkret ohne Markierung eines Fussgängerstreifens) vorgesehen werden, während der heutige Fussgängerstreifen in südöstlicher Richtung auf der Seedorferstrasse im Bereich des aufzuhebenden Trottoirs (vgl. E. 8.2 hier vor) aufgehoben werden soll. Im Bereich der Giessenstrasse bzw. dort, wo die Giessenstrasse in die Seedorferstrasse einmündet (Knoten Giessenstrasse), bleibt der Fussgängerstreifen ungefähr an der heutigen Stelle bestehen, wird neu aber mit einer Mittelinsel ausgestattet werden. Die Bushaltestelle Allmend, die sich (Fahrtrichtung Seedorf nach Altdorf) heute nördlich des Fussgängerstreifens befindet, wird zukünftig südlich des Fussgängerstreifens zu liegen kommen. In Fahrtrichtung Altdorf nach Seedorf wird die Bushaltestelle Allmend ungefähr am gleichen Ort wie heute verbleiben (vgl. zum Ganzen: Plan Nr. 4135.33.115 vom 30.11.2022 im Teilprojekt 2, in den elektronischen Unterlagen unter «Heiplatz.pdf» abrufbar).

E. 9.2

Der Beschwerdeführer rügt, soweit sich aus der entsprechenden Passage in der Verwaltungsgerichtsbeschwerde (S. 9) eine konkrete Rüge ableiten lässt, die Vorinstanz belege nicht mit Zahlen, weshalb der Fussgängerstreifen wegen fehlender Frequenzen nicht

erhalten werden könne. Auch die Vorinstanz anerkenne ein Querungsbedürfnis an den betreffenden Stellen. Mit der Aufhebung der Querungshilfe werde die Verantwortung auf die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer abgeschoben. Aus einer Forschungsarbeit des VSS ergebe sich, dass es einen grossen Konsens gebe, dass bei Querungen mit einer hohen Bedeutung für besondere Benutzergruppen (Kinder, Schüler, Betagte, Behinderte) ein Fussgängerstreifen unabhängig von der Verkehrsbelastung und der Fussgängerfrequenzen markiert werden soll.

E. 9.3.1

Zunächst ist festzuhalten, dass der Fussgängerstreifen im Bereich des Knotens Giessenstrasse weiterhin an der heutigen Stelle verbleiben und zusätzlich – mit Gewinn für die Verkehrssicherheit – mit einer Mittelinsel ausgestattet werden wird (vgl. E. 9.1 hievor). Der Beschwerdeführer bringt keine tauglichen Rügen oder Argumente vor, weshalb an dieser Stelle eine Alternativvariante bestehen sollte, die dem genehmigten Projekt vorzuziehen wäre.

E. 9.3.2

Soweit ersichtlich, bezieht der Beschwerdeführer seine Kritik im Wesentlichen auf die Fussgängerquerungsstelle im Bereich der Allmendgärten, die zukünftig wohl mit Mittelinsel, aber ohne Vortrittsrecht des Fussgängerverkehrs (konkret ohne Markierung eines Fussgängerstreifens), ausgestattet werden soll. Dazu ist festzuhalten, dass eine Fussgängerquerungsstelle nicht zwingend mit einem Vortrittsrecht des Fussgängerverkehrs (der Markierung eines Fussgängerstreifens) ausgestattet werden müsste. Wie der Beschwerdeführer noch in der Einsprache unter Hinweis auf das Handbuch «Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr» des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 16 (S. 66; online abrufbar) selber argumentierte, sollte die

Seite 25 von 36

Ausgestaltung von Fussgängerquerungsstellen mit Mittelinsel, aber ohne Fussgängerstreifen (und damit ohne Vortritt für den Fussverkehr), innerorts nur ausnahmsweise angewendet werden. Vorliegend kommt die Fussgängerquerungsstelle im Bereich der Allmendgärten nach dem Ortsende von Altdorf und vor dem Ortseingang von Seedorf, somit ausserorts, zu liegen, weshalb die vorgesehene Anordnung der Querungsstelle nicht den Grundsätzen des ASTRA widerspricht. Nach diesen Grundsätzen können Fussgängerquerungsstellen mit Mittelinseln, aber ohne Fussgängerstreifen, dort vorgesehen werden, wo zwar ein Querungsbedürfnis vorhanden ist, aber nur wenige Personen die Strasse queren (a.a.O., S. 66). Dies ist in Innerortsbereichen wohl eher die Ausnahme, kann aber – wie das vorliegende Projekt zeigt – gerade ausserorts zutreffen. Denn an der betreffenden Stelle besteht zwar mit den nördlich der Seedorferstrasse liegenden Allmend(schreber)gärten und den drei Wohnhäusern auf den Parzellen Nr. 1088, 1086 und 1087 ein gewisses Querungsbedürfnis. Wie die Vorinstanz aber nachvollziehbar darlegt, handelt es sich hierbei um ein geringes Querungsbedürfnis bzw. jedenfalls um ein solches, welches im Sinne der Grundsätze des ASTRA als wenig ausgeprägt erscheint. Die diesbezügliche Beurteilung der Vorinstanz, wonach dies nach Beurteilung der Projektverantwortlichen (da unverhältnismässig) auch ohne exakte Erhebung der Zahlen angenommen werden darf, ist angesichts der aufgezeigten örtlichen Verhältnisse, die dem Gericht im Übrigen aus Alltagserfahrung nicht unbekannt sind,

schlüssig und nachvollziehbar. Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers ist gerade nicht ersichtlich, inwiefern die Querungsstelle für besondere Benutzergruppen (wie Kinder etc.) eine erhöhte Bedeutung haben sollte. Die entsprechende Argumentation des Beschwerdeführers geht daher fehl.

