

**2022\_OG V 21 11. Strassenbau. Art. 4 Abs. 1 und 2, Art. 25 Abs. 1 und 2, Art. 26 Abs. 1 und 2 StrG. Art. 25 Abs. 1 VRPV. Koordination. Leitverfahren. Es gilt grundsätzlich jenes Verfahren als Leitverfahren, das eine frühzeitige und umfassende Prüfung des Vorhabens ermöglicht. Geht es um den Bau von Kantonsstrassen, Gemeindestrassen und Korporationsstrassen ist das Genehmigungsverfahren nach Strassengesetz das Leitverfahren und der Regierungsrat die Leitbehörde. Inwiefern ein Teilbauprojekt noch zu einem Strassenbauprojekt zu zählen oder als eigenständiges Bauprojekt zu beurteilen ist, kann nicht abstrakt bestimmt werden, sondern ergibt sich aus den gesamten Umständen des Einzelfalls. Entscheidend ist, ob das Teilbauprojekt sinnvoll unabhängig vom übrigen Strassenbauprojekt gedacht werden kann. Das Teilbauprojekt «Umgestaltung Umgebung Kollegium» konnte nicht sinnvoll unabhängig vom übrigen Strassenbauprojekt (Aus- und Umbau von Bushaltestellen auf angrenzenden Kantonsstrassen) gedacht werden. Die Umgestaltung der Umgebung war vielmehr notwendige Folge des Strassenbauprojekts und somit untrennbar mit diesem verbunden. Eine «Auslagerung» der Genehmigung des Teilbauprojekts an die kommunale Baubewilligungsbehörde rechtfertigte sich nicht. In der Sache ergab sich, dass der Regierungsrat als Plangenehmigungsbehörde mit Bezug auf den Aus- und Umbau der Bushaltestellen auf den Kantonsstrassen ein wesentliches Interesse (Baumbestand) nicht ausreichend ermittelt und beurteilt hatte. Zudem hatte er ernsthaft in Betracht fallende Alternativvarianten nicht näher geprüft. Aufhebung der angefochtenen Plangenehmigungsbeschlüsse und Rückweisung der Sache zur Neubeurteilung an den Regierungsrat. Die Entscheide der kommunalen Baubewilligungsbehörde zum «ausgelagerten» Teilbauprojekt waren aufgrund fehlender sachlicher Zuständigkeit nichtig.**

Obergericht, 26. November 2021, OG V 21 11

#### **Aus den Erwägungen:**

##### **3.**

**3.1** Der Beschwerdeführer beanstandet vorab die Aufteilung des Umbauprojektes in drei Teilprojekte. Die beiden Umbauprojekte betreffend die Bushaltestellen Kollegium Klausenstrasse und Gotthardstrasse sowie das Projekt zur Umgestaltung der Umgebung des Kollegi-Schulareals würden miteinander in unteilbarem Zusammenhang stehen. Sie würden sich gegenseitig bedingen und in einem derart engen Sachzusammenhang stehen, dass sie nicht getrennt und unabhängig voneinander beurteilt werden könnten, denn ohne den Umbau der Bushaltestellen würde keine Notwendigkeit bestehen, das Areal des Kollegiums zu verändern, Mauern zu verschieben oder Bäume zu fällen. Dementsprechend hätte die Vorinstanz (Regierungsrat) als Leitbehörde bei Strassenbauprojekten über das Projekt als Ganzes befinden müssen. Die Angelegenheit sei an die Vorinstanz zurückzuweisen, um ein koordiniertes Verfahren über alle drei Teilprojekte durchzuführen.

**3.2** Die Vorinstanz führt hierzu in den angefochtenen Beschlüssen aus, für die Frage der Koordination sei nicht das Planungs- und Baugesetz massgebend, sondern das Reglement über die Koordination im Verwaltungsverfahren. Gemäss dessen Anhang sei ersichtlich, dass für Strassenbauprojekte der Regierungsrat Leitbehörde sei und für die anderen, nicht speziell erwähnten Bauten und Anlagen die zuständige Gemeindebehörde. Die Verfahren seien daher nicht weiter zu koordinieren, als bereits geschehen.

**3.3** Das kantonale Verwaltungsverfahrenrecht sieht eine Koordinationspflicht vor und verweist diesbezüglich auf Art. 25a RPG (Art. 24 VRPV). Danach ist eine Behörde zu bezeichnen, die für ausreichende Koordination sorgt, soweit die Errichtung oder die Änderung einer Baute oder Anlage Verfügungen mehrerer Behörden erfordert (Art. 25a RPG). Diesem Sinn und Geist folgend, sieht Art. 25 VRPV die Bestimmung eines Leitverfahrens vor. Es gilt grundsätzlich jenes Verfahren als Leitverfahren, das eine frühzeitige und umfassende Prüfung des Vorhabens ermöglicht, wobei der Regierungsrat in einem Reglement das Leitverfahren für die verschiedenen Vorhaben bestimmt (Art. 25 Abs. 1 VRPV). Dazu hat der Regierungsrat das Reglement über die Koordination im Verwaltungsverfahren (RB 2.3323, nachfolgend: Regl.) erlassen. Geht es um den Bau von Kantonsstrassen, Gemeindestrassen oder Korporationsstrassen ist das Genehmigungsverfahren nach Art. 30 StrG das Leitverfahren und der Regierungsrat die Leitbehörde (Art. 4 Abs. 2 Regl. i.V.m. Ziff. 1.1 Regl. Anhang).

**3.4** Im vorliegenden Fall ist unbestritten, dass der Regierungsrat für Strassenbauprojekte die Leitbehörde ist. Die Vorinstanz stellt sich jedoch auf den Standpunkt, dass «für die anderen, nicht speziell erwähnten Bauten und Anlagen» die Gemeindebaubehörde zuständig sei. Im Ergebnis erachtet die Vorinstanz die Gemeindebaubehörde als zuständig, über das Teilprojekt «Umgestaltung Umgebung Kollegium» zu befinden. Damit stellt die Vorinstanz in Abrede, dass dieses Teilprojekt Bestandteil des Strassenbauprojekts ist. Wie es sich damit verhält, ist nachfolgend zu prüfen. Unbestritten ist, dass die Teilprojekte «Umbau Bushaltestellen Kollegium Klausenstrasse» sowie «Umbau Bushaltestellen Kollegium Gotthardstrasse» Strassenbauprojekte sind und der Regierungsrat zu deren Genehmigung zuständig ist (vergleiche Art. 30 Abs. 4 StrG sowie E. 3.3 hievor).

**3.5** Gemäss Art. 25 Abs. 1 StrG gelten als Strassenbau der Neubau sowie der wesentliche Ausbau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Strassen. Der Strassenbau umfasst die Planung und die Ausführung (Art. 25 Abs. 2 StrG). Zur öffentlichen Strasse gehören alle Bauten und Anlagen, die zu ihrer Funktion aus technischen, betrieblichen oder gestalterischen Gründen notwendig sind (Art. 4 Abs. 1 StrG). Dazu gehören namentlich die Verkehrsflächen, Signale und Markierungen, Entwässerungsanlagen, Gehwege und Trottoirs, die Beleuchtung, Anlagen für den Immissionsschutz, Ausweichs- und Haltebuchten sowie Personenunterstände für den öffentlichen Verkehr, Busspuren, Radwege, Neben- und Unterhaltsanlagen, trennende Grünstreifen und Bepflanzungen (Art. 4 Abs. 2 StrG). Inwiefern ein (Teil-)Bauprojekt noch zu einem Strassenbauprojekt zu zählen oder als eigenständiges Bauprojekt zu beurteilen ist, kann nicht abstrakt bestimmt werden, sondern ergibt sich aus den gesamten Umständen des Einzelfalls. Entscheidend ist, ob das Teilbauprojekt unabhängig vom übrigen Strassenbauprojekt gedacht werden kann. Hat das Strassenbauprojekt nicht nur einen «gewissen Zusammenhang» mit dem Teilbauprojekt, sondern übt das Strassenbauprojekt auf das Teilprojekt einen direkten und wesentlichen Einfluss aus, was die Ausgestaltung der geplanten Bauten und Anlagen betrifft, sodass eine klare Trennung zwischen Strassen- und Teilbauprojekt nicht sinnvoll möglich ist, so liegt ein nicht trennbares einziges Strassenbauprojekt vor (vergleiche BGer 1C\_283/2016 vom 11.01.2017 E. 3.2, 1C\_350/2014 vom 13.10.2015 E. 2.5).

