

# **ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2003.00304 vom 4. Dezember 2003**

ZH Verwaltungsgericht, 2003-12-04, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2003.00304](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2003.00304)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2003.00304 du 4 décembre 2003

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2003.00304 del 4 dicembre 2003

## **Regeste**

Verkehrsordnung | Funktionelle Verkehrsordnung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG (Limmatquai): Der Umstand, dass der Regierungsrat aus intertemporalrechtlichen Gründen den Rekurs als zweite Rekursinstanz noch behandelt hat, schiesst den Weiterzug dieses Entscheids an das Verwaltungsgericht nicht aus. Denn dessen Zuständigkeit ergibt sich hier unmittelbar aus dem Bundesrecht, dass heisst daraus, dass ab 1. Januar 2003 gegen letztinstanzliche kantonale Entscheide betreffend funktionelle Verkehrsordnungen nicht mehr die Beschwerde an den Bundesrat, sondern die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht zulässig ist (Art. 98a OG) (E. 1). Vorinstanzen haben die Rechtsmittelbefugnis des Beschwerdeführers bejaht (E. 2.1). Zur Beschwerde berechtigt ist, wer durch die angefochtene Anordnung berührt ist. Voraussetzung der hinreichenden Betroffenheit durch Mehrverkehr ist, dass der Betroffene mit seinem Grundstück direkt an die belastete Strasse anstösst (E. 2.2). Dies ist vorliegend nicht der Fall. Auch die blosser Strassenbenützung vermag keine besonders nahe Beziehung zum Streitgegenstand zu schaffen (E. 2.3). Die Vorinstanzen hätten auf das Rechtsmittel nicht eintreten dürfen. Aus diesem Grund ist auch die Beschwerde abzuweisen (E. 2.4). Die Beschwerde ist auch materiell unbegründet (E. 3.1). Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf kommunalen Strassenzügen, die keine Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassen seien, erfordern keine Umweltverträglichkeitsprüfung (E. 3.2). Das Limmatquai ist keine Strasse von überkommunaler Bedeutung (E. 3.3). Der strittigen Massnahme steht nicht entgegen, dass Verkehrsentlastungen am Limmatquai zu zusätzlichen Belastungen auf anderen Strassenzügen führt (E. 3.4). Auch der Eventualantrag, die Sperrung in der Nacht aufzuheben, wurde von den Vorinstanzen zu Recht verworfen (E. 3.5). Kostenfolge (E. 4).

## **Erwägungen**

### **E. 3**

Im Übrigen erweist sich die Beschwerde aber aus folgenden Erwägungen auch materiell als unbegründet.

#### **E. 3.1**

Der Regierungsrat hat die Rechtsgrundlagen für den Erlass funktioneller Verkehrsordnungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG richtig dargelegt und dabei darauf hingewiesen, dass dem zuständigen Gemeinwesen bei der Beurteilung solcher Anordnungen ein wesentliches Gewicht zuzumessen ist (Rekursentscheid E. 3 und 4). Darauf kann verwiesen werden (§ 70 in Verbindung mit § 28 Abs. 1 VRG). Bei der Überprüfung solcher Massnahmen im Rechtsmittelverfahren kommt dem Regierungsrat aber immerhin nach § 20 Abs. 1 VRG auch eine Ermessens- und

Zweckmässigkeitskontrolle zu, während das Verwaltungsgericht nach § 50 VRG auf die Rechtskontrolle beschränkt ist.

### **E. 3.2**

Der Beschwerdeführer macht zur Hauptsache geltend, die Limmatquaisperrung bedinge eine vorgängige Umweltverträglichkeitsprüfung. Hierzu hatten die Vorinstanzen übereinstimmend erwogen, dass weder der Anhang zur Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) noch die kantonale Einführungsverordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 16. April 1997 und deren Anhang (EVUVP) eine solche Prüfung für Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf kommunalen Strassenzügen, die keine Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrassen seien, verlange. Darauf kann ebenfalls verwiesen werden (Rekursentscheid E. 5a, Entscheid des Statthalteramts E. 7, Einspracheentscheid E. 3 S. 6). Der Beschwerdeführer bringt dagegen vor, der überregionale Verkehr würde in der Schweiz immer durch Kommunen und durch deren Strassen bewältigt werden. Die Behörden dürften nicht einfach darauf verzichten, eine wichtige Verkehrsader wie das Limmatquai nicht als Haupt- oder Hochleistungsstrasse zu klassieren bzw. abzuklassieren und damit das Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG) zu umgehen. Der Einwand überzeugt nicht. Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen im Sinne von Ziff. 11.3 des Anhangs zur UVPV und EVUVP sind Strassen von überkommunaler Bedeutung (vgl. § 9 Abs. 2 EVUVP). Welche Bedeutung einer bestimmten Strasse zukommt, ergibt sich aus den Verkehrsplänen des Kantons, der Region und der Gemeinde. Das Limmatquai ist gemäss diesen Plänen keine Strasse von überkommunaler Bedeutung für den Individualverkehr, dies im Gegensatz etwa zu den Achsen Rämistrasse/Hirschengraben/Seilergraben, welche als engere Umfahrungsroute rechts der Limmat Richtung Norden, und Seilergraben/Zeltweg, welche teilweise als engere Umfahrung für den von der rechten Limmatseite stammenden Verkehr Richtung Süden vorgesehen sind. Diese richtplanerischen Festlegungen liegen im Ermessen der Planungsbehörden und sind angesichts der wichtigen städtebaulichen Bedeutung des Limmatquais als innerstädtisches Wahrzeichen nicht in Zweifel zu ziehen. Von einer Umgehung des USG kann unter diesen Umständen keine Rede sein.

