

BGer 1C_412/2009 vom 7. April 2010

Bundesgericht, 2010-04-07, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_412_2009

FR: TF 1C_412/2009 du 7 avril 2010

IT: TF 1C_412/2009 del 7 aprile 2010

Erwägungen

E. 1

Angefochten ist ein kantonaler letztinstanzlicher Entscheid über einen kommunalen Quartierplan, gegen den die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten (Art. 82 ff. BGG) zulässig ist. Die von den Beschwerdeführerinnen vorgebrachten Rügen - der angefochtene Entscheid verstosse gegen Bundesrecht, insbesondere gegen das Raumplanungsgesetz und verletze verschiedene verfassungsmässige Rechte - sind zulässig (Art. 95 BGG ; BGE 133 II 249 E. 1.2.1).

Nach Art. 89 Abs. 1 BGG sind die formell beschwerten Beschwerdeführerinnen zur Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten befugt, wenn sie über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügen und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung oder Änderung des angefochtenen Entscheids ziehen können (Leiturteil BGE 133 II 249 E. 1.3). Die Beschwerdeführerinnen wenden sich im bundesgerichtlichen Verfahren erstens gegen die im Quartierplan vorgesehene Schliessung der beiden Anschlüsse der Lagerstrasse und der Industriestrasse an die Ringstrasse, zweitens gegen die durch das Anpflanzen von Bäumen vorgesehene Abriegelung der Strassenenden der Industrie- und Lagerstrasse sowie drittens gegen die Verbreiterung des Trottoirs der Ringstrasse um 2 m zulasten ihrer Privatliegenschaften. Dazu sind sie befugt, die erforderliche Beziehungsnähe ist gegeben. Fraglich könnte sein, ob beide Beschwerdeführerinnen zu allen Rügen berechtigt sind, ob beispielsweise auch die Beschwerdeführerin 1 befugt ist, sich gegen die Schliessung der Anbindung der Industriestrasse an die Ringstrasse zur Wehr zu setzen, obwohl ihre Liegenschaft nicht an der Ecke Industrie-/Ringstrasse liegt. Das kann indessen offen bleiben, da mindestens eine der Beschwerdeführerinnen jeweils beschwerdebefugt ist bzw. die fraglichen Rügen ohnehin unbegründet sind.

Abzuweisen ist der Antrag auf Durchführung eines Augenscheins, da sich der rechtserhebliche Sachverhalt mit ausreichender Klarheit aus den Akten ergibt.

E. 2

Die Beschwerdeführerinnen beantragen, auf die Schliessung der Anschlüsse von Lager- und Industriestrasse an die Ringstrasse zu verzichten, insoweit es die Beibehaltung der direkten Erschliessung der Liegenschaften Ringstrasse XX und YY erfordere, eventualiter sei zumindest die direkte Zufahrt von der Ringstrasse in die Industriestrasse weiterhin zu gewährleisten.

E. 2.1

Das Verwaltungsgericht hat dazu erwogen, mit der Schliessung der beiden Anschlüsse an die Ringstrasse verlören die Liegenschaften Ringstrasse XX und YY die direkte Zufahrt in die Ringstrasse. Der Regierungsrat habe indessen bereits in seinem Entscheid vom 13. Juni

2001 beschlossen, das Quartierplangebiet Hochbord zur Entlastung der Ringstrasse rückwärtig zu erschliessen. Während die Schliessung der Lagerstrasse im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stadtbahn Glatttal bereits entschieden worden sei und nicht mehr überprüft werden könne, bleibe die Schliessung der Industriestrasse im Quartierplanverfahren zu prüfen. Die mit der Schliessung der fraglichen Strassen verbundene rückwärtige Erschliessung sei die einzige Lösung, mit welcher der im Quartier entstehende Verkehr ohne markante zusätzliche Belastung der umliegenden, in den Spitzenstunden hoch belasteten Hauptachsen, insbesondere der Ringstrasse, bewältigt und Schleichverkehr verhindert werden könne (E. 6.2.3 S. 27 f.). Zudem würde sich von der Ringstrasse zusätzlicher Verkehr ins Quartierplangebiet ergiessen. Dem privaten Interesse der Eigentümer an einer möglichst hindernisfreien Zufahrt zu ihren Liegenschaften stehe ein gewichtiges öffentliches Interesse entgegen (E. 6.2.4 S. 28). Für eine von den Eigentümern vorgeschlagene Abbiege- bzw. Einbiegespur von der Ring- in die Quartierstrasse (und umgekehrt) bestehe kein Platz, weil die Geleiseanlagen der Glattalbahn nur zwei Fahrspuren zulassen; zudem würde dadurch zusätzlicher, Stauungen verursachender Verkehr ins Quartier geleitet (E. 6.2.5 S. 28 f.).