**3.6** Im Technischen Bericht vom 4. September 2020 zum Projekt «Umgestaltung Umgebung Kollegium» wird ausgeführt (S. 5), dass sich direkt angrenzend an das Schulareal an der Klausen- respektive Gotthardstrasse die Bushaltestellen «Kollegium» befänden. Diese würden einen wichtigen Knotenpunkt im öffentlichen Verkehrsnetz des Kantons Uri bilden. Der behindertengerechte Umbau dieser Bushaltestellen sei auch Anlass zur Umgestaltung des Schulareals gewesen. Aus dem Baubewilligungsentscheid der kommunalen Baubewilligungsbehörde ist ersichtlich, dass die Gemeindebaubehörde diese Beurteilung teilt. Auch im separaten Einspracheentscheid der Baubewilligungsbehörde zur Einsprache des Beschwerdeführers wird nochmals festgehalten, dass der behindertengerechte Umbau der Bushaltestellen der Anlass zur Umgestaltung des Schulareals gewesen sei. In der Begründung wird allerdings ausgeführt, die Verfahren würden verschiedene Objekte

(Bushaltestellen und Umgebung Kollegium) betreffen. Auch wenn die Projekte in der Planung zusammenhängen würden, seien sie inhaltlich gesondert zu betrachten. Letzterem kann mit Blick auf die Ausführungen im Technischen Bericht vom 4. September 2020 und unter Berücksichtigung der Planunterlagen (dazu sogleich E. 3.7 hernach) nicht gefolgt werden.

**3.7** Der Projektperimeter des Projektes «Umgestaltung Umgebung Kollegium» erstreckt sich im Norden über die bestehende Parkierungsanlage, den Zugang zur Turnhalle und den Sportplatz, im Westen über den bestehenden Pausenplatz und im Süden über den Vorplatz des Geräteschuppens (Technischer Bericht a.a.O. S. 7). Der Projektperimeter erstreckt sich im Wesentlichen entlang der Grenzen des Schulareals, welche durch die Klausen- und Gotthardstrasse gebildet werden respektive dem Verlauf der betreffenden Kantonsstrassen geschuldet sind. Die Umgestaltung betrifft namentlich nicht das Innere des Schulareals. Dabei ist offensichtlich, dass zahlreiche Umgestaltungsmassnahmen entlang der Schularealgrenze, wie etwa der Abbruch von Mauern sowie die Verschiebung von Ein- und Ausfahrten, die Rodung von Bäumen entlang der westlichen und nördlichen Grundstücksgrenze, einzig oder zumindest überwiegend deshalb vorgenommen werden sollen, weil die Bushaltestellen auf der Klausen- und der Gotthardstrasse ausbeziehungsweise behindertengerecht umgebaut werden sollen. Namentlich brauchen die Bushaltestellen mehr Platz, was hauptsächlich zulasten des Schulareals gehen soll. Auch sollen die Bushaltestellen teilweise anders angeordnet werden, was insbesondere die Verschiebung der heutigen Ein- und Ausfahrt auf der nördlichen Seite des Schulareals zur Folge hätte. Ausserdem soll die Fussgängerführung entlang der Gotthardstrasse nicht wie bisher über ein Trottoir, sondern neu über das Areal des Kollegiums erfolgen. Bei dieser Massnahme handelt es sich offensichtlich um eine solche der Strassenplanung (siehe E. 3.5 hievore «Gehwege und Trottoirs»). Nicht umsonst wird im Technischen Bericht a.a.O. ausgeführt (S. 19), die Umgestaltung des Schulareals sei «stark abhängig» vom Projekt «behindertengerechter Umbau Bushaltestellen Kollegium». Aufgrund der Abhängigkeiten sei eine Ausführung jeweils nur in Kombination möglich. Aus diesen Gründen kann das Teilbauprojekt «Umgestaltung Umgebung Kollegium» nicht sinnvoll unabhängig vom übrigen Strassenbauprojekt gedacht werden. Vielmehr ist die «Umgestaltung Umgebung Kollegium» geradezu notwendige Folge des Strassenbauprojekts und somit untrennbar mit diesem verbunden. Handelt es sich beim Teilprojekt «Umgestaltung Umgebung Kollegium» bei Lichte betrachtet somit um einen Teil des Strassenbauprojekts Bushaltestellen, ist für dessen Genehmigung einzig der Regierungsrat als Leitbehörde in Strassenbausachen zuständig. Die «Auslagerung» dieses Teils des Strassenbauprojekts an die Gemeindebaubehörde verletzt Art. 4 Abs. 2 Regl. i.V.m. Ziff. 1.1 Regl. Anhang (vergleiche E. 3.3 hievore).

**3.8** Nach dem Gesagten hätte der Regierungsrat als Vorinstanz gesamthaft, das heisst unter Einbezug des Teilprojekts «Umgestaltung Umgebung Kollegium», über das Strassenbauprojekt Bushaltestellen befinden müssen. Eine Verletzung der Gemeindeautonomie, wie die Vorinstanz zu bedenken gibt, liegt darin nicht, sieht doch die kantonale Gesetzgebung für Strassenbauprojekte ausdrücklich den Regierungsrat als Leitbehörde vor und handelt es sich hier – wie aufgezeigt – beim Teilprojekt «Umgestaltung Umgebung Kollegium» gerade nicht um «übrige Bauten und Anlagen», sondern aufgrund der untrennbaren Verknüpfung um einen Teil des Strassenbauprojekts.

#### **4.**

**4.1** Der Beschwerdeführer macht weiter geltend, den Behörden stehe beim Strassenbau ein erheblicher Handlungsspielraum offen. Die Bewilligungsbehörde habe daher eine sorgfältige und umfassende Interessenabwägung zwischen den Interessen am Projekt (hindernisfreie Ausgestaltung von Bushaltestellen) und den anderen öffentlichen Interessen vorzunehmen und diese Interessenabwägung in der Begründung darzulegen. Gegen dieses Erfordernis habe die Vorinstanz verstossen. Eine Interessenabwägung sei nicht vorgenommen worden. Eine solche sei aber umso erforderlicher gewesen, als die angestrebten Ziele vorliegend auch mit Massnahmen hätten erreicht werden können, welche mit deutlich geringeren

Eingriffen zulasten der Fuss- und Velowege und des Baumbestandes einhergehen würden. Mit den im Einspracheverfahren eingebrachten Lösungsvorschlägen setze sich die Vorinstanz ebenfalls nicht auseinander.

**4.2** Die Vorinstanz führt aus, es seien die Interessen ausreichend ermittelt, beurteilt und berücksichtigt worden. Diverse Fachstellen seien zur Ämterkonsultation eingeladen worden. So seien namentlich der gesetzliche Auftrag (hindernisfreie Ausgestaltung von Bushaltestellen) wie auch die Verkehrssicherheit, das Raumplanungsrecht inklusive Umwelt-, Ortsbild- und Landschaftsschutz als Interessen ermittelt worden. In den vorliegenden Projekten würden etliche Massnahmen umgesetzt, um sämtlichen Interessen gerecht zu werden.

**4.3** 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.). Die Strassenplanung setzt eine umfassende Interessenabwägung voraus, bei der unter anderem geprüft werden muss, welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen, wobei nur ernsthaft in Betracht fallende Varianten näher zu prüfen sind (siehe zur Kognition des Gerichts: E. 2.3 f. hievor sowie BGer 1C\_556/2013 vom 21.09.2016 E. 5.2, 1C\_560/2010 vom 14.07.2011 E. 7). Welche Varianten geprüft wurden und welche Überlegungen und Abklärungen zur Überzeugung führten, die genehmigte Variante sei diejenige, welche die verschiedenen Interessen am besten wahrt, ist aufgrund der Aktenführungspflicht aktenkundig zu machen (Art. 16 VRPV; vergleiche BGE 130 II 473 E. 4.1). Wurde die Aktenführungspflicht verletzt, indem wesentliche Abklärungen nicht aktenkundig gemacht wurden, erscheint die Pflichtmässigkeit der Ermessensausübung durch die Plangenehmigungsbehörde einer gerichtlichen Überprüfung nicht zugänglich. Es liegt insoweit (auch) eine unzureichende Sachverhaltsfeststellung vor, was grundsätzlich zur Rückweisung an die Plangenehmigungsbehörde führt (Art. 62 Abs. 2 VRPV; Entscheid Obergericht des Kantons Schaffhausen vom 23.02.2021, 60/2018/23, E. 5.3.2). Dasselbe gilt, wenn die Pflicht zur umfassenden Interessenabwägung verletzt wurde (vergleiche BGE 123 II 88 E. 2d).

