

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2003.00220 vom 18. Dezember 2003

ZH Verwaltungsgericht, 2003-12-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2003.00220

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2003.00220 du 18 décembre 2003

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2003.00220 del 18 dicembre 2003

Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Strassenprojekt im Zusammenhang mit der Glattalbahn (Birchstrasse [Rümlang/Opfikon/Kloten], Aubruggstrasse [Zürich/Opfikon])
Rechtsmittelordnung bei kantonalen Strassenprojekten (E. 1b). Rechtsgrundlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung. Die streitigen Projektbestandteile wurden nach Massgabe dieser Grundlagen beurteilt. Der Verkehrsclub der Schweiz ist eine beschwerdeberechtigte Umweltorganisation (E. 1b). Grundsätze für den Projektierungsablauf und die Anforderungen an die Projektierung (E. 3a). Beschwerdegründe. Handelt es sich - wie vorliegend - um ein komplexes Gesamtprojekt, so beschränkt sich die Aufgabe des Verwaltungsgerichts darauf zu untersuchen, ob das angefochtene Projekt formelle oder materielle Planungsgrundsätze verletzt. Konkretes Prüfprogramm (E. 3b). **B i r c h s t r a s s e**: Der Sachverhalt ist von der Vorinstanz gründlich abgeklärt worden (E. 4b/bb). Das Projekt entspricht der übergeordneten Planung (E. 4b/cc). Bei der Projektierung ist das Vorhaben nach den gesetzlich vorgesehenen Grundsätzen (§ 14 des Strassengesetzes) auszurichten und zu optimieren. Dabei kann nicht allen Grundsätzen gleichermassen Rechnung getragen werden. Konkret bewirkt die neue Birchstrasse keine Leistungssteigerung, sondern nur eine Erleichterung des Verkehrsflusses. Die genaue zukünftige Verkehrsentwicklung beruht auf Hypothesen und kann nicht genau vorausgesagt werden (E. 4b/dd). **A u b r u g g s t r a s s e**: Ein möglicher, späterer Strassenausbau ist nicht Anfechtungsobjekt (E. 5b/aa). Die Planungspflicht verlangt nicht die vorgängige Ausarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts (E. 5b/bb). Konkret dient die Verlängerung der Aubruggstrasse nur der Erschliessung angrenzender Gebiete und nicht dem Durchgangsverkehr. Die Vorgaben der Umweltschutzgesetzgebung sind erfüllt (E. 5b/cc). Das Strassenprojekt ist im Rahmen der dem Verwaltungsgericht obliegenden Rechtskontrolle nicht zu beanstanden (E. 6). Abweisung, soweit Eintreten.

Erwägungen

E. 4

a) Mit Bezug auf den Ausbau der Birchstrasse S-11 macht der Beschwerdeführer geltend, dass es sich hierbei nicht um einen "Realersatz" für das zum Bau der Glattalbahn benötigte Strassenareal der Flughafenstrasse S-8 im Bereich der Knoten Bäuler bis Balsberg, sondern vielmehr um einen autobahnähnlichen Ausbau zu einer Hochleistungsstrasse handle, verbunden mit einer entsprechenden Komfort- und Leistungssteigerung zugunsten des MIV. Weder der technische Bericht noch der UVB gehe auf diese Problematik näher ein. Die vom Regierungsrat beigezogenen beratenden Ingenieure hätten das künftige Verkehrsaufkommen anhand des kantonalen Verkehrsmodells geprüft, das dem UVB zugrunde liege und mit dessen Hilfe die projektrelevanten Verkehrsbeziehungen berechnet worden seien.

