

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2005.00353 vom 4. Mai 2006

ZH Verwaltungsgericht, 2006-05-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2005.00353

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2005.00353 du 4 mai 2006

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2005.00353 del 4 maggio 2006

Regeste

Verkehrsordnung | Verkehrsordnung: Fahrverbot für Motorfahrzeuge über 3,5 t auf der Eigentalsstrasse (Nürensdorf-Oberembrach) Zulässigkeit der Beschwerde an das Verwaltungsgericht (E. 1). Die drei Beschwerde führenden Unternehmen, die Leistungen im Bau- und Transportgewerbe erbringen, sind zur Beschwerdeerhebung legitimiert (E. 2). Die Rechtmässigkeit der Klassierung der Eigentalsstrasse als Sammelstrasse mit kommunaler Bedeutung (E. 4.1) musste nicht nachträglich akzessorisch überprüft werden (E. 3). Das Verbot findet unter dem Titel "zum Schutz der Strasse" gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG keine hinreichende gesetzliche Grundlage, wenn mit der Verkehrsordnung nur notwendige Unterhaltsarbeiten hinausgeschoben werden sollen und dies vorab finanziell begründet ist (E. 5.1.1, 5.1.3). Der Sanierungsbedarf der Eigentalsstrasse ist bereits seit langem bekannt, ohne dass dagegen etwas unternommen worden wäre (E. 5.1.2). Gründe des Umweltschutzes sprechen angesichts der geringen Anzahl schwerer Motorfahrzeuge und der kurzen Fahrdistanz durch das Eigental gegen das Fahrverbot (E. 5.1.4). Die Gemeinden haben die Gemeindestrassen ihrem Zweck entsprechend zu unterhalten; dieser Pflicht können sie sich nicht mit der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen entziehen (E. 5.1.5). Der Schutz des Eigentals ist zwar planerisch abgesichert (E. 5.2.1), doch ist das Fahrverbot wegen der bloss geringen Reduktion der Emissionen nicht geeignet, dem Naturschutz Nachachtung zu verschaffen (E. 5.2.2). Das Verbot ist auch aufgrund der von den Unternehmen in Kauf zu nehmenden längeren Umwegrouten unverhältnismässig (E. 5.3). Gutheissung.

Erwägungen

E. 3

Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, der Entscheid sei wegen Verletzung des rechtlichen Gehörs und formeller Rechtsverweigerung aufzuheben. Der Regierungsrat habe sich nicht mit den richtplanerischen Grundlagen befasst und deren akzessorische Überprüfung verweigert. Bei der Eigentalsstrasse handle es sich um eine Strasse mit zumindest regionaler Bedeutung, die in den regionalen Richtplan gehöre (§ 30 Abs. 4 lit. a des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 [PBG]). Die Vorinstanz hat die akzessorische Überprüfung der richtplanerischen Festlegung zu Recht verweigert. Das kantonale (und kommunale) Planungsrecht und das Strassenverkehrsrecht des Bundes dienen unterschiedlichen Zwecken. Das Planungsrecht im Rahmen der Richtplanung legt in den Grundzügen fest, wie sich das Gebiet räumlich entwickeln soll, und gibt unter anderem Aufschluss über den Stand und die anzustrebende Entwicklung des Verkehrs (Art. 6 Abs. 1 und Abs. 3 lit. b des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung [RPG]; § 18 Abs. 1 PBG). Eine akzessorische Überprüfung der richtplanerischen Festlegungen ist bei

der Nutzungsplanung im Rechtsmittelverfahren und im Genehmigungsverfahren möglich (§ 19 Abs. 2 PBG; Walter Haller/Peter Karlen, Rechtsschutz im Raumplanungs- und Baurecht, Zürich 1998, N. 1064 ff.). Das Strassenverkehrsrecht dient dagegen der Ordnung des Verkehrs auf den öffentlichen Strassen (Art. 1 Abs. 1 SVG), und mit Verkehrsanordnungen wird den im Strassenverkehrsgesetz näher umschriebenen Auswirkungen des Verkehrs begegnet (Art. 3 Abs. 4 SVG). Die in diesem Beschwerdeverfahren streitige Beschränkung des Fahrzeugverkehrs auf leichte Motorfahrzeuge steht nicht in einer Abhängigkeit von der richtplanerischen Festlegung der Eigentalsstrasse; die Zulässigkeit der Verkehrsanordnung misst sich allein nach dem Strassenverkehrsrecht des Bundes.