E. 9.3.3

Bezüglich der Aufhebung des heutigen Fussgängerstreifens auf der Seedorferstrasse im Bereich Allmendgärten ergibt sich, dass dieser infolge der Aufhebung des Trottoirs auf der südlichen Seite der Seedorferstrasse nicht mehr notwendig sein wird (vgl. dazu E. 8.2 hievor). Heute ist dieser Fussgängerstreifen erforderlich resp. ergibt sich ein erhöhtes Querungsbedürfnis, weil der Gang über das südliche Trottoir mit Wechsel an der betreffenden Stelle auf das Trottoir auf der nördlichen Seite aktuell noch die reguläre Fussverkehrsverbindung zwischen Altdorf und Seedorf darstellt. Mit dem kombinierten Rad-/Gehweg, der es ermöglichen wird von Seedorf nach Altdorf (und umgekehrt) durchgehend ohne Querung der Kantonsstrasse zu Fuss zu gehen (vgl. E. 8.2 hievor), wird es nicht mehr notwendig sein, an der heutigen Stelle die Seedorferstrasse zu queren bzw. dort wegen erhöhten Querungsbedürfnisses einen Fussgängerstreifen zu markieren. Die weiter westlich vorgesehene Querungsstelle ohne Fussgängerstreifen wiederum (vgl. zuvor E. 9.3.2) wird nicht mehr ein vergleichbares Querungsbedürfnis aufweisen. Somit ist es sachlich nachvollziehbar, dass der heute markierte Fussgängerstreifen an der betreffenden Stelle auf der Seedorferstrasse aufgehoben wird und hat es in diesem Punkt mit dem angefochtenen Entscheid sein Bewenden.

Seite 26 von 36

E. 10.1

Der Beschwerdeführer bringt sodann bezüglich des Wanderwegs entlang des Byfangwegs vor, die Vorinstanz argumentiere mit der Länge des betroffenen Abschnitts mit «nur» 270 Metern. Der Beschwerdeführer habe bereits in der Einsprache darauf hingewiesen, dass die Länge des betroffenen Wegstücks nicht massgebend sei für die Beurteilung der Frage, ob ein Wanderweg mit Hartbelag versehen werden dürfe oder nicht. Sinngemäss rügt der Beschwerdeführer damit, dass der betreffende Wegabschnitt nicht mit Hartbelag versehen werden darf.

E. 10.2

Die Vorinstanz weist in ihrer Vernehmlassung an das Gericht auf Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 3 Abs. 2 Kantonales Fuss- und Wanderweggesetz (KFWG, RB 50.1161) hin, gemäss welchem es sich beim Wanderweg, der im Bereich Byfangweg und Seedorferstrasse verläuft, rechtlich um einen Fussweg handle, da sich dieser innerhalb des Siedlungsgebietes befinde. Nach Art. 10 Abs. 4 KFWG sollten lediglich Wander- und Bikewege keine grösseren Wegstrecken mit bitumen-, teer- oder zementgebundenen Deckbelägen aufweisen. Fusswege hingegen dürften mit bitumen-, teer- oder zementgebundenen Deckbelägen ausgestattet werden (mit Hinweis auf Art. 10 Abs. 4 KFWG e contrario). Der Wanderweg im Bereich Byfangweg und Seedorferstrasse dürfe deshalb ohne weiteres mit Hartbelag versehen werden.

E. 10.3

Es kann vorab auf die in allen Teilen überzeugenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden. Was der Beschwerdeführer dagegen vorbringt, ist offensichtlich nicht

stichhaltig. Der hier fragliche Abschnitt des kombinierten Rad-/Gehwegs wird auf der Linienführung des heutigen parallel zu den SBB-Geleisen verlaufenden Byfangwegs (Teilprojekt 3, vgl. E. 2.4 in fine hievor) zu liegen kommen und diesen, der heute als «einspuriger» gekiester Fussweg besteht, ersetzen. Für den neuen kombinierten Rad-/Gehweg ist ein bituminöser Belagsaufbau vorgesehen (Technischer Bericht vom 30.11.2022 im Teilprojekt 3, S. 15). Wie der heutige Byfangweg wird auch der zukünftige Rad-/Gehweg den offiziellen Wanderweg beinhalten. Strassenrechtlich handelt es sich aber als Verkehrs- verbindung für Fussgänger innerhalb des Siedlungsgebiets um einen Fussweg (vgl. Art. 2 Abs. 1 KFWG). Das kantonale Recht sieht einzig mit Bezug auf Fusswegverbindungen ausserhalb des Sied- lungsgebiets (eigentliche Wanderwege i.S. des KFWG) Zielvorgaben für den Belagsaufbau vor, wo- nach solche keine grösseren Wegstrecken mit bitumen-, teer- oder zementgebundenen Deckbelägen aufweisen sollen (vgl. Art. 10 Abs. 4 i.V.m. Art. 3 Abs. 1 KFWG). Seine Forderung, der hier fragliche Wegabschnitt sei nicht mit Hartbelag zu versehen, kann der Beschwerdeführer somit nicht erfolg- reich auf die im kantonalen Recht vorgesehenen Grundsätze abstützen, zumal Hartbeläge auch bei Wanderwegen i.S. des KFWG nur bei «grösseren» Wegstrecken grundsätzlich verpönt sind. Abgese- hen davon, wäre es unsinnig den kombinierten Rad-/Gehweg mit einer gekiesten Spur für Wanderer zu ergänzen. An der betreffenden Stelle bzw. entlang der geplanten Streckenführung befindet sich