Da sich das Modell auf unklare, rein hypothetische und nicht nachvollziehbare Annahmen stütze, eigne es sich für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit der angefochtenen Strassenprojekte nicht. In ihren Stellungnahmen zum UVB hätten die mitwirkenden Verwaltungsstellen ausdrücklich verlangt, dass die Strassenneubauten keine Verkehrszunahme bewirken dürften. Weil das angefochtene Projekt diesen Anforderungen nicht genüge, müsse es redimensioniert werden; ferner sei mit flankierenden Massnahmen zu verhindern, dass der MIV im Projektgebiet um 20% ansteige. Die vom Beschwerdeführer und vom AWEL beantragten flankierenden Massnahmen wollten den Verkehr von den bisher genutzten Strassen tatsächlich auf die verlängerte Birchstrasse verlegen, um die angestrebte Verkehrsumlagerung sicherzustellen und den unerwünschten Schleichverkehr von Seebach und Oerlikon fernzuhalten. Zumal bedeutende Faktoren – wie etwa der Ausbau des Gubrist-Tunnels – im Verkehrsmodell sowie in der Stellungnahme der beratenden Ingenieure unberücksichtigt geblieben seien, entwickle sich der künftige Verkehr nicht der Prognose gemäss. Unter diesen Umständen sei es besonders wichtig, dass das Projekt die Kapazität und das Angebot für den MIV nicht verbessere. Entgegen der Feststellung im UVB vergrössere der Neubau der Birchstrasse die Strassenkapazität beim Flughafen. Mithin sei die Annahme trügerisch, dass die Glattalbahn eine Verlagerung vom privaten auf den öffentlichen Verkehr bewirke. Vielmehr erzeuge zusätzlicher Strassenraum statt einer Umlagerung neuen Verkehr. Zwar sei der projektierte Strassenabschnitt nicht breiter als die heutige Flughofstrasse, doch frei von den bisherigen Verkehrsknoten; daher habe die Birchstrasse laut dem Technischen Bericht künftig vermehrt regionale und kantonale Funktionen zu erfüllen. Ohne umfassende Entwidmung der Flughofstrasse werde mit der Verlängerung der Birchstrasse eine zusätzliche und komfortable Verbindung vom und zum Flughafen geschaffen. Damit die Verkehrsbelastung im Raum Zürich-Nord nicht weiter ansteige, bedürfe es – näher bezeichneter – flankierender Massnahmen zum Schutz der Wohnquartiere. Andernfalls verkomme die Birchstrasse zum "behördlich genehmigten Schleichweg" für eine Umfahrung des Staus auf den Nationalstrassen A1 und A51. b) aa) Die "Entstehungsgeschichte" des streitbetreffenen Projekts und der Bewilligung durch den Regierungsrat spielt keine Rolle (LGVE 1999-II-25). Gerade im Strassenbau gilt es, zwischen widerstreitenden öffentlichen und privaten Interessen eine möglichst ausgewogene Lösung zu finden. Dass mitbeteiligte Verwaltungsstellen, Gemeinden und weitere Interessierte unterschiedliche Auffassungen vertreten und ihren Standpunkt im Lauf des Planungsprozesses ändern, entspricht der allgemeinen Erfahrung. Wenn sich das TBA und das AWEL am 5. September 2002 in einem "Einigungsdokument" verständigt haben, lässt sich daraus nichts gegen die Ausgestaltung der Birchstrasse ableiten. bb) Der angefochtene Regierungsratsbeschluss für den Neubau der Birchstrasse S-11 stützt sich auf einen ca. 50-seitigen technischen Bericht des Tiefbauamts vom 31. August 2001 (mit Änderungen vom 30. November 2001 und 28. März 2002). Nach der Einleitung (S. 3-4) und dem Hinweis auf die Umweltverträglichkeit (S. 5) befasst sich der Bericht mit der Linienführung (S. 10-15), den Kunstbauten (S. 16-30), dem Entwässerungskonzept (S. 31), den Werkleitungen (S. 32-33), Nebenanlagen/Ausrüstung (S. 34-44), Landerwerb und Rodung (S. 45-46), dem für die Jahre 2005-2008 vorgesehenen Bauvorgang (S. 47) und den mutmasslichen Kosten (S. 49). Praktisch gleichzeitig verfasste diese Amtsstelle einen rund 90 Seiten starken UVB zur Birchstrasse S-11. Darin werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, jeweils differenziert nach Bau- und Betriebsphase, mit Bezug auf Luft, Lärm, Quell-/Grundwasser, Oberflächengewässer, Boden, Abfälle und Altlasten, Landschaft, Flora/Fauna, Wald und Katastrophenschutz gewürdigt. Die im

