

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2004.00489 vom 3. März 2005

ZH Verwaltungsgericht, 2005-03-03, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2004.00489

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2004.00489 du 3 mars 2005

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2004.00489 del 3 marzo 2005

Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Verzicht auf Strassenprojekt: Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts (E.1). Da Verkehrsbaulinien bereits in einem vorausgehenden umfassenden gerichtlichen Verfahren angefochten werden können, fragt es sich, welche Rügen in einem Projektanfechtungsverfahren noch zulässig sind. Die grundsätzliche Abwägung zwischen dem Interesse am Strassenbau und den dafür zu enteignenden Grundeigentümern soll im Verfahren betreffend Festsetzung der Baulinien stattfinden. Eine Beschränkung der im Projektanfechtungsverfahren zulässigen enteignungsrechtlichen Rügen ist jedoch nur dann am Platz, wenn eine Baulinie im Hinblick auf ein bereits hinreichend konkretisiertes Strassenprojekt festgesetzt wurde. Die Baulinien wurden vorliegend 1952 festgesetzt, weshalb die Rügen der Beschwerdeführerin ohne Einschränkung zu prüfen sind (E.2.1). Wird das öffentliche Interesse am Projekt als solchem im Projektanfechtungsverfahren voll überprüft, so lässt sich dem Projekt umgekehrt nicht entgegengehalten, es müsse dem ursprünglichen Zweck der bestehenden Baulinie entsprechen. Der vorliegend durch die Einrichtung einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs notwendige Strassenausbau entspricht dem Zweck der Baulinie (E.2.2). Für das strittige Strassenprojekt besteht ein gewichtiges öffentliches Interesse von zentraler verkehrsplanerischer Bedeutung (E.2.3). Die Verlegung der Tramhaltestelle erweist sich als zweckmässig (E.2.4). Das Projekt entspricht dem Anliegen der Verkehrssicherheit (E.2.5). Städtebauliche Aspekte stehen dem Projekt nicht entgegen (E.2.6). Das öffentliche Interesse am Strassenprojekt überwiegt das private Interesse der Beschwerdeführerin (E.2.7). Auch dem Eventualantrag der Beschwerdeführerin, die neue Haltestelle sei um mindestens 2 m Richtung Sihl zu verschieben stehen gewichtige Interessen der Verkehrssicherheit entgegen (E.3.2). Das Strassenprojekt ordnet sich ausreichend ein (E.3.3). Abweisung der Beschwerde und Kostenfolge (E.5).

Erwägungen

E. 3

Abteilung/3. Kammer Weiterzug: Dieser Entscheid ist rechtskräftig. Rechtsgebiet: Raumplanungs-, Bau- und Umweltrecht
Betreff: Festsetzung Strassenprojekt Verzicht auf Strassenprojekt: Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts (E.1). Da Verkehrsbaulinien bereits in einem vorausgehenden umfassenden gerichtlichen Verfahren angefochten werden können, fragt es sich, welche Rügen in einem Projektanfechtungsverfahren noch zulässig sind. Die grundsätzliche Abwägung zwischen dem Interesse am Strassenbau und den dafür zu enteignenden Grundeigentümern soll im Verfahren betreffend Festsetzung der Baulinien stattfinden. Eine Beschränkung der im Projektanfechtungsverfahren zulässigen enteignungsrechtlichen Rügen ist jedoch nur dann am Platz, wenn eine Baulinie im

