

"Wiedereinleitung" bestehen. Selbst wenn Art. 40 GSchG anwendbar wäre, hätte die Wiedereinbringung nicht die Vermeidung von Schwall- und Sunk-Effekten zum Hintergrund (weil mit einer "Spülung" über die Wehrschütze [ein Grundablass fehlt] gar keine Entfernung der Sedimente erreicht werden könnte), sondern die Vermeidung von Kosten; dieser Zweck würde auch durch die Auslegung von Art. 40 GSchG, wie sie das BAFU vornimmt (vgl. BUWAL-Empfehlung Nr. 219, S. 17 ff.) nicht abgedeckt und wäre unzulässig.

4.

Es lässt sich somit festhalten, dass die Einleitung des ausgebagerten Materials im vorliegenden Fall nicht über Art. 40 GSchG (Spülung und Entleerung von Stauräumen) legitimiert werden kann. Das Vorgehen verstösst vielmehr gegen Art. 6 GSchG und ist mit dem Schweizerischen Gewässerschutzrecht nicht vereinbar. Auch wenn das vorliegende Wasserbauprojekt der ökologischen Wiederaufwertung des Seitenarms des Klingnauer Stausees positiv zu bewerten ist, entbehrt die Sedimentumlagerung vom Stausee der Aare in den Rhein einer gesetzlichen Grundlage. Sollten derartige Eingriffe in Gewässer erwünscht oder ermöglicht werden, liegt es am Gesetzgeber, dafür die rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Die Beschwerde erweist sich aus Gewässerschutzgründen als begründet, weshalb sie gutzuheissen ist. Auf die übrigen gerügten Punkte (insbesondere das Abfall- und Altlastenrecht) muss unter diesen Umständen nicht eingegangen werden.

## **26 Koordinationspflicht**

**Strassenbauprojekte und die dazugehörigen Verkehrsanordnungen (wie z.B. Einführung einer Tempo-30-Zone) sind im Sinne von Art. 25a RPG ausreichend zu koordinieren.**

Aus dem Entscheid des Verwaltungsgerichts, 3. Kammer, vom 24. August 2020, in Sachen A., B. und C. gegen Einwohnergemeinde X. und Gemeinderat X. sowie Departement Bau, Verkehr und Umwelt (WBE.2019.306).

### *Aus den Erwägungen*

1.

Gegenstand des Bauvorhabens bildet die Aufwertung und Erneuerung der Y.-Strasse sowie der Z.-Strasse im Zentrum von X. Mit dem Projekt sollen Aufenthaltsqualität, Sicherheit, Orientierung und Ausrichtung verbessert werden, weiter soll die Behindertengerechtigkeit der Haltestellen soweit möglich umgesetzt werden und es sollen Vorarbeiten für die Werkleitungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Projekt Bushof vorgenommen werden. Als wesentlichen Inhalt sieht das Projekt eine Verschmälerung der Fahrbahn auf 6.00 m vor, wodurch die Fussgängerbereiche verbreitert werden können. Zudem sollen der Belagsaufbau und die Strassenentwässerung erneuert und Werkleitungsarbeiten ausgeführt werden.

Vor Verwaltungsgericht umstritten ist die projektierte Fahrbahnbreite von 6.00 m. Die Beschwerdeführer vertreten die Auffassung, es sei eine Fahrbahnbreite von mindestens 6.60 m erforderlich. In der Replik bringen sie zudem vor, das Vorgehen verletze auch das Koordinationsgebot (Art. 25a RPG). Das Strassenbauprojekt sei nicht mit der beabsichtigten Realisierung einer Tempo-30-Zone koordiniert worden.

2. (...)

3.

3.1. – 3.2. (...)

3.3.

Gemäss VSS-Norm SN 640 201 beträgt die Grundabmessung für schwere Lastfahrzeuge, Busse und Cars in der Breite 2.50 m (VSS-Norm SN 640 201, Tabelle 1 sowie Anhang 1). Der horizontale Sicherheitszuschlag beträgt für Lastwagen und Busse (auf jeder Seite des Fahrzeugs) 0.30 m (VSS-Norm SN 640 201, Tabellen 3 und 5). Der horizontale Bewegungsspielraum beträgt (auf jeder Seite des

Fahrzeugs) je nach Geschwindigkeit 0 – 0.40 m (VSS-Norm SN 640 201, Tabellen 2 und 5) und der Gegenverkehrszuschlag je nach Geschwindigkeit 0 – 0.50 m (VSS-Norm SN 640 201, Tabelle 6). Die Geschwindigkeit ist für die Ermittlung des geometrischen Normalprofils somit von erheblicher Bedeutung.