E. 2.2

Die Beschwerdeführerinnen rügen die Verletzung der raumplanungsrechtlichen Koordinationspflicht.

E. 2.2.1

Die REKO INUM hat am 10. Dezember 2004 auf Beschwerde der Miteigentümergeinschaft Ringstrasse YY hin die vom BAV verfügte "Schliessung der Anbindung der Industrie- an die Ringstrasse" aufgehoben, nicht aber die unangefochten gebliebene Schliessung der Anbindung der Lager- an die Ringstrasse. Daraus zog das Verwaltungsgericht im angefochtenen Entscheid den Schluss, dass im Quartierplanverfahren nur über die Aufhebung des Anschlusses der Industrie- an die Ringstrasse zu entscheiden sei, nicht aber über die rechtskräftige Aufhebung des Anschlusses der Lagerstrasse.

Dem halten die Beschwerdeführerinnen das Koordinationsgebot (Art. 25a RPG) entgegen. Dieses gebiete auch eine Überprüfung der vorgesehenen Schliessung der Lagerstrasse, dessen ungeachtet, dass sie im Plangenehmigungsverfahren der Glattalbahn nicht angefochten worden sei. Da sie im Plangenehmigungsverfahren nicht darauf aufmerksam gemacht worden seien, dass sie sich gegen die Schliessung der Lagerstrasse im Quartierplanverfahren nicht mehr wehren können, liege in der Nichtprüfung ein Verstoß gegen den Grundsatz von Treu und Glauben (Art. 9 BV) und eine Gehörsverletzung (Art. 29 BV).

Von der Schliessung der Lagerstrasse ist jedenfalls die Beschwerdeführerin 1 (Liegenschaft Ringstrasse XX) als Strassenanstösserin betroffen. Ob dies auch für die Beschwerdeführerin 2 zutrifft, deren Liegenschaft nicht direkt an die Lagerstrasse stösst, ist fraglich, kann aber offen bleiben, weil die Beschwerde in diesem Punkt aus folgenden Motiven unbegründet ist.

E. 2.2.2

Erfordert die Errichtung oder die Änderung einer Baute oder Anlage Verfügungen mehrerer Behörden, so ist eine Behörde zu bezeichnen, die für ausreichende Koordination sorgt (Art.

25a Abs. 1 RPG). Die Koordinationspflicht setzt demnach begrifflich voraus, dass die Errichtung einer Anlage - hier der baulichen Vorkehren zur Schliessung der in die Ringstrasse einmündenden Strasse - Verfügungen verschiedener Behörden bedarf. Das ist indessen gerade nicht der Fall. Nach dem Entscheid der REKO INUM besteht zwischen der Verkehrsführung durch die Industriestrasse und der Verlängerung der Glatttalbahn kein enger betrieblicher und funktioneller Zusammenhang. Es fehle somit an der erforderlichen Einheit, die die Schliessung der Industriestrasse im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren erlaubt hätte; diese sei vielmehr im Quartierplanverfahren zu prüfen (E. 6.4.1 und 6.4.2 S. 31 f.). Erweist sich aber die Massnahme im einen Verfahren als unzulässig, während sie im andern überprüft werden kann, liegt kein Koordinationsproblem vor bzw. kann die Koordinationspflicht nicht verletzt worden sein (Arnold Marti, in: Heinz Aemisegger/Alfred Kuttler/Pierre Moor/Alexander Ruch [Hrsg.], Kommentar zum RPG, Zürich 1999, N. 39 zu Art. 25a a.E.). Die Rüge der Verletzung von Art. 25a RPG ist unbegründet und damit auch die Rüge der Rechtsverweigerung (Art. 29 BV). Unbegründet ist aber auch die Rüge der Verletzung des Grundsatzes des Handelns nach Treu und Glauben (Art. 9 BV). Abgesehen davon, dass sich die Rüge, nicht darauf aufmerksam gemacht worden zu sein, dass eine spätere Einsprache gegen die Schliessung der Lagerstrasse im Quartierplanverfahren verwehrt sein werde, an die für das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren zuständige Bundesbehörde und nicht an die vorliegend zuständige kommunale Behörde richtet, ist nicht zu sehen, weshalb Treu und Glauben geboten hätte, die Beschwerdeführerin 1 darauf aufmerksam zu machen, dass die beiden abgelehnten Schliessungen in beiden Verfahren bekämpft werden müssten, handelt es sich doch beim eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren und beim Quartierplanverfahren um zwei in jeder Hinsicht voneinander getrennte Verfahren. Es lag allein an den Beschwerdeführerinnen darüber zu befinden, in welchem der beiden Verfahren bzw. in welchem Umfang sie Einsprache bzw. Beschwerde erheben wollten. Die Beschwerdeführerin 1 macht auch nicht etwa geltend, die Behörden hätten Anlass gegeben, im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren nur die Schliessung der Industriestrasse anzufechten. Damit bleibt es bei der Schliessung der Lagerstrasse, weshalb die Beschwerde der Beschwerdeführerin 1 in diesem Punkt abzuweisen ist. Damit ist nur die Schliessung der Industriestrasse zu prüfen.

