

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2008.00540 vom 4. Juni 2009

ZH Verwaltungsgericht, 2009-06-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2008.00540

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2008.00540 du 4 juin 2009

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2008.00540 del 4 giugno 2009

Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Die Beschwerdeführerin wehrt sich gegen ein im Zusammenhang mit der Zürcher Westumfahrung stehendes Strassenprojekt, soweit dieses die Abtretung eines Grundstückteils sowie des darauf stehenden Wohngebäudes der Beschwerdeführerin vorsieht. Der Regierungsrat verletzte im Rahmen des Rekursverfahrens das Replikrecht der Beschwerdeführerin; im Beschwerdeverfahren wurde die Gehörsverletzung jedoch geheilt (E. 2). In der Stadt Zürich werden Projekte für Strassen mit überkommunaler Bedeutung durch den Stadtrat festgesetzt und vom Regierungsrat genehmigt; nicht erforderlich ist hingegen die Genehmigung durch den Bezirksrat (E. 3.1). Die vorliegend von der Abtretung betroffene Fläche liegt innerhalb der Baulinien, so dass eine Enteignung grundsätzlich in Frage kommt; nicht von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, zu welchem Zweck die betreffenden Baulinien ursprünglich festgelegt wurden (E. 3.2). Der Einbezug der kantonalen Stellen in die Projektierung genügt in casu den Anforderungen gemäss § 45 Abs. 1 StrassG (E. 3.3). Art. 25a RPG statuiert keine Pflicht zur Koordination des vorliegenden Strassenprojekts (Westumfahrung) mit einem Nachbarprojekt (Polizei- und Justizzentrum), denn es handelt sich um zwei verschiedene, nebeneinander verwirklichte Projekte (E. 3.3). Der Eigentumseingriff, den das Strassenprojekt bewirkt, beruht auf einer genügenden gesetzlichen Grundlage und dient einem im öffentlichen Interesse stehenden Ziel, nämlich der Sicherstellung der Entlastungswirkung der Westumfahrung Zürichs durch flankierende Massnahmen auf dem städtischen Strassennetz (E. 5.1). Nicht zu beanstanden ist, dass die Behörden alternative Routenführungen, die für die Beschwerdeführerin keine Landabtretung zur Folge gehabt hätten, als unzweckmässig verworfen haben: Diese Varianten hätten zur Gefährdung seltener Pflanzenarten, zu Kollisionen mit Sicherheitsbedürfnissen der Bahn, zu unerwünschten Behinderungen des öffentlichen Verkehrs und zu einem insgesamt grösseren Landverbrauch geführt (E. 5.2). Die öffentlichen Interessen am Strassenprojekt überwiegen die privaten Interessen der beschwerdeführenden Eigentümerin, zumal das abzubrechende Gebäude sanierungsbedürftig ist, ein Neubau mit ungefähr gleich grosser Nutzfläche realisiert werden kann und eine enteignungsrechtliche Entschädigungspflicht besteht. Der Eigentumseingriff erweist sich demnach als verhältnismässig; die Beschwerde ist abzuweisen (E. 5.3).

Erwägungen

E. 3

Abteilung VB.2008.00540 Entscheid der 3. Kammer vom 4. Juni 2009 Mitwirkend: Abteilungspräsident Jürg Bosshart (Vorsitz), Verwaltungsrichterin Bea Rotach Tomschin, Verwaltungsrichter Rudolf Bodmer, Gerichtssekretär Kaspar Plüss. In Sachen A AG,