### **E. 3.3**

Der Beschwerdeführer verweist im Weiteren auf negative Erfahrungen im Zusammenhang mit früheren vorübergehenden Sperrungen des Limmatquais und bestreitet insbesondere die Feststellung der Stadt, dass die Sperrung zu keiner Zunahme der Verkehrsmenge auf der Achse Zeltweg/Riesbach/Seefeld/Neumünster/Hirslanden während der Nacht geführt habe. Die vorliegend strittige Sperrung des Limmatquais unterscheidet sich in mehrfacher Hinsicht von den beiden früheren baubedingten Sperrungen. Das Fahrverbot ist anders als früher nicht mehr ein absolutes, indem verschiedene Fahrten des Ziel- und Quellverkehrs möglich bleiben und die Münsterbrücke nunmehr unbeschränkt befahrbar ist. Sodann wird gestützt auf das Verkehrskonzept Limmatquai-Aufwertung der bisher über das Limmatquai abgewickelte Verkehr auf mehrere Hauptverkehrsstrassen der Stadt verteilt, und es werden verschiedene Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs eingeführt. Aus allen diesen Gründen kann davon ausgegangen werden, dass sich die strittige Sperrung des Limmatquais eher weniger stark auf einzelne Wohnquartiere auswirken wird, als dies frühere Sperrungen taten. Bezogen auf die Luftqualität lagen sodann NO<sup>2</sup>-Messungen für die Zeit vor und während der Sperrung des Limmatquais im Jahr 1998 vor, welche auf den untersuchten Umfahrungs- und Entlastungsrouten (darunter auch Zeltweg) keine signifikanten

Änderungen ergaben. In beschränktem Mass liessen diese auch Rückschlüsse über Mehrverkehr und Stauanteil zu, welche bereits gemäss den Verkehrszählungen der Stadtpolizei insgesamt nicht stark ins Gewicht fielen. Schliesslich steht der strittigen Massnahme auch keineswegs entgegen, dass Verkehrsentlastungen am Limmatquai zu zusätzlichen Belastungen auf anderen Strassenzügen führen. Durch das Verkehrskonzept Limmatquai-Aufwertung wurde jedenfalls überzeugend aufgezeigt, dass die vorgesehenen Umfahrrouten hinreichende Kapazitäten für die Zusatzbelastungen aufweisen und die Kapazität der allenfalls problematischen Knoten mittels verschiedenen Massnahmen optimiert werden.

#### **E. 3.4**

Zu Recht haben die Vorinstanzen auch den Eventualantrag des Beschwerdeführers auf Aufhebung der Sperrung zwischen 22 Uhr und 9 Uhr verworfen. Die Bedeutung des Limmatquais für die Fussgänger besteht grundsätzlich auch nach 22 Uhr weiter. Zudem würde ein zeitweiser Verzicht auf die Sperrung nach baulichen Massnahmen rufen, die dem Zweck der Verkehrsanordnung zuwiderlaufen würden, ohne dass dies den betroffenen Umfahrsachsen eine entscheidende Entlastung brächte.

#### **E. 4**

Demgemäss unterliegt der Beschwerdeführer im Beschwerdeverfahren vollumfänglich. Die vom Regierungsrat vorgenommene Kostenaufgabe zu seinen Lasten ficht der Beschwerdeführer nur für den Fall an, dass seine Beschwerde ganz oder teilweise gutgeheissen würde. Bei diesem Ausgang des Beschwerdeverfahrens sind die Kosten des Beschwerdeverfahrens dem Beschwerdeführer aufzuerlegen (§ 70 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Demgemäss entscheidet die 3. Kammer : 1. Die Beschwerde wird abgewiesen. 2. Die Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf Fr. 2'000.--; die übrigen Kosten betragen: Fr. 60.-- Zustellungskosten, Fr. 2'060.-- Total der Kosten. 3. Die Gerichtskosten werden dem Beschwerdeführer auferlegt. 4. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen, von der Zustellung an gerechnet, Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht erhoben werden. 5. ...

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