E. 2.3

Die Beschwerdeführerinnen rügen die Verletzung von Art. 19 Abs. 1 RPG , Art. 26 und Art. 27 BV .

E. 2.3.1

Land ist u.a. erschlossen, wenn für die betreffende Nutzung eine hinreichende Zufahrt besteht (Art. 19 Abs. 1 RPG). Die fehlende Erschliessung kann den Einbezug eines Grundstücks in ein Sondernutzungs- bzw. ein Quartierplanverfahren rechtfertigen (BGE 117 Ia 412 E. 2c S. 417 f.), was aber nicht heisst, dass der Einbezug eines an sich hinreichend erschlossenen Grundstücks in ein Quartierplanverfahren prinzipiell ausgeschlossen ist. Vorliegend erfolgt der Einbezug der Liegenschaft Ringstrasse YY ins Quartierplanverfahren nicht, weil sie nicht hinreichend erschlossen wäre, sondern, weil die Einmündung der Industrie- in die Ringstrasse, über welche die Liegenschaft bisher in erster Linie erschlossen wurde, aufgehoben werden soll. Die Rechtmässigkeit des Einbezugs der Liegenschaft hängt demnach nicht davon ab, ob sie bereits über eine hinreichende Erschliessung verfügt, sondern zum einen, ob die Aufhebung der Einmündung der

Industrie- in die Ringstrasse bzw. die (ausschliesslich) rückwärtige Erschliessung der Liegenschaft den Anforderungen von Art. 19 RPG entspricht und zum andern, ob allfällige, aus dieser Erschliessung resultierende Inkonvenienzen mit den verfassungsmässigen Rechten der Beschwerdeführerinnen vereinbar sind.

E. 2.3.2

Die Beschwerdeführerin 2 bestreitet, dass die rückwärtige Erschliessung ihre Liegenschaft hinreichend erschliesse. Im Verfahren vor Verwaltungsgericht hatte sie geltend gemacht darauf angewiesen zu sein, dass grosse Sattelschlepper ungehindert zu- und wegfahren könnten, was bei einer Schliessung der direkten Anschlüsse an die Ringstrasse nicht mehr möglich sei. Dazu erwog das Verwaltungsgericht zunächst einmal unter Hinweis auf die Angaben der Stadt, dass der Quartierplan Wendeplätze vorsehe, die auf 10 m lange Lastwagen ausgerichtet seien, und die Zufahrten ausreichend dimensioniert seien (E. 6.2 S. 26). Deshalb sei angesichts der grosszügig bemessenen Quartierstrassen und Kehrplätze in der Zone IG3 die Behauptung unzutreffend, dass Sattelschlepper nicht mehr ungehindert zu den Liegenschaften zufahren könnten (E. 6.2.3 a.E. S. 28).

Indem die Beschwerdeführerin 2 lediglich wiederholt, auf die Zufahrt grosser Sattelschlepper angewiesen zu sein, deren ungehinderte Zu- und Wegfahrt bei einer Schliessung des Anschlusses an die Ringstrasse nicht mehr möglich sei (Ziff. 7.2.4 S. 13), setzt sie sich nur unzureichend mit dem angefochtenen Entscheid auseinander (Art. 42 Abs. 2 BGG), weshalb darauf nicht einzutreten ist. Es ist davon auszugehen, dass die rückwärtige Erschliessung der Liegenschaft nicht gegen Art. 19 RPG verstösst.