E. 4.1

Die Eigentalsstrasse verbindet die Gemeinden Nürensdorf und Oberembrach; sie führt dabei teilweise über das Gebiet der Stadt Kloten. Sie verläuft entlang dem Eigentalsweiher und durchquert ein Natur- und Landschaftsschutzgebiet mit überkommunaler Bedeutung. In den kommunalen Verkehrsrichtplänen ist sie als Sammelstrasse mit kommunaler Bedeutung eingetragen, und sie gilt als Gemeindestrasse (§ 5 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 [StrassG]). Dauernde Verkehrsanordnungen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG werden auf Gemeindestrassen von der Direktion für Soziales und Sicherheit auf Antrag der zuständigen Gemeindebehörden verfügt (Art. 3 Abs. 2 SVG in Verbindung mit § 4 Abs. 2 der Kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001).

E. 4.2

Die Verfügung der Direktion vom 20. Februar 2004 umfasst im Wesentlichen nur die konkrete Signalisation der Verkehrsanordnung und enthält keine Begründung. Diese liegt im Antrag der drei betroffenen Gemeinden. Der Stadtrat Kloten führte in seinem Antrag an die Direktion vom 6. Mai 2003, dem die anderen beiden Gemeinden beipflichteten, aus, dass der Kanton im Jahr 1983 die Eigentalsstrasse an die Gemeinden abgetreten habe. Durch das Eigental führe eine Radwegstrecke von regionaler Bedeutung (vgl. auch Eintrag „geplanter Radweg“ im regionalen Richtplan Glattal gemäss Regierungsratsbeschluss 2256/1998). Das Eigental sei eines der bedeutendsten Natur- und Landschaftsschutzgebiete im ganzen Kanton mit einer der grössten und wertvollsten Amphibienpopulation, und es sei ein idealer Naherholungsraum. Bereits im Jahr 1998 hätten die Gemeinden Nürensdorf und Oberembrach ein Fahrverbot für Lastwagen in Erwägung gezogen. Nach der Eröffnung des Autobahnzusammenschlusses Kloten-Bülach sei für den Stadtrat Kloten im Jahr 2002 sogar eine Sperrung der Eigentalsstrasse für den Motorfahrzeugverkehr in Betracht gekommen. Nach Verhandlungen mit den Gemeinden Nürensdorf und Oberembrach habe man sich in einem gemeinsamen Antrag auf eine Gewichtsbeschränkung von 3,5 t auf diesem Strassenstück geeinigt. Diese Beschränkung habe auch zur Folge, dass eine mit hohen Kosten verbundene Sanierung der Strasse, deren Strassenkoffer nicht für den Schwerverkehr konzipiert worden sei, verzögert oder vermieden werden könne. Finde der Antrag keine Zustimmung, müsse der Kanton die Strasse wieder übernehmen.

E. 4.3

Im Rekursentscheid erachtete es der Regierungsrat als mit der Rechtsgleichheit (Art. 8 der Bundesverfassung [BV]) vereinbar, dass die Strassensperrung auf Fahrzeuge mit einem Betriebsgewicht von über 3,5 t beschränkt sei, weil solche Fahrzeuge höhere Anforderungen an den Strassenbelag und den Strassenunterbau stellten und deshalb auch