vertreten durch RA B, Beschwerdeführerin, gegen Stadtrat von Zürich, Beschwerdegegner, betreffend Festsetzung Strassenprojekt, hat sich ergeben: I. Am 27. Juni 2007 setzte der Stadtrat von Zürich das Strassenprojekt für die flankierenden Massnahmen N4/N20-Westumfahrung fest. Dabei wies er unter anderen auch eine Einsprache der A AG ab, deren Grundstück Kat.-Nr. 01 für den geplanten Verkehrsknoten C-Strasse/D-Strasse teilweise beansprucht und deren Wohngebäude C-Strasse 02/D-Strasse 03 dafür abgebrochen werden müsste. Die Entschädigungsforderungen der Einsprechenden überwies der Stadtrat in das kantonale Schätzungsverfahren. II. Gegen diesen Beschluss erhob die A AG Rekurs an den Regierungsrat und beantragte die vollumfängliche Aufhebung des Beschlusses. Der Regierungsrat wies den Rekurs am 1. Oktober 2008 ab, soweit er darauf eintrat. Einer allfälligen Beschwerde gegen diesen Beschluss entzog er die aufschiebende Wirkung, soweit sie sich nicht auf die Umsetzung des Verkehrsregimes beim Knoten D-Strasse/C-Strasse bezog. III. Am 12. November 2008 erhob die A AG Beschwerde gegen den Rekursentscheid und beantragte dessen Aufhebung unter den gesetzlichen Kosten- und Entschädigungsfolgen. Der Stadtrat Zürich liess sich am 12. Dezember 2008 vernehmen und beantragte die Beschwerdeabweisung. Zudem ersuchte er darum, den Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde durch den Regierungsrat mit Ausnahme der im Streit liegenden Enteignungsfrage beim Knoten D-Strasse/C-Strasse in einem Zwischenentscheid umgehend zu bestätigen. Die Volkswirtschaftsdirektion übermittelte die Akten am 16. Dezember 2008 und beantragte die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Zur Frage der aufschiebenden Wirkung ersuchte sie um die Feststellung, dass die Projektfestsetzung mit Ausnahme des streitbetroffenen Abschnittes in Rechtskraft erwachsen sei. Der Präsident der 3. Abteilung stellte am 7. Januar 2009 fest, dass die aufschiebende Wirkung der Beschwerde im Umfang gemäss Beschluss des Regierungsrats entzogen sei. Mit Eingabe vom 28. Januar 2009 beantragte die Beschwerdeführerin, es sei eine mündliche Verhandlung samt Augenschein, eventuell ein zweiter Schriftenwechsel durchzuführen. Das Gericht führte am 14. Mai 2009 eine öffentliche Schlussverhandlung durch. Bei dieser Gelegenheit reichte die Beschwerdeführerin ergänzend zu ihrer Beschwerde verschiedene Unterlagen, insbesondere diverse Fotografien und ein verkehrstechnisches Gutachten vom 12. Mai 2009 ins Recht. Die Kammer zieht in Erwägung: 1. Im Streit liegt ein Strassenprojekt von überkommunaler Bedeutung, welches die Stadt Zürich gestützt auf die ihr in § 43 ff. 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 beim Regierungsrat angefochten werden (§ 45 Abs. 2 StrassG). Dessen Rekursentscheid unterliegt gemäss § 41 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) der Beschwerde an das Verwaltungsgericht. Da auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde einzutreten. 2. Die Beschwerdeführerin rügt vorab eine Verletzung des rechtlichen Gehörs im Rekursverfahren. 2.1 Gemäss Art. 29 Abs. 1 BV hat jede Person in Verfahren vor Gerichts- und Verwaltungsinstanzen Anspruch auf gleiche und gerechte Behandlung sowie auf Beurteilung innert angemessener Frist. Nach Art. 29 Abs. 2 BV haben die Parteien Anspruch auf rechtliches Gehör, was unter anderem das Recht auf Akteneinsicht und auf Äusserung einschliesst. Im Rekursverfahren wird in der Regel aufgrund eines einmaligen Schriftenwechsels entschieden, ein weiterer Schriftenwechsel ist fakultativ (§ 26 Abs. 4 VRG). Zur Wahrung des rechtlichen Gehörs muss jedoch dann ein weiterer