Hinblick auf ein bereits hinreichend konkretisiertes Strassenprojekt festgesetzt wurde. Die Baulinien wurden vorliegend 1952 festgesetzt, weshalb die Rügen der Beschwerdeführerin ohne Einschränkung zu prüfen sind (E.2.1). Wird das öffentliche Interesse am Projekt als solchem im Projektanfechtungsverfahren voll überprüft, so lässt sich dem Projekt umgekehrt nicht entgegenhalten, es müsse dem ursprünglichen Zweck der bestehenden Baulinie entsprechen. Der vorliegend durch die Einrichtung einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs notwendige Strassenausbau entspricht dem Zweck der Baulinie (E.2.2). Für das strittige Strassenprojekt besteht ein gewichtiges öffentliches Interesse von zentraler verkehrsplanerischer Bedeutung (E.2.3). Die Verlegung der Tramhaltestelle erweist sich als zweckmässig (E.2.4). Das Projekt entspricht dem Anliegen der Verkehrssicherheit (E.2.5). Städtebauliche Aspekte stehen dem Projekt nicht entgegen (E.2.6). Das öffentliche Interesse am Strassenprojekt überwiegt das private Interesse der Beschwerdeführerin (E.2.7). Auch dem Eventualantrag der Beschwerdeführerin, die neue Haltestelle sei um mindestens 2 m Richtung Sihl zu verschieben stehen gewichtige Interessen der Verkehrssicherheit entgegen (E.3.2). Das Strassenprojekt ordnet sich ausreichend ein (E.3.3). Abweisung der Beschwerde und Kostenfolge (E.5). Stichworte: BAULINIE BAULINIE ENTEIGNUNG ÖFFENTLICHES INTERESSE SONDERNUTZUNGSPLÄNE SONDERNUTZUNGSPLÄNE STÄDTEBAU STRASSENPROJEKT TRAM VERKEHRSSBAULINIEN ZWECKBESTIMMUNG Rechtsnormen: § 96 Abs. I PBG § 96 Abs. II lit. a PBG § 238 PBG § 14 StrassG § 18 StrassG § 21 StrassG Publikationen: RB 2005 Nr. 57 S. 149 Gewichtung: (1 von hoher / 5 von geringer Bedeutung) Gewichtung: 2 I. Der Stadtrat Zürich setzte am 29. Oktober 2003 ein Strassenbauprojekt mit Landerwerb an der Kasernenstrasse, Verschiebung Haltestelle "Kaserne", Neugestaltung der Strassenräume und Anpassung der Tram- und Buslinienführung fest (Disp.-Ziff. 1). Dabei behandelte er gleichzeitig eine Einsprache, welche die von der Landabtretung betroffene Eigentümerin des Grundstücks Kat.-Nr. 01 A AG erhoben hatte. Deren Hauptantrag, wonach auf das Strassenprojekt zu verzichten sei, sowie den Eventualantrag auf eine Projektänderung in dem Sinne, dass das Vorgartengebiet und die Zu- und Wegfahrmöglichkeiten auf ihrem Grundstück nicht tangiert würden, wies der Stadtrat ganz ab (Disp.-Ziff. 2). Der Subeventualantrag, wonach die Enteignerin zu einer vollen Entschädigung und zur Durchführung der erforderlichen Anpassungsarbeiten auf ihre Kosten zu verpflichten sei, wurde teilweise in das kantonale Schätzungsverfahren verwiesen, teilweise gutgeheissen, jedoch hinsichtlich beantragter Lärmschutzmassnahmen und einer Anpassung des Versickerungsschachtes abgewiesen (Disp.-Ziff. 3). II. Gegen diesen Beschluss erhob die A AG am 8. Dezember 2003 Rekurs beim Regierungsrat des Kantons Zürich und beantragte, dem Strassenprojekt sei die Genehmigung zu verweigern und auf eine Enteignung der Rekurrentin zu verzichten. Eventuell sei das Projekt abzuändern, sodass das Vorgartengebiet und die Zu- und Wegfahrmöglichkeiten auf ihrem Grundstück nicht tangiert würden. Subeventuell verlangte die Rekurrentin, der angefochtene Einspracheentscheid sei in Bezug auf Lärmschutzmassnahmen und Anpassung des Versickerungsschachtes aufzuheben und der Rekursgegner zu einer vollen Entschädigung und zur Durchführung sämtlicher erforderlicher Anpassungsarbeiten auf seine Kosten zu verpflichten, alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten des Rekursgegners. Der Regierungsrat wies das Rechtsmittel am 22. September 2004 ab, soweit er darauf eintrat, das heisst soweit die Anträge nicht ins Schätzungsverfahren verwiesen und das Begehren auf Lärmschutzmassnahmen und auf Anpassung des Versickerungsschachtes abgewiesen worden waren. III. Gegen den Rekursentscheid erhob die A AG am