Mitberichtsverfahren begrüsst Fachstellen sowie die Koordinationsstelle für Umweltschutz kamen zum Schluss, dass das Projekt unter Berücksichtigung der in den eingereichten Unterlagen vorgeschlagenen Massnahmen sowie zusätzlicher Auflagen der Fachstellen den massgebenden Vorschriften über den Schutz der Umwelt entsprechen. Unter diesen Umständen ist dem Regierungsrat zu bescheinigen, dass der streitbetreffene Festsetzungsbeschluss auf einer ausgesprochen gründlichen Untersuchung beruht. cc) Im kantonalen Richtplan vom 31. Januar 1995 ist der streitbetreffene Strassenneubau nicht enthalten. Gemäss dem mit RRB Nr. 2256/1998 festgesetzten regionalen Richtplan Glattal (Verkehr) ist jedoch im Bereich der vorgesehenen Verlängerung der Birchstrasse S-11 eine geplante Staatsstrasse von regionaler Bedeutung markiert. Insoweit entspricht das Projekt daher der übergeordneten Planung. dd) Strassenprojektpläne für Zürcher Staatsstrassen sind Sondernutzungspläne im Sinne von Art. 14 ff. des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG). Der von einem Strassenplan erfasste Boden erhält eine besondere Zweckbestimmung. Diese unterscheidet sich wesentlich von der Zweckbestimmung des Landes, das nicht in den Strassenplan aufgenommen wird. Mit dem Bau der Strasse wird dieser Nutzungsplan verwirklicht (BGE 117 Ib 35 E. 2 S. 38; zum Verfahren betreffend kommunale Erschliessungszahlen ausserhalb der Bauzonen vgl. VGr, 16. November 2001, URP 2002, S. 129). Die in § 14 StrassG verankerten Projektierungsgrundsätze stehen in einem Spannungsverhältnis zueinander. Die aufgeführten Kriterien der Ästhetik, der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der sparsamen Landbeanspruchung verpflichten die Planer zu einer Optimierung des Vorhabens nach diesen Leitlinien und die Festsetzungs- sowie die Genehmigungsbehörde zu einer umfassenden Interessenabwägung (BGr, 6. Mai 1993, ZBl 95/1994, 89 E. 4). Es entspricht dem Wesen eines Optimierungsprozesses, dass bei der jeweiligen Planung einzelne Grundsätze stärker und andere in geringerem Mass berücksichtigt werden. So können beispielsweise mit einem höheren Einsatz finanzieller Mittel ästhetisch überzeugendere Lösungen gefunden werden, oder eine stärkere Landbeanspruchung kann die Verkehrssicherheit fördern. Gemäss der Gesamtbeurteilung im UVB, die in der UVP bestätigt wird, erzeugt die Birchstrasse in der Betriebsphase keine wesentlich neuen Umweltauswirkungen. Weil das Projekt nicht mit Mehrverkehr verbunden sei, ändere sich die Luftbelastung gegenüber heute nur wenig. Der Lärm stamme hauptsächlich vom Flugverkehr, doch seien auch die Strassenlärmissionen an der Flughafenstrasse bedeutend. Wegen des bis zum Jahr 2010 prognostizierten Verkehrswachstums von 50% nähmen sie deutlich zu. Da die Birchstrasse hauptsächlich durch Arbeitsplatzgebiete führe, würden die Planungswerte mehrheitlich eingehalten, an zwei Gebäuden und in verschiedenen Bauzonen allerdings überschritten. Die Flughafenstrasse S-8 ist angesichts ihrer Funktion als Durchgangsstrasse einerseits und Erschliessung für das anliegende Industriegebiet andererseits mit einer Fahrbahnbreite von gut 7 m knapp ausgebaut. Überdies behindern verschiedene Abzweigungen den Verkehrsfluss. Wenn anstelle dieser durch die Glattalbahn benötigten Strasse mit der Birchstrasse S-11 ein Ersatz geschaffen wird, die zwar nicht über eine breitere Fahrbahn verfügt, jedoch bessere Einmündungsverhältnisse aufweist, ergibt sich tatsächlich eine gewisse Verbesserung für den MIV. Nach den Feststellungen im Technischen Bericht, wonach die Kapazität der Flughafenstrasse heute schon ausgeschöpft sei und grössere Staubildungen aufträten, lässt sich entgegen dem Beschwerdeführer nicht sagen, dass der Ausbau der Birchstrasse zu einer eigentlichen Leistungssteigerung führe. Auch künftig steht die Birchstrasse langsameren Verkehrsteilnehmern offen, und sie weist – mittels Lichtsignalen gesteuerte –