anders als leichte Fahrzeuge behandelt werden dürften. Es liege im öffentlichen Interesse und sei mit Art. 3 Abs. 4 SVG („zum Schutz der Strasse“) vereinbar, wenn mit einer Verkehrsbeschränkung den baulichen Unzulänglichkeiten der Eigentalsstrasse Rechnung getragen werde. Es sei unmöglich, die Strasse den Anforderungen des Schwerverkehrs entsprechend auszubauen, weil dabei Konflikte mit den Bestimmungen des Natur- und Landschaftsschutzes entstünden. Die Ausweichroute über Lufingen-Kloten sei zwar länger, doch falle dies nur gerade bei den Fahrten direkt von einem Ende der Eigentalsstrasse zum andern in Betracht, weniger aber bei längeren Fahrtstrecken. Die Sperrung der Eigentalsstrasse für schwere Motorfahrzeuge entspreche dem verkehrsplanerischen Prinzip, den Verkehr auf die Hauptachsen zu lenken, und der heutigen Funktion der Strasse als Gemeindestrasse und regionaler Radweg. Die Verkehrsbeschränkung sei insgesamt verhältnismässig. Der Regierungsrat verwarf mit dieser Rekursbegründung sinngemäss auch die Argumente der Kantonspolizei, welche für die Direktion als Rekursgegnerin in der Rekursvernehmlassung die Gutheissung der Rekurse beantragte. In der Stellungnahme wird hervorgehoben, dass die Eigentalsstrasse eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen den Ortschaften im Embrachertal und den Ortschaften in der Region Nürensdorf sei. Bei einer Sperrung der Eigentalsstrasse für Motorfahrzeuge über 3,5 t kämen zwei Umleitungsstrecken in Frage. Einerseits über Oberembrach, Stürzikon und Oberwil; diese Strecke weise Belagsschäden auf, sei länger, teilweise sehr eng und deshalb als Ausweichroute absolut ungeeignet. Andererseits über Oberembrach, Lufingen, Kloten und Bassersdorf; diese Strecke sei gut ausgebaut, jedoch bedeutend länger sowie stark frequentiert und führe durch teilweise dicht bebaute Ortschaften hindurch. Das Unfallgeschehen auf der Eigentalsstrasse sei als eher gering einzustufen. Aus ökonomischer und ökologischer Sicht sei eine Umleitung des Schwerverkehrs nicht vertretbar. Angesichts der Wichtigkeit der Verbindung durch das Eigental sei auf eine Sperrung für den Schwerverkehr zu verzichten. Es sei aber zu prüfen, ob die Eigentalsstrasse nicht wieder dem Kanton zu übertragen sei.

E. 5.1

Die Beschwerdeführerinnen widersprechen der vorinstanzlichen Auffassung, wonach die Verkehrsanordnung durch Art. 3 Abs. 4 SVG zum Schutz der Strasse gedeckt sei.

E. 5.1.1

Art. 3 Abs. 4 SVG lässt zwar Verkehrsbeschränkungen „zum Schutz der Strasse“ zu, worunter Gründe baulicher Natur fallen (Stellungnahme des Bundesrates vom 26. Januar 1983, BBl 1983 I 801, 805; Meier, S. 45). Unbestrittenermassen ist die Eigentalsstrasse heute in einem schlechten baulichen Zustand; sie weist – wie nach jedem Winter – namentlich zahlreiche Belagsschäden auf. Sie war aber auch schon im Jahr 1998 in einem nicht optimalen Zustand, als erste Überlegungen zu einer Sperrung der Eigentalsstrasse in Angriff genommen wurden, und eine Sanierung war spätestens im Zeitpunkt des Begehrens um die strittige Verkehrsbeschränkung absehbar. Damit bleibt aber mit einer Verkehrsbeschränkung auf der Eigentalsstrasse allein für den Schwerverkehr (für Fahrzeuge über 3,5 t) nicht mehr viel zu schützen; wohl könnte damit eine Sanierung zeitlich etwas hinausgeschoben, indessen keineswegs mehr vermieden werden. Unter diesen Umständen geht die Berufung auf Art. 3 Abs. 4 SVG fehl; diese Bestimmung bildet keine hinreichende Grundlage, notwendige Unterhaltsarbeiten auf einer bereits sanierungsbedürftigen Strasse hinauszuschieben, sondern allenfalls dafür, zum Schutz der Strasse zu vermeiden, dass diese wegen zu hoher Beanspruchung durch Verkehrsteilnehmer oder gewisse Arten davon

sanierungsbedürftig wird.

