

BGer 1C_113/2023 vom 5. Februar 2024

Bundesgericht, 2024-02-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_113_2023

FR: TF 1C_113/2023 du 5 février 2024

IT: TF 1C_113/2023 del 5 febbraio 2024

Erwägungen

E. 1

Gegen den kantonal letztinstanzlichen Endentscheid des Verwaltungsgerichts steht grundsätzlich die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht offen (Art. 82 lit. a, 86 Abs. 1 lit. d und 90 BGG). Die Beschwerdeführerin ist als Eigentümerin einer für das Strassenprojekt beanspruchten Parzelle zur Beschwerde legitimiert (Art. 89 Abs. 1 BGG). Auf die rechtzeitig erhobene Beschwerde (Art. 100 Abs. 1 BGG) ist daher grundsätzlich einzutreten.

Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann insbesondere die Verletzung von Bundesrecht gerügt werden (Art. 95 lit. a BGG). Das Bundesgericht wendet das Bundesrecht grundsätzlich von Amtes wegen an (Art. 106 Abs. 1 BGG). Die Verletzung von Grundrechten (einschliesslich die willkürliche Anwendung von kantonalem Recht) prüft es dagegen nur insoweit, als eine solche Rüge in der Beschwerde vorgebracht und genügend begründet worden ist (Art. 106 Abs. 2 BGG); dafür gelten qualifizierte Begründungsanforderungen (BGE 133 II 249 E. 1.4.2 mit Hinweisen).

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat, sofern dieser nicht offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht (Art. 105 und Art. 97 Abs. 1 BGG). Neue Tatsachen und Beweismittel können nur so weit vorgebracht werden, als erst der Entscheid der Vorinstanz dazu Anlass gibt (Art. 99 Abs. 1 BGG).

E. 2

Die St. Gallerstrasse verbindet Winterthur mit der Gemeinde Elsau. Sie gehört zu den Staatsstrassen des Kantons Zürich und wird als Hauptverkehrsstrasse qualifiziert. Das streitige Strassenprojekt soll die Integration der St. Gallerstrasse in den bestehenden und geplanten Siedlungsraum sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, verbessern. Die St. Galler- und Pestalozzistrasse sollen instandgesetzt und die Strassenbeleuchtung und Strassentwässerung angepasst und erneuert werden.

Das Grundstück der Beschwerdeführerin liegt in der Gewerbezone Elsaus, unmittelbar östlich der Einmündung der Strasse "Im Tubental" (West) und gegenüber der Einmündung der Strasse "Im Nägelibaum" in die St. Gallerstrasse. In diesem Bereich soll weiterhin Tempo 60 km/h signalisiert werden. Ein Mehrzweckstreifen (2.50 m) mit Verkehrsinseln zwischen den beiden Fahrbahnen (je 4.25 m) soll das Linksabbiegen in die Strassen "Im Tubental" (West) bzw. "Im Nägelibaum" erleichtern. Beidseits der St. Gallerstrasse sind kombinierte Rad- und Gehwege vorgesehen, mit einer Breite von 2.50 auf der Nord- und 3.50 m auf der Südseite. Die Gesamtbreite der St. Gallerstrasse beträgt somit 17 m. Dafür muss die Beschwerdeführerin einen Streifen von ca. 0.5 m Breite am nördlichen Rand ihrer

Parzelle abgeben (insgesamt 54 m²).

Weiter östlich, in Richtung Ortszentrum, soll die Höchstgeschwindigkeit von bisher 60 auf 50 km/h herabgesetzt werden. In diesem Abschnitt ist eine Kernfahrbahn (5.00 m) mit beidseitigen Radstreifen (je 1.50 m) und getrennten Gehwegen (je 2.50 m) vorgesehen, mit Mehrzweckstreifen und Fussgängerübergängen im Bereich der Abzweigung "Im Tubental" (Ost).