1. November 2004 Beschwerde an das Verwaltungsgericht und erneuerte ihren bereits im Rekursverfahren erhobenen Haupt- und Eventualantrag. Bezüglich der Anpassungsarbeiten verlangte sie, dass der Beschwerdegegner auch zu den Anpassungen beim Versickerungsschacht zu verpflichten sei. In seiner Vernehmlassung vom 14. Dezember 2004 beantragte der Regierungsrat, die Beschwerde sei im Haupt- und Eventualantrag abzuweisen und auf den Antrag bezüglich Anpassungsarbeiten sei nicht einzutreten. Die Stadt Zürich erstattete ihre Beschwerdeantwort am 10. Januar 2005 und beantragte die Abweisung der Beschwerde, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdeführerin. Die Kammer zieht in Erwägung: 1. Im Streit liegt ein Strassenprojekt von überkommunaler Bedeutung, welches die Stadt Zürich gestützt auf die ihr in § 43 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrassG) übertragene Zuständigkeit anstelle des Regierungsrats (§ 15 Abs. 1 StrassG) festgesetzt hat. Einsprachen gegen das Projekt werden beim Stadtrat erhoben und von diesem mit der Projektfestsetzung behandelt. Der Entscheid kann direkt beim Regierungsrat angefochten werden (§ 45 Abs. 2 StrassG). Dessen Rekursentscheid unterliegt gemäss § 41 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) der Beschwerde an das Verwaltungsgericht. Als vom Projekt betroffene Grundeigentümerin ist die Beschwerdeführerin ohne weiteres zur Beschwerdeerhebung legitimiert. Auf die Beschwerde ist einzutreten. 2. 2.1 Das vorliegend strittige Strassenprojekt erfordert die Abtretung von rund 460 m² des Grundstücks Kat.-Nr. 01. Die Abtretungsfläche liegt vollständig innerhalb der Baulinien entlang der Militär- und der Kasernenstrasse. Da Verkehrsbaulinien unter anderem der Sicherung eines künftigen Strassenausbaus dienen und als eigentumsbeschränkende Massnahmen von den Betroffenen bereits in einem vorausgehenden umfassenden gerichtlichen Verfahren angefochten werden können, fragt es sich, welche Rügen in einem Projektanfechtungsverfahren wie dem vorliegenden noch zulässig sind. Im Zusammenhang mit Werkplanfestsetzungen hat das Bundesgericht es als unzulässig erachtet, dass der Werkplan im nachfolgenden Planauflageverfahren noch akzessorisch überprüft werden könne (BGE 120 Ia 19 E. 4b) und unter Berufung darauf auch bei einem Projekt innerhalb von Verkehrsbaulinien erwogen, das Enteignungsrecht könne in diesen Fällen nicht mehr uneingeschränkt bestritten werden (BGr, 24. Januar 1997, 1P.233/1996 und 1P.535/1996, E. 3a). Der Regierungsrat ist im angefochtenen Entscheid davon ausgegangen, die Betroffenen seien im Rahmen der Projektanfechtung berechtigt, das Fehlen eines ausreichenden öffentlichen Interesses am Projekt geltend zu machen, wenn der Expropriant für das Projekt das mit der Bewilligung der Baulinien verbundene Enteignungsrecht in Anspruch nehmen wolle (Vorinstanz E. 2a). Der Strassenbau nach StrassG setzt ein gültiges, die strassen- und raumplanungsrechtlichen Grundsätze beachtendes Strassenprojekt und, falls er zulasten bestehender Privatrechte geht, zusätzlich den Rechtserwerb durch das baupflichtige Gemeinwesen voraus. Der Rechtserwerb erfolgt entweder freihändig, im Landumlegungsverfahren oder durch Enteignung (§ 18 StrassG). Ist eine Enteignung notwendig, so erfolgt diese nach der kantonalen Enteignungsgesetzgebung, sofern das Strassengesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält (§ 21 StrassG). Nach dem Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten vom 30. November 1879 (Abtretungsgesetz, AbtrG) setzt die Enteignung, wenn sie nicht vom Kanton selber beansprucht wird, die Erteilung des Enteignungsrechtes durch den Regierungsrat bzw. auf dessen Antrag durch den Kantonsrat voraus (§ 21 Abs. 1 und 3 AbtrG). Bei der Erteilung des Enteignungsrechtes geht es darum, das Unternehmen an sich, das heisst das Bedürfnis dafür und das öffentliche Interesse daran in Abwägung zu entgegenstehenden