Seite 27 von 36

Landwirtschaftsland. Es versteht sich von selbst, dass solches möglichst zu schonen und der für den geplanten Rad-/Gehweg erforderliche Landerwerb auf das Notwendige zu beschränken ist. Ein Wan- dern auf Hartbelag auf dem kurzen Teilstück ist offensichtlich zumutbar resp. eine Erweiterung des Weges zulasten der Landwirtschaftsfläche, nur um auf einem kurzen Teilstück nicht auf Hartbelag wandern zu müssen, offensichtlich unverhältnismässig. Hinzu kommt, dass es sich beim genehmigten Projekt um einen kombinierten Rad-/Gehweg handelt und das Anliegen eines möglichst homogenen Ausbaustandards zu den Planungsgrundsätzen eines Veloweges gehört (vgl. E. 4.1 hievor). Es ist we- der praktikabel noch zielführend für einen dergestalt kombinierten Verkehrsweg unterschiedliche Beläge vorzusehen, wobei es sinnvoll erscheint und vom Beschwerdeführer auch nicht bestritten wird, dass ein durchgehender Hartbelag die beiden Interessen des Velo- und Fussverkehrs besser wahrt als ein durchgehender Kies- oder sonstiger Nicht-Hartbelag. Für die gewählte Verkehrsfüh- rungsart der Kombination von Rad- und Gehweg gibt es sachliche Gründe, welche die Vorinstanz überzeugend dargelegt hat und der Beschwerdeführer inhaltlich mit vorliegender Verwaltungsge- richtsbeschwerde auch nicht substantiiert in Frage stellt (vgl. E. 3.4 hievor, wonach die Vorinstanz die Wahl der Verkehrsführungsart lediglich nicht ausreichend begründet habe). Somit hat es auf dem hier betroffenen Wegabschnitt mit dem gewählten bituminösen Belagsaufbau gemäss angefochte- nem Projekt sein Bewenden.

E. 11.1

Der Beschwerdeführer rügt unter dem Titel «Schutzinsel auf der Reussacherstrasse», dass die vorliegende Plangenehmigung einen Vorbehalt enthalten müsse in dem Sinne, dass das Projekt nur realisiert werden dürfe, wenn gleichzeitig durch die Gemeinde Altdorf das Anschlussproblem auf der Reussacherstrasse gelöst werde.

E. 11.2

Abgesehen davon, dass es sich bei der Reussacherstrasse um eine Gemeindestrasse der Gemeinde Altdorf handelt, für deren Planung, Bau und Ausbau die Vorinstanz nicht zuständig ist (vgl. Art. 22 Abs. 1 iV.m. Art. 16 Abs. 1 StrG) und welche dementsprechend auch nicht Teil des Projektperimeters bildete, sind die Begehren des Beschwerdeführers hierzu auch inhaltlich nicht zielführend. Selbst wenn nämlich an der betreffenden Stelle der Anschluss nicht optimal sein sollte, ist nicht einzusehen, weshalb deswegen ein ansonsten grundsätzlich sinnvolles Rad-/Gehweg-Infrastrukturprojekt als Ganzes sollte verzögert bzw. gestoppt werden, bis ein anderer Hoheitsträger ein Projekt auf den Weg bringen könnte. Dass der Anschluss an der betreffenden Stelle dermassen prekär wäre, dass das genehmigte Projekt in seinem Sinn grundsätzlich in Frage gestellt wäre, macht selbst der Beschwerdeführer nicht geltend und ist im Übrigen auch nicht ersichtlich. Sind insofern keine zwingenden Rückwirkungen auf das angefochtene Projekt ersichtlich, braucht sich das Gericht diesbezüglich nicht weiter zu äussern. Namentlich ist es nicht am Gericht, gleichsam in der Rolle der

Seite 28 von 36

Oberplanungsbehörde, zu prüfen, ob nebst oder anstatt des geplanten angefochtenen Projekts (auch) andere Projekte ausserhalb des Projektperimeters sinnvoll wären (vgl. Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 20.11.2020, OG V 19 7, E. 6e).

E. 12.1

Der Beschwerdeführer rügt bezüglich der vorgesehenen Beleuchtung auf dem Byfangweg, die Vorinstanz behaupte, dass die Beleuchtung normgerecht geplant sei, liefere dafür aber keine Belege.

E. 12.2

Wie die Vorinstanz in ihrer Vernehmlassung an das Gericht darlegt, wurde die Beleuchtung auf dem Rad-/Gehweg unter Einschluss des Abschnitts auf dem Byfangweg gestützt auf den aktenkundigen «Kurzbericht Strassenbeleuchtung» sowie das kantonale Konzept zur Beleuchtung entlang der Kantonsstrassen im Kanton Uri geplant. Die Belege für die Planung der Beleuchtung liegen somit entgegen den Rügen des Beschwerdeführers vor. Den Ausführungen der Vorinstanz, dass die Beleuchtungsplanung gestützt auf die erwähnten Belege normgerecht erfolgt sei, hält der Beschwerdeführer nichts Stichhaltiges entgegen. Weder legt er mit konkreten Rügen dar noch wäre ersichtlich, dass die von ihm vorgeschlagene Beleuchtung einen im Vergleich zum genehmigten Projekt wesentlichen Vorteil brächte. Die Vorinstanz verletzt ihr Planungsermessen nicht, wenn sie die Variante des Beschwerdeführers nicht weiterverfolgte (vgl. E. 4.2 hievor).