Nach dem Technischen Bericht beinhaltet die Umsetzung aus dem Betriebs- und Gestaltungsplan (richtig wohl: Betriebs- und Gestaltungskonzept) der zwei bestehenden Strassen (Y.-Strasse und Z.-Strasse) mit dem Knoten die Verschmälerung der Fahrbahn auf 6.00 m. Basis für das Projekt "Y.- und Z.-Strasse" bilde das am 21. August 2017 vom Gemeinderat genehmigte Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofgebiet, welches das räumliche Groblayout und den Perimeter setze. Dem Technischen Bericht lässt sich weiter entnehmen, dass künftig sowohl der Westteil der Y.-Strasse als auch die Z.-Strasse ab Kantonsstrasse bis zum neuen Bushof in eine Tempo-30-Zone integriert werden sollen. Der Projektperimeter werde – sobald das separat laufende Verfahren abgeschlossen sei – als Tempo-30-Zone im Bereich der Einfahrtsportale bei der Y.-Strasse sowie der Z.-Strasse signalisiert und markiert. Das vorliegende Bauprojekt stütze sich auf die Zielsetzungen für die Erarbeitung des BGK. Eines dieser Ziele sei die "Optimierung des Strassenquerschnittes auf die Bedürfnisse der Verkehrsbeziehungen und die Umsetzung von T 30". Daraus wird deutlich, dass das Projekt mit der (reduzierten) Fahrbahnbreite von 6.00 m wesentlich auf eine geplante Tempo-30-Zone zugeschnitten wurde. Dies bestätigt sich im BGK, welches dem vorliegenden Projekt zugrunde liegt. Daraus geht hervor, dass die Einbindung der Z.-Strasse und der Y.-Strasse in eine Tempo-30-Zone ein wichtiges Element bildet. Gemäss Bericht BGK sollen die Strassenzüge mit Tempo-30-Regime "in Sachen Geometrie und Gestaltung der neuen Projektgeschwindigkeit angepasst" werden; die Tempo-30-Zonen sollen "baulich und gestalterisch" umgesetzt werden. Als Ziel wird u.a. genannt "Optimierung des Strassenquerschnittes auf die Bedürfnisse der Verkehrsbeziehungen und die Umsetzung von T 30". Weiter wird ausgeführt, für die Z.-Strasse / Y.-Strasse sei eine Strassenbreite (richtig wohl: Fahrbahnbreite) von 6.00 m vorgesehen.

Dies entspreche einem Begegnungsfall Bus/Lastwagen bei Schrittempo; zusätzlich könnten durch überfahrbare Fahrbahnränder aus mehrreihigem Bundstein im Notfall die Gehwege mitbenutzt werden. Mit dem gewählten Strassenquerschnitt könne u.a. eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit erzielt werden.

Die gewählte (reduzierte) Fahrbahnbreite von 6.00 m ist somit ein wichtiger Baustein im Zusammenhang mit der angestrebten Tempo-30-Zone. Für die Ermittlung der Fahrbahnbreite wurde entsprechend mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h gerechnet. Eine Tempo-30-Zone ist bis heute jedoch weder angeordnet noch signalisiert. Es gilt nach wie vor die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (vgl. Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG). Dass aufgrund der Verhältnisse vor Ort bereits heute Busse die Geschwindigkeit von 30 km/h zumindest im Begegnungsfall nicht überschreiten, wie die Vorinstanz argumentiert, ist mangels greifbaren Abklärungen nicht nachgewiesen und beruht letztlich auf Mutmassungen. Dem BGK jedenfalls lässt sich entnehmen, dass mit dem gewählten Strassenquerschnitt (Fahrbahnbreite von 6.00 m) u.a. eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit erzielt werde, was wiederum darauf hindeutet, dass im heutigen Zustand von höheren Geschwindigkeiten ausgegangen wurde. Die Frage nach den aktuell gefahrenen Geschwindigkeiten ist vorliegend aber ohnehin nicht entscheidend, da ausser Frage steht, dass die Gemeinde auf den beiden Strassen eine Tempo-30-Zone anstrebt und die projektierten Fahrbahnbreiten bereits im Hinblick auf dieses neue Temporegime dimensioniert (bzw. reduziert) wurden. In einer solchen Konstellation gilt es allerdings das Koordinationsgebot zu beachten (siehe nachfolgend).