E. 5.1.2

Im Übrigen war wohl bereits im Zeitpunkt, als die Verschleisschicht erneuert werden musste, erkennbar, dass die Eigentalstrasse vom Schwerverkehr über Gebühr belastet wurde. In jenem Zeitpunkt hätte bereits Gelegenheit bestanden, ein Verbot für den Schwerverkehr auf der Eigentalstrasse zu erlassen. Zudem wurde ein solches bereits 1998 von den Gemeinden Nürens Dorf und Bassersdorf beantragt. Es ist daher davon auszugehen, dass die beteiligten Gemeinden, welche seit 1983 für den Unterhalt der Eigentalstrasse verantwortlich sind, schon früher erkannten, dass die Eigentalstrasse nicht für Fahrzeuge über 3,5 t geeignet ist, und nicht erst im Zeitpunkt, als diese sanierungsbedürftig war. Offenbar nahm aber insbesondere die Stadt Kloten eine Verschlechterung des Zustands der Eigentalstrasse für solange in Kauf, bis der Autobahnzusammenschluss mit Bülach erstellt war. Dabei hätte einer schon früher zu erlassenden Sperrung der Eigentalstrasse für den Schwerverkehr der Umstand, dass der Autobahnzusammenschluss in Kloten damals noch nicht erstellt war, nicht entgegengestanden, hätte doch der von der Eigentalstrasse umgeleitete Schwerverkehr die umliegenden Hauptachsen nur unwesentlich mehr belastet. In diesem Zusammenhang ist insbesondere zu bedenken, dass der Lastwagenverkehr auf der Eigentalstrasse nur einen geringen Anteil ausmacht. Zwar nennt die verkehrstechnische Untersuchung für einen regionalen Radweg Eigental von Oktober 1998 einen als zu hoch erachteten Anteil von 10 % an schweren Motorfahrzeugen für die Eigentalstrasse. Diese Zahlen lassen sich mindestens aus den Aufstellungen im Anhang 1 dazu nicht verifizieren; im Durchschnitt ergibt sich dort nach den verschiedenen Messungen ein Anteil an Lastwagen von 5,1 %. In ähnlicher Grössenordnung legt die neuere Diplomarbeit von Sophia Iten (Naturroase Eigental, 2004/2005) den Anteil an Lastwagen auf 4 % fest. Bei einem maximalen Verkehrsaufkommen von maximal 2800 Fahrzeugen pro Tag machte der Anteil an Lastwagen gerade 143 Fahrzeuge (5,1 %) bzw. 112 Fahrzeuge (4 %) aus, wobei zu bedenken ist, dass der Verkehr im Eigental seit 1997 etwa stabil geblieben ist. Die erwähnten Lastwagen hätten somit während des Tages und selbst in den Hauptverkehrsstunden problemlos vom umliegenden Strassennetz aufgenommen werden können, beläuft sich doch die Morgenspitze auf 32, die Abendspitze auf 11 Lastwagen pro Stunde.

E. 5.1.3

Entgegen der Darlegung der Vorinstanz liegen der angefochtenen Verfügung überwiegend finanzielle Hintergründe zugrunde, würde doch eine Totalsanierung allein die Stadt Kloten etwa Fr. 2 Mio kosten. Zwar wies der Stadtrat Kloten im Antrag vom 6. Mai 2003 zunächst darauf hin, dass die Eigentalstrasse eine grosse Belastung für das Naturschutzgebiet Eigental mit grosser Amphibienpopulation darstelle. Ebenso wurde aber erwähnt, dass die Gewichtsbeschränkung auf 3,5 t eine Sanierung, welche für die Stadt Kloten hohe Kosten bedeuten würde, hinausschieben bzw. vermeiden würde. Die Gemeinde Embrach, welche sich als Rekurrentin betätigte, war der Meinung, dass die beteiligten Gemeinden mit dem Kanton Zürich eine tragbare Lösung für die finanziellen Aufwendungen zum Unterhalt der Eigentalstrasse suchen müssten und sah für das Problem des strittigen Verbotes in erster Linie finanzielle Argumente. In ihrer Diplomarbeit führt Sophia Iten sodann zutreffend aus, dass die Strasse im Eigental in sanierungsbedürftigem Zustand sei und keine der betroffenen Gemeinden die Kosten der Sanierung auf sich nehmen wolle. Auch der Vertreter des Gemeinderates Oberembrach sah im Problem Eigentalstrasse primär ein