E. 13.1

Unter dem Titel «Anschluss Hof Byfangweg» rügt der Beschwerdeführer, gemäss Aussagen des Projektleiters an der Einspracheverhandlung müssten mit der geplanten Projektierung an der betreffenden Stelle zwei alte und geschützte Obstbäume gefällt werden. Zudem sei die Neigung des Langsamverkehrswegs (Byfangweg) unmittelbar bei der Einmündung mit 5.5 Prozent zu steil. Es sei zu befürchten, dass die Velos aus Richtung Kantonsbahnhof mit zu grosser Geschwindigkeit rechtwinklig auf die Einmündung zufahren würden. Die Velofahrerinnen und -fahrer aus dieser Richtung hätten auch nicht genügend Sicht auf Velos, die aus der zu einem unbestimmten späteren Zeitpunkt vorgesehenen Velounterführung (vgl. E. 3.3 hievor) Richtung Seedorf fahren würden und

könnten möglicherweise über den Rand des Langsamverkehrswegs hinaus auf die Strasse geraten. Weiter seien die Kurvenradien des Langsamverkehrswegs bei der Einmündung zu klein. Sie müssten mindestens 7 Meter betragen. Bei Eisglätte sei in der engen Kurve mit Unfällen zu rechnen. Es werde deshalb (unter Vorlage von zwei Skizzen mit Lösungsvarianten) vorgeschlagen, eine Lösung zu suchen, bei welcher der Langsamverkehrsweg und die Hofzufahrt östlich des Obstgartens (zwischen den beiden heutigen Einmündungen des Byfangwegs) gebündelt in die Seedorferstrasse einmünden würden. Damit könnten die Neigung des Langsamverkehrswegs reduziert und die Kurvenradien vergrössert werden. Velos und landwirtschaftliche Fahrzeuge würden sich nicht in die Quere kommen.

Seite 29 von 36

E. 13.2

Der geplante Rad-/Gehweg führt aus Richtung des Kantonsbahnhofs Altdorf kommend parallel entlang der SBB-Gotthardbahnlinie (auf dem sog. «Byfangweg») bis zur Seedorferstrasse im Bereich der bestehenden SBB-Unterführung. An der betreffenden Stelle wird es eine Rad-/Gehwegkreuzung geben: Der Rad-/Gehweg wird in nord-westlicher Richtung entlang der Seedorferstrasse weiter Richtung Seedorf führen; in östlicher Richtung wird dereinst die Fortführung des Rad-/Gehwegs unter den SBB-Geleisen hindurch Richtung Altdorf Kornmattstrasse gebaut werden (vgl. E. 3.3 hievorig; zur Situation: Plan Nr. 4107.33.101 vom 30.11.2022 im Teilprojekt 3). Dem Technischen Bericht vom 30. November 2022 zum Teilprojekt 3 lässt sich entnehmen (S. 14), dass die Rad-/Gehwegkreuzung im Bereich der geplanten Unterführung der SBB-Bahnlinie gegenüber dem Vorprojekt um ca. 12 m Richtung Westen verschoben worden sei, um die erforderlichen Sichtweiten im geplanten Kreuzungsbereich gewährleisten zu können. Neu verlaufe der Anschluss vom Byfangweg kommend direkt durch das heutige Fahrsilo auf der Parzelle 1111, welches abgebrochen werden müsse. Im Bericht wird weiter ausgeführt (S. 17), die beiden Parzellen Nr. 1111 und 1109 würden heute durch insgesamt 3 Zufahrten erschlossen. Bei keiner dieser Zufahrten würden die Anforderungen an die Knotensichtweiten eingehalten. Ausgehend von der Linienführung des Rad- und Gehweges müsse die Zufahrt zur Parzelle Nr. 1111 unmittelbar vor der Unterführung der SBB Geleisen infolge Unübersichtlichkeit und unterschiedlichem Höhenniveau aufgehoben werden. Die zweite Zufahrt zur Parzelle 1111 würde sich zudem unmittelbar neben der geplanten Kreuzung des Rad- und Gehweges befinden. Zur Herstellung der Befahrbarkeit müsste ausserdem ein rechtwinkliger Anschluss an die Bauerstrasse (= Seedorferstrasse) erstellt werden, was ausgehend von dem zu überwindenden Höhenniveau nicht möglich sei. Auf Parzelle Nr. 1109 sei bei der Ausfahrt die gesetzliche Sichtweite durch den Stall nicht gewährleistet. Im Rahmen des vorliegenden Projektes sollen die 3 Zufahrten zusammengelegt werden, um die Anzahl der Querungen des Rad-/Gehweges auf ein Minimum zu begrenzen. Die neue Zufahrt soll so ausgebildet werden, dass die Anforderungen gemäss Norm erfüllt würden. Gemäss aufgelegtem Projekt erfolgt die Erschliessung der landwirtschaftlich genutzten Parzellen Nr. 1109 und 1111 durch einen einzigen Anschluss an die Seedorferstrasse nord-westlich der Rad-/Gehwegkreuzung (vgl. Plan Nr. 4107.33.101 vom 30.11.2022 im Teilprojekt 3).