E. 2.3.3

Die Beschwerdeführerin 2 macht eine Verletzung der Eigentumsgarantie geltend, weil die rückwärtige Erschliessung für sie mit Nachteilen verbunden sei und an der Schliessung der Industriestrasse kein ausreichendes öffentliches Interesse bestehe bzw. diese unverhältnismässig sei. Der Einbezug der Liegenschaft in den Quartierplan bedeutet eine Eigentumsbeschränkung, die verfassungsrechtlich zulässig ist, wenn sie auf einer gesetzlichen Grundlage beruht, was unbestritten ist, durch ein öffentliches Interesse gerechtfertigt und verhältnismässig ist (Art. 36 BV).

E. 2.3.3.1

Hinsichtlich des öffentlichen Interesses an der Schliessung der Industriestrasse verweist das Verwaltungsgericht zunächst auf die zu erwartende Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden auf den umliegenden Haupt- und Quartierstrassen sowie darauf, dass das übergeordnete Strassennetz im Bereich Hochbord schon heute an der Belastungsgrenze sei. Aus dem Verkehrsgutachten vom August 2003 ergebe sich, dass die getroffene (rückwärtige) Erschliessung die einzige sei, mit der im Quartier entstehender Verkehr ohne markante zusätzliche Belastung der umliegenden Hauptachsen, insbesondere der Ringstrasse, bewältigt und Schleichverkehr im Quartier verhindert werden könne (E. 6.2.3 S. S. 27 f.). Das Offenhalten der Industriestrasse hätte zur Folge, dass sich zusätzlicher Verkehr ins Quartier ergiessen würde. Erschwerend komme hinzu, dass die Ringstrasse infolge der Geleiseanlage der Glattalbahn nur zwei Fahrstreifen aufweise und die Bahnlinie erst noch zwischen dem Anschluss der Sonnental- und der Industriestrasse in die Ringstrasse die Strassenseite wechsle, was den Verkehr jeweils zum Anhalten zwingt. Deshalb komme auch die von der Beschwerdeführerin 2 vorgeschlagene Abbiegespur, die zu Staus auf der Ringstrasse führen würde, nicht in Frage (E. 6.2.5 S. 28 f.).

Die Beschwerdeführerin 2 bestreitet zwar, dass ohne die umstrittene Massnahme mit einer markanten Belastung der Ringstrasse bzw. mit Rückstaus ins Quartiergebiet zu rechnen wäre (Ziff. 7.2.7 S. 15), und wirft dem Verwaltungsgericht vor, ohne Sachkenntnisse zu urteilen (Ziff. 7.3.5 S. 18). Bei dieser Argumentation blendet sie aus, dass die kritisierten Feststellungen bzw. Annahmen auf dem Verkehrsgutachten der Jenni + Gottardi AG vom August 2003 beruhen. Mit blossen Bestreitungen ist aber nicht darzutun, dass die Annahmen des Verwaltungsgerichts unrichtig, geschweige denn offensichtlich unrichtig sind (Art. 97 Abs. 1 BGG). Unbegründet ist in diesem Zusammenhang auch die Rüge mangelnder Begründung, weil sich das Verwaltungsgericht nicht dazu geäussert habe, weshalb namentlich die Anschlüsse auf der östlichen Seite der Ringstrasse - anders als auf deren westlichen - bestehen bleiben könnten (Ziff. 7.2.3 S. 12). Die Beschwerdeführerin 2 scheint zu verkennen, dass es beim Quartierplan Hochbord nicht nur darum geht, Einfluss auf den Verkehrsfluss auf der Ringstrasse zu nehmen, sondern insbesondere auf das Verkehrsaufkommen bzw. den Verkehrsfluss im Quartier Hochbord selber, dessen östliche Begrenzung die Ringstrasse bildet.