Schriftenwechsel durchgeführt werden, wenn die Rekursinstanz auf neue tatsächliche Behauptungen und rechtliche Vorbringen abstellen will, die erst in der Rekursantwort vorgebracht wurden (RB 1960 Nr. 67; Alfred Kölz/Jürg Bosshart/Martin Röhl, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 2. A., Zürich 1999, § 26 N. 35). Nach der neueren Rechtsprechung zu Art. 6 Abs. 1 der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) hat eine Prozesspartei Anspruch darauf, dass ihr jede dem Gericht eingereichte Stellungnahme unabhängig von ihrem Inhalt zur Kenntnis gebracht wird, damit sie, wenn sie dies für erforderlich hält, unverzüglich eine Stellungnahme dazu einreichen oder beantragen kann (BGE 133 I 100 E. 4.8 S. 105 mit Hinweisen; BGE 132 I 42 E. 3.3.4; RB 2006 Nr. 22). Diese Anforderungen gelten in allen gerichtlichen Verfahren, das heisst auch in solchen ausserhalb des Anwendungsbereichs von Art. 6 EMRK, da Art. 29 Abs. 2 BV und Art. 6 Abs. 1 EMRK im Hinblick auf das Replikrecht in gerichtlichen Verfahren dieselbe Tragweite zukommt (BGE 133 I 98 E. 2.2; 133 I 100 E. 4.6). Ob dieses so verstandene Replikrecht auch im Verwaltungsverfahren besteht, hat das Bundesgericht in BGE 133 I 98 E. 2.1 offen gelassen. Das Verwaltungsgericht hat es bisher eher abgelehnt, aus Art. 29 Abs. 2 BV einen generellen Anspruch auf Zustellung von Vernehmlassungen im Verwaltungsverfahren abzuleiten (VGr, 25. Februar 2009, VB.2008.00451 E. 2.4; 25. Dezember 2008, VB.2008.00569 E. 3; 19. November 2008, VB.2008.00417 E. 3.3). 2.2 Mit ihrer Rekursvernehmlassung hatte die Beschwerdegegnerin mehrere Aktenstücke ins Verfahren eingebracht, welche im Rahmen der Planaufgabe nicht einsehbar gewesen waren, unter anderem auch eine Zusammenstellung der untersuchten Projektvarianten. Die Beschwerdeführerin konnte zu diesen Unterlagen mit Eingabe vom 13. Mai 2008 Stellung nehmen. Mit Präsidialverfügung vom 28. Mai 2008 wurde die Beschwerdegegnerin daraufhin aufgefordert, ihrerseits zu den neuen Vorbringen der Beschwerdeführerin Stellung zu nehmen und insbesondere zur Frage, in welcher Tiefe die Varianten vorgängig zur Projektfestsetzung untersucht worden seien. Die entsprechende Eingabe der Beschwerdegegnerin erging am 16. Juni 2008 und wurde der Beschwerdeführerin weder zur Stellungnahme noch zur Kenntnisnahme zugestellt. Im Rekursentscheid stellte der Regierungsrat in Erwägung 8c teilweise auf die Angaben der Beschwerdegegnerin in dieser letzten Stellungnahme ab. Mit diesem Vorgehen wurde das rechtliche Gehör der Beschwerdeführerin verletzt. Dabei kommt es nicht darauf an, inwieweit die in der Begründung verwendeten Angaben den Ausgang des Rekursverfahrens tatsächlich beeinflusst haben, was naturgemäss im Nachhinein kaum feststellbar ist. Massgebend ist allein, dass der Regierungsrat seinen materiellen Entscheid teilweise auf diese Angaben abstellte. Der Umstand, dass die Beschwerdeführerin ihrerseits hätte um Zustellung der erwarteten Stellungnahme nachsuchen können, sich aber während über drei Monaten bis zum Entscheid nicht darum kümmerte, führt nicht zur Verneinung einer Gehörsverletzung, mindert aber immerhin deren Schwere. Die Feststellung einer Gehörsverletzung zieht grundsätzlich die Aufhebung der angefochtenen Anordnung nach sich (Kölz/Bosshart/Röhl, § 8 N. 5). Um im vorliegenden Fall jedoch einen formalistischen Leerlauf und eine weitere Verzögerung des bereits mit zwei Schriftenwechseln durchgeführten Rekursverfahrens zu vermeiden, kann die Gehörsverletzung im Beschwerdeverfahren als geheilt betrachtet werden. Die Beschwerdeführerin hatte während der laufenden Beschwerdefrist genügend Gelegenheit, Einsicht in die fragliche Stellungnahme der Beschwerdegegnerin zu nehmen und sich insbesondere auch zu den vom Regierungsrat übernommenen Angaben daraus zu äussern. Auch wenn sie angeblich aus Zeitgründen vor der Beschwerdeerhebung keine Akteneinsicht mehr nahm, vermag dies eine Heilung des Verfahrensfehlers im

Beschwerdeverfahren nicht zu hindern. Entscheidet das Verwaltungsgericht in der Sache neu (vgl. § 63 Abs. 1 VRG), so ermächtigt dieses Vorgehen das Gericht ausnahmsweise auch zur Beurteilung von Ermessensfragen (Kölz/Bosshart/Röhl, § 63 N. 11).