Knoten auf. Unter Mitberücksichtigung des künftigen Verkehrsanstiegs ist vielmehr dem Regierungsrat beizupflichten, wonach mit der geänderten Streckenführung und dem Wegfall von Verkehrshindernissen ein Engpass behoben und der Verkehrsfluss dadurch lediglich erleichtert wird. Dass leistungsfähigere Strassen zusätzlichen Verkehr "anlocken", wie der Beschwerdeführer befürchtet, mag zwar für grossräumige Verkehrsverbindungen gelten. Betrifft die Verbesserung aber – wie hier – ein kurzes Teilstück von rund 1.35 km Länge, so dürfte dies erfahrungsgemäss kaum Einfluss auf das Volumen des Durchgangsverkehrs haben. Allenfalls führt die gegenüber der Flughafenstrasse geschaffene Attraktivitätssteigerung zu einem intensiveren Quell- und Zielverkehr. Ob dies dereinst zutrifft, dürfte allerdings weniger von der Qualität der Birchstrasse als vielmehr von anderen Faktoren – wie z.B. der Nutzung des erschlossenen Gebiets zu Wohn- oder gewerblichen Zwecken – abhängen. Ausserdem stellt die Birchstrasse im Rahmen des Gesamtverkehrssystems im Einzugsbereich der Glattalbahn nur eine einzelne Verkehrsachse dar, weshalb die in der UVP getroffene Annahme, wonach sie kaum Mehrverkehr bewirke, als einleuchtend erscheint (vgl. Stellungnahme der Ingenieure A + B zuhanden des Tiefbauamtes, S. 3 [act 9/6/43]). Dass der Regierungsrat bzw. die von ihm beigezogenen Fachleute das künftige Verkehrsaufkommen falsch eingeschätzt hätten, lässt sich nicht sagen. Der Beschwerdeführer vermag nicht darzutun, inwiefern das kantonale Verkehrsmodell auf offensichtlich falschen Voraussetzungen gründe. Dass die zukünftige Entwicklung auf Hypothesen beruht und aus heutiger Sicht nicht genau vorausgesagt werden kann, liegt in der Natur der Sache. Im Rahmen der vom Verwaltungsgericht vorzunehmenden Rechtskontrolle genügt es jedoch, dass die Verkehrsprognosen zumindest als plausibel erscheinen. Dies stellt der Beschwerdeführer nicht substantiiert in Abrede. Ebenso wie das künftige Verkehrsaufkommen ist hypothetisch, welche Anteile desselben auf den MIV und den öffentlichen Verkehr (Modal-Split) entfallen. Ob Letzterer mehr oder weniger benutzt wird, hängt nur zu einem kleineren Teil von der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes im Allgemeinen und der Birchstrasse im Besonderen ab. Vielmehr spielen auch die Attraktivität der Glattalbahn und das individuelle Verhalten der Verkehrsteilnehmer eine wesentliche Rolle. Allfällige flankierende Massnahmen, welche die Attraktivität der Birchstrasse einschränken, eignen sich daher kaum, um den Verkehr von dieser auf die Glattalbahn zu verlagern. Schliesslich ist wegen der beschränkten Kapazität der Birchstrasse wie auch wegen der fehlenden Ortskenntnisse der meisten Verkehrsteilnehmer kaum zu befürchten, dass die Birchstrasse bei Staus auf den Nationalstrasse A1 und A51 im fraglichen Streckenabschnitt als Abkürzung verwendet wird. Unbegründet ist schliesslich der Einwand, der Ausbau des Gubrist-Tunnels sei unberücksichtigt geblieben. Wie der Beschwerdegegner zu Recht festhält, handelt es sich dabei nämlich lediglich um eine Planungsidee. Die Projektrealisierung liegt demzufolge noch in der Schwebe, und die mit diesem Projekt verbundene Verkehrsentwicklung lässt sich überhaupt noch nicht beurteilen. Nach dem Gesagten erweist sich die neue Birchstrasse S-11 im überprüften Umfang nicht als rechtsverletzend, insbesondere ist nicht hinreichend dargetan, dass die Annahmen zur Verkehrsentwicklung falsch sind.