E. 2.3.3.2

Die Beschwerdeführerin 2 rügt die Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit und wirft dem Verwaltungsgericht vor, weil die rückwärtige Erschliessung mit der bestehenden nicht gleichwertig sei, könne die Geschäftsliegenschaft nur über einen erheblichen Umweg erreicht werden (Ziff. 7.3.1 S. 15 f. bzw. 7.2.4 S. 13). Sie wirft dem Verwaltungsgericht vor, keine korrekte Interessenabwägung vorgenommen zu haben (Ziff. 7.2.5 S. 14). Davon ausgehend, dass die rückwärtige Erschliessung hinreichend ist (oben E. 2.3), bleibt noch die Frage eines Nachteils infolge längerer Zu- und Wegfahrstrecken. Dass aus einer im Übrigen nicht sehr bedeutenden Verlängerung der Zu- und Wegfahrt für die Beschwerdeführerin 2 ein ernsthafter Nachteil entstehen könnte, ist nicht nachvollziehbar, ist doch nicht anzunehmen, dass Zulieferanten, aber auch Kunden, sie nur deshalb nicht mehr aufsuchen würden. Für Letztere dürfte weniger ein unwesentlich längerer Weg, als vielmehr die Möglichkeit massgebend sein, wenn auch nicht unmittelbar vor den Geschäften, so doch in deren Nähe parkieren zu können.

Unverhältnismässigkeit erblickt die Beschwerdeführerin 2 auch im Umstand, dass nicht eine Abbiegespur von der Ring- in die Industriestrasse vorgesehen ist, weil damit nach ihrer Auffassung allfällige Stauungen auf der Ringstrasse vermieden würden. Sie bestreitet nicht, dass die Ringstrasse diesbezüglich keinen Raum aufweist, wirft aber dem Verwaltungsgericht vor, ihren Vorschlag, eine Abbiegespur auf ihrem eigenen Land zu errichten, nicht geprüft und namentlich ihrem Antrag nicht stattgegeben zu haben, einen von der Quartierplanbehörde erarbeiteten Lösungsvorschlag zu edieren, was eine Gehörsverletzung bedeute (Ziff. 7.3.3 S. 16 f.). Dass dem Antrag nicht stattgegeben wurde, beruht auf antizipierter Beweiswürdigung und bedeutet keine Gehörsverletzung. Dass das Verwaltungsgericht dabei in Willkür verfallen wäre, wird nicht dargetan, denn selbst wenn eine solche (auf privatem Terrain erstellte) Abbiegespur die Gefahr von Stauungen auf der Ringstrasse herabsetzen würde, bliebe das Problem bestehen, dass sich über die Abbiegespur Verkehr ins Quartier ergiessen würde, was es nach dem dem Quartierplan zu Grunde liegenden Verkehrskonzept gerade zu vermeiden gilt. Nicht zu überzeugen vermag das in diesem Zusammenhang vorgebrachte weitere Argument, dass mittels Signalisation sichergestellt werden könnte, dass ausser der Liegenschaft Ringstrasse YY keine weiteren Liegenschaften über die Einmündung erschlossen würden (Ziff. 7.2.6 S. 14 f./7.3.1 S. 15

f./7.3.2 S. 16). Die Rüge der Unverhältnismässigkeit der Schliessung der Industriestrasse bzw. der dadurch bedingten ausschliesslich rückwärtigen Erschliessung ist unbegründet.

E. 3

Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, auf die am Ende der Lagerstrasse und der Industriestrasse vorgesehenen Flächen mit Bäumen im Strassenraum sei insoweit zu verzichten, als diese die Zufahrt zum Vorgartenbereich der Liegenschaften Ringstrasse XX und YY verhinderten, und es seien diese Flächen als befahrbare Mischflächen auszubilden.

E. 3.1

Das Verwaltungsgericht erwog dazu, die an den Enden der Lager- und Industriestrasse vorgesehenen Flächen mit Bäumen dienen der Abriegelung der Quartierstrassen für den Motorfahrzeugverkehr, blieben aber für den Langsamverkehr durchlässig. Es werde im Rahmen der Detailplanung Rücksicht auf die uneingeschränkte Benutzung des Wendeplatzes und der bestehenden Zugänge zu den Gebäuden zu nehmen sein (E. 6.3 S. 26). Dadurch werde die Zufahrt zu den Liegenschaften nicht verunmöglicht. Im Rahmen der Detailplanung werde Gelegenheit bestehen, die Anschlüsse an die Liegenschaften den Gegebenheiten des Quartierplans anzupassen (E. 6.3.1 S. 29). Was die Vorfahrt von Kunden bzw. das Verladen von sperriger Ware anbelange, verfüge das Geschäft "I. _____" (Ringstrasse XX) über eine Laderampe zur Ausgabe von Waren an der Lagerstrasse ZZ sowie einige Kundenparkplätze, weshalb die Kunden nicht auf die Vorfahrt im Vorgartenbereich an der Ringstrasse angewiesen seien. Was das Geschäft "J. _____" (Ringstrasse YY) anbelange, stünden mehrheitlich keine besonders sperrige Waren im Angebot. Zudem sei im Bereich Industriestrasse/Ringstrasse mit zirka 700 Parkplätzen zu rechnen (E. 6.3.2 S. 30).

