

# **BGer 1C 467/2018 vom 3. Mai 2019**

Bundesgericht, 2019-05-03, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_1C\\_467\\_2018](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_467_2018)

FR: TF 1C 467/2018 du 3 mai 2019

IT: TF 1C 467/2018 del 3 maggio 2019

## **Regeste**

Festsetzung Strassenprojekt | Strassenbau und Strassenverkehr

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Gegen den kantonal letztinstanzlichen Endentscheid des Verwaltungsgerichts im Bereich des Bau- und Planungsrechts steht die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten offen ( BGE 133 II 353 E. 2 S. 356). Die Beschwerdeführerin hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen und ist als Eigentümerin einer vom umstrittenen Strassenprojekt betroffenen Parzelle zur Beschwerde legitimiert ( Art. 89 Abs. 1 BGG ). Da auch die übrigen Eintretensvoraussetzungen gegeben sind, ist auf die Beschwerde grundsätzlich einzutreten.

### **E. 1.2**

Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann die Verletzung von Bundesrecht, Völkerrecht und kantonalen verfassungsmässigen Rechten geltend gemacht werden ( Art. 95 lit. a, b und c BGG ). Die Verletzung des übrigen kantonalen Rechts kann abgesehen von hier nicht relevanten Ausnahmen vor Bundesgericht nicht gerügt werden. Zulässig ist jedoch die Rüge, die Anwendung dieses Rechts führe zu einer Verletzung von Bundesrecht, namentlich des verfassungsmässigen Willkürverbots ( BGE 138 I 143 E. 2 S. 149 f.). Nach der Praxis des Bundesgerichts verstösst ein Entscheid gegen dieses Verbot, wenn er offensichtlich unhaltbar ist, weil er zum Beispiel eine Norm oder einen unumstrittenen Rechtsgrundsatz krass verletzt. Dass eine andere Lösung ebenfalls als vertretbar erscheint, genügt nicht ( BGE 137 I 1 E. 2.4 S. 5 ; 138 I 49 E. 7.1 S. 51).

### **E. 1.3**

Gemäss Art. 99 Abs. 1 BGG dürfen neue Tatsachen und Beweismittel nur so weit vorgebracht werden, als erst der Entscheid der Vorinstanz dazu Anlass gibt. Unzulässig ist das Nachreichen von Beweismitteln, die ohne Weiteres schon im kantonalen Verfahren hätten vorgebracht werden können und sollen. Tatsachen oder Beweismittel, welche sich auf das vorinstanzliche Prozessthema beziehen, jedoch erst nach dem angefochtenen Entscheid eingetreten oder entstanden sind (sog. echte Noven), können nicht durch den vorinstanzlichen Entscheid veranlasst worden sein und sind im bundesgerichtlichen Verfahren unzulässig ( BGE 133 IV 342 E. 2.1 S. 344; 139 III 120 E. 3.1.2 S. 123). Das Bundesgericht untersucht somit nur, ob der angefochtene Entscheid im Zeitpunkt seines Ergehens rechtmässig war. Seitherige rechtserhebliche Veränderungen des Sachverhalts können vom Bundesgericht nicht berücksichtigt werden (vgl. Urteil 1B\_246/2018 vom 12. Juni 2018 E. 1.2 mit Hinweis). Die Beschwerdeführerin bringt mit Eingabe vom 25. April 2019 neue Beweismittel ins Verfahren ein (sog. "Letter of Intent" vom 9. Januar 2019 und

Mitteilung der Stadt Wetzikon vom 12. März 2019). Als echte Noven sind diese nach dem Gesagten unbeachtlich.