Finanzierungsproblem, ebenso die Kantonspolizei Zürich. Darauf weist auch die Bereitschaft sämtlicher betroffener Gemeinden hin, die Eigentalstrasse wieder dem Kanton – dannzumal als regionale Verbindungsstrasse mit weit höherem Verkehrsaufkommen – zurückzugeben, weil dann die Unterhaltskosten vom Kanton Zürich zu tragen wären. Ausdrücklich erwähnte zudem der Vertreter der Gemeinde Oberembrach, dass bei Übernahme der Eigentalstrasse durch den Kanton Zürich mit entsprechender Aufklassierung zu einer regionalen Strasse mit einer Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Schwerverkehrs, gerechnet werden müsste, was als Beitrag zur allgemeinen Mobilität akzeptiert würde.

E. 5.1.4

Hinter diesen finanziell motivierten Argumenten treten die angeführten Bedenken wegen der Umweltbelastung und insbesondere der Belastung des Naturschutzgebietes Eigental zurück. In diesem Zusammenhang ist insbesondere zu bedenken, dass selbst bei einer Sperrung der Eigentalstrasse für den Schwerverkehr die Fahrzeuge bis zu 3,5 t die Eigentalstrasse nach wie vor uneingeschränkt benützen dürften, die über 90 % der Benutzer ausmachen (vorn 5.1.2). Gemäss dem Bericht für einen regionalen Radweg Eigental besteht ein hoher Anteil an Pendlerverkehr, der in der Morgenspitze mit 498 und in der Abendspitze mit 634 Fahrzeugen pro Stunde (nur Personenwagen!) gemessen wurde. Demgegenüber ist es aus Sicht des Umweltschutzes grundsätzlich zu begrüßen, wenn der Schwerverkehr die kürzesten Wege benutzt, um die Umweltbelastung tief zu halten (wozu Lastwagen auch aufgrund der LSVA gehalten sind). Bezogen auf das Naturschutzgebiet Eigental ist festzuhalten, dass die insgesamt geringe Anzahl an Lastwagen, welche diese Strasse tagsüber benützt (vorn E. 5.1.2), nur zu einer geringen zusätzlichen Belastung mit Lärm und Emissionen führt. Auch Sicherheitsbedenken können das strittige Verbot nicht eigentlich begründen, ist doch die Eigentalstrasse kein Unfallschwerpunkt und war in den geprüften Zeitintervallen zwischen 1994 und 2004 bislang kein Lastwagen in einen Unfall verwickelt. Schliesslich genießt auch der Radweg Eigental vom Kanton aus keine hohe Priorität, so dass sich daraus die Notwendigkeit des in Frage stehenden Verbotes ebenfalls nicht ableiten lässt.

E. 5.1.5

Zusammengefasst ist somit festzuhalten, dass dem in Frage stehenden Verbot auf der Eigentalstrasse in erster Linie finanzielle Interessen zugrunde liegen, indem die betroffenen Gemeinden die anstehende Sanierung der Eigentalstrasse hinausschieben bzw. vermeiden wollen. In diesem Zusammenhang ist zusätzlich auf die Pflicht der betroffenen Gemeinden für den Unterhalt und den Betrieb für die unter ihrer Aufsicht stehenden Strassen hinzuweisen. So sind die Strassen nach technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten so zu unterhalten und zu betreiben, dass sie ihrem Zweck entsprechend, sicher und für die Umgebung möglichst schonend benützt werden können. Der Strassenunterhalt umfasst insbesondere die Instandhaltung, die Ausbesserung von Schäden, die Staubbekämpfung, die Reinigung, den Winterdienst und die Öffnung nach ausserordentlichen Naturereignissen. Unterhaltspflichtig ist dabei das baupflichtige Gemeinwesen (§ 25, § 26 Abs. 1 StrassG). Dieser Pflicht zum Unterhalt und zur Sanierung von Strassen können sich die betroffenen Gemeinden nicht dadurch entziehen, dass sie im Zeitpunkt von deren Notwendigkeit Verkehrsbeschränkungen erlassen, würde damit doch nicht zuletzt der Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG verwässert. Richtig ist zwar, dass eine Pflicht der betroffenen Gemeinden, die Eigentalstrasse so auszubauen oder zu sanieren, dass sie danach der täglichen Durchfahrt