**4.4** Unter dem Aspekt der umfassenden Interessenabwägung erscheint vorab problematisch, dass eine Aufteilung des Projektes in Teilprojekte erfolgte und insbesondere ein Teilprojekt an eine andere Behörde «ausgelagert» wurde. Zwar lässt die Rechtsprechung mitunter zu, dass zur Beurteilung einzelner der materiellen Koordination bedürftiger Rechtsfragen verschiedene erstinstanzliche Behörden zuständig sind. Diesfalls ist aber jedenfalls erforderlich, dass qualitativ ein gleichwertiges Koordinationsergebnis erzielt wird (BGE 116 Ib 50 E. 4b). Werden etwa die getrennt zu treffenden Entscheide zwar zeitlich und inhaltlich koordiniert, aber getrennt eröffnet, so ist trotz dieses Vorgehens ebenfalls dasjenige Rechtsmittel offenzuhalten, welches gegen den Entscheid besteht, der im Leitverfahren getroffen wird (BGE 116 Ib 50 E. 4b). Übertragen auf den vorliegenden Fall könnte gestützt auf diese Rechtsprechung der vorstehend festgestellte Mangel (E. 3.7 f. hievor) allenfalls geheilt werden, soweit unter Berücksichtigung des gemeindlichen Bauentscheids im Ergebnis insgesamt dennoch von einer umfassenden Interessenabwägung ausgegangen werden könnte (vergleiche hierzu auch: BGer 1A.79/2002 vom 25.04.2003 E. 3.5). Wie es sich damit abschliessend verhält, kann indessen offenbleiben, denn wie die nachfolgenden Erwägungen zeigen werden, ist die Interessenabwägung im Ergebnis unzureichend vorgenommen worden.

## **5.**

**5.1** Der Beschwerdeführer bringt vor, die Pläne der Vorinstanz sähen vor, dass auf dem Areal des Kollegiums 51 Bäume gefällt und als Kompensation sechs neue gepflanzt werden

sollen. Die meisten der zu fällenden Bäume würden zum geschützten Baumbestand gemäss Reglement über den Baumschutz in der Gemeinde Altdorf und dem Altdorfer Schutzplan Bäume gehören. Gemäss diesem Reglement könne die Bewilligung für die Fällung eines Baumes nur erteilt werden, wenn eindeutig überwiegende öffentliche oder private Interessen die Beseitigung des Baumes erforderten. Diese Interessenabwägung habe die Vorinstanz zu Unrecht nicht vorgenommen mit dem vorgeschobenen Argument, die Fällung der Bäume sei nicht Bestandteil des Umbauprojektes der Bushaltestellen, sondern des von der Gemeinde geleiteten Verfahrens zur Umgestaltung der Umgebung Kollegium. Bei den zu fällenden Bäumen handle es sich grösstenteils um alte Bäume. Diese seien prägend für das Ortsbild und sie seien Nahrungslieferanten für zahlreiche Vogel- und Schmetterlingsarten und könnten als Anschauungsmaterial für den Biologieunterricht beigezogen werden. Der Erhalt der Bäume stelle ein gewichtiges öffentliches Interesse dar.

**5.2** Die Vorinstanz führt vernehmlassungsweise aus, es sei seit Projektierungsbeginn stets grosse Rücksicht auf den Baumbestand genommen worden. Bereits im Vorprojekt sei der Garten- und Landschaftsplaner einbezogen worden. Auch das kantonale Amt für Raumentwicklung sei einbezogen worden. Bereits im Vorprojekt sei der gesamte Baumbestand auf dem Schulareal Kollegium durch einen Experten aufgenommen und begutachtet worden. Durch den Experten sei eine Zustandsbewertung vorgenommen und es sei beurteilt worden, ob der jeweilige Baum erhaltenswert sei oder nicht. Unter den zu fällenden Bäumen würden sich sowohl nicht einheimische Bäume als auch Neophyten befinden. Dass alle Bäume als erhaltenswert einzustufen seien, sei daher nicht korrekt. Im Übrigen übertreibe der Beschwerdeführer. Vorgesehen sei, dass insgesamt 35 Bäume auf dem Areal des Kollegiums sowie im Bereich der Gotthardstrasse gefällt würden und zusätzlich fünf Stück im Strassenbereich, nicht 50 Stück, so wie der Beschwerdeführer behaupte. 26 Stück der zu fällenden Bäume würden sich in dem durch das Reglement der Gemeinde Altdorf geschützten Bereich befinden. Mit dem Kollegium sei vereinbart worden, dass alle Bäume des Lehrpfades (Anschauungsmaterial für Biologieunterricht) auf dem Areal ersetzt würden. Bereits in den ersten Planungsphasen seien mehrmals Ökobilanzen (Lebensraumbilanzen) erstellt worden, da die Wichtigkeit dieses Aspekts allen Beteiligten von Anbeginn klar gewesen sei. Es seien hierbei sowohl die Quantität als auch die naturschutzfachliche Bedeutung berücksichtigt worden. Es sei auch eine abschliessende Bilanzierung erarbeitet worden, welche positiv ausfalle. Auch seien die Rodungen anlässlich mehrerer Sitzungen mit der Gemeinde Altdorf im Detail besprochen worden. Auf Antrag der Gemeinde seien auch alternative Varianten geprüft worden. Die vorliegende Variante sei aufgrund der Randbedingungen priorisiert worden.

**5.3** Zahlreiche von der Vorinstanz erwähnte Abklärungsmassnahmen sind nicht aktenkundig. So etwa die erwähnten Ökobilanzierungen, insbesondere die abschliessende, welche angeblich positiv ausgefallen sein soll. Aber auch etwa die auf Antrag der Gemeinde Altdorf geprüften Varianten lassen sich dem Aktendossier nicht entnehmen. Die Vorinstanz verweist auch nicht auf hinreichend präzise Aktenstellen, sondern begnügt sich mit allgemeinen Ausführungen; dass etwa Ökobilanzen erstellt und Varianten geprüft worden seien, ohne aber konkreter zu werden. Das Gericht kann diese nicht weiter spezifizierten und nicht aktenkundigen Geschehnisse und Abklärungen vorliegend nicht berücksichtigen, sondern wird sich ausschliesslich auf die in den Akten vorhandenen Unterlagen stützen (vergleiche oben E. 4.3).

**5.4** Aus dem Technischen Bericht vom 4. September 2020 zur Umgestaltung Umgebung Kollegium ergibt sich (S. 11), dass sich auf dem Schulareal verschiedenste Baumarten befinden würden, welche grösstenteils Bestandteil des Baumlehrpfades seien. Aus dem Plan «Situation Baumbestand 1:200» vom 11. September 2020 ist hierzu ersichtlich, dass sich innerhalb des Projektperimeters 20 Bäume des Lehrpfades befinden. Davon sollen zehn erhalten und zehn gefällt werden. Insgesamt sollen 40 Bäume auf dem Schulareal gefällt werden, wovon sich 26 innerhalb des Schutzplanes der Gemeinde Altdorf befinden. Aus dem Technischen Bericht a.a.O. ist weiter ersichtlich (S. 13), dass auf die Bäume besonders acht

zu geben sei. Es sollen nur kranke oder artenfremde Bäume gefällt werden. Der bestehende Baumlehrpfad sei zu erhalten. Bezüglich Ersatzpflanzungen sei ein Konzept in Zusammenarbeit mit der Lehrerschaft der kantonalen Mittelschule zu erstellen. Ebenfalls sei vorgesehen, dass eine Ökobilanz zu erstellen sei (a.a.O. S. 20). Aus dem Bericht vom 8. Oktober 2020, welchen das kantonale Amt für Raumentwicklung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zuhanden der gemeindlichen Baubewilligungsbehörde erstattet hat, ergibt sich (S. 2), dass mit der Umgestaltung der Umgebung des Kollegiums die vorhandenen wertvollen Lebensräume teilweise verändert beziehungsweise gar zerstört würden. Das Projekt verändere die bestehende Situation im Bereich Natur und Landschaft wesentlich. In den Projektunterlagen würden für die zerstörten Biotope einzelne Ersatzmassnahmen bei der Bepflanzung vorgeschlagen (Gehölzstrukturen). Detaillierte Angaben zu diesen Gehölzstrukturen wie auch zu den Grünflächen und Natursteinmauern würden aber leider fehlen. Als Auflage sei daher vorzusehen, dass ein detaillierter Umgebungsplan vor Baubeginn nachzureichen sei. Vor Baubeginn sei zudem eine detaillierte Ökobilanz nachzureichen, welche zumindest ausgeglichen sein müsse. Weiter seien vor Baubeginn detaillierte Angaben zu den Gehölzarten (Bäume und Sträucher) mit einer vollständigen Artenliste, detaillierte Angaben zu den Grünflächen (Magerwiesen und Ruderalflächen) inklusive Bodenaufbau und detaillierte Angaben zu weiteren Strukturen (Kleinstrukturen) nachzureichen.