E. 5

a) Hinsichtlich der Verlängerung der Aubruggstrasse S-12 und der Revitalisierung des Katzenbachs bringt der Beschwerdeführer vor, dass der künftig mögliche Strassenausbau auf vier Spuren weder hinreichend begründet sei noch der übergeordneten Planung entspreche. Dies gelte mit Bezug auf die Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan, den angestrebten Modal-Split von 45%, die Luft- und Lärmimmissionen sowie die

hauptsächlich durch die Glattalbahn zu gewährleistende Erschliessung. Für eine genügende Erschliessung der Quartiere Leutschenbach und Oberhauserriet bedürfe es keiner Hochleistungsstrassen. Tatsächlich strebe der Regierungsrat aber eine Komfort- und Leistungssteigerung des Strassennetzes an. Die Schaffung von zusätzlichem Strassenraum für den heute schon beträchtlichen MIV lasse diesen erfahrungsgemäss überproportional anschwellen. Wenn der Regierungsrat auf bestehende oder vermeintliche Kapazitätsengpässe mit neuen und erweiterten Strassenbauten reagiere, werde die beabsichtigte Förderung des öffentlichen Verkehrs zunichte gemacht. Diese Auffassung habe vor der "Einigung" mit dem TBA auch das AWEL vertreten. Die Stellungnahme der kantonalen Umweltschutzfachstelle zeige, dass die strittige Verlängerung der Aubruggstrasse ohne flankierende Massnahmen einer kritischen Umweltverträglichkeitsprüfung nicht standhalte. Der UVB gehe von der zweckoptimistischen Annahme aus, dass die Emissionen im Betriebszustand bis 2010 auch ohne Glattalbahn insgesamt nur um ca. 0,1% anstiegen; das Projekt sei daher umweltverträglich. Tatsächlich dürfe das Projekt "verlängerte Aubruggstrasse" nur dann als umweltverträglich bezeichnet werden, wenn es eine Umlagerung und nicht eine Zunahme des Verkehrs bewirke. Die dem UVB zugrunde liegenden Prognosen rechneten mit einer erheblichen Verkehrszunahme aufgrund der Feinerschliessung des Projektgebiets. Damit der Betrieb der Glattalbahn den Anstieg des MIV wenigstens auffange, bedürfe es der im Bericht vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen. Ausserdem müsse vorerst ein Gesamtverkehrskonzept für das Glattal erarbeitet werden, bevor neue Hochleistungsstrassen bewilligt würden. Die vom Regierungsrat angestrebte Erweiterung des Strassenraums widerspreche der mit der Glattalbahn angestrebten Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, der Umweltschutzgesetzgebung und unterlaufe die im Massnahmenplan zur Verbesserung der Lufthygiene für das Gebiet Zürich-Nord formulierten Ziele. Parallel zur streitbetroffenen Variante einer zweispurigen Verlängerung der Aubruggstrasse habe der Regierungsrat eine vierspurige Hochleistungsstrasse geplant. Angesichts der schon heute prekären Luft- und Lärmbelastung sei auf diese Option, die eine Entlastung der Nationalstrasse A1 zwischen den Anschlüssen Zürich-Seebach und Aubrugg bezwecke, schon heute zu verzichten. Das nach wie vor überdimensionierte Projekt sei lufthygienisch nicht bewilligungsfähig und deswegen zur Überarbeitung an den Regierungsrat zurückzuweisen. § 14 StrassG wolle die gesamten Auswirkungen eines Strassenprojekts in einer frühen Phase in die Planung einbeziehen. Weil die UVP wesentlich später erfolge und nur einem beschränkten Adressatenkreis zugänglich sei, müssten die Projektunterlagen detaillierte Ausführungen zur Berücksichtigung der Planungsgrundsätze von § 14 StrassG enthalten. b) aa) Die Beschwerde richtet sich nicht gegen die Revitalisierung des Katzenbachs, sondern einzig gegen die Verlängerung der Aubruggstrasse. Anfechtungsobjekt kann nur eine behördliche Anordnung sein (Kölz/Bosshart/Röhl, § 19 N. 1 ff.), vorliegend also die vom Regierungsrat gemäss den Projektplänen beschlossene Strassengestaltung mit zwei Fahrspuren. Soweit sich der Beschwerdeführer schon jetzt gegen einen möglichen späteren Ausbau dieser Strasse auf vier Spuren wendet, ist auf die Beschwerde mangels eines Anfechtungsobjekts nicht einzutreten. Im Übrigen wäre es dem Verwaltungsgericht verwehrt, dem Regierungsrat ein künftiges Verhalten vorzuschreiben, wie auch dieser selbst im heutigen Zeitpunkt nicht verbindlich auf einen späteren Strassenausbau verzichten kann. Ein derartiges Projekt stützt sich auf die dannzumal bestehenden tatsächlichen Verhältnisse und Rechtsgrundlagen und dürfte von den Betroffenen angefochten werden können. Demnach ist auch davon