E. 3

Die Beschwerdeführerin erhebt verschiedene Sachverhaltsrügen und macht eine Verletzung des rechtlichen Gehörs geltend, weil das Verwaltungsgericht unbesehen auf (bestrittene) Sachverhaltsannahmen des Kantons abgestellt habe, ohne eigene Abklärungen vorzunehmen. Insbesondere habe es die Durchführung eines Augenscheins abgelehnt, obwohl sich die streitigen Sachverhaltselemente nicht aus den in den Akten liegenden Plänen und Fotografien ergäben.

E. 3.1

Streitig ist zunächst der Erneuerungsbedarf der St. Gallerstrasse.

Der Regierungsrat hielt im angefochtenen Beschluss fest, der Sanierungsbedarf der St. Gallerstrasse sei mittels Belags- und Fundationsuntersuchungen nochmals genau geprüft worden. Es habe sich herausgestellt, dass ab der Stadtgrenze Winterthur die ersten rund 240 m in einem guten Zustand seien; die übrigen Bereiche, und somit auch das die Beschwerdeführerin betreffende Teilstück, seien gemäss der Zustandserfassung zu sanieren. Das Verwaltungsgericht bestätigte dies. Es hielt fest, die Fotos des technischen Berichts sowie die Aufnahmen der Orthofotos von 2019 im GIS-Browser (maps.zh.ch) zeigten diverse Belagsflicke und Risse. Die letzte Sanierung der Strasse habe im Jahr 2002 stattgefunden, der Strassenbelag gehe daher langsam dem Ende seiner Haltbarkeit entgegen.

Die Beschwerdeführerin bestreitet den Sanierungsbedarf, vermag aber nicht aufzuzeigen, inwiefern der vom Verwaltungsgericht festgestellte Sachverhalt offensichtlich unrichtig ist. Sie bestätigt vielmehr selbst, dass auf den Fotos "Belagsflicke" zu sehen seien. Dass diese auf Grabarbeiten für Leitungsverlegungen (und nicht auf Reparaturarbeiten am Strassenbelag) zurückzuführen sind, erscheint irrelevant, da auch durch Grabarbeiten bedingte Nähte und Anschlüsse erfahrungsgemäss Schwachstellen darstellen, von denen Risse ausgehen können (vgl. z.B. ASTRA, Anforderungen an Anschlussfugensysteme in Asphaltdecken - Teil 1: Praxiserfahrung, September 2014, S. 7). Im Übrigen gibt es auch keinen Anlass, die Ergebnisse der Detailuntersuchungen von Belag und Fundation durch das TBA als kantonale Fachinstanz in Frage zu stellen.

E. 3.2

Die Beschwerdeführerin rügt weiter, das Verwaltungsgericht habe es als zulässig erachtet, über die behördlichen Empfehlungen zur Mindestbreite eines Fuss-/Radwegs hinauszugehen, weil der Kanton für den streitigen Bereich von "vielen Begegnungen" ausgehe. Der Kanton habe jedoch nie verlässliche Zahlen zum Fussgänger- und Radverkehr präsentiert. Im streitigen Abschnitt verkehrten auf den beidseits der Strasse vorhandenen grosszügigen Fuss- und Radwegen nur wenige Personen; die Beschwerdeführerin schätzt die Zahl der Nutzer und Nutzerinnen pro Strassenseite und Tag auf unter 20. Auf den in den Akten liegenden Fotos seien weder Radfahrende noch Personen zu Fuss ersichtlich. Das Verwaltungsgericht wäre daher verpflichtet gewesen, einen Augenschein durchzuführen

oder den Sachverhalt auf andere Weise selbst abzuklären.