## **5.5**

**5.5.1** Aus den vorstehend wiedergegebenen Unterlagen geht im Wesentlichen zweierlei hervor. Erstens entspricht der Erhalt von möglichst vielen Bäumen und der Erhalt des Lehrpfades für den Biologieunterricht nicht nur einem erklärten Ziel des aufgelegten Projektes. Die Schonung des Baumbestandes und die Erhaltung des Lehrpfades entsprechen auch einem gewichtigen öffentlichen Interesse. Dies wird insbesondere dadurch unterstrichen, dass sich die Mehrzahl der Bäume, welche gefällt werden soll, innerhalb des Schutzplanes des Reglements über den Baumschutz in der Gemeinde Altdorf (Altdorfer Rechtsbuch 40.14; nachfolgend: Baumschutzregl.) befindet. Nebst den in Art. 5 lit. a bis d Baumschutzregl. aufgeführten Gründen wird die Bewilligung für die Beseitigung eines Baumes gemäss lit. e dann erteilt, wenn andere eindeutig überwiegende öffentliche oder private Interessen die Beseitigung des Baumes erfordern. Im Rahmen der Interessenabwägung ist namentlich der Wert des zur Beseitigung beantragten Baums für das Orts- und Landschaftsbild sowie seine ökologische Bedeutung und die Möglichkeit eines vollwertigen Ersatzes durch Neuanpflanzung zu berücksichtigen.

**5.5.2** Nebst dem Umstand, dass es sich beim Erhalt des Baumbestandes um ein gewichtiges öffentliches Interesse handelt, geht aus den aktenkundigen Unterlagen zweitens hervor, dass wesentliche Abklärungen hierzu nicht erfolgt sind. So verlangte das Amt für Raumentwicklung umfangreiche Abklärungen zu den zu fällenden Bäumen und der Ausgeglichenheit der Ökobilanz und hat im kommunalen Baubewilligungsverfahren entsprechende Auflagen beantragt. Die verlangten Abklärungen erscheinen berechtigt, können aber nicht bloss als Auflage verfügt werden, denn sie sind grundlegend, um die Fragen zum Baumbestand überhaupt beantworten respektive das entsprechende Interesse überhaupt sinnvoll einordnen und gegenüber anderen Interessen abwägen zu können. Diese Abklärungen sind mit anderen Worten wesentlich, um die Genehmigungsfähigkeit des Strassenbauprojektes beurteilen zu können (vergleiche Art. 26 Abs. 1 StrG sowie E. 4.3 hievor) und können dementsprechend nicht auf nach der Genehmigung verschoben werden. Im Übrigen ergibt sich aus den Akten nicht, dass beispielsweise nur kranke und artenfremde Bäume gefällt werden sollen, was an sich einem Projektziel entsprechen würde (vergleiche E. 5.4 hievor). Auch ist nicht ersichtlich, dass der Baumlehrpfad erhalten bliebe; im Gegenteil sollen zehn Bäume des Lehrpfades gefällt werden, ohne dass klar ist, ob und wie die Bäume ersetzt werden sollen. Aus den Projektunterlagen ist lediglich ersichtlich, dass als Kompensation sechs Bäume neu gepflanzt werden sollen. Würde man unter dem Aspekt der Lehrpfaderhaltung annehmen, es könnten diese sechs Bäume in den Lehrpfad integriert werden, so verbliebe immer noch ein Defizit von vier Bäumen. Es ist weder ersichtlich, wie

dieses Defizit ausgeglichen werden könnte, noch lässt sich den Akten oder den angefochtenen Entscheiden entnehmen, inwiefern aus überwiegenden anderen Interessen ein solches Defizit allenfalls hinzunehmen wäre. Somit ergibt sich, dass bei der Plangenehmigung ein wesentliches Interesse nicht ausreichend ermittelt und beurteilt wurde, weshalb die Plangenehmigung schon aus diesem Grund aufzuheben und die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen ist (vergleiche E. 4.3 hievor). Aus prozessökonomischen Gründen rechtfertigt es sich, nachfolgend dennoch auf einige weitere Beschwerdepunkte einzugehen.

## **6.**

**6.1** Der Beschwerdeführer macht geltend, es sei eine valable Variante, die Bushaltestelle an der Klausenstrasse Richtung Bürglen unmittelbar nach dem Kreisel ungefähr an der Stelle, wo sich die Bushaltestelle heute befinde, anzuordnen. Die von der Vorinstanz als erforderlich erachtete Länge der Haltestelle von 74,5 Metern gelte wohl für eine Haltestelle mit Busbucht, nicht aber für eine gerade Fahrbahnhaltestelle, wie vom Beschwerdeführer vorgeschlagen. Es stimme nicht mit dem Lösungsvorschlag des Beschwerdeführers überein, dass für die Lösung des Beschwerdeführers mehr Bäume gefällt werden müssten. Im Vorschlag gemäss der Einsprache vom 19. Oktober 2019 sei kein Multifunktionsstreifen vorgesehen, weshalb keine Bäume gefällt werden müssten. In den Beilagen zum Protokoll der Einigungsverhandlung 201218-1 habe der Beschwerdeführer eine Variante gezeichnet, die einen bis drei Bäume betreffe. In der Variante Verlegung der Bushaltestelle vor den Kreisel seien gar keine Bäume betroffen. Die Vorinstanz mache geltend, die Integration der Bushaltestelle in die Kreiselausfahrt würde zu einer massiv verbreiterten Fahrbahn führen, weshalb der Fussgängerstreifen aufgrund der grossen Strassenbreite sowie der eingeschränkten Sichtverhältnisse auf den Wartebereich des Fussgängerstreifens aufgehoben werden müsste. Dies könnte jedoch, wie der Beschwerdeführer geltend macht, durch eine verbreiterte Mittelinsel kompensiert werden. Mit Verweis auf die Sichtverhältnisse im Wartebereich des Fussgängerstreifens bei der Feinbäckerei Hauger weise die Vorinstanz den Vorschlag des Beschwerdeführers ab. Hierbei verkenne sie, dass die Sichtverhältnisse insbesondere auch von der Geschwindigkeit abhängen würden. Mit dem vom Beschwerdeführer geforderten Tempo 30 könnten allfällig reduzierte Sichtverhältnisse kompensiert werden. Die erforderliche Sichtweite sinke bei Tempo 30 auf 25 Meter gegenüber 55 Meter bei Tempo 50. Weiter sei der Fussverkehr sehr umwegsensibel. Wenn kein Fussgängerstreifen vorhanden sei, werde die Strasse ohne Querungshilfe auf dem kürzesten Weg überquert. Dies stelle ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.

**6.2** Die Vorinstanz führte im angefochtenen Beschluss Nr. 2021-4 vom 12. Januar 2021 betreffend Umbau Bushaltestellen Kollegium Klausenstrasse zur strittigen Belassung der Bushaltestelle Richtung Bürglen am heutigen Standort aus, es müssten beim Vorschlag des Beschwerdeführers im Bereich des Kreisels Kollegium circa fünf bis sechs Bäume gefällt werden. Hierdurch könnten dann maximal sechs Alleebäume erhalten werden, da aufgrund der erforderlichen Länge der Bushaltestelle (74,5 Meter) mindestens vier Alleebäume entfernt werden müssten. Sollte die Bushaltestelle in die Kreiselausfahrt integriert werden, so würde hieraus eine massiv verbreiterte Fahrbahn resultieren. Der Fussgängerstreifen in diesem Bereich müsste aufgrund der grossen Strassenbreite und der eingeschränkten Sichtverhältnisse aufgehoben werden, was ebenfalls eine Verschlechterung der Fusswegverbindung bedeuten würde. Zudem müsste der Fussgängerstreifen bei der Feinbäckerei Hauger weiter Richtung Bürglen verschoben werden, da der Abstand zwischen dem Kreisel Kollegium und dem vorhandenen Fussgängerstreifen nicht ausreichend sei, um die geplante Bushaltestelle ausbilden zu können. Die geplanten Fusswegverbindungen seien durch den Verkehrsplaner hinsichtlich der Zumutbarkeit überprüft und als akzeptabel angesehen worden. Durch die Aufwertung des Fussgängerstreifens bei der Feinbäckerei Hauger sowie der geplanten direkten Verbindung der beiden Bushaltestellen über das Areal des Kollegiums werde die Aufhebung des Fussgängerstreifens bei der Kreiselausfahrt Richtung Bürglen kompensiert.

