

Fall T13 Südumfahrung Kreuzlingen (TG)



Fakten in Kürze:

Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der A7 wurde eine Südumfahrung für Kreuzlingen (T13) geplant. Im Oktober 1999 beschloss der Grosse Rat des Kantons Thurgau den Bau der ersten Etappe (Abschnitt Bättershausen - Bernrain). Dahinter stand die Absicht, Teile der Stadt Kreuzlingen vom Verkehr aus der Region Berg/Sulgen sowie vom Schwerverkehr auf der Nord-Süd-Achse zu entlasten. Bei beiden Zielsetzungen war aber aufgrund von Verkehrsgutachten von Anfang an umstritten, ob sie mit dem Bau der ersten Etappe erreicht werden können. Gleichzeitig stand fest, dass mit dem Strassenbau wertvolles Kulturland verloren gehen würde und ökologisch sensible Gebiete nachhaltig beeinträchtigt würden.

Die Stimmbevölkerung der Stadt Kreuzlingen nahm das Projekt im Juni 2001 mit knapper Mehrheit an und das Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau genehmigte das Ausführungsprojekt. Gegen diesen Entscheid erhoben die Umweltschutzorganisationen erfolglos Beschwerde beim kantonalen Verwaltungsgericht des Kantons Thurgau. Das Bundesgericht jedoch heisst die Beschwerde vollumfänglich gut. In Lausanne kommen die Richter zum Schluss, dass das Urteil nicht nur aus formaljuristischen Gründen (Verweigerung des rechtlichen Gehörs) aufzuheben sei, sondern dass die erste ohne die zweite Etappe der Südumfahrung auch verkehrsplanerisch nutzlos sei!

Interventionsgrund

Rechtlich:

Die Auswirkungen eines Projekts auf die Umwelt sowie dessen Umweltkonformität sind unter Einbezug aller Teilvorhaben zu prüfen. Entscheidend ist

dabei, dass zusammen geprüft wird, was sachlich und zeitlich eine Einheit bildet. Die isolierte Betrachtung eines einzelnen (Teil-)Vorhabens genügt den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung nur dann, wenn dessen alleinige Verwirklichung zweckmässig erscheint und die Ausführung allfälliger weiterer damit zusammenhängender Projekte tatsächlich ungewiss ist (bundesgerichtliche Rechtsprechung zu Art. 8 Umweltschutzgesetz). Im vorliegenden Fall konnte aber nur der Bau einer weiteren Etappe zu einer tatsächlichen Verkehrsentslastung für Kreuzlingen führen. Mit dem Bau der ersten Etappe war somit der Bau der zweiten Etappe vorprogrammiert. Deshalb verlangten die Umweltschutzorganisationen die Untersuchung der Umweltauswirkungen beider Teile bereits bei der ersten Etappe.

Die Einsprache wurde von den Umweltschutzorganisationen weiter damit begründet, dass für die Beurteilung der Ausgestaltung von Nationalstrassen eine Interessenabwägung stattzufinden hat. Unter anderem sind strassenbaulichen und siedlungspolitischen Interessen einerseits und Gewässer-, Natur- sowie Heimatschutzinteressen andererseits gegeneinander abzuwägen (Art. 5 Abs. 2 Nationalstrassengesetz). Im Umweltverträglichkeitsbericht fehlte jedoch eine Begründung des Vorhabens (Art. 9 Abs. 4 Umweltschutzgesetz). Deshalb konnten die strassenbaulichen und siedlungspolitischen Interessen den ökologischen Interessen nicht gegenübergestellt werden; es fehlte die Grundlage für die Interessenabwägung.

Zusätzlich litt der Einspracheentscheid an formellen Mängeln. Den Umweltschutzorganisationen waren – obwohl sie nach der Einsprache Verfassenspartei waren - entscheidungsrelevante Unterlagen nicht zur Kenntnis gebracht worden. Dies stellt eine Verletzung des rechtlichen Gehörs dar (Art. 29 Abs. 2 Bundesverfassung).

Inhaltlich:

Es kann und darf nicht sein, dass wegen dem Stückeln grösserer Strassenprojekte, die sachlich eine Einheit bilden, nie eine Betrachtung der insgesamt durch diese verursachten Einwirkungen auf die Umwelt stattfindet. Eine Verkehrsprognose, die aufzeigt, dass der Bau der ersten Etappe Bernrain-Bätershausen keine entscheidende Verkehrsentslastung für Kreuzlingen bewirken kann sowie die Tatsache, dass ohne den Bau der zweiten Etappe Bundesbeiträge zurückzuerstatten wären, legten nahe, dass die zweite Etappe innerhalb kurzer Zeit folgen würde. Dennoch wurde – im Sinne einer Salami-taktik, um die Umweltauswirkungen der zweiten Etappe nicht prüfen zu müssen - von den kantonalen Behörden stets bestritten, dass der Abschnitt Bernrain - Bätershausen nur eine erste Etappe sei.