#### **E. 1.4**

Das Bundesgericht wendet das Bundesrecht von Amtes wegen an ( Art. 106 Abs. 1 BGG ). Die Verletzung von Grundrechten prüft das Bundesgericht jedoch nur insofern, als eine solche Rüge in der Beschwerde vorgebracht und begründet worden ist ( Art. 106 Abs. 2 BGG ; BGE 135 III 127 E. 1.6 S. 130). Inwiefern verfassungsmässige Rechte verletzt worden sein sollen, ist daher in der Beschwerde klar und detailliert anhand der Erwägungen des angefochtenen Entscheids darzulegen ( BGE 135 III 127 E. 1.6 S. 130; 140 II 141 E. 8 S. 156). Die Beschwerdeführerin verweist in ihrer Beschwerde zwar allgemein auf Art. 26 BV , ohne indes näher aufzuzeigen, inwiefern die Eigentumsgarantie verletzt sein soll. Damit genügt die Beschwerde insoweit den erhöhten Begründungsanforderungen nicht. In diesem Punkt ist auf die Beschwerde nicht einzutreten.

#### **E. 2.1**

Die Beschwerdeführerin rügt, die Vorinstanz sei ihrer Begründungspflicht nicht hinreichend nachgekommen und habe damit ihren Anspruch auf rechtliches Gehör ( Art. 29 Abs. 2 BV ) verletzt.

#### **E. 2.2**

Gemäss Art. 29 Abs. 2 BV haben die Parteien Anspruch auf rechtliches Gehör. Wesentlicher Bestandteil dieses Anspruchs ist die Begründungspflicht. Diese soll verhindern, dass sich die Behörde von unsachlichen Motiven leiten lässt, und es der betroffenen Person ermöglichen, den Entscheid gegebenenfalls sachgerecht anzufechten. Dies ist nur möglich, wenn sowohl die betroffene Person als auch die Rechtsmittelinstanz sich über die Tragweite des Entscheids ein Bild machen können. In diesem Sinn müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf welche sich ihr Entscheid stützt. Dies bedeutet indessen nicht, dass sie sich ausdrücklich mit jeder tatbeständlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen muss. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken ( BGE 143 III 65 E. 5.2 S. 70 f.).

#### **E. 2.3**

Diesen Anforderungen genügt der angefochtene Entscheid. Die Vorinstanz hat nachvollziehbar dargelegt, weshalb sie den Beschluss des Regierungsrats bestätigt und die erhobene Beschwerde abgewiesen hat. Die Beschwerdeführerin war denn auch ohne Weiteres in der Lage, den vorinstanzlichen Entscheid sachgerecht anzufechten. Wenn sich die Vorinstanz auf die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränkt hat, ist das nicht zu beanstanden. Ein Begründungsmangel kann ihr nicht vorgeworfen werden.

#### **E. 3.1**

Die Beschwerdeführerin rügt eine übertrieben umfangreiche Ausgestaltung der Verkehrsflächen, was in krassem Widerspruch zu § 14 des kantonalen Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG/ZH; LS 722.1) stehe. Namentlich kritisiert sie, die mehr als 150 m lange und zum Teil mehr als 6 m hohe Stützmauer stelle einen empfindlichen Eingriff in das Ortsbild dar.

#### **E. 3.2**

Gemäss § 14 StrG/ZH mit dem Randtitel "Projektierungsgrundsätze" sind die Strassen entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen.