E. 3.1

In formeller Hinsicht macht die Beschwerdeführerin geltend, die gemäss § 15 Abs. 2 StrassG erforderliche Genehmigung des Strassenprojekts durch den Bezirksrats fehle. Mit diesem Einwand verkennt die Beschwerdeführerin, dass § 15 Abs. 2 StrassG nur Projekte für Gemeindestrassen betrifft. Projekte für Strassen mit überkommunaler Bedeutung wie hier hingegen werden gemäss § 15 Abs. 1 StrassG durch den Regierungsrat und in den Städten Zürich und Winterthur von den Stadträten selber festgesetzt (§ 45 Abs. 2 StrassG). Eine Genehmigung durch den Bezirksrat entfällt daher. Indessen bedürfen die bereinigten überkommunalen Projekte in den Städten Zürich und Winterthur der Genehmigung durch den Regierungsrat; mit der Genehmigung ist das Enteignungsrecht erteilt (§ 45 Abs. 3 StrassG).

E. 3.2

Das vorliegend strittige Strassenprojekt erfordert die Abtretung von 56 m² des 473 m² umfassenden Grundstücks Kat.-Nr. 01. Die Abtretungsfläche liegt mit Ausnahme eines kleinen dreiecksförmigen Spickels an der D-Strasse vollständig innerhalb der Baulinien entlang der C-Strasse. Die Beschwerdeführerin macht geltend, es bestehe kein Enteignungsrecht für diese Abtretungsfläche, da die Baulinie auf ihrem Grundstück im Jahr 1917 einzig für die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn festgesetzt worden sei. Das Enteignungsrecht stehe daher nur dem Werkträger, also den SBB, und nur im Rahmen dieser Zweckbestimmung zu. Nachdem die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn seit 1926 nicht mehr im kantonalen Richtplan enthalten sei, könne die Baulinie nach § 110a PBG keinen Bestand mehr haben und dürfte nach Abschluss des vorliegenden Verfahrens auf ihren Antrag hin aufgehoben werden. Der Einwand der Beschwerdeführerin zielt an der Sache vorbei. Zwar trifft es zu, dass die bestehende Baulinie entlang der C-Strasse aus dem Jahr 1917 offenkundig nicht für das vorliegend strittige Strassenprojekt festgesetzt wurde. Daraus kann jedoch nicht abgeleitet werden, eine Enteignung sei nicht zulässig. Der Umstand, dass eine Baulinie bereits vor Jahrzehnten ohne Bezug zum konkreten Projekt festgesetzt wurde, führt lediglich dazu, dass den Betroffenen sämtliche Rügen gegen das Projekt offenstehen, so insbesondere auch die enteignungsrechtlichen Einwendungen, es liege kein hinreichendes und überwiegendes öffentliches Interesse am Projekt vor und die Beanspruchung des Enteignungsrechts sei unverhältnismässig (vgl. RB 2005 Nr. 57 E. 2.1). Die entsprechenden Einwände der Beschwerdeführerin haben der Stadtrat bei der Projektfestsetzung und der Regierungsrat im Rekursverfahren ohne Einschränkung überprüft. Es ist daher irrelevant, zu welchem Zweck die damalige Baulinie überhaupt festgelegt wurde und ob sie künftig ganz aufgehoben werden soll.

E. 3.3

Strittig ist weiter, ob die kantonalen Stellen bei der Projektierung genügend einbezogen wurden. Gemäss § 45 Abs. 1 StrassG haben die Stadträte bei der Projektierung von Strassen mit überkommunaler Bedeutung der Baudirektion sowie den interessierten regionalen Planungsverbänden und Nachbargemeinden in geeigneten Bearbeitungsstadien Gelegenheit zur Äusserung von Begehren zu geben. Die notwendigen flankierenden Massnahmen N4/N20-Westumfahrung wurden im Beschluss des Regierungsrat Nr. 1762/2001 im