E. 3.2

Die Beschwerdeführerinnen rügen, diese Massnahmen verunmöglichten, auf den Vorgartenbereich ihrer Liegenschaften, wo sich die Eingänge zu den Ladengeschäften, Gewerbe- und Büroräumlichkeiten befinden, vorzufahren. Darauf seien aber die Kunden angewiesen, um sperriges Kaufgut direkt ins Auto zu verladen. Damit werde die Eigentumsgarantie und die Wirtschaftsfreiheit verletzt (Ziff. 8 bzw. 8.1 ff. S. 18 ff.).

E. 3.3

Aufgrund der vorstehenden Erwägungen ist davon auszugehen, dass die in Frage stehenden Quartierstrassen gegenüber der Ringstrasse geschlossen werden sollen, deren Schliessung aber auch rechtmässig ist. Dass die Rechtmässigkeit dieser Massnahme auch die Mittel rechtfertigt, zu deren Umsetzung es bedarf, versteht sich von selbst. Insoweit geht das Argument der Beschwerdeführerinnen fehl, dass das kantonale Recht keine gesetzliche Grundlage kenne, die es erlaube, Bäume oder andere Hindernisse zu setzen (Ziff. 8.2 S. 20). Fraglich kann einzig sein, ob der Grundsatz der Verhältnismässigkeit geboten hätte, die Schliessung der Strassen mit andern Mitteln umzusetzen. Die Abriegelung der Strassen mittels Bepflanzung ihrer Enden mit Bäumen hat den Vorteil, dass zum einen Motorfahrzeuge an der Durchfahrt gehindert werden, zum andern aber Fussgänger und Fahrradfahrer ungehindert von den Quartierstrassen auf den Fuss- und Radweg und umgekehrt gelangen können. Die Beschwerdeführerinnen kritisieren zwar, dass dadurch die Vorfahrt auf ihren Vorgartenbereich verunmöglicht werde, zeigen aber nicht auf, wie das Problem einer für den Langsamverkehr durchlässigen Abriegelung sonst gelöst werden könnte. Gewiss können die Beschwerdeführerinnen bzw. die Kunden ihrer Mieter nicht

mehr auf den Vorgartenbereich und damit direkt vor die Türen der Ladengeschäfte vorfahren. Dabei handelt es sich jedoch offensichtlich um kaum ins Gewicht fallende Nachteile. Dass die Kunden mit Fahrzeugen nahe an die beiden Liegenschaften heranfahren und bei der Ringstrasse XX eine Laderampe zur Verfügung steht, wird von den Beschwerdeführerinnen nicht bestritten. Diese Situation ist durchaus mit Einkaufszentren bzw. deren Parkhäusern vergleichbar, wo es üblich ist, dass auch schwerere Kaufgegenstände von den Ladengeschäften über mehr oder weniger lange Strecken getragen oder mittels eines Handwagens transportiert werden müssen, bevor sie ins Fahrzeug verladen werden können. Stellt man das öffentliche Interesse an einer wirksamen, aber für den Langsamverkehr dennoch durchlässigen Abriegelung der Quartierstrassen dieser Inkonvenienz gegenüber, erweist sich die von den kantonalen Behörden vorgenommene Interessenabwägung als verhältnismässig (Art. 36 BV) bzw. die Rüge der Verletzung der Eigentums- und Wirtschaftsfreiheit als unbegründet.

E. 4

Die Beschwerdeführerinnen wenden sich gegen die Verbreiterung des Trottoirs der Ringstrasse um 2 m und verlangen, dass der Vorgartenbereich zwischen den Gebäudefassaden Ringstrasse XX und YY von jeglichen Wegrechten zu befreien sei.