### **E. 3.3**

Die Vorinstanz hat erwogen, die Vorgaben von § 14 StrG/ZH seien eingehalten. Mit dem Projekt werde bezweckt, den Verkehrsablauf, die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu verbessern, indem ein beidseitig markierter Radstreifen erstellt werde, die Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut und die Fussgängerübergänge gemäss den geltenden Richtlinien neu erstellt und ausgeleuchtet würden. Soweit die Beschwerdeführerin die mangelnde Einordnung des Strassenprojekts rüge, sei darauf hinzuweisen, dass Strassenprojekte in erster Linie der Realisierung technischer Nutzbauten dienen und aus verkehrstechnischen Gründen unter Umständen selbst an besonders empfindlichen Orten notwendig seien, wo sie sich kaum befriedigend in die unmittelbare Umgebung einordneten. Die Einzelheiten des Projekts ergäben sich vorliegend praktisch vollständig aus den verkehrstechnischen Anforderungen. Relevante Auswirkungen auf den Charakter des Ortsbilds seien zu verneinen. Wie vom Regierungsrat ausgeführt, sei die vorgesehene Spuraufteilung im Bereich der Einmündung der Weststrasse in die Zürcherstrasse notwendig, um die Busbevorzugung zu ermöglichen und um den erwarteten Rückstau aufnehmen zu können. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sei eine separate Spur für die Radfahrer projektiert. Die Einspurstrecke bei der Abzweigung Asylstrasse sei als Rückstaufäche vorgesehen, um einen Rückstau entlang der Asylstrasse in die Weststrasse bei geschlossenen Schranken beim Bahnübergang nach der Verzweigung Widmenwiesstrasse zu verhindern. Der separate Linksabbiegestreifen sei erforderlich, um den notwendigen Platz für das Abbiegen von Lastwagen mit Anhängern sicherzustellen. Schliesslich müsse zur Erstellung der beidseitigen Radstreifen die Fahrbahn verbreitert werden. Diese Verbreiterung bedinge, dass die bestehende Stützmauer nach hinten versetzt respektive weiter hinten eine neue, höhere Stützmauer gebaut werde. Zusammenfassend sei festzuhalten, dass das Projekt in der vorgesehenen Ausgestaltung nicht überdimensioniert, sondern zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer geeignet und notwendig erscheine.

### **E. 3.4**

Die Beschwerdeführerin setzt sich in ihrer Beschwerde nicht substantiiert mit diesen Erwägungen auseinander. Die Vorinstanz hat eingehend dargelegt, weshalb ihres Erachtens die Verkehrsflächen nicht übertrieben umfangreich sind, sondern sich deren projektierte Ausgestaltung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses als notwendig erweist. Diese Begründung ist ohne Weiteres nachvollziehbar. Eine offensichtliche Verletzung der in § 14 StrG/ZH umschriebenen Projektierungsgrundsätze ist nicht ersichtlich; eine willkürliche Anwendung kantonalen Rechts ist zu verneinen.

### **E. 4.1**

Die Beschwerdeführerin rügt, für das vorliegend zu beurteilende Projekt Weststrasse sei fälschlicherweise eine selbständige, isolierte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

durchgeführt worden, welche einzig die Folgen der Sanierung und des Ausbaus der Weststrasse, insbesondere die daraus folgende Verkehrsumlagerung, nicht jedoch die Auswirkungen einer möglichen Realisierung des Projekts Westtangente berücksichtige. Erforderlich sei eine umfassende UVP für die gesamte Westtangente, da das Projekt Weststrasse für sich alleine genommen nicht zweckmässig sei. Die Lärmbelastungsgrenzwerte seien bereits mit dem Projekt Weststrasse erreicht; das Projekt Westtangente sei deshalb aufgrund der zu erwartenden weiteren Immissionszunahme gar nicht umsetzbar.

#### **E. 4.2**

Gemäss Art. 8 USG (SR 814.01) sind Einwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken zu beurteilen. Bevor eine Behörde über die Planung, Errichtung oder Änderung von Anlagen entscheidet, prüft sie gemäss Art. 10a Abs. 1 USG möglichst frühzeitig die Umweltverträglichkeit. Bei Anlagen, welche Umweltbereiche erheblich belasten können, sodass die Einhaltung der Vorschriften über den Schutz der Umwelt voraussichtlich nur mit projekt- oder standortspezifischen Massnahmen sichergestellt werden kann, ist eine förmliche UVP durchzuführen ( Art. 10a Abs. 2 USG ). Grundlage der UVP bildet nach Art. 10b Abs. 2 USG der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), der alle Angaben enthält, die zur Prüfung des Vorhabens nach den Vorschriften über den Schutz der Umwelt nötig sind. Die Umweltschutzfachstellen beurteilen diesen Bericht und beantragen der für den Entscheid zuständigen Behörde die zu treffenden Massnahmen ( Art. 10c Abs. 1 USG ).