Privatinteressen zu beurteilen (vgl. Robert Hauser, Das Expropriationsverfahren nach zürcherischem und eidgenössischem Recht, Turbenthal 1946, S. 51; Tobias Jaag, Verwaltungsrecht des Kantons Zürich, 2. A., Zürich 1999, N. 2628). Nach § 110 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) in Verbindung mit § 96 Abs. 2 lit. a PBG steht dem strassenbaupflichtigen Gemeinwesen mit der Rechtskraft von Verkehrsbaulinien im Rahmen ihrer Zweckbestimmung bereits das Enteignungsrecht zu. Damit hat der Gesetzgeber zum Ausdruck gebracht, dass am Strassenbau innerhalb der bereits zu seinem Zweck ausgeschiedenen Baulinien von vornherein ein öffentliches Interesse besteht, das allfällige entgegenstehende private Interessen überwiegt. Die grundsätzliche Abwägung zwischen dem Interesse am Strassenbau und den dafür zu enteignenden Grundeigentümern soll demnach im Verfahren betreffend Festsetzung der Baulinien stattfinden, sodass im Rahmen der Projektanfechtung nur noch nachzuweisen ist, dass das Projekt der Zweckbestimmung der Baulinie auch tatsächlich entspricht. Indessen kann in der Praxis die Zweckbestimmung von Verkehrsbaulinien sehr vielfältig sein und wird unter anderem etwa auch wohnhygienisch begründet, kann dem Immissionsschutz oder städtebaulichen Anliegen dienen (vgl. RB 1981 Nr. 107). Damit steht der Baulinienzweck einem allfälligen Strassenausbau unter Umständen gerade explizit entgegen. Da Verkehrsbaulinien sodann häufig und im Gegensatz zu konkreten Werkplänen bereits Jahre und Jahrzehnte vor einem allfälligen Strassenausbau festgelegt werden, ohne dass dabei ihre Zweckbestimmung auf ein konkretes Projekt hin definiert würde, kann die Baulinie das Strassenprojekt in aller Regel nicht derart determinieren, dass daraus eine Beschränkung des Rügerechts bei der Projektanfechtung abgeleitet werden könnte. Zudem lässt sich die enteignungsrechtliche Rüge, es liege kein hinreichendes und überwiegendes öffentliches Interesse am Projekt als solchem vor bzw. die Beanspruchung des Enteignungsrechts sei unverhältnismässig, häufig nicht klar trennen von dem im Rahmen der Projekteinsprache zulässigen Einwand, das Projekt widerspreche in seiner spezifischen Ausgestaltung gewichtigen Planungsgrundsätzen und privaten Interessen. Eine Beschränkung der im Projektanfechtungsverfahren zulässigen enteignungsrechtlichen Rügen ist daher nur dann am Platz, wenn eine Baulinie im Hinblick auf ein bereits hinreichend konkretisiertes Strassenprojekt festgesetzt wurde (vgl. etwa VGr, 21. März 2001, VB.2000.00342, wo das Verwaltungsgericht das öffentliche Interesse am Projekt bereits im Rahmen der Baulinienfestsetzung überprüft hatte). Im vorliegenden Fall beansprucht das Strassenprojekt den Raum zwischen den Baulinien entlang der Kasernen- und der Militärstrasse. Die entsprechende Festsetzung stammt aus dem Jahr 1952 und stand in keinem Zusammenhang mit dem vorliegend strittigen Projekt. Der Regierungsrat hat daher die enteignungsrechtlichen Rügen der Beschwerdeführerin im vorliegenden Fall zu Recht ohne Einschränkung geprüft. 2.2 Die Beschwerdeführerin macht geltend, das Strassenprojekt entspreche nicht dem Zweck der Baulinie entlang der Kasernenstrasse. Dieser Einwand hat nach dem vorstehend Ausgeführten insbesondere dort seine Berechtigung, wo eine Baulinie für einen spezifischen Zweck ausgeschieden wurde und demzufolge enteignungsrechtliche Einwendungen im Projektanfechtungsverfahren ausgeschlossen sind. Wird jedoch das öffentliche Interesse am Projekt als solchem im Projektanfechtungsverfahren voll überprüft, so lässt sich dem Projekt umgekehrt nicht entgegenhalten, es müsse dem ursprünglichen Zweck der bestehenden Baulinie entsprechen. Unter diesen Umständen genügt es vielmehr, wenn der Strassenausbau innerhalb der generellen Zweckbestimmung von Verkehrsbaulinien liegt. Gemäss § 96 Abs. 1 und Abs. 2 lit. a PBG dienen Verkehrsbaulinien der Sicherung bestehender oder