einer grossen Anzahl Lastwagen standhält, weder aus der geltenden richtplanerischen Festlegung der Eigentalstrasse als Sammelstrasse mit kommunaler Bedeutung bzw. als Gemeindestrasse noch aus der Unterhaltungspflicht gemäss §§ 25 ff. StrassG abgeleitet werden kann. Indessen wollen die betroffenen Gemeinden mit der Verkehrsbeschränkung die anstehende Sanierung der Eigentalstrasse an sich wegen der hohen Kosten vermeiden. Dafür ist Art. 3 Abs. 4 SVG jedoch nicht vorgesehen. Hingegen dürfte einem Verbot für den Schwerverkehr, die Eigentalstrasse nach erfolgter Sanierung als kommunale Sammelstrasse zu benutzen, wohl nichts im Wege stehen, weil ein solches dazumal tatsächlich dem Schutz der eben wiederhergestellten Strasse diene.

E. 5.2

Nach Auffassung der Beschwerdeführerinnen ist das Verbot für Fahrzeuge mit einem Betriebsgewicht von über 3,5 t unverhältnismässig: Für den Naturschutz sei nichts gewonnen, weil nach wie vor leichte Fahrzeuge zugelassen seien.

E. 5.2.1

Der Schutz des Eigentals ist unbestritten und heute planerisch abgesichert: Im kantonalen Richtplan (Siedlung und Landschaft) vom 31. Januar 1995/2. April 2001 ist das Eigental in einem engeren Umkreis als Naturschutzgebiet, in einem weiteren Umkreis als Landschafts-Schutzgebiet und zusammen mit einem westlich Richtung Kloten angrenzenden Gebiet als Landschafts-Förderungsgebiet ausgewiesen (vgl. Richtplan-Text [Kapitel 3: Landschaft], S. 24, 28, 34; vgl. auch Verordnung des Regierungsrats zum Schutze des Eigentals vom 16. März 1967). Die Baudirektion lehnte die Rückklassierung der Eigentalstrasse zur Staatsstrasse mit Hinweis auf die Bedeutung des Eigentals als Naturschutzgebiet ab. Zu den erfolgreichen Massnahmen zum Schutz des Eigentals gehört sodann die jeweils im Frühling angeordnete mehrwöchige nächtliche Sperrung der Eigentalstrasse für den Verkehr, um den Amphibien die gefahrlose Wanderung zu den Laichgewässern zu ermöglichen (vgl. „Die Amphibienwanderung geht los ...“, Medienmitteilung der Volkswirtschaftsdirektion vom 21. März 2006, www.zh.ch à weitere News à Archiv ab 2002).

E. 5.2.2

Wie dargelegt, führte die Unterbindung des Schwerverkehrs auf der Eigentalstrasse allerdings nur zu einer geringen Reduktion der Emissionen und damit zu einer unerheblichen Entlastung des Eigentals (vorn E. 5.1.4). Die Verkehrsbeschränkung ist deshalb nicht geeignet, dem Schutzzweck Nachachtung zu verschaffen. Dabei ist insbesondere zu bedenken, dass der übrige Strassenverkehr, der den Hauptteil der verkehrsmässigen Belastung des Eigentals ausmacht (vorn E. 5.1.2), dieses nach wie vor ungehindert passieren kann. Dass Überlegungen angestellt werden, das Eigental einmal ganz vom Strassenverkehr zu befreien, ändert daran nichts.