**6.3** In der Vernehmlassung vom 12. März 2021 an das Gericht führt die Vorinstanz aus, die geplante Länge der Bushaltestelle von 74,5 Meter sei nötig. Die vom Beschwerdeführer vorgebrachte Variante der geraden Anfahrt sei nicht umsetzbar. Dies sei auch der Fall, wenn man davon ausginge, dass die Bushaltestelle als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet würde. Gemäss der Projektierungsrichtlinie für Infrastrukturanlagen Nr. 4.03.01c der Basler Verkehrsbetriebe müsse auch bei einer Fahrbahnhaltestelle von einer Projektierungslänge von 73 bis 83 Meter ausgegangen werden (Annahme Fall R, Anfahrt ab Schattdorf). Es sei eine ausreichend dimensionierte geradlinige Anfahrsstrecke notwendig. Es müsse berücksichtigt werden, dass der Bus den Randstein im Haltestellenbereich nicht mehr wie heute üblich überschwenken könne. Der Fussgängerstreifen bei der Feinbäckerei Hauger müsste ausserdem weiter Richtung Bürglen verschoben werden, da der Abstand zwischen dem Kreisel Kollegium und dem vorhandenen Fussgängerstreifen nicht ausreichend sei, um die geplante Bushaltestelle ausbilden zu können. Bei der Umsetzung des Lösungsvorschlags des Beschwerdeführers könnte zudem keine Schutzinsel ausgebildet werden. Sollte die Bushaltestelle in die Kreiselausfahrt integriert werden, so würde hieraus eine massiv verbreiterte Fahrbahn resultieren. Der Fussgängerstreifen müsste in diesem Bereich aufgrund der grossen Strassenbreite und der eingeschränkten Sichtverhältnisse aufgehoben werden. Um zumindest die Sichtverhältnisse auf den südlichen Wartebereich des Fussgängerstreifens gewährleisten zu können, müsste der komplette Kurveninnenbereich beim Kreisel Kollegium abgetragen werden.

## **6.4**

**6.4.1** Aus den Planunterlagen ergibt sich, dass die Bushaltestelle Kollegium auf der Klausenstrasse Richtung Bürglen im Vergleich zum heutigen Standort rund 50 Meter Richtung Osten beziehungsweise Richtung der Ortschaft Bürglen verschoben werden soll. Am neuen Standort befinden sich heute Alleebäume (Roskastanien), welche sich innerhalb des kommunalen Schutzplanes befinden (vergleiche E. 5.5 hievor). Diese müssten der neuen Bushaltestelle weichen und gerodet werden. Heute befindet sich die Bushaltestelle wenige Meter nach der Kreiselausfahrt unmittelbar nach dem Fussgängerstreifen, welcher zwischen Kreiselausfahrt und Bushaltestelle markiert ist. Dem heutigen Fussgängerstreifen an dieser Stelle kommt eine erhebliche Bedeutung zu, nachdem an dieser Stelle ein starker Querungswunsch durch Umsteiger besteht (siehe Studie Kreisel Kollegium vom 06.09.2019 A3). Dass ein starker Querungswunsch besteht, erscheint nachvollziehbar, befindet sich in unmittelbarer Nähe des Fussgängerstreifens auf der nördlichen Seite der Klausenstrasse die Bushaltestelle in Richtung Altdorf, sodass Buspassagiere, welche von Bürglen nach Schattdorf gelangen wollen, hauptsächlich hier die Strasse überqueren, um zur Gotthardstrasse zu gelangen, wo sich die Haltestelle des Busses Richtung Schattdorf befindet. Die Bushaltestelle auf der Klausenstrasse Richtung Altdorf wird gemäss aufgelegtem Projekt auch in Zukunft am heutigen Standort verbleiben. Der Fussgängerstreifen soll jedoch verschwinden; die Fussgänger beziehungsweise die Umsteiger sollen in Zukunft über den Fussgängerstreifen gehen, welcher ausgangs des nördlichen Kreiselarms markiert ist, oder dann den Fussgängerstreifen bei der Feinbäckerei Hauger benutzen (dazu sogleich E. 6.4.2) und über das Schulareal zur Gotthardstrasse gelangen. Die beiden Bushaltestellen Kollegium Klausenstrasse und Gotthardstrasse sollen nämlich eine Verbindung, welche über das Schulareal verläuft, erhalten (vergleiche Plan «Situation Gestaltung 1:200» vom 04.09.2020 im Dossier Umgestaltung Umgebung Kollegium).

**6.4.2** Weiter ist geplant, dass der Fussgängerstreifen auf der Klausenstrasse bei der Feinbäckerei Hauger am heutigen Standort verbleibt. Dieser Fussgängerstreifen befindet sich Richtung Bürglen rund 50 Meter vom Kreisel entfernt. Er stellt ungefähr auf der Höhe der Feinbäckerei Hauger, welche sich auf der nördlichen Seite der Klausenstrasse befindet, die Fussgängerquerung für den Fussgängerverkehr zwischen Altdorf (von der Hochmühlegasse kommend) und Schattdorf sowie umgekehrt sicher (Studie Kreisel Kollegium vom 06.09.2019 A3). Der Fussgängerstreifen soll gemäss aufgelegtem Projekt neu mit einer Schutzinsel versehen werden.

**6.4.3** Der Beschwerdeführer hat im Einspracheverfahren vorgebracht (Einsprache vom 19.10.2020, S. 7), gemäss den Richtlinien des Kantons Aargau sollten Bushaltestellen nach Kreiseln möglichst nahe beim Kreisel liegen (siehe Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau, Empfehlungen Bushaltestellen vom 23.01.2017, S. 7, online einsehbar [nachfolgend: Empfehlungen Aargau]). Als Lösungsvorschlag wurde eine Variante vorgeschlagen, in welcher der Kurvenradius der vorspringenden «Nase» des Kreisels zwischen Gotthard- und Klausenstrasse etwas verkleinert werde, womit sich eine direktere Anfahrt der Busse an die Haltestelle Richtung Bürglen ergebe. Diese Variante sähe die Bushaltestelle – anders als das aufgelegte Projekt – ungefähr an der heutigen Stelle vor. Im Zusammenhang mit dieser Variante wies der Beschwerdeführer auf eine deutsche Publikation hin, in welcher das Beispiel einer Bushaltestelle nach einem Kreisel skizziert wird. Diesem Beispiel folgend würde die vorspringende «Nase» des Kreisels praktisch komplett abgetragen und die Bushaltestelle gleichsam in die Kreiselausfahrt integriert. Diese Variante entsprach allerdings nicht einem eigentlichen Alternativvorschlag des Beschwerdeführers. Vielmehr sollte damit die Problematik mit dem Kurvenradius aufgezeigt werden, welcher gemäss tatsächlich vorgeschlagener Variante des Beschwerdeführers lediglich «etwas» zu verkleinern sei. Im angefochtenen Beschluss Nr. 2021-4 vom 12. Januar 2021 wird in dieser Hinsicht teilweise nicht differenziert. So wird ausgeführt, dass bei einer Umsetzung des Lösungsvorschlags des Beschwerdeführers im Bereich des Kreisels fünf bis sechs Bäume gefällt werden müssten und eine massiv verbreiterte Fahrbahn resultieren würde, sollte die Bushaltestelle in die Kreiselausfahrt integriert werden. Dabei übersieht die Vorinstanz, dass der Beschwerdeführer eine solche (tatsächlich mit massiven Eingriffen verbundene) Variante gar nicht eigentlich vorgeschlagen hat. Die Variante des Beschwerdeführers (siehe Variante 201218-1, Beschwerdebeilage 5) sieht viel geringere Eingriffe vor und propagiert nicht eine komplette Integration der Bushaltestelle in die Kreiselausfahrt. Soweit die Vorinstanz auf die ernsthaft in Betracht fallende Alternativvariante des Beschwerdeführers (dazu die weiteren Erwägungen nachfolgend) insoweit nicht ausreichend eingeht, verletzt sie ihre Pflicht zur sorgfältigen und transparenten Prüfung solcher Varianten (vergleiche E. 4.3 hievor).