#### 3.4.

Wie dargelegt wurde das (Strassen-)Bauprojekt mit der reduzierten Fahrbahnbreite von 6.00 m wesentlich auf die angestrebte Tempo-30-Zone zugeschnitten. Auf der anderen Seite ist diese engere Fahrbahnbreite wiederum ein wichtiges Element für die Umsetzung der neuen Tempo-30-Zone. Auch der Fahrbahnabschluss wurde so projektiert, dass der Verkehr optisch besser geführt und die Fahrbahn optisch schmaler wirke als sie effektiv sei; damit solle auch

eine bessere Einhaltung von tieferen Geschwindigkeiten v.a. bei wenig Verkehr gewährleistet werden. Im (Strassen-)Bauprojekt mitgeplant wurden sodann u.a. auch (baulich-)gestalterische Einzelelemente betreffend die Übergänge T 50/T 30 und T 30/T 20 (Natursteinband/Granitplatten, die in den Asphalt eingelassen werden). Auch diese Vorkehrungen wurden im Hinblick auf eine Tempo-30-Zone projektiert. Gemäss Technischem Bericht sind letztere Elemente (Übergänge T 50/T 30 und T 30/T 20) abhängig vom Ausgang des parallel laufenden Verfahrens bzgl. Einführung der neuen Tempo-30-Zone. Zwischen den baulichen Massnahmen und dem angestrebten Tempo-30-Regime bestehen somit fraglos gegenseitige Abhängigkeiten und Überschneidungen.

Die Gebote der Vereinfachung und Beschleunigung von Verfahren (Art. 29 Abs. 1 BV sowie das Interesse an einem wirksamen Gesetzesvollzug (vgl. Art. 5 Abs. 1 BV) verlangen, dass voneinander abhängige Verwaltungsverfahren koordiniert werden (vgl. REGULA KIENER/BERNHARD RÜTSCHÉ/MATHIAS KUHN, Öffentliches Verfahrensrecht, 2. Auflage, Zürich/St. Gallen 2015, Rz. 519). Erfordert die Errichtung oder die Änderung einer Baute oder Anlage Verfügungen mehrerer Behörden, so ist nach Art. 25a Abs. 1 RPG eine Behörde zu bezeichnen, die für ausreichende Koordination sorgt. Nach Abs. 2 lit. b derselben Bestimmung sorgt die für die Koordination verantwortliche Behörde für eine gemeinsame öffentliche Auflage aller Gesuchsunterlagen und nach Abs. 2 lit. d für eine inhaltliche Abstimmung sowie eine gemeinsame oder gleichzeitige Eröffnung der Verfügungen. Art. 25a Abs. 4 RPG erlaubt die sinngemässe Anwendung dieser Grundsätze auf das Nutzungsplanverfahren. Diese Koordinationspflicht gilt sinngemäss auch für Strassenbauprojekte (vgl. § 96 BauG; VERENA SOMMERHALDER FORESTIER, in: Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, Bern 2013, § 96 N 4). Strassenbauprojekte und die dazugehörigen Verkehrsanordnungen sind im Sinne von Art. 25a RPG ausreichend zu koordinieren (vgl. Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons St. Gallen vom 23. Mai 2019 [B 2018/80 und B 2018/82], Erw. 6; Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 14. November 2019 [VB.2019.00198],

Erw. 4.1; Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 7. April 2005 [VB.2004.00558], Erw. 2.4.2 = ZBl 2005, S. 593 ff.). Eine Koordinationspflicht besteht bei einem derart engen Sachzusammenhang zwischen einer funktionellen Verkehrsanordnung und den dazu notwendigen baulichen Massnahmen, dass diese nicht getrennt und unabhängig voneinander betrachtet werden können, wie dies etwa bei der Einführung einer Tempo-30-Zone verbunden mit baulichen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung der Fall ist (Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 14. November 2019 [VB.2019.00198], Erw. 4.1; Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 7. April 2005 [VB.2004.00558], Erw. 2.4.2 = ZBl 2005, S. 593 ff.).

Eine solche Koordination hat vorliegend nicht stattgefunden. Eine Tempo-30-Zone wurde bisher nicht angeordnet. Nach Angaben des Gemeinderats habe man wegen der Einwendung gegen das Bauprojekt "das separate Verfahren der Verkehrsanordnung bewusst gedrosselt". Dieses Vorgehen ist mit dem Koordinationsgebot nicht vereinbar. Die Beschwerde erweist sich schon aus diesem Grund als begründet. Das (Strassen-)Bauprojekt wird mit dem Verfahren betreffend Einführung einer Tempo-30-Zone abzustimmen und die Verfahren werden im Sinne von Art. 25a RPG zu koordinieren sein.

## 27 Allgemeine Nutzungsplanung

### **Bedeutung der Verdichtung bei der inneren Siedlungsentwicklung**

Aus dem Entscheid des Verwaltungsgerichts, 3. Kammer, vom 5. November 2020, in Sachen A. AG gegen Stadt B. (WBE.2020.26).

#### *Aus den Erwägungen*

#### 2.4.