Werden beim Bau der ersten Etappe die Folgen der zweiten nicht beachtet, besteht aber die Gefahr, dass die zweite mit ihren negativen Auswirkungen durch die erste präjudiziert wird. Präjudizierung bedeutet in diesem Fall, dass

bei der zweiten Etappe nicht mehr sichergestellt gewesen wäre, dass auf die negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft Rücksicht genommen werden kann, weil Entscheide (z.B. Linienführung) von der ersten Etappe her vorgegeben gewesen wären.

Die Südumfahrung Kreuzlingen hätte die Landschaft neu zerschnitten und bedeutende Naherholungsgebiete stark entwertet. Der Bau hätte den endgültigen Verlust von wertvollem Boden bedeutet und durch die Linienführung entlang des Waldrandes wären Äsungsmöglichkeiten des Wilds stark beeinträchtigt worden. Vor allem die zu erwartende zweite Etappe war aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes problematisch, weshalb deren Folgen schon bei der Beurteilung der ersten Etappe berücksichtigt werden müssen.

Relevanz für Umweltschutz

Dank der erfolgreichen Beschwerde konnte sicher gestellt werden, dass nicht eine erste Etappe der T13 erstellt wird, ohne dass dabei die voraussichtlich ökologisch schwerwiegenden Auswirkungen der folgenden zweiten Etappe in die geamthafte Beurteilung einbezogen worden wären. Es konnte so verhindert werden, dass infolge Präjudizierung durch die erste Etappe bei der zweiten Etappe ökologisch wichtige Fragen bereits entschieden sind, für die man bei einer gesamthaften Betrachtung bessere Lösungen finden würde.

Dem eidgenössischen, demokratisch zustande gekommenen Umweltschutzrecht konnte in diesem Fall erst das Bundesgericht zum Durchbruch verhelfen. Der Entscheid des Bundesgerichts zeigt, dass die rechtsanwendenden Behörden ihre Verantwortung im Zusammenhang mit der Anwendung des Umweltschutzrechts häufig nicht genügend wahrnehmen.

Nach dem Wortlaut der von der FDP lancierten Volksinitiative wäre es den Umweltorganisationen wegen der Volksabstimmung vom Juni 2001 nicht mehr möglich gewesen, Rechtsmittel gegen das fehlerhafte Projekt zu ergreifen und die nicht mit dem Umweltschutzrecht vereinbare Strasse wäre gebaut worden. Der Fall zeigt auf, dass sich der kommunale und kantonale Souverän - wie in anderen Fällen auch Gemeindeversammlungen und Stadtparlamente - nicht immer an das übergeordnete und zwingend zu beachtende Bundesrecht halten. In solchen Fällen braucht es das Verbandsbeschwerderecht zur Durchsetzung des materiellen Umweltrechts.

Echo/Stimmen

Viele positive Reaktionen aus der Bevölkerung. Presse stellt Standpunkte und Reaktionen von Verfechtern und Gegnern des Projekts dar. Einsicht, dass solche Projekte nicht unter Missachtung von Umwelthanliegen vorangetrieben werden können.

Chronologie

- | | |
|-----------------|--|
| 04.10.99 | Der Grosse Rat des Kantons Thurgau beschliesst den Bau der Kantonsstrasse zwischen dem Kreisel Bernrain und Bättershausen. Es folgt die Ausführungsprojektierungsphase. |
| 25.05.00 | Pro Natura, die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und der WWF Schweiz erheben gemeinsam Einsprache beim Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau. |
| 10.06.01 | Die Stimmbevölkerung von Kreuzlingen nimmt das Projekt mit knapper Mehrheit an. |
| 22.06.01 | Das Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau weist die Einsprache ab und genehmigt das Projekt. |
| 30.09.01 | Die Umweltorganisationen reichen beim Verwaltungsgericht des Kantons Thurgau Beschwerde ein. |
| 23.01.02 | Das Verwaltungsgericht weist die Beschwerde ab. |
| 06.03.02 | Der WWF zieht den Entscheid weiter ans Bundesgericht. |
| 10.09.02 | Das Bundesgericht heisst die Beschwerde des WWF vollumfänglich gut. |

Links/Kontaktpersonen

| |
|---------------------------------|
| RA Regula Schmid: 071 222 77 52 |
|---------------------------------|