Es trifft zu, dass keine Daten zur Anzahl Rad- und Fusswegnutzer und -nutzerinnen bzw. der möglichen Begegnungen auf dem kombinierten Rad-/Fussweg im Dossier liegen, und sich dies auch nicht anhand der Fotos ermitteln lässt. Bei genauerer Betrachtung bezog sich die Annahme des Kantons zu den Begegnungsfällen jedoch nicht in erster Linie auf die aktuelle Situation, sondern auf die Bedürfnisse der nächsten 50 Jahre. In der mündlichen Verhandlung führte der Projektleiter C. _____ aus, Auslöser des Projekts sei der Sanierungsbedarf gewesen. Werde eine Strasse neu gebaut, solle diese für die nächsten 50 Jahre bestehen und seien zukünftige Bedürfnisse, wie die des Veloverkehrs, zu berücksichtigen, da ständige Anpassungen unwirtschaftlich seien. Schon jetzt würden sich auf beiden Seiten der St. Gallerstrasse Fuss-, Rad- und Gewerbeverkehr begegnen, und der Veloverkehr solle in Zukunft noch zunehmen (Protokoll S. 5 unten). Handelt es sich somit um die Prognose einer künftigen Entwicklung, ist ein Augenschein - der ausschliesslich den Ist-Zustand betrifft - kein geeignetes Beweismittel. Unter diesen Umständen durfte das Verwaltungsgericht den Antrag auf Durchführung eines Augenscheins abweisen, ohne das rechtliche Gehör zu verletzen. Auch für das Bundesgericht besteht kein Anlass, einen Augenschein durchzuführen.

Die Prognose, dass es in den nächsten 50 Jahren vermehrt zu Begegnungsfällen zwischen Radfahrenden und Fussgängern und Fussgängerinnen kommen werde, erscheint auch nicht offensichtlich unrichtig. Der Kanton Zürich strebt in seiner langfristigen Klimastrategie die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs an (Massnahme MO05). Die St. Gallerstrasse verbindet Elsau mit der Stadt Winterthur und gehört insofern zum Velonetz von regionaler Bedeutung. Auf der Südseite der St. Gallerstrasse befinden sich sodann mehrere Gewerbebetriebe mit Publikumsverkehr (z.B. Landi). Es erscheint daher naheliegend und jedenfalls nicht willkürlich anzunehmen, dass sich der Rad- und Fussverkehr auf dieser ebenen Strecke in Zukunft erhöhen werde, zumal wenn die Rad- und Fusswege verbreitert und damit ihre Attraktivität und Sicherheit erhöht werden.

E. 4

Das Strassenprojekt beansprucht 54 m² Land der Beschwerdeführerin und stellt damit einen schwerwiegenden Eingriff in deren Eigentum dar (Art. 26 BV). Dies setzt gemäss Art. 36 BV eine gesetzliche Grundlage voraus (Abs. 1). Zudem muss der Eingriff durch ein öffentliches Interesse gerechtfertigt und verhältnismässig sein (Abs. 2 und 3). Enteignungen und Eigentumsbeschränkungen, die einer Enteignung gleichkommen, werden voll entschädigt (Art. 26 Abs. 2 BV).

E. 4.1

§ 18 des Zürcher Strassengesetzes (StrG) ermächtigt unstreitig den Regierungsrat, das für den Strassenbau benötigte Land durch Enteignung zu erwerben. Streitig ist dagegen das öffentliche Interesse und die Verhältnismässigkeit des Eingriffs.

E. 4.2

Der Kanton ging davon aus, die St. Gallerstrasse sei erneuerungsbedürftig; die gleichzeitig erfolgte Erweiterung des Strassenraums im Bereich der Parzelle der Beschwerdeführerin für den Mehrzweckstreifen, die Ergänzung der Schutzinsel und den Ausbau des südlichen Rad-/Gehwegs auf 3.5 m diene der Verkehrssicherheit.

Das Verwaltungsgericht bestätigte dies. Die am 1. September 2021 in Kraft getretene Richtlinie Velostandards des Kantons Zürich sehe eine Mindestbreite von 3 m für kombinierte Rad- und Fusswege vor. Der Kanton gehe im streitigen Bereich von vielen Begegnungen aus; aus Gründen des Bewegungskomforts und der Verkehrssicherheit sei daher ein öffentliches Interesse an über die Mindestbreiten hinausgehenden Rad- und Fusswegen gegeben.