E. 4.1

Das Verwaltungsgericht erwog dazu, die Glattalbahn weise an der Ringstrasse zwei Haltestellen auf, wobei die auf der Höhe der Sonnenthalstrasse stehende Haltestelle "Ringstrasse" einen Grossteil der Bahnbenützer aus dem Quartierplangebiet östlich der Hochbordtrasse aufnehmen dürfte; mithin seien die erforderlichen Wege zur Station im Quartierplan auszuscheiden (E. 6.4.1 S. 31). Da Fussgänger und Radfahrer den Weg zu teilen hätten, wäre eine Wegbreite von 2 m ungenügend. Der Weg sei im Einzugsbereich der Haltestellen der Bahn grosszügig zu dimensionieren. Zugunsten des Vorgartenlandes verblieben 3 m, die zwar kein Parkieren, aber das Betrachten der Schaufenster zuliesse (E. 6.4. 2 S. 32).

E. 4.2

Die Beschwerdeführerinnen sehen dadurch die Eigentumsgarantie, die Wirtschaftsfreiheit und Art. 36 BV verletzt. Es handle sich nicht um eine notwendige Massnahme. Im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren sei ein 2 m breites Trottoir festgesetzt und damit offenbar als ausreichend betrachtet worden, um den Fussgängerstrom von und zur Haltestelle "Ringstrasse" zu bewältigen (Ziff. 9.1.1 S. 22).

E. 4.2.1

Zunächst machen die Beschwerdeführerinnen (in formeller Hinsicht) sinngemäss geltend, die Verbreiterung des Trottoirs um 2 m auf 4 m laufe auf eine Korrektur des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens hinaus und könnte, wenn überhaupt, nur in einem entsprechenden Verfahren korrigiert werden (Ziff. 9.1.2 S. 22). Das trifft nicht zu. Die Festlegung eines 2 m breiten Trottoirs im Plangenehmigungsverfahren bedeutet, dass ein solches Trottoir das entsprechende Bedürfnis zu decken vermag, dafür aber auch erforderlich ist. Unzulässig wäre es deshalb, im Rahmen des Quartierplanverfahrens das Trottoir zu schmälern. Hingegen steht einer Verbreiterung des Trottoirs im Quartierplanverfahren mit Blick auf zusätzliche Quartierbedürfnisse nichts im Weg.

E. 4.2.2

Fraglich ist, ob ein solches Bedürfnis ausgewiesen ist, was die Vorinstanz u.a. mit dem Hinweis auf die Radfahrer bejaht hat. Diesbezüglich machen die Beschwerdeführerinnen geltend, es bestehe weder ein offizieller Radweg entlang der Ringstrasse noch eine Notwendigkeit hierfür (Ziff. 9.1.3 S. 23). Die Fusswegnormalien betragen 2-2,5 m, allenfalls einschliesslich des Banketts 2,8 m (Ziff. 9.1.4 S. 23); auf jeden Fall würden unter Berücksichtigung der Radfahrer 3 m genügen (Ziff. 9.1.5 S. 24).

Unmassgeblich ist, ob auf der Ringstrasse ein offizieller Radweg besteht oder nicht. Es liegt unbestreitbar im Interesse der Verkehrsteilnehmer und damit im öffentlichen Interesse, Radfahrern und Fahrern von Motorfahrzeugen getrennte Fahrbahnen zuzuweisen, wo sich die Möglichkeit dazu bietet. Analoges gilt an sich auch im Verhältnis zwischen Radfahrern und Fussgängern. Wo das nicht möglich ist, sind die gemeinsam benutzten Flächen so zu konzipieren, dass der Verkehr sich möglichst gefahrfrei abwickeln kann. Auch wenn die Normalien diesbezüglich eine Breite von 3 m vorsehen sollten, heisst das nicht, dass die Vorinstanzen mit der vorgesehenen Breite von 4 m unverhältnismässig agiert hätten, zumal diese Breite es erlauben sollte, mittels Markierung zumindest eine optische Abschränkung vorzunehmen.

Die Verbreiterung des Trottoirs erweist sich aber auch hinsichtlich der privaten Interessen als verhältnismässig. Diesbezüglich bringen die Beschwerdeführerinnen die gleichen Argumente vor wie gegen die Abriegelung der Strassen mittels Bepflanzung (Ziff. 9.1.7 S. 24). Es kann daher auf die entsprechenden Erwägungen verwiesen werden (oben E. 3.3).

E. 5

Die Beschwerde ist somit abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführerinnen kostenpflichtig (Art. 66 Abs. 1 BGG).

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