#### **E. 4.3**

Das Prinzip der ganzheitlichen Betrachtungsweise gemäss Art. 8 USG fordert eine gesamthafte Beurteilung aller Anlagen, die aufgrund ihres räumlichen, zeitlichen und funktionalen Zusammenhangs als Gesamtanlage erscheinen. Die UVP-Pflicht hat sich deshalb auf alle Teile zu erstrecken, die zusammen eine Gesamtanlage in diesem Sinne bilden ( BGE 142 II 517 E. 3.3 S. 523; 142 II 20 E. 3.1 S. 25 f.; 124 II 75 E. 7a S. 82). Für die Frage des Umfangs einer UVP, d.h. des Einbezugs einer Anlage in die UVP einer auch für sich alleine UVP-pflichtigen Anlage, ist ein funktionaler Zusammenhang dann zu bejahen, wenn sich einzelne Projekte derart ergänzen oder ergänzen können, dass sie als betriebliche Einheit zu betrachten sind ( BGE 142 II 20 E. 3.2 S. 26). In zeitlicher Hinsicht sind in die Prüfung der Umweltverträglichkeit alle Teilvorhaben einzubeziehen, die in relativ rasch aufeinander folgenden Etappen verwirklicht werden sollen (Urteil 1A.129/2005 vom 23. August 2005 E. 3.1, in: URP 2005 S. 732). Ein einzelnes Vorhaben darf jedoch gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung dann isoliert beurteilt werden, wenn dessen alleinige Verwirklichung zweckmässig erscheint und gleichzeitig die Ausführung weiterer damit zusammenhängender Projekte ungewiss ist. In diesem Fall sind bei der späteren Beurteilung weiterer Vorhaben die Umweltauswirkungen der bereits realisierten Anlage einzubeziehen (BGE 118 Ib 76 E. 2b S. 79 f.; Urteil 1A.110/2006 vom 19. April 2007 E. 2.2.1, in: URP 2007 S. 485). Die UVP für konkret vorgesehene Bauprojekte muss sich also nicht in jedem Fall auf noch rein hypothetische zukünftige Ausbauschritte erstrecken, die Aufteilung eines Ausbauprojekts in verschiedene Teilschritte und Bewilligungsverfahren darf aber nicht zum Resultat führen, dass die Gesamtauswirkungen des Ausbaus ungeprüft bleiben ( BGE 124 II 293 E. 26b S. 346 f.).

#### **E. 4.4**

Die Vorinstanz hat erwogen, das zu beurteilende Vorhaben weise zwar einen funktionellen Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt Westtangente Wetzikon auf. Die Realisierung der Westtangente sei indes ungewiss, weil die geplante Strassenführung das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler sowie eine Moorlandschaft von nationaler Bedeutung tangiere. Dass die Linienführung der Westtangente überprüft werde und verschiedene alternative Verkehrskonzepte für eine Westumfahrung geprüft würden, stelle das Projekt Weststrasse nicht in Frage. Ziel sei, die Sanierung und den Ausbau der Weststrasse unabhängig vom Projekt Westtangente Wetzikon zu realisieren. Der motorisierte Verkehr führe zurzeit von der Zürcherstrasse mit Fahrtrichtung Osten zum Grossteil über die Usterstrasse. Gemäss dem räumlichen Entwicklungskonzept der Stadt Wetzikon sei vorgesehen, dass die Usterstrasse künftig die Funktion einer Sammelstrasse übernehme, was Massnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung erfordere. Bezweckt werde, einen Teil des Durchgangsverkehrs und insbesondere den gesamten Schwerverkehr von der Usterstrasse auf die Weststrasse zu verlagern. Mit dem vorliegenden Projekt solle in erster Linie die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Eine UVP über die gesamte Strecke der durchgehenden Westtangente sei demgegenüber erst durchzuführen, falls dieses Projekt realisiert werden sollte. Die Aufteilung des Bauvorhabens führe somit nicht dazu, dass die Gesamtwirkungen ungeprüft blieben.