**6.5** Aus der Studie Kreisell Kollegium vom 6. September 2019 ist ersichtlich (B1), dass die Sollsichtweite auf den südlichen Wartebereich des Fussgängerstreifens an der östlichen Kreiselausfahrt (siehe E. 6.4.1 hievor) bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h 25 Meter beträgt. Aus der Studie ist weiter ersichtlich (C1), dass im Sinne einer Optimierung des östlichen Kreisellastes durch eine relativ geringe Erweiterung des Strassenraumes zulasten des Kollegiareals die Sollsichtweite offenbar gewährleistet werden kann. So sei durch die Verbesserung der Befahrbarkeit und Anordnung einer Fussgängerquerung (inklusive Sicherstellung der Sichtverhältnisse) eine Erweiterung auf das Kollegi-Areal erforderlich. Aufgrund der planerischen Darstellung erscheint diese Erweiterung, wie gesagt, relativ gering. Insofern kann die Feststellung der Vorinstanz, die Sichtweiten am betreffenden Fussgängerstreifen könnten nur mit einer «kompletten Abtragung» des Kurveninnenbereichs sichergestellt werden, nicht nachvollzogen werden. Auch erscheint damit das Hauptargument der Vorinstanz gegen diesen Fussgängerstreifen widerlegt. Die Studie a.a.O. geht jedenfalls unter Ausführung der aufgezeigten, prima vista eher moderaten Optimierungsmassnahmen von der Markierung eines Fussgängerstreifens an dieser Stelle aus. Wie der Beschwerdeführer zudem zurecht vorbringt, sind die Sichtweiten unter anderem abhängig von der signalisierten Geschwindigkeit. Namentlich verringert sich in der Regel die erforderliche Sichtweite bei der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit beispielsweise von 50 auf 30 Km/h (vergleiche Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 07.07.2017, OG V 16 43, publ. in Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 2016 und 2017, Nr. 31 S. 137 E. 7c). Insofern wäre die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit allenfalls eine prüfungswürdige Option, soweit die Sichtweiten mit dem höheren Geschwindigkeitsregime ohne verhältnismässige bauliche Anpassungen nicht zu erreichen wären. Da die Sichtweite gemäss der Studie a.a.O. mit einer relativ geringen Anpassung des Strassenraumes bei einer signalisierten

Geschwindigkeit von 50 Km/h erreicht werden zu können scheint, scheint sich in der vorliegenden Sache die Anordnung einer herabgesetzten Höchstgeschwindigkeit – zumindest mit Bezug auf die Sichtweitenproblematik auf den südlichen Wartebereich des Fussgängerstreifens – aber nicht aufzudrängen. Die Sichtweitenproblematik scheint mit anderen Worten mit verhältnismässigen Anpassungen auch mit einem Geschwindigkeitsregime von 50 Km/h lösbar zu sein. Da sich die Vorinstanz mit dieser Frage nicht genügend auseinandersetzt und stattdessen mit nicht nachvollziehbaren Motiven davon ausgeht, dass die Sichtweiten nur unter massiven Eingriffen (komplette Abtragung Kurveninnenbereichs) gewährleistet werden können, kann nicht abschliessend beurteilt werden, wie es sich damit letztlich verhält. Jedenfalls aber hat die Vorinstanz eine valable Alternative nicht ausreichend geprüft. Die Vorinstanz legt jedenfalls nicht schlüssig dar, weshalb die Sichtweiten an der hier betroffenen Stelle mit den Anpassungen gemäss der Studie a.a.O. nicht erreicht werden könnten. Bei der erneuten Prüfung des Projekts wird sich die Vorinstanz mit dieser Frage befassen müssen.

## 6.6

**6.6.1** Die Vorinstanz geht weiter davon aus, dass die Projektierungslänge der Bushaltestelle von insgesamt 74,5 Meter zwingend notwendig sei. Diese Länge setzt sich aus einer freien Anfahrtlänge von 40 bis 50 Metern, einer Haltekantenlänge von 15 Metern sowie einer freien Wegfahrlänge von 18 Metern zusammen (Vernehmlassung Vorinstanz vom 12.03.2021 S. 13). Die Vorinstanz stützt sich hierbei auf die Projektierungsrichtlinie Nr. 4.03.01c der Basler Verkehrsbetriebe (siehe E. 6.3 hievor). Eine Konsultation dieser Richtlinie ergibt, dass es sich hierbei lediglich um eine Grobbeurteilung der Befahrbarkeit handelt. Die Tabellen zu den An- und Wegfahrten respektive den entsprechenden An- und Wegfahrlängen unterteilt nach Bustypen würden eine «erste grobe Einschätzung zur Befahrbarkeit mit den verschiedenen Bustypen» geben. Die Haltestelle selbst sei von allen Bustypen befahrbar. Für bestimmte Bustypen wird die Befahrung bei abnehmender An- respektive Wegfahrlänge «kritisch», wobei dann eine vertiefte Prüfung der Befahrung vorzusehen sei, oder aber nicht oder nur mit Einschränkungen möglich, wobei dann eine alternative Lösung oder normale Haltekanten mit  $h=16\text{cm}$  vorzusehen seien. Die Richtlinie ist mithin als grobe Orientierung tauglich, welche anzugeben vermag, ab welcher An- und Wegfahrlänge die An- und Wegfahrt jedenfalls, unterteilt nach Bustypen, unproblematisch ist (nämlich in allen in den Tabellen grün eingefärbten Bereichen) und wann eine Befahrbarkeit näher zu prüfen ist (orange oder rot eingefärbte Bereiche). Wenn eine Befahrung nicht möglich sein sollte, sind gemäss Richtlinie alternative Lösungen zu suchen; das heisst, es sind unter Berücksichtigung aller massgeblichen Interessen allenfalls auch Kompromisse einzugehen. Die Richtlinie gibt somit nicht in einem starren Sinne vor, dass eine bestimmte An- und Wegfahrlänge in jedem Fall durchzusetzen wäre. Sie ist vielmehr als Richtlinie für eine durchgehend hohe ( $h=22\text{cm}$ ) Haltekante konzipiert. Sie sagt nichts darüber aus, ob aus überwiegenden anderen Interessen allenfalls einer Haltekante von nur 16cm oder einer Kombination von hoher (22cm) und gesenkter (16cm) Haltekante der Vorzug zu geben ist, weil die An- und Wegfahrlängen für eine durchgehende hohe Haltekante nicht mit verhältnismässigen Mitteln umsetzbar sind. Unter Aspekten der behindertengerechten Anpassung von Bushaltestellen sind denn auch verschiedene Varianten abweichend von der Ideallösung denkbar, soweit sich eine solche aufgrund der örtlichen Verhältnisse – namentlich zu erhaltender Bäume, die eine Anpassung der Kantenhöhe verhindern – nicht umsetzen lässt (Verband öffentlicher Verkehr [VÖV], Leitfaden barrierefreie Bushaltestellen, Ausgabe Mai 2019, S. 11 Ziff. 4.3). Eine denkbare Alternativvariante wäre beispielsweise eine «Kissenlösung», welche eine Erhöhung der Haltekante auf 22cm nur, aber immerhin, im Bereich des Einstiegs durch Rollstuhlfahrer vorsähe, ansonsten aber mit einer Haltekante von 16cm ausgerüstet wäre (siehe Beilage zur Arbeitshilfe BehiG im Kanton Graubünden, Muster-Bushaltestellen, Version 1.0 vom 26.03.2019, Nr. 14, online einsehbar). Dies erlaubte es, einen Teil der Haltekante zu überwischen, was bei unzureichender An- und Wegfahrlänge allenfalls erforderlich wäre.

**6.6.2** Was die Frage der Überwischung der Haltekante betrifft, ist im Weiteren Folgendes festzustellen: Aus der Studie a.a.O. ist ersichtlich, dass verschiedene Schleppkurven geprüft wurden. Unter anderem wurde die Schleppkurve eines Standardbusses von 12 Metern Länge geprüft (B5). Aus der entsprechenden Darstellung ist ersichtlich, dass der Bus (Fahrbeziehung Schattdorf - Bürglen) den Rand des südlichen Trottoirs auf der Klausenstrasse lediglich zwischen Kreiselausfahrt und heutigem Standort der Bushaltestelle mit der Karrosserie (Sicherheitsabstand) leicht überschleppt. Es ist nicht ohne Weiteres ersichtlich, warum zur Sicherstellung der Überschleppung in diesem Bereich als Kompromiss nicht eine überwischbare tiefere Haltekante von 16cm und erst anschliessend eine Erhöhung der Haltekante auf 22cm vorgesehen werden könnte, zumal der Hauptteil der Bushaltestelle erst nach der kritischen Stelle des Überschwischens zu liegen käme. Aus der Studie a.a.O. ist weiter ersichtlich, dass auch die Schleppkurven eines Gelenkbusses mit einer Länge von 18,75 Metern geprüft wurden (B4). Dies allerdings nicht auf der Fahrbeziehung Schattdorf - Bürglen. Das ist insofern bemerkenswert, als dass die angemessene Ausgestaltung einer Bushaltestelle unter anderem vom Bustyp abhängig ist, welcher die Bushaltestelle anfährt (siehe E. 6.6.1 hievov). Offenbar scheinen die Planer davon ausgegangen zu sein, dass auf der Klausenstrasse, Fahrbeziehung Schattdorf - Bürglen, auf absehbare Zeit keine Gelenkbusse zum Einsatz kommen werden (so wie dies im Übrigen heute der Fall ist). Insoweit könnte offenbleiben, ob die Überschleppproblematik der Busse über die Befahrbarkeit mit dem Standardbus hinaus für die Planung der konkreten Bushaltestelle überhaupt eine Relevanz hätte. Wollte man dennoch hilfsweise auf die Schleppkurven eines Lastwagens mit Anhänger (Studie a.a.O. B2) abstellen, so ergäbe sich aber ebenfalls, dass sich lediglich im Bereich zwischen Kreiselausfahrt und beginnender Bushaltestelle eine Überschleppung ergäbe. Hernach, das heisst im Hauptbereich der Bushaltestelle, ist ein Überschleppen nicht ersichtlich, weshalb nicht ohne Weiteres nachvollziehbar ist, weshalb in diesem Bereich nicht eine nicht überschleppbare höhere Haltekante von 22cm sollte realisiert werden können.