geplanter Strassen, Wege, Plätze und Eisenbahnen, gegebenenfalls samt begleitenden Vorgärten, Lärmschutzanlagen, Grünzügen und Fahrzeugabstellplätzen. Zur Strasse gehören gemäss § 3 StrassG die Flächen für den fliessenden und ruhenden öffentlichen und privaten Verkehr sowie alle dem bestimmungsgemässen Gebrauch, der technischen Sicherung und dem Schutz der Umgebung dienenden Bauten und Einrichtungen. Der vorliegend durch die Einrichtung einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs notwendige Strassenausbau liegt im Rahmen dieser Zweckbestimmung. Auch der in der Baubewilligung vom 9. Februar 1999 statuierte Beseitigungsrevers, welcher die Grundeigentümerin " bei einem allfälligen Ausbau der Kasernen- und/oder der Militärstrasse " bindet, ist vor dem Hintergrund der genannten gesetzlichen Bestimmungen zu verstehen und beschreibt damit die mögliche Inanspruchnahme des Baulinienbereichs durch das vorliegend strittige Strassenprojekt zureichend.

2.3 Das strittige Strassenprojekt bezweckt, die Erschliessung des provisorischen S-Bahnhofs Sihlpost und des geplanten Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse mit Tram und Bus zu verbessern, indem die Tram- und Bushaltestelle (Linien 3, 14 und 31) um rund 100 m in Richtung Bahnhof verschoben und damit die Gehdistanz für die Fussgänger auf 250 m verkürzt wird. Darin liegt ein gewichtiges öffentliches Interesse von zentraler verkehrsplanerischer Bedeutung. Was die Beschwerdeführerin dagegen vorbringt, überzeugt nicht. Im Umfeld des Hauptbahnhofs Zürich als einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte der Schweiz besteht ein grosses öffentliches Interesse daran, dass die Umsteigebeziehungen in alle Richtungen des städtischen Gebiets optimiert werden. Dabei ist eine Verkürzung des Fusswegs von 350 m auf 250 m zwischen dem S-Bahnhof Sihlpost und der Haltestelle Kaserne zwar in der Tat nur eine punktuelle Massnahme, jedoch als solche bereits eine wesentliche Verbesserung für Pendler, welche in Richtung Albisrieden, Altstetten und Schlieren weiterfahren. Daran ändert nichts, dass andere Pendler, welche etwa in den Stadtkreis 5 gelangen wollen, je nach Ankunftsgleis ebenfalls 350 m zur Haltestelle Sihlquai zurücklegen müssen. Auch aus der von der Beschwerdeführerin angerufenen Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr vom 14. Dezember 1988 (AngebotsV) lässt sich nichts für ihren Standpunkt ableiten. Die genannte Verordnung regelt das anzustrebende Verbundangebot für die Erschliessung von Siedlungsgebieten mit dem öffentlichen Verkehr, ohne sich zu den Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsträgern zu äussern. Auch hilfsweise lässt sich aus der AngebotsV nicht ableiten, Umsteigedistanzen von bis zu 400 m bedürften keiner Verbesserung. Die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel hängt nicht allein von den jeweiligen Distanzen der Haltestellen zum Ausgangs- und Zielpunkt ab, sondern ebenso von den Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Die Optimierung dieser Umsteigedistanzen ist daher von besonderem Interesse, zumal wenn sie wie hier einer grossen Zahl von Pendlern aus allen möglichen Richtungen zugute kommen soll und damit um ein Vielfaches mehr bewirkt als eine blosser Distanzverkürzung an einem bestimmten Ausgangs- oder Zielort.