#### **E. 4.5**

In seiner Stellungnahme im bundesgerichtlichen Verfahren vom 10. Dezember 2018 teilt das BAFU die Auffassung der Vorinstanz. Die Massnahmen trügen unabhängig von der Realisierung der Westtangente zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sowie zu einem flüssigeren Verkehrsablauf bei. Auf der Usterstrasse dürfe mit einer wahrnehmbaren Abnahme der Lärmbelastung (d.h. einer Abnahme von mehr als einem Dezibel) gerechnet werden, was zu einer Entlastung der dichter besiedelten Usterstrasse führe. Das Projekt Weststrasse erscheine deshalb für sich alleine zweckmässig. Gemäss dem Grundsatz der ganzheitlichen Betrachtungsweise sei jedoch bei einer künftigen Verwirklichung der Westtangente - wie der Kanton auch schon entsprechend angekündigt habe - eine neue UVP durchzuführen, welche die Einwirkungen der gesamten Weststrasse unter Einschluss des bereits bewilligten Ausbaus einbeziehe. Sollte sich dabei herausstellen, dass die Westtangente aus umweltschutzrechtlichen Gründen nicht realisiert werden könne, sei dies das Risiko des Kantons und der Gemeinde.

#### **E. 4.6**

Die Ausführungen der Vorinstanz, welche vom BAFU als Fachbehörde gestützt werden, verletzen kein Bundesrecht. Mit dem zu beurteilenden Projekt kann die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer auf der Weststrasse verbessert werden, unter gleichzeitiger Gewährleistung des Verkehrsflusses. Zugleich wird hierdurch eine spürbare Entlastung der dichter besiedelten Usterstrasse in Form einer wahrnehmbaren Abnahme der Lärmbelastung erreicht. Das zu beurteilende Projekt erscheint damit aus sich selbst heraus sinnvoll und zweckmässig. Die Realisierung des Projekts Westtangente Wetzikon ist demgegenüber unbestrittenermassen ungewiss. In dieser Konstellation ist nach der dargestellten bundesgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. E. 4.3 hiervor) eine UVP über die gesamte Strecke erst durchzuführen, wenn die Westtangente tatsächlich realisiert werden sollte.

#### **E. 5.1**

Die Beschwerdeführerin stellt die dem UVB zugrunde liegende Prognose zum Umfang des von der Uster- auf die Weststrasse umgelagerten Verkehrs in Frage. Die prognostizierte Verkehrszunahme auf der Weststrasse sei mit 1'000 Fahrten pro Tag zu tief veranschlagt worden.

#### **E. 5.2**

Gemäss UVB beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Usterstrasse rund 10'400 Fahrzeuge (wovon 360 auf den Schwerverkehr entfallen; Stand 2013). Massnahmen zur Verkehrsumlagerung wirken sich nur auf den Durchgangsverkehr aus. Aus dem gemessenen Anteil des Ziel- und Quellverkehrs von rund 6'000 Fahrzeugen ergibt sich für den Durchgangsverkehr eine Zahl von knapp 4'500 Fahrzeugen. Diese Feststellungen werden von der Beschwerdeführerin nicht kritisiert. Gemäss der dem UVB zugrunde liegenden Verkehrsprognose wird nun damit gerechnet, dass knapp ein Viertel des Durchgangsverkehrs (d.h. rund 1'000 Fahrzeuge) künftig von der Usterstrasse auf die West- respektive die Zürcherstrasse ausweicht. Darin enthalten ist der gesamte Schwerverkehr, da die Umgestaltung der Usterstrasse für diesen ein Fahrverbot vorsieht.

#### **E. 5.3**

Die Vorinstanz hat erwogen, die prognostizierte künftige durchschnittliche Verkehrsverlagerung von 1'000 Fahrzeugen pro Tag erscheine nachvollziehbar. Solange die Westtangente Wetzikon nicht gebaut sei, erscheine der Weg über die Usterstrasse aufgrund der kürzeren Distanz immer noch als attraktiver. Gründe, weshalb aufgrund des Ausbaus bzw. der Erneuerung der Weststrasse eine wesentlich höhere Verlagerung des Verkehrs als die prognostizierte erfolgen sollte, seien demgegenüber nicht ersichtlich. Die Beschwerdeführerin vermöge nicht hinreichend darzutun, dass die Annahmen zur Verkehrsverlagerung falsch seien.