E. 5.3

Die Beschwerdeführerinnen halten die Verkehrsanordnung weiter für unverhältnismässig, weil sie ein gewichtiges Interesse an der Aufrechterhaltung einer mit Lastwagen befahrbaren Verbindung durch das Eigental hätten. Die im Wesentlichen pekuniären Interessen der betroffenen Gemeinden Nürensdorf, Kloten und Oberembrach wegen eines allfälligen Sanierungsaufwandes vermöchten das Fahrverbot für Lastwagen nicht zu begründen. Für die Beschwerdeführerinnen bringt die angeordnete Verkehrsbeschränkung erhebliche Nachteile, indem sie von ihren Betriebsstandorten Embrach, Oberembrach und

Lufingen aus die Ortschaften Brütten, Nürensdorf und Bassersdorf sowie deren Umgebung mit schweren Motorfahrzeugen nicht mehr auf der direkten Strassenverbindung erreichen können und sie deshalb eine Ausweichroute wählen müssen. Angesichts dessen, dass sie auf die im Raum Embrach bestehenden Kiesgruben (Embraport) angewiesen sind (vgl. vorn E. 2.2), dass ihre Lastwagen, die einen hohen Anteil des Schwerverkehrs im Eigental ausmachen, im Interesse einer möglichst geringen Umweltbelastung die kürzeste Route benützen sollten und dass der dortige Schwerverkehr insgesamt nur eine geringe Mehrbelastung des Eigentals bringt, müssen die Interessen der beteiligten Gemeinden, mittels der in Frage stehenden Verkehrsbeschränkung ihre Unterhaltspflicht für die Eigentalstrasse hinauszuschieben, wenn nicht gar zu umgehen, zurückstehen. Unter diesem Gesichtspunkt erweist sich das angefochtene Verbot tatsächlich als unverhältnismässig.

E. 5.4

Ob die Eigentalstrasse (wieder) als Staatsstrasse zu klassieren sei, ist dagegen nicht in diesem Verfahren zu beurteilen. Eine solche Klassierung bedingte eine entsprechende Eintragung im kantonalen oder regionalen (Verkehrs-)Richtplan (§ 5 Abs. 1 StrassG) und wäre demzufolge in einem Verfahren zur Änderung des Richtplans weiter zu verfolgen.

E. 6

Insgesamt sind daher die Interessen der Beschwerdeführerinnen höher zu gewichten als diejenigen der betroffenen Gemeinden, die den Natur- und Landschaftsschutz tatsächlich nur am Rande betreffen (vorn E. 5.1.3). Eine Sperrung im beabsichtigten Umfang würde zudem die – an sich geringe – Belastung durch den Schwerverkehr vom mehrheitlich unbewohnten Eigental in dicht besiedelte Gebiete verlagern, wozu nach dem Ausgeführten keine Notwendigkeit besteht. Demgemäss ist die Beschwerde gutzuheissen. Disp.-Ziffer II des Regierungsratsbeschlusses Nr. 950/2005 vom 6. Juli 2005 (soweit es die Beschwerdeführenden 1 bis 3 betrifft) und die Verfügung der Direktion für Soziales und Sicherheit (Kantonspolizei) Nr. A 26'373 vom 20. Februar 2004 sind aufzuheben. Entsprechend sind die Rekurskosten neu zu verlegen (§ 13 Abs. 2 VRG): Der auf die drei Beschwerdeführenden entfallende Anteil der Rekurskosten ist zu 1/2 der Beschwerdegegnerin und zu je 1/6 den Mitbeteiligten 1 bis 3 aufzuerlegen. Die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens sind zu 1/2 der Beschwerdegegnerin und zu je 1/6 den Mitbeteiligten 1 bis 3 aufzuerlegen (§ 70 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Die Beschwerdeführerinnen haben Anspruch auf eine Parteientschädigung für das Rekurs- und Beschwerdeverfahren (§ 17 Abs. 2 VRG): Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, den Beschwerdeführerinnen 1 bis 3 für das Rekurs- und Beschwerdeverfahren gesamthaft eine Parteientschädigung von Fr. 2'000.- (Mehrwertsteuer inbegriffen) zu bezahlen, zahlbar innert 30 Tagen ab Rechtskraft dieses Entscheids. Demgemäss entscheidet die Kammer :

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