2.4 Die Beschwerdeführerin bringt weiter vor, es sei eine Renaissance der Tramlinie 1 geplant, die unabhängig davon, ob die Linienführung über die Post- oder über die Gessnerbrücke gehe, die Verlegung der Haltestelle Kaserne im Nachhinein als völlig unzumutbar erscheinen liesse. Dem kann nicht gefolgt werden. Zu Recht weist der Beschwerdegegner vorerst darauf hin, dass zum jetzigen Zeitpunkt unklar sei, ob und wann die neue Tramlinie realisiert werde. Die Umsteigebeziehung müsse kurzfristig verbessert werden, da der provisorische Bahnhof Sihlpost mindestens noch ca. 10 Jahre bestehen werde. Im Weiteren kann aber auch mit dem Beschwerdegegner festgestellt werden, dass

die Verschiebung der Haltestelle Kaserne letztlich auch spätere Umsteigebeziehungen zu einer Haltestelle der neuen Tramlinie 1 verbessern wird. Eine gemeinsame Haltestelle für die Linien 3, 14 und 31 sowie für die neue Linie 1 kommt unabhängig davon, ob die Linie 1 über die Gessnerbrücke oder die Postbrücke geführt wird, wohl gar nicht infrage, wenn diese tatsächlich entsprechend dem regionalen Verkehrsrichtplan über die Lagerstrasse stadtauswärts führen soll. Unter diesen Umständen ist es auch in Hinblick auf diese mögliche neue Linie durchaus wünschenswert, wenn die Haltestelle Kaserne nahe bei einer möglichen Haltestelle Lagerstrasse oder Postbrücke zu liegen kommt.

2.5 Was die Beschwerdeführerin bezüglich Verkehrssicherheit gegen das Projekt vorbringt, ist schwer nachvollziehbar. Mit Bezug auf den privaten Verkehr an der Kreuzung Kasernenstrasse/Gessnerbrücke ist nicht einzusehen, inwiefern die Einrichtung der Doppelhaltestelle den Verkehrsfluss hindern soll. Tram und Bus sollen ja gerade auf eigenen Fahrspuren und getrennt vom Individualverkehr fahren. Einzig bei den in Richtung Innenstadt verkehrenden Bussen kann es sein, dass sie bei der Einmündung der Militärstrasse warten müssen, bis die Tramhaltestelle frei ist, und damit andere Verkehrsteilnehmer ebenfalls zum Anhalten zwingen. Dem soll mit der Einrichtung einer Lichtsignalanlage begegnet werden. Im Übrigen bringt das neue Projekt gerade bei der Verkehrssicherheit entscheidende Vorteile, nachdem die bestehende Bushaltestelle nur schlecht wahrnehmbar im Einlenkerbereich der Militärstrasse liegt.

2.6 Auch die von der Beschwerdeführerin angerufenen städtebaulichen Aspekte stehen dem Projekt nicht entgegen. Die mit der Verlegung der Haltestelle erforderliche Strassenverbreiterung geht zwar zulasten des bestehenden Vorplatzes vor dem Wohn- und Geschäftshaus der Beschwerdeführerin, jedoch ist dieser Raum unter städtebaulichen Gesichtspunkten nicht besonders schützenswert. Wesentliche städtebauliche Akzente werden hier – wie der Beschwerdegegner zutreffend darlegt – allein von der Baumreihe entlang der Sihl und der durchgehenden Fassadenreihe an der Kasernenstrasse gesetzt.