#### **E. 5.4**

Das BAFU teilt auch insoweit die Einschätzung der Vorinstanz. Es führt in seiner Stellungnahme im bundesgerichtlichen Verfahren vom 10. Dezember 2018 aus, da die Usterstrasse die deutlich kürzere Route darstelle als der Umweg via West- und Zürcherstrasse, erscheine es plausibel, dass auch nach der Verwirklichung des Projekts Weststrasse die Fahrzeuge "natürlicherweise" via Usterstrasse verkehrten. Damit die beabsichtigte Verkehrsverlagerung von rund einem Viertel des Durchgangsverkehrs eintrete, müsse folglich der Durchfahrtswiderstand auf der Usterstrasse erhöht werden. Gemäss dem Betriebs- und Gestaltungskonzept der Stadt Wetzikon sei hierfür neben dem Fahrverbot für den Schwerverkehr und verkehrsgestalterischen Massnahmen eine Pfortneranlage geplant, welche den DTV auf der Usterstrasse auf 8'000 bis 10'000 Fahrzeuge beschränken solle. Zusammenfassend sei die dem UVB zum Projekt Weststrasse zugrunde liegende Verkehrsprognose nachvollziehbar und plausibel. Es gelte indes sicherzustellen, dass die Pfortneranlage auch entsprechend der prognostizierten Verkehrsverlagerung ausgestaltet werde.

#### **E. 5.5**

Die im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen getroffenen Annahmen über künftige Verkehrsaufkommen sind erfahrungsgemäss mit beträchtlichen Unsicherheiten behaftet. Die Verkehrsentwicklung hängt stark von wirtschaftlichen, demographischen sowie von verkehrs- und umweltpolitischen Voraussetzungen ab. Je nach der Wahl der Vorgaben unterscheiden sich die der Prognose zugrunde zu legenden Szenarien

beträchtlich. Insofern entziehen sich die Prognosen weitgehend der Kritik, soweit sie sich nicht schon im Laufe des Bewilligungsverfahrens als offensichtlich und erheblich unrichtig herausstellen. Diese Unzulänglichkeiten sind hinzunehmen, solange sich die getroffenen Annahmen nicht als unbrauchbar erweisen und es daher an der vom Gesetz geforderten vollständigen Sachverhaltsabklärung fehlt ( BGE 126 II 522 E. 14 S. 542 f. mit Hinweisen; Urteil 1A.116/2006 vom 8. November 2006 E. 6.1).

#### **E. 5.6**

Die vorinstanzlichen Erwägungen lassen weder eine offensichtlich unrichtige Sachverhaltsfeststellung noch eine Verletzung von Bundesrecht erkennen. Die erhobenen Verkehrszahlen werden von der Beschwerdeführerin nicht bestritten (vgl. E. 5.2 hiervor). Wie von der Vorinstanz begründet und vom BAFU als Fachbehörde bestätigt, erscheint es aufgrund der angestellten Modellrechnungen plausibel, dass rund ein Viertel des durchschnittlichen täglichen Durchgangsverkehrs von knapp 4'500 Fahrzeugen auf der Usterstrasse bei entsprechender Ausgestaltung der Pförtneranlage auf die West- respektive die Zürcherstrasse ausweicht. Da die Usterstrasse aufgrund der kürzeren Distanz für den Durchgangsverkehr grundsätzlich weiterhin attraktiver erscheint, ist nachvollziehbar, dass nicht mit einer weitergehenden Umlagerung gerechnet wird. Die Beschwerdeführerin bringt in ihrer Beschwerde nichts vor, was diese Bewertung in Frage stellen würde.

#### **E. 6**

Die Beschwerde ist abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann. Bei diesem Verfahrensausgang sind die Gerichtskosten der Beschwerdeführerin aufzuerlegen ( Art. 66 Abs. 1 BGG ). Es sind keine Parteientschädigungen zuzusprechen ( Art. 68 Abs. 3 BGG ).

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