abzusehen, für einen in Zukunft möglichen Ausbau der Aubruggstrasse heute Hindernisse zu schaffen. bb) Entsprechend den Ausführungen zur Birchstrasse (vorne E. 4b/cc) findet sich die vorgesehene Verlängerung der Aubruggstrasse zwar nicht im kantonalen Richtplan, wohl aber mit der Signatur "geplante Staatsstrasse" im regionalen Richtplan Glattal (Verkehr) aus dem Jahr 1998 (RRB Nr. 2256/1998). Aufgrund der in Art. 9 RPG verankerten behördlichen Planungspflicht müssen Richtpläne immer dann überarbeitet werden, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine insgesamt bessere Lösung möglich ist (Abs. 2). In der Regel werden Richtpläne alle zehn Jahre insgesamt überprüft und nötigenfalls überarbeitet (Abs. 3). Eine weitergehende Planungspflicht auf regionaler Ebene statuiert das Gesetz nicht; für ein vom Beschwerdeführer gefordertes Gesamtverkehrskonzept Glattal besteht keine Grundlage. cc) Die Verlängerung der Aubruggstrasse von der Hagenholz- bis zur Thurgauerstrasse beträgt rund 800 m; die zweispurige Fahrbahn verläuft zwischen dem Trasse der Glattalbahn im Norden und dem Katzenbach im Süden. Angesichts seiner Lage im Strassennetz dürfte dieser Strassenabschnitt kaum vom Durchgangsverkehr bzw. als Schleichweg beansprucht werden; vielmehr dient er der Erschliessung der anstossenden Gebiete Oberhauserriet (Stadt Opfikon) im Norden und Leutschenbach (Stadt Zürich) im Süden. Laut dem Technischen Bericht handelt es sich bei diesen Quartieren um die wichtigsten Entwicklungsgebiete im Wirtschaftsraum Zürich. Im Zug der baulichen Entwicklung nehme der Verkehr zu und die bestehenden Erschliessungsanlagen stiessen an die Grenze ihrer Belastbarkeit. Demzufolge verlange der kantonale Richtplan eine zukunfts-taugliche Strukturierung dieses Zentrumsgebiets von kantonaler Bedeutung. Für den öffentlichen Verkehr gewährleiste die Glattalbahn die Erschliessung, für den MIV sei mit der Verlängerung der Aubruggstrasse eine quartierprägende Verkehrsachse zu schaffen. UVB und UVP bescheinigen dem Projekt, dass die Umweltschutzgesetzgebung vollumfänglich respektiert wird. Mit Bezug auf die zu erwartenden Lärmimmissionen prognostiziert der UVB, dass bei den bestehenden Gebäuden entlang der verlängerten Aubruggstrasse die Planungswerte während der Betriebsphase überall eingehalten werden können. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Luft geht der UVB davon aus, dass die Glattalbahn die Emissionen im Jahr 2010 um ca. 2% vermindert; ohne diese Bahn würden diese mutmasslich um 0.1% zunehmen. Wenn die kantonale, regionale und kommunale Planung die Quartiere Leutschenbach und Glattpark/Oberhauserriet als Siedlungsgebiet (gemäss den kommunalen Nutzungsplänen teils als intensiv genutzte Wohnzonen, teils als gemischte Wohn- und Gewerbe-zonen) festlegt, nimmt der Gesetzgeber in Kauf, dass die Erschliessung dieser grossen Quartiere viel zusätzlichen Verkehr erzeugt. Der damit verbundenen zusätzlichen Luftbelastung ist allerdings nicht durch eine – wenig wirksame – lokale Verknappung von Strassenraum, sondern durch die im Massnahmenplan Lufthygiene vom 19. Juni 1996 (vgl. BGE 125 I 182 E. 2d/bb S. 189, 124 II 293 E. 24a S. 342; vgl. Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 4. A., Bern 2002, S. 363 ff.) vorgesehenen, grossflächig wirkenden Instrumente zu begegnen.