E. 13.3

Der geplante Rad-/Gehweg und insbesondere die neu definierte Erschliessung der landwirtschaftlichen Parzellen Nr. 1109 und 1111 tangieren einen heute auf der Parzelle Nr. 1109 bestehenden Baumgarten. Aus dem Bericht des kantonalen Amtes für Raumentwicklung vom 14. September 2022 ergibt sich, dass der Obstgarten von lokaler Bedeutung Bifang (Schutzziel Erhalt und Förderung) vom Projekt betroffen ist. Die Auswirkungen würden im Umweltbericht abgehandelt und die vorgeschlagenen Massnahmen zur Verminderung der Projektauswirkungen würden den Verlust zu einem grossen Teil abdecken. Aus dem Umweltbericht der Envisio Umweltplanung AG vom 30.11.2022 (S. 25) ergibt sich, dass die durch das Projekt betroffenen Bäume nach Möglichkeit in der Anzahl zu er-

Seite 30 von 36

setzen seien, sodass der Charakter des Baumgartens erhalten bleibe. Die Vorinstanz legt in ihrer Vernehmungslage an das Gericht dar, im «Obstgarten» würden sich insgesamt vier alte Bäume befinden. Von diesen vier Bäumen müssten zwei aufgrund des geplanten Rad- und Gehweges gerodet werden. Dies unabhängig von der Lage der zur Diskussion stehenden Zufahrt und somit auch bei den beiden Varianten des Beschwerdeführers. Für die Ausbildung der Zufahrt müsse gemäss aktuellem Stand noch ein zusätzlicher Baum gerodet werden. Hierbei handle es sich jedoch nicht um einen der alten Bäume. Der alte Baum bei der Koordinate 2'690'725 / 1'192'930 könne, ausgehend vom geplanten Abstand zur Liegenschaftszufahrt, voraussichtlich erhalten werden. Das Thema Bäume sei sowohl mit dem Amt für Raumentwicklung als auch mit der Gemeinde Altdorf besprochen worden. Den beiden Fachstellen sei die Notwendigkeit der erforderlichen Rodungen aufgezeigt worden. Die geplanten Massnahmen seien als verhältnismässig eingeschätzt worden. Es sei definiert worden, dass alle zu rodenden Bäume zu ersetzen seien.

E. 13.4.1

Im Rahmen der Einsprache wurden von der Vorinstanz an der betreffenden Stelle bereits vom Beschwerdeführer eingebrachte Alternativvarianten geprüft. Die Variante mit Anschluss des Hofes am Byfangweg über den (verbreiterten) Radweg an die Seedorferstrasse wurde mit nachvollziehbaren Gründen verworfen, weil sie viele gewichtige Nachteile gebracht hätte. Insbesondere die Mischung von Velo-, Fuss- und landwirtschaftlichem Verkehr und die damit verbundene inhomogene Veloverkehrsführung wurde verständlicherweise als problematisch bezeichnet (vgl. Aktennotiz zur Einspracheverhandlung vom 29.[recte: 28.]02.2023 zu Antrag 6).

E. 13.4.2

Die vom Beschwerdeführer mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde neu eingebrachten Varianten sehen zwar grundsätzlich nicht mehr eine Mischung des Velo-, Fuss- und landwirtschaftlichen Verkehrs vor, jedoch sollen der Rad-/Gehweg und der landwirtschaftliche Erschliessungsweg zusammen parallel nebeneinander in die Rad-/Gehwegkreuzung führen. Dabei würde der landwirtschaftliche Erschliessungsweg westlich des Rad-/Gehwegs in die Seedorferstrasse einmünden. Der Rad-/Gehweg wiederum würde direkt angrenzend östlich des landwirtschaftlichen Erschliessungsweges angeschlossen, sodass Velofahrende von Altdorf Kantonsbahnhof kommend Richtung Seedorf die Einmündungsstelle des landwirtschaftlichen Erschliessungsweges kreuzen müssten. Der Vorteil dieser Varianten wäre (vergleichbar einer im Einspracheverfahren geprüften «Variante 3»), dass der Baumbestand im Obstgarten besser geschont werden könnte. Die Varianten haben jedoch gewichtige Nachteile: Wie die Vorinstanz in der

Vernehmlassung ans Gericht nachvollziehbar darlegt, wären die Varianten aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zu empfehlen. Ausgehend von der Nähe der Liegenschaftszufahrt und der Radwegkreuzung würden sich ungünstige Verhältnisse für die Fahrzeuge, die in die Liegenschaft einbiegen bzw. ausfahren möchten, ergeben. Es trifft – wie auch die Vo-