2.7 Das dargelegte öffentliche Interesse am Strassenprojekt überwiegt das private Interesse der Beschwerdeführerin am Erhalt ihres Vorplatzes. Der Regierungsrat hat sich im angefochtenen Entscheid eingehend mit den Folgen der Abtretung für die Beschwerdeführerin auseinandergesetzt und dargelegt, dass die damit verbundenen Nachteile vollumfänglich im Rahmen der Enteignungsentschädigung abgegolten werden können. Diesen zutreffenden Erwägungen vermag die Beschwerdeführerin mit dem blossen Verweis auf ihre Ausführungen in der Einspracheschrift nichts Substantielles entgegenzuhalten. Die Beschwerdeführerin musste sich bereits beim Bau des bestehenden Wohn- und Geschäftshauses im Klaren darüber sein, dass sie das für die Strassenverbreiterung der Kasernenstrasse und den Einlenker Militärstrasse benötigte Land allenfalls würden abtreten müssen. Insofern erweist sich auch ihre Rüge, wonach die verlangte Abtretung Treu und Glauben widerspreche, als unbegründet. Selbst auf dem am 29. Mai 2001 bewilligten Umgebungsplan, den sie als besondere Vertrauensgrundlage anruft, findet sich von Behördenseite die ausdrückliche Bemerkung, dass die Umgebungsgestaltung bei der Realisierung des zur Zeit geplanten Strassen- und Haltestellenausbaukonzepts angepasst werden müsse. Demgemäss ist ein überwiegendes öffentliches Interesse am strittigen Strassenprojekt grundsätzlich zu bejahen.

E. 3.1

Die Verhältnismässigkeit des strittigen Eigentumseingriffs hängt bezogen auf die Projektausgestaltung im Einzelnen eng mit der Frage nach der Einhaltung der massgebenden Projektierungsgrundsätze zusammen. Gemäss § 14 StrassG 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. Da es sich bei einem Strassenprojekt um einen Sondernutzungsplan handelt, sind sodann generell auch die Grundsätze des Raumplanungsrechts zu beachten.

E. 3.2

Die Beschwerdeführerin verlangt im Eventualantrag, die neue Haltestelle sei – gegebenenfalls verkürzt und/oder als Einfachhaltestelle und einseitig kombiniert mit der Fahrspur des privaten Verkehrs – um mindestens 2 m Richtung Sihl zu verschieben. Angesichts der von der Beschwerdeführerin in anderem Zusammenhang anerkannten Bedeutung des Verkehrsknotens Kasernenstrasse/Gessnerbrücke verbietet sich eine Verkürzung der Haltestelle auf eine Einfachhaltestelle ebenso wie die Einrichtung einer kombinierten Fahrspur. Beiden Änderungen stehen nach den überzeugenden Ausführungen des Beschwerdegegners gewichtige Interessen der Verkehrssicherheit entgegen. Auch lassen die engen Platzverhältnisse keine Verschiebung des Projektes in Richtung Sihl zu, ohne damit die Sicherheit im Einmündungsbereich der Gessnerbrücke zu gefährden. Schliesslich steht einer Verschiebung in Richtung Sihl auch entgegen, dass der regionale Siedlungs- und Landschaftsplan praktisch den gesamten Sihlraum innerhalb der städtischen Bauzonen zusammen mit dem angrenzenden Sihlufer als für den ökologischen Ausgleich äusserst wichtig einstuft und daher mit der Bezeichnung " Ökologische Vernetzung " überlagert hat (vgl. auch Textteil zum Regionalen Richtplan, Ziff. 4.3.7).