E. 4.3

Diese Erwägungen lassen keine Verletzung von Bundesrecht erkennen. Zwar ist der Beschwerdeführerin einzuräumen, dass der Grundsatz der haushälterischen Bodennutzung (Art. 75 Abs. 1 BV) auch bei der Dimensionierung von Rad- und Fusswegen zu beachten ist. Den kantonalen Fachbehörden steht jedoch ein gewisser Beurteilungsspielraum bei der Prognose der künftigen Bedürfnisse zu; dabei darf auch berücksichtigt werden, dass attraktive und sichere Rad- und Fusswege zur aus Klimagründen erwünschten Förderung des Rad- und Fussverkehrs beitragen (vgl. oben E. 3.2). Vorliegend wurde dieser Spielraum nicht überschritten:

Zwar ist auf beiden Seiten der St. Gallerstrasse je ein kombinierter Rad- und Fussweg vorgesehen. Es handelt sich jedoch um eine Hauptverkehrsstrasse, deren Querung für Rad- und Fussgänger nicht einfach ist, zumal im Bereich der Gewerbezone Fussgängerstreifen fehlen. Es erscheint daher plausibel, dass - vor allem auf dem südlichen Rad-/Gehweg, an dem sich mehrere Gewerbebetriebe befinden - mit Radverkehr in beiden Richtungen zu rechnen ist.

Die Breite des südlichen Rad-/Gehwegs überschreitet die gemäss den geltenden Velostandards gebotene Mindestbreite mit 50 cm nur geringfügig. Dabei berücksichtigte das TBA, dass der bestehende Rad-/Gehweg von Winterthur herkommend 3.5 m messe und sich auf Höhe der beschwerdeführerischen Parzelle verenge (vgl. Beschwerdeantwort vom 27. November 2020 Rz. 41 und Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 4). Dies wird von der Beschwerdeführerin nicht bestritten. Es erscheint grundsätzlich zweckmässig, die Breite des Rad-/Fusswegs zu vereinheitlichen und sich dabei an der grösseren Breite des nicht sanierungsbedürftigen Strassenabschnitts zu orientieren.

E. 4.4

Die Beschwerdeführerin ist der Auffassung, es sei zu Unrecht nicht geprüft worden, ob die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h herabgesetzt werden könne (wie noch im Vorprojekt vorgesehen); dies hätte es ermöglicht, eine Kernfahrbahn mit Radstreifen anzulegen, wie im anschliessenden Abschnitt Richtung Ortszentrum geschehen. Sie nennt jedoch keine Gründe, die eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Bereich der verkehrorientierten Gewerbezone, ausserhalb der Wohngebiete Elsaus, rechtfertigen oder gar bedingen würden; insbesondere bringt sie selbst vor, die Strecke sei übersichtlich und sicher.

E. 4.5

Das Verwaltungsgericht erachtete den Eingriff in die Eigentumsgarantie als erforderlich und verhältnismässig. Andere Varianten, insbesondere eine Verschiebung der Strasse nach Norden, wären mit grösserem Landwerb bei mehreren Grundeigentümern sowie mit dem Fällen von Bäumen verbunden. Die Beschwerdeführerin müsse insgesamt 54 m² Land abtreten; ihr Grundstück von ca. 7'200 m² bleibe weiterhin gut überbaubar und die

Landabtretung erscheine in Bezug auf die Gesamtfläche eher geringfügig. Die Beschwerdeführerin mache auch keine spezifischen Nachteile geltend, die sich aus der Landabtretung ergeben würden.

Dies trifft zu. Aus dem Foto im Technischen Bericht ist erkennbar, dass der abzutretende schmale Streifen von 50 cm Breite mit Gras bewachsen ist. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite befinden sich dagegen (gemäss Situationsplan) Alleebäume und Hecken, die gefällt werden müssten. Dass nur ein einziger Baum versetzt werden müsste, wie die Beschwerdeführerin behauptet, ist nicht nachvollziehbar, da eine Nordverschiebung nicht isoliert, im Bereich ihrer Parzelle, erfolgen könnte, sondern einen grösseren Abschnitt betreffen müsste. Im Übrigen ist es gerichtsnotorisch, dass die Versetzung grosser Alleebäume teuer und dem längerfristigen Überleben der Bäume abträglich ist.

E. 5

Zusammenfassend erweist sich die Beschwerde als unbegründet und ist abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird die Beschwerdeführerin kostenpflichtig (Art. 66 Abs. 1 BGG) und hat keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 68 BGG).

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