Seite 31 von 36

rinstanz darlegt – zu, dass die Fahrzeuge auf dem landwirtschaftlichen Erschliessungsweg bei den Varianten des Beschwerdeführers sowohl den Verkehr auf der Kantonsstrasse als auch denjenigen auf dem Rad-/Gehweg (nota bene direkt angrenzend) und somit aus drei Richtungen beachten müssten. Dies im Kurvenbereich der Seedorferstrasse vor der SBB-Unterführung, welcher punkto Übersichtlichkeit sicherlich nicht erste Wahl für eine Einmündung ist. In den Varianten des Beschwerdeführers bestünden zudem von den heute bestehenden drei Zufahrten zu den landwirtschaftlich genutzten Parzellen weiterhin zwei Zufahrten. Gemäss genehmigtem Projekt bestünde dagegen nur noch eine Zufahrt bzw. ein Anschluss der landwirtschaftlichen Erschliessung an die Seedorferstrasse und dies in einem übersichtlicheren Bereich als in der Kurve vor der SBB-Unterführung (vgl. E. 13.2 in fine hievor). Wie sich aus dem Plan Nr. 4107.33.114 vom 30. November 2022 (im Teilprojekt 3; «Signalisations- und Markierungsplan») anschaulich ergibt, führt der Rad-/Gehweg gemäss genehmigtem Projekt ab dem Byfangweg über die Rad-/Gehwegkreuzung bis zur geplanten Einmündung des landwirtschaftlichen Erschliessungsweges unbehelligt vom übrigen Verkehr. Erst bei der besagten Einmündung des landwirtschaftlichen Erschliessungsweges in die Seedorferstrasse müssen die Velofahrerinnen und Fussgänger einmalig (und nicht zweifach wie beim Vorschlag des Beschwerdeführers) auf den Einmündungsverkehr Acht geben. Die einmalige Einmündung der landwirtschaftlichen Erschliessung an zudem übersichtlicher Stelle ist ein klarer Gewinn für die Verkehrssicherheit gerade für den Langsamverkehr auf dem Rad-/Gehweg. Dieser Gewinn an Verkehrssicherheit wird durch die bessere Schonung des Baumbestandes nicht aufgewogen (dazu sogleich E. 13.4.3).

E. 13.4.3

Wie sich aus den Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit ergibt (vgl. E. 13.3 hievor), ist der hier durch das genehmigte Rad-/Gehweg-Projekt tangierte Obstgarten von lokaler Bedeutung zwar zu erhalten und zu fördern. Nach Auffassung der Fachstellen, namentlich des kantonalen Amtes für Raumentwicklung, einer beigezogenen Umweltplanungsfirma und der Gemeinde Altdorf, sind die zu fällenden Bäume jedoch nicht von einem derart hohen Wert, dass das Interesse am konkreten Erhalt der Einzelbäume andere gewichtige Interessen – wie namentliche die wesentliche Steigerung der Verkehrssicherheit – zu überwiegen vermöchte. Vielmehr ist gemäss Umweltbericht der Charakter des Baumgartens zu erhalten, wobei dies auch durch Ersatz der zu fällenden Bäume erreicht werden kann. Dem Plan Nr. 4107.33.101 vom 30. November 2022 (im Teilprojekt 3; «Situation Geometrie») kann entnommen werden, dass alle 14 zu fällenden Bäume (im Plan gelb markiert) im Bereich des Obstgartens ersetzt werden sollen (im Plan dunkelgrün markiert). Der aus Richtung Altdorf Kantonsbahnhof kommend erste, auf dem Plan gross eingezeichnete Baum im Bereich kurz vor der Rad-/Gehwegkreuzung würde zudem sowohl gemäss genehmigtem Projekt als auch bei den Varianten des Beschwerdeführers gefällt werden müssen. Für die Beurteilung des Interesses des Baumerhalts kann dieser Baum daher nicht ausschlaggebend sein. Ist somit geplant, die zu fällenden Bäume im

Bereich des Obstgartens zu ersetzen, wird dem von den Fachstellen umrissenen Interesse am Erhalt

Seite 32 von 36

des Charakters des Obstgartens ausreichend nachgelebt. Da die Vorinstanz das Interesse des Baumbestandes bzw. des Erhalts des Charakters des Obstgartens unter Beizug der erwähnten Fachstellen ausreichend ermittelt und berücksichtigt hat und sich beim Entscheid zur Genehmigung des Projekts unter Berücksichtigung der Vorteile im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit von sachgerechten Überlegungen hat leiten lassen, bestehen für das Gericht insgesamt keine stichhaltigen Gründe, weshalb von der Variante gemäss genehmigtem Projekt abgewichen werden sollte oder sich diesbezüglich weitere Abklärungen aufdrängen müssten (vgl. E. 1.5 hievor). Es hat somit in Sachen Baumbestand im betreffenden Obstgarten mit dem angefochtenen Entscheid sein Bewenden.