E. 3.3

Die Beschwerdeführerin rügt sodann die mangelnde Einordnung des Strassenprojektes im Sinne von § 238 PBG. Nach § 14 StrassG hat sich ein Strassenprojekt bestmöglich in die bauliche und landschaftliche Umgebung einzuordnen. Diese Anforderung ist nicht deckungsgleich mit der befriedigenden Gesamtwirkung, welche bei der Gestaltung von Bauten, Anlagen und Umschwung gemäss § 238 PBG anzustreben ist. Strassenprojekte dienen in erster Linie der Realisierung technischer Nutzbauten und sind aus verkehrstechnischen Gründen unter Umständen selbst an besonders empfindlichen Orten notwendig, wo sie sich kaum befriedigend in die unmittelbare Umgebung einordnen. Insofern kann die bestmögliche Einordnung einer Strasse im Einzelfall sowohl mehr als auch weniger als eine befriedigende Gesamtwirkung erzielen. Im vorliegenden Fall nimmt das Strassenprojekt so weit möglich Rücksicht auf die beiden wesentlichen städtebaulichen Akzente der Umgebung – die Fassadenflucht entlang der Kasernenstrasse einerseits und die Baumallee entlang der Sihl bzw. den Fluss selber als ökologischen Korridor andererseits. Die Einzelheiten des Projektes ergeben sich praktisch vollständig aus den verkehrstechnischen Anforderungen. Die Projektänderungen, welche die Beschwerdeführerin beantragt, widersprechen diesen Anforderungen und versprechen in gestalterischer Hinsicht ohnehin keine Verbesserung. Demgemäss ist es der Beschwerdeführerin nicht gelungen darzutun, dass das vorliegende Strassenprojekt in seiner konkreten Ausgestaltung unverhältnismässig wäre oder wichtige Projektierungsgrundsätze missachten würde. Der Beschwerdegegner hat den ihm vom Gesetzgeber zugestandenen Planungsspielraum korrekt wahrgenommen. Für den Regierungsrat als Rekursinstanz

bestand kein Anlass, das Projekt aufgrund überkommunaler Interessen wegen Widerspruchs mit wegleitenden Grundsätzen und Zielen der Raumplanung oder wegen offensichtlicher Unzweckmässigkeit oder Unangemessenheit abändern zu lassen. Für das Verwaltungsgericht, das sich im Beschwerdeverfahren auf eine reine Rechtskontrolle zu beschränken hat (§ 50 VRG), besteht umso weniger Anlass, das Strassenprojekt aufzuheben und überarbeiten zu lassen.

E. 4

Die Beschwerdeführerin wendet sich schliesslich auch gegen den Rekursentscheid, soweit darin betreffend Anpassung des Versickerungsschachtes nicht eingetreten wird. Sie ist der Auffassung, der Stadtrat habe ihren diesbezüglichen Antrag materiell abgewiesen, weshalb der Regierungsrat sich ebenfalls materiell mit der Sache hätte auseinandersetzen müssen. Gemäss § 32 in Verbindung mit § 29 Abs. 1 AbtrG entscheidet die Schätzungskommission sowohl über das Mass der Entschädigung als auch über die vom Enteigner zu erfüllenden Leistungen, worunter Anpassungsarbeiten im Sinne von § 16 AbtrG zu verstehen sind. Vor Einleitung des Schätzungsverfahrens hat der Enteigner allerdings den Versuch zu machen, sich mit denjenigen, welche Einsprachen erhoben oder Forderungen gestellt haben, darüber zu verständigen. Soweit demnach der Stadtrat die Anpassung des Versickerungsschachtes abgelehnt hat, stellt sein Entscheid lediglich eine negative Stellungnahme dar, womit der entsprechende Antrag der Beschwerdeführerin als strittig zu gelten hat und im Verfahren vor der Schätzungskommission beurteilt werden muss. Demgemäss ist der Regierungsrat zu Recht auf den entsprechenden Rekursantrag der Beschwerdeführerin nicht eingetreten. Die dagegen gerichtete Beschwerde ist abzuweisen.

E. 5

Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird die Beschwerdeführerin kostenpflichtig (§ 70 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Eine Prozessentschädigung steht ihr damit nicht zu. Trotz Obsiegens in der Sache kann aber auch der Beschwerdegegner keine Prozessentschädigung für sich beanspruchen, da die Durchsetzung strittiger Strassenprojekte zu dessen angestammten Aufgabenbereich gehört und die Verwaltung nicht über Gebühr beansprucht hat (vgl. Alfred Kölz/Jürg Bosshart/Martin Röhl, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz, 2. A., Zürich 1999, § 17 N. 19). Demgemäss entscheidet die Kammer :

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