E. 6

Im Licht dieser Erwägungen halten die angefochtenen Strassenteilstücke einer Rechtskontrolle stand. Für die vom Beschwerdeführer im Eventualantrag beantragte Rückweisung der Sache an den Regierungsrat zur weiteren Überarbeitung besteht daher kein Anlass. Ebenso wenig sind heute gemäss Subeventualantrag "verschärfte flankierende Massnahmen" zum Schutz der Anstösser zu treffen. Ob hierfür einmal Anlass besteht, wird sich frühestens nach Inbetriebnahme der Glattalbahn und Eröffnung der umstrittenen

Strassenteilstücke zeigen. Die Beschwerde ist daher abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Anzumerken bleibt, dass das vorliegende Beschwerdeverfahren die Grenzen der gerichtlichen Überprüfung eines solchen komplexen Strassenprojekts aufzeigt. Die dem Verwaltungsgericht einzig obliegende Rechtskontrolle dient hauptsächlich der Korrektur von Verfahrensmängeln und einer ungenügenden Ermittlung der massgebenden Entscheidungsgrundlagen. Die vom Beschwerdeführer angestrebte inhaltliche Änderung des Projekts mit dem Ziel, den MIV einzudämmen und den öffentlichen Verkehr zu fördern, lässt sich im Rechtsmittelverfahren kaum durchsetzen, weil die Projektierungsgrundsätze und deren technische Umsetzung den hierfür zuständigen Instanzen einen breiten Ermessensspielraum belassen. Die im Einzelfall sachgerechte Ausübung dieses Ermessens unterliegt weniger der rechtlichen als vielmehr der politischen Kontrolle.

E. 7

Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird der Beschwerdeführer kostenpflichtig (§ 70 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG) und steht ihm von vornherein keine Parteientschädigung zu. Mangels eines gegenüber dem Einspracheverfahren wesentlichen zusätzlichen Aufwands des nicht anwaltlich vertretenen Tiefbauamts sind auch mit Bezug auf den obsiegenden Staat Zürich die Voraussetzungen von § 17 Abs. 2 VRG für die Zusprechung einer Parteientschädigung nicht erfüllt. Demgemäss entscheidet die Kammer: 1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird. 2. Die Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf Fr. 6'000.--; die übrigen Kosten betragen: Fr. 210.-- Zustellungskosten, Fr. 6'210.-- Total der Kosten. 3. Die Gerichtskosten werden dem Beschwerdeführer auferlegt. 4. Parteientschädigungen werden nicht zugesprochen. 5. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen, von der Zustellung an gerechnet, Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht erhoben werden. 6. ...

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