E. 13.4.4

Ein weiterer Kritikpunkt des Beschwerdeführers betrifft die Neigung des Rad-/Gehwegs im Bereich unmittelbar vor der Rad-/Gehwegkreuzung bei der SBB-Unterführung sowie die Kurvenradien. Wie die Vorinstanz unter Hinweis auf Plan Nr. 4107.33.107 vom 30. November 2022 (im Teilprojekt 3; «Längenprofil Rad-/Gehweg») darlegt, weist der geplante Weg im betreffenden Bereich eine maximale Neigung von 5.5 Prozent auf, wobei die Längsneigung unmittelbar vor der Kreuzung noch 3 Prozent beträgt. Der Beschwerdeführer behauptet lediglich und substantiiert nicht näher, weshalb die vorgesehene Neigung von 5.5 Prozent zu steil sein sollte. Die Knotensichtweiten sind mit dem genehmigten Projekt (inklusive der vorgesehenen Neigungen) eingehalten (vgl. Plan Nr. 4107.33.I052 Knotensichtweite Fahrriechtung von Süden her nach Westen und Osten). Wie die Vorinstanz darlegt und sich aus dem Leitfaden des ASTRA zur Planung und Umsetzung von Velostationen (Materialien Langsamverkehr Nr. 127, 2. Aufl., 2013; online einsehbar) ergibt (S. 26), sollen offene Velorampen eine Normneigung von maximal 6 Prozent aufweisen, wobei in der Praxis offenbar auch Neigungen bis zu 16 Prozent vorkommen. Auch wenn es vorliegend nicht um den Bau einer Velostation geht, können die Werte doch als Anhaltspunkte herangezogen werden, um die von der Vorinstanz vorgenommene Fachbeurteilung einer Plausibilitätskontrolle zu unterziehen. Mit einer maximalen Neigung von 5.5 Prozent im betreffenden Bereich bleibt die Neigung unter dem Normwert für offene Velorampen. Es ist, zumal der Beschwerdeführer einzig behauptet, nicht ersichtlich, inwiefern die Vorinstanz ihr Planungsermessen verletzt hätte, soweit sie im genehmigten Projekt an der vorgesehenen Neigung des Rad-/Gehwegs festhielt. Hinzu kommt, dass der relativ direkte Anschluss des Rad-/Gehwegs an die Rad-/Gehwegkreuzung mit entsprechend relativ steiler Neigung (im Vergleich zu den Varianten des Beschwerdeführers) auch ein Resultat der möglichst allseitigen Interessenwahrung ist, denn im Bereich westlich und nord-westlich des Rad-/Gehwegs ergeben sich die Interessen der landwirtschaftlichen Erschliessung. Für die Ausgestaltung der landwirtschaftlichen Erschliessung gemäss genehmigtem Projekt, wofür es sachlich nachvollziehbare Gründe gibt (vgl. E. 13.4.2 f. hievor), besteht an der betreffenden Stelle Platzbedarf, welcher einer allzu ausladenden Linienführung des Rad-/Gehwegs Grenzen setzt. Auch unter Berücksichtigung dessen ist somit nicht ersichtlich, inwiefern die Vorinstanz ihr Planungsermessen verletzt hätte. Wie sich ausserdem aus dem Handbuch des

Seite 33 von 36

ASTRA «Veloverkehr in Kreuzungen» (Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 17, 2021, online einsehbar) ergibt (S. 29), sollen im Knotenbereich Radien von 4 Metern (am inneren Kurvenrand gemessen) nicht unterschritten werden. Diese Vorgabe wird mit dem genehmigten Projekt an der betreffenden Knotenstelle berücksichtigt. Es ist weder ersichtlich noch dargetan, inwiefern sich vorliegend ein grösserer Kurvenradius aufdrängen müsste resp. inwiefern sich durch einen grösseren Kurvenradius wesentliche Vorteile ergeben sollten, zumal die mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde vorgeschlagenen Varianten, die gemäss Beschwerdeführer grössere Kurvenradien ermöglichen sollen, gewichtige Nachteile mit sich bringen würden (vgl. E. 13.4.2 hievor). Im Übrigen ist auch hier auf die weiteren Interessen hinzuweisen, insbesondere die Linienführung der landwirtschaftlichen Erschliessung, welche am betreffenden Ort grösseren Kurvenradien Grenzen setzt, aber auch auf den Umstand, dass im Knotenbereich eine (aus Richtung Kantonsbahnhof Altdorf kommend) allzu flache Kurve Richtung Westen die Velofahrerinnen und -fahrer zu schneller Fahrt animieren könnte, was der Verkehrssicherheit an der Rad-/Gehwegkreuzung abträglich wäre. Der Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist daher auch im vorliegenden Punkt kein Erfolg beschieden.

E. 13.5

Insgesamt vermag der Beschwerdeführer in seiner Verwaltungsgerichtsbeschwerde unter dem Titel «Anschluss Hof Byfangweg» keine Rechtsverletzung der Vorinstanz darzutun. Weder hat sie die massgeblichen Interessen nicht ausreichend ermittelt und berücksichtigt noch hat sie sich von sachfremden Überlegungen leiten lassen. Vielmehr hat die Vorinstanz das vorliegende Projekt im betreffenden Bereich im Rahmen ihres Planungsermessens rechtskonform genehmigt.

E. 14.1

Der Beschwerdeführer rügt in seiner Verwaltungsgerichtsbeschwerde unter dem Titel «Anschluss Hof Seedorferstrasse», die Vorinstanz behaupte lediglich, die vom Beschwerdeführer vorgeschlagene Erschliessung via Industriestrasse sei aufgrund der Gebäudestruktur und der Betriebsabläufe nicht realisierbar, liefere dazu aber keine weiteren Erklärungen und Beweise.

E. 14.2

Es trifft zu, dass die Ausführungen der Vorinstanz zur Hofausfahrt und der Erschliessung des Hofes auf der Parzelle Nr. 1109 unmittelbar angrenzend an die Seedorferstrasse im angefochtenen Beschluss zum Teilprojekt 2 (S. 5) eher knapp ausfallen. Der Beschwerdeführer übergibt jedoch, dass das schon in der Einsprache erhobene Begehren in der Einspracheverhandlung vom 29. (recte: 28.) Februar 2023 thematisiert worden ist und die massgeblichen Gründe für die Nichtberücksichtigung der beschwerdeführerischen Variante anlässlich der Verhandlung dargelegt wurden (vgl. Aktennotiz zur Einspracheverhandlung vom 29.02.2023 [recte: 28.02.2023] zu Antrag 7). Es kann in diesem Rückpunkt im Übrigen auf E. 3.4.2 hievor verwiesen werden.