**6.6.3** Die Ausführungen zeigen, dass die vorinstanzliche Annahme, die Bushaltestelle müsse zwingend über eine Projektierungslänge von 74,5 Metern verfügen, einer Überprüfung nicht standhält. Gestützt auf eine Grobbeurteilung (vergleiche E. 6.6.1 hievov) und ohne ausreichende Ermittlung der massgeblichen Interessen (insbesondere Baumbestand) kann eine grundsätzlich vielversprechende Alternativvariante (Bushaltestelle ungefähr an der heutigen Stelle) jedenfalls nicht ausgeschlossen werden. Insoweit die Vorinstanz gestützt auf die Projektierungslänge von 74,5 Metern weiter davon ausgeht, dass der Fussgängerstreifen bei der Feinbäckerei Hauger weiter Richtung Bürglen verschoben werden müsste, wenn die Bushaltestelle am heutigen Standort verbliebe, ist auch diese Feststellung in Frage zu stellen, nachdem fraglich ist, ob die geltend gemachte Projektierungslänge tatsächlich zwingend ist. Im Übrigen dürfte eine moderate Verschiebung des Fussgängerstreifens Richtung Bürglen nicht a priori entscheidend ins Gewicht fallen. Der Fussgängerstreifen hat gewiss eine Bedeutung für den Fussgängerverkehr zwischen Altdorf und Schattdorf (vergleiche Studie a.a.O. A3). Indessen dürfte dieser Fussgängerverkehr nicht gleich umwegsensibel sein wie derjenige im Zusammenhang mit umsteigenden Buspassagieren. Namentlich dürfte ein Umweg von wenigen Metern kaum entscheidend ins Gewicht fallen, wenn andererseits eine Bushaltestelle realisiert werden könnte, welche die verschiedenen anderen Interessen besser in Einklang bringen könnte; namentlich – bei gleichzeitig ausreichender Berücksichtigung der Interessen des behindertengerechten Zustiegs – den geschützten Baumbestand besser schonte.

## **6.7**

**6.7.1** Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Vorinstanz nicht nachvollziehbar aufzeigt, weshalb eine Variante, welche die Realisierung der Bushaltestelle auf der Klausenstrasse Richtung Bürglen ungefähr am heutigen Standort vorsähe, ausscheiden müsste und nur die Variante gemäss aufgelegtem Projekt die Interessen möglichst allseitig wahrt. Sie zeigt insbesondere nicht auf, inwiefern eine abgestufte Haltekante allenfalls unter moderater Verschiebung des Fussgängerstreifens bei der

Feinbäckerei Hauger unter Umständen eine vertretbare Alternativlösung sein könnte. Immerhin könnte mit der Realisierung der Bushaltestelle am heutigen Standort womöglich ein relativ erheblicher Eingriff in den geschützten Baumbestand auf dem Kollegiareal vermieden werden, weshalb eine solche Variante einen erheblichen Vorteil bringen könnte. Auch wäre die Bushaltestelle näher bei der Haltestelle auf der Gotthardstrasse, was für Umsteiger zweifellos ein Vorteil wäre und den Interessen des öffentlichen Verkehrs diene. Auch scheint eine Verbindung über das Kollegiareal zwischen der Bushaltestelle auf der Klausenstrasse am heutigen Standort und der Bushaltestelle auf der Gotthardstrasse nicht schlechterdings unumsetzbar, auch wenn dem Vorschlag des Beschwerdeführers, die Fussgänger seien hinter dem Spitzhorn durchzuführen, nicht stattzugeben wäre. Sowohl am Standort der heutigen Bushaltestelle auf der Klausenstrasse als auch am Standort der heutigen und zukünftigen Bushaltestelle auf der Gotthardstrasse besteht genügend Durchlässigkeit, um eine Fussgängerverbindung über das Kollegiareal unter Schonung des Baumbestandes vorzusehen. Jedenfalls liegt Gegenteiliges ohne nähere Abklärungen nicht auf der Hand.

**6.7.2** Die Vorinstanz ist verpflichtet, ernsthafte Alternativvarianten zu prüfen und ihre Gründe darzulegen, weshalb eine solche allenfalls dennoch zu verwerfen ist. Die Vorinstanz wird deshalb nach Durchführung ergänzender Abklärungen in einem Variantenentscheid aufzuzeigen haben, inwiefern die Realisierung der Bushaltestelle auf der Klausenstrasse Richtung Bürglen am gemäss aufgelegtem Projekt vorgesehenen Standort der Realisierung der Bushaltestelle am heutigen Standort vorzuziehen ist. Allenfalls ergibt der Variantenentscheid unter Berücksichtigung aller massgeblicher Interessen aber auch, dass die Bushaltestelle ungefähr am heutigen Standort zu realisieren ist. Die Sache ist deshalb zur Neuurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Die weiteren in diesem Zusammenhang in der Beschwerde vorgebrachten und hier nicht bereits abgehandelten Überlegungen sind von dieser erneuten Prüfung abhängig, weshalb hier nicht weiter darauf einzugehen ist.

## **7.**

**7.1** Der Beschwerdeführer bringt weiter vor, die Bushaltestelle an der Gotthardstrasse Richtung Altdorf beanspruche sehr viel Platz, weil Bushaltestelle, Radstreifen und Fussweg nebeneinander vorgesehen seien. Es sei in der Einsprache vom 19. Oktober 2020 vorgeschlagen worden, die Velos über die Bushaltestelle zu leiten. So könne Platz gespart werden und die Rodung von direkt hinter der Kollegimauer stehenden Bäumen könne verhindert werden. Die Vorinstanz habe diesen Einsprachepunkt in keinem der angefochtenen Beschlüsse behandelt, obwohl er sich auf das angefochtene Projekt beziehe.

**7.2** In den angefochtenen Beschlüssen, namentlich im Beschluss Nr. 2021-3 zur Bushaltestelle auf der Gotthardstrasse, finden sich keine Ausführungen zu diesem Thema. Das lässt sich dadurch erklären, dass die Vorinstanz davon ausging, dass die entsprechende Problematik nicht Teil des Strassenbauprojekts sei, sondern des gemeindlichen Baubewilligungsverfahrens. Mit Blick auf das zuvor Ausgeführte (E. 3.6 ff. hievon) hält dies einer Überprüfung nicht stand. Nachdem sich auch die Gemeindebaubehörde zu diesem Einsprachepunkt materiell nicht geäußert hatte, blieben diese Einwände respektive die damit verbundenen Alternativvorschläge unbeurteilt. In der Vernehmlassung an das Gericht vom 12. März 2021 (S. 17 f.) wird eine kurze Begründung hierzu nachgereicht. Damit hat die Vorinstanz zumindest eine summarische Prüfung des Einsprachepunktes respektive der Alternativvarianten vorgenommen. Sollten die Einwände beziehungsweise Vorschläge des Beschwerdeführers mit gewichtigen Nachteilen verbunden sein oder keine wesentlichen Vorteile aufweisen, könnte der Mangel in den vorinstanzlichen Beschlüssen allenfalls geheilt werden (vergleiche BGer 1C\_556/2013 vom 21.09.2016 E. 5.2).

**7.3** Die Vorinstanz führt in ihrer Vernehmlassung vom 12. März 2021 aus (S. 17 f.), auch durch den Lösungsvorschlag des Beschwerdeführers könnten keine Bäume im Bereich der eigentlichen Haltestelle erhalten werden, da auch bei dieser Variante die Natursteinmauern

tangiert würden. Es müsse sogar davon ausgegangen werden, dass mehr Bäume in diesem Bereich gerodet werden müssten. Grundsätzlich sollten Velostreifen zudem im Bereich der Bushaltestelle nicht unterbrochen werden. Durch die Unterbrechung der Radstreifen ergebe sich keine Kontinuität für Radfahrer. Weiter könne die maschinelle Schneeräumung auf dem neuen innenliegenden Trottoir bei der Variante des Beschwerdeführers nicht umgesetzt werden, da die Platzverhältnisse und Radien nicht eingehalten würden. In jedem Fall müsste der Bereich (auch direkt vor dem Haupteingang der kantonalen Mittelschule) asphaltiert werden, was wiederum aus denkmalschützerischer Sicht problematisch werde.