Seite 34 von 36

E. 14.3

In der Einspracheverhandlung wurde dargelegt, dass für den vorgeschlagenen Anschluss des betreffenden Hofes an die Industriestrasse eine 340 Meter lange befestigte Strasse

erforderlich wäre, was eine zusätzliche Versiegelung von (Landwirtschafts-)Flächen bewirken würde. Im Bereich des Ökonomiegebäudes wäre zudem zusätzlich eine Wendemöglichkeit für die Antransporte mit Sattelschlepper erforderlich. Ein kompletter Verzicht auf Ausfahrten auf die Seedorferstrasse sei nicht möglich, da das Ökonomiegebäude ab der Bauerstrasse (Seedorferstrasse) erschlossen und die Stellplätze der Kühe auf eine Längsdurchfahrt ausgerichtet seien, weshalb auch eine Verschiebung des Stalltors auf die Südseite nicht möglich sei. Durch die Einengung des Rad-/Gehwegs an der betreffenden Stelle würden die Radfahrer gleichzeitig auf die bestehenden Zufahrten sensibilisiert, indem sie aufgrund der Verengung das Tempo drosseln müssten. Der betroffene Abschnitt befindet sich auf einer Geraden, sodass er von beiden Seiten gut einsehbar sei.

E. 14.4

Zu den in der Einspracheverhandlung dargelegten und in der Vernehmlassung an das Gericht aufgegriffenen schlüssigen Gründen der Vorinstanz lässt sich der Verwaltungsgerichtsbeschwerde nichts Substantielles entnehmen. Der betreffende Hof auf der Parzelle Nr. 1109 grenzt unmittelbar an die Seedorferstrasse und wird durch diese erschlossen. Es ist offensichtlich unverhältnismässig, anstelle der Erschliessung über die Seedorferstrasse den heute bestehenden Feldweg in südwestlicher Richtung bis an die rund 340 Meter entfernte Industriestrasse zu einer befestigten Strasse auszubauen. Die Vorinstanz zeigt nachvollziehbar auf, dass die Bedürfnisse des landwirtschaftlichen Hofes, die in die Interessenabwägung ebenfalls einzubeziehen sind, gegen die Variante des Beschwerdeführers sprechen. Zudem trifft zu und ergibt sich dies aus den aktenkundigen Plänen, dass sich der betroffene Abschnitt auf einer beidseitig gut einsehbaren Geraden befindet. Es erscheint mit der Vorinstanz zumutbar und entspricht einem möglichst alle Interessen beachtenden Kompromiss, dass die Velofahrerinnen und -fahrer an der betreffenden Stelle das Tempo drosseln und auf den einmündenden Verkehr des Hofes achten müssen. Die von der Vorinstanz vorgesehene Einengung an der betreffenden Stelle, die sich einerseits u.a. aus dem Sachzwang ergibt, dass der einmündende Verkehr des Hofes die Seedorferstrasse ausreichend überblicken können muss, bringt andererseits die notwendige Sensibilisierung des Veloverkehrs an dieser Stelle mit sich und ist entsprechend sachlich begründet. Die in der Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhobenen Rügen gehen fehl.

E. 15

Nach dem Ausgeführten ist der Verwaltungsgerichtsbeschwerde insgesamt kein Erfolg beschieden. Die Vorinstanz hat die massgeblichen, vorliegend zum Streitthema erhobenen Interessen unter Bezug von Fachstellen und nach Prüfung von Varianten ausreichend ermittelt, dokumentiert und berücksichtigt. Sie hat sich beim Entscheid zur Genehmigung des Projekts von sachgerechten Überlegungen leiten lassen. Für das Gericht bestehen insgesamt keine stichhaltigen Gründe, weshalb von

Seite 35 von 36

der genehmigten Projektierung abgewichen werden sollte oder sich weitere Abklärungen aufdrängen würden. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist abzuweisen, soweit auf sie einzutreten ist.

E. 16

Der unterliegende Beschwerdeführer wird kostenpflichtig (Art. 34 Abs. 1 lit. b VRPV). Im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren beträgt die Gerichtsgebühr (inklusive Schreibgebühren) CHF 500.00 bis CHF 10'000.00 (Art. 27 Abs. 2 lit. a Verordnung über die Gebühren und Entschädigungen vor Gerichtsbehörden [Gerichtsgebührenverordnung, GGebV, RB 2.3231] i.V.m. Art. 20 Abs. 1 und Art. 25 Abs. 1 Reglement über die Gebühren und Entschädigungen vor Gerichtsbehörden [Gerichtsgebührenreglement, GGebR, RB 2.3232]). Praxisgemäss beträgt die Gerichtsgebühr für eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde in einer Angelegenheit mittlerer Komplexität in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht CHF 2'750.00. Dazu kommt eine Barauslagenpauschale von CHF 30.00 (Art. 25 Abs. 2 GGebR). Mit Blick auf den überdurchschnittlichen Interessenwert der Angelegenheit, der Schwierigkeit der Rechtsfragen sowie der umfangreichen Aktenlage ist ein überdurchschnittlicher Prozessaufwand entstanden. Die Spruchgebühr ist angemessen zu erhöhen und auf CHF 5'500.00 festzusetzen. Ein Anspruch auf Parteientschädigung besteht nicht (Art. 37 Abs. 2 VRPV e contrario).

Seite 36 von 36

Das Obergericht erkennt:

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