#### **7.4**

**7.4.1** Die Vorinstanz bezieht sich bei ihrer Aussage, Velostreifen sollten im Bereich der Bushaltestelle nicht unterbrochen werden, auf die Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr des Kantons Bern vom 1. September 2021 (online einsehbar; nachfolgend Arbeitshilfe Bern). Der Vorinstanz ist zunächst entgegenzuhalten, dass gemäss der erwähnten Arbeitshilfe Bern bei Fahrbahnhaltestellen durchaus eine Unterbrechung des Velostreifens durch eine Bushaltestelle als adäquat erachtet wird (a.a.O. S. 20). Zutreffend ist, dass gemäss der Arbeitshilfe Bern bei Busbuchten ein durchgehender Radstreifen anzustreben ist, wobei dies bloss, aber immerhin, eine Richtlinie und nicht eine starre Vorgabe darstellt; namentlich ist ein Alternativfall 2 mit Unterbrechung des Velostreifens durchaus auch denkbar (a.a.O. S. 21). Dem Plan Objekt K2 Gotthardstrasse «Situation Geometrie 1:200» vom 18. September 2020 sowie dem Plan «Situation Baumbestand 1:200» vom 11. September 2020 (aus dem Dossier Umgestaltung Umgebung Kollegium) kann entnommen werden, dass für den neuen Personenunterstand und die nördlich anschliessende Anpassung der Mauer vier im kommunalen Schutzplan enthaltene Bäume (Sumpfyzypresse, Bergahorn, Fächerahorn, Schwarzföhre) gefällt werden müssten. Bei der Variante des Beschwerdeführers würden die Velos über die Bushaltestelle geleitet; das heisst, der Velostreifen würde nicht zusätzlich neben der Bushaltestelle vorbeiführen, sondern in diese münden, sodass die Velofahrer in diesem Bereich über die Bushaltestelle fahren würden. Da der Velostreifen respektive der Veloverkehr gleichsam in die Bushaltestelle integriert würde, könnte diese beziehungsweise der Personenunterstand und die Haltekante grundsätzlich um die Breite des Velostreifens Richtung Strasse verschoben werden, ohne die Auto- und Lastwagenspur zu beeinträchtigen. Diese Verschiebung scheint durchaus geeignet zu sein, zumindest die Sumpfyzypresse, den Fächerahorn und die Schwarzföhre zu erhalten. Damit könnten im Vergleich zum aufgelegten Projekt drei von vier Bäumen erhalten werden, was unter Aspekten des Interesses der Erhaltung des Baumbestandes ein gewichtiger Vorteil wäre. Inwiefern alle vier Bäume, welche immerhin im kommunalen Schutzplan enthalten sind, aus überwiegenden Interessen dennoch zu fällen wären, wird von der Vorinstanz nicht plausibel erklärt. Der Hinweis auf die Arbeitshilfe Bern ist jedenfalls alleine nicht zielführend, weil diese Richtlinie abweichende Kompromiss-Varianten, welche aufgrund von anderen Interessen – zum Beispiel des Erhalts des Baumbestandes – notwendig erscheinen, nicht ohne Weiteres ausschliesst.

**7.4.2** Die Vorinstanz verweist weiter darauf, dass die maschinelle Schneeräumung auf dem neuen innenliegenden Trottoir in der Variante des Beschwerdeführers nicht umgesetzt werden könnte. Diese sähe vor, dass die Fussgänger auf dem bestehenden Fussweg südlich des Haupteinganges des Kollegiums geführt würden. Die Argumente der Vorinstanz erweisen sich jedoch – zumindest in der Form wie sie im vorliegenden Verfahren vorgetragen wurden – als spekulativ. Das ergibt sich auch aus der Aktennotiz zur Einspracheverhandlung vom 25. November 2020, in welcher die Vorinstanz die maschinelle Schneeräumung noch als «vermutlich» nicht umsetzbar bezeichnete. Warum das in diesem Bereich nicht möglich sein sollte, erscheint dem Gericht allerdings nicht ohne Weiteres nachvollziehbar. Der heutige Fussgängerdurchgang auf dem Kollegiareal südlich des Haupteinganges ist ungefähr drei Meter breit. Der gemäss aufgelegtem Projekt Richtung Schattdorf geplante Fussgängerdurchgang im Anschluss an die Bushaltestelle, welcher ungefähr parallel zum heutigen Durchgang realisiert werden soll, weist gemäss Projektplänen eine Breite von rund zwei Metern auf (vergleiche Plan Objekt K2 Gotthardstrasse

«Situation Geometrie 1:200» vom 18.09.2020). An der Breite kann es somit nicht liegen, dass die Schneeräumung nicht möglich sein sollte, dürfte doch ein breiterer Weg diesbezüglich vorteilhafter sein. Auch was die Radien betrifft, so ist nicht ohne Weiteres einsichtig, warum auf dem weitgehend geraden bestehenden Fussweg auf dem Kollegiareal hierzu ein Problem bestehen sollte. Sofern beim Durchgang zum Haupteingang bei der «Abzweigung» Richtung Süden diesbezüglich ein Problem bestehen sollte, ist nicht ohne Weiteres nachvollziehbar, weshalb hier nicht durch eine verhältnismässige Abflachung des Radius Abhilfe geschaffen werden könnte. Immerhin sieht das aufgelegte Projekt an dieser Stelle ohnehin die Rodung von bestehenden Bäumen (Buchs und Berberitze) vor, sodass eine Abflachung des Kurvenbereichs nicht a priori unmöglich erscheint. Im Übrigen spezifiziert die Vorinstanz nicht näher, wie die Schneeräumung vonstattengehen soll, weshalb letztlich nicht überprüfbar ist, ob die Schneeräumung tatsächlich nicht möglich sein sollte, wenn dem Vorschlag des Beschwerdeführers gefolgt würde. Weiter scheint die Vorinstanz davon auszugehen, dass die maschinelle Schneeräumung nur auf asphaltiertem Grund möglich ist. Auch dies ist in dieser pauschalen Form nicht nachzuvollziehen. Es dürfte zahlreiche Beispiele von nicht asphaltierten Flächen geben, welche maschinell geräumt werden (Fussgängerzonen in Altstädten etc.), sodass der Hinweis auf die Asphaltierung ohne nähere Einordnung nicht plausibel erscheint.

**7.4.3** Im Ergebnis hat die Vorinstanz eine Variante, welche gewichtige Vorteile bringen könnte, mit einer bloss summarischen Begründung verworfen, welche zudem nicht überzeugt. Damit hat die Vorinstanz ihre Pflicht zur Prüfung von ernstzunehmenden Alternativvarianten auch hinsichtlich der Bushaltestelle auf der Gotthardstrasse Richtung Altdorf verletzt. Die Sache ist auch diesbezüglich zur Neuurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

**8.** Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist aufgrund dieser Erwägungen begründet. Die weiteren in der Beschwerde vorgebrachten und hier nicht bereits abgehandelten Überlegungen sind im Wesentlichen von der erneuten Prüfung abhängig, weshalb hier nicht weiter darauf einzugehen ist. Das ist auch insofern sachgerecht, weil der Plangenehmigungsbehörde bei der Strassenplanung ein erheblicher Ermessensspielraum zukommt, welcher von der gerichtlichen Behörde nicht unnötig eingeschränkt werden soll. Namentlich verbleibt der Vorinstanz als Plangenehmigungsbehörde dadurch bei der vorliegend notwendigen Neuurteilung der Sache respektive beim vorliegend notwendigen Variantenentscheid im Zusammenhang mit den Bushaltestellen auf der Klausenstrasse Richtung Bürglen sowie auf der Gotthardstrasse Richtung Altdorf ein grösserer Handlungsspielraum. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist somit dahingehend gutzuheissen, als dass die angefochtenen Beschlüsse der Vorinstanz Nr. 2021-3 und Nr. 2021-4 vom 12. Januar 2021 aufzuheben sind und die Sache zur Neuurteilung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen ist. Da die Entscheide der Baukommission Altdorf vom 13. Januar 2021 über die Erteilung der Baubewilligung für die Umgestaltung der Umgebung Kollegium und die Behandlung der Einsprache des Beschwerdeführers ausserhalb ihrer sachlichen Zuständigkeit ergangen sind, ist der guten Ordnung halber deren Nichtigkeit festzustellen (zum Nichtigkeitsgrund der sachlichen Unzuständigkeit und der jederzeitigen Beachtung der Nichtigkeit von Amtes wegen: BGE 137 I 273 E. 3.1).