Einzelnen definiert; die Modalitäten der Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton zur Realisierung dieser Massnahmen wurden mit Vertrag vom 29. Juni 2004 geregelt. Darin wurden Gesamtprojektleitung und Gesamtkoordination, übergeordnete Spezialaufgaben und insbesondere die Sicherstellung der Umsetzung der Massnahmen im Sinne des Gesamtkonzeptes einem Lenkungsausschuss übertragen (Ziff. 7.1), welcher sich aus Vertretern des Bundes, des Kantons und der Stadt Zürich zusammensetzt. Für den Verfahrensablauf ist vorgesehen, dass die Projekte zur Vorprüfung und anschliessend zur Genehmigung (über den Kanton) an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eingereicht werden (Ziff. 7.2). Für den technischen Bericht und den Verkehrsbericht zum Auflageplan zeichneten die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und das Tiefbauamt der Stadt Zürich gemeinsam verantwortlich. Aufgrund dieser Umstände erachtete der Regierungsrat den vom Gesetz verlangten Einbezug der kantonalen Stellen zu Recht als vollumfänglich gewährleistet. Die Beschwerdeführerin setzt sich mit den diesbezüglichen Ausführungen im angefochtenen Entscheid mit keinem Wort auseinander, sondern wiederholt lediglich pauschal ihre bereits früher erhobene Rüge. Damit kann auf weitere Erwägungen dazu verzichtet werden.

E. 3.4

Schliesslich beanstandet die Beschwerdeführerin die mangelhafte Koordination des Strassenprojektes mit dem Projekt für ein Polizei- und Justizzentrum (PJZ), welches gemäss dem Gesetz für ein Polizei- und Justizzentrum Zürich vom 7. Juli 2003 (LS 551.4) auf dem gegenüberliegenden Areal des Güterbahnhofs realisiert werden soll. Der kantonale Gestaltungsplan mit Umweltverträglichkeitsprüfung für das PJZ wurde am 15. März 2007 von der Baudirektion festgesetzt, das Verwaltungsgericht hat am 4. September 2008 die dagegen erhobenen Rechtsmittel verschiedener Beschwerdeführer rechtskräftig abgewiesen (VB.2008.00262 unter www.vgrzh.ch). Gemäss Art. 25a des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG) ist bei der Errichtung von Bauten und Anlagen, für welche mehrere Verfügungen zu treffen sind, eine ausreichende Koordination geboten; insbesondere sind die verschiedenen Verfügungen inhaltlich aufeinander abzustimmen sowie nach Möglichkeit gemeinsam oder jedenfalls gleichzeitig zu eröffnen und dürfen sie inhaltlich keine Widersprüche enthalten (Abs. 2 lit. d und Abs. 3). Diese Grundsätze sind sinngemäss auch auf das Nutzungsplanverfahren anwendbar (Abs. 4), das heisst auch auf Strassenprojekte, die wie etwa auch Gestaltungspläne als Sondernutzungspläne gelten. Mit diesen Anforderungen soll gewährleistet werden, dass die Beurteilung eines bestimmten Projekts trotz der Anwendbarkeit verschiedener materiellrechtlicher Vorschriften sachgerecht und unter Abwägung aller massgebenden Interessen gesamthaft erfolgen kann. Die Bestimmung ist hingegen, wie die Vorinstanzen richtig darlegen, nicht anwendbar auf verschiedene Projekte, die nebeneinander verwirklicht werden sollen. Die notwendige Abstimmung solcher Einzelprojekte aufeinander wird regelmässig über die massgebenden Richt- und Nutzungspläne, gegebenenfalls auch über Quartier- und Sondernutzungspläne sichergestellt. Stimmt ein konkretes Projekt mit diesen Planungen überein, so kann ihm ohne ausdrückliche gesetzliche Grundlage keine weitere Abstimmung oder Rücksichtnahme auf Nachbarprojekte abverlangt werden. Die Beschwerdeführerin bezweckt mit ihrem Einwand offenbar, einen stärkeren Einbezug des Areals des Güterbahnhofs für das Strassenprojekt und damit eine Entlastung ihres Grundstücks zu erreichen. Die Frage, ob das Strassenprojekt allenfalls Richtung Güterbahnhof verschoben werden muss, ist indessen allein nach der Zweckmässigkeit des Strassenprojekts und aufgrund einer Interessenabwägung zwischen öffentlichen und privaten Interessen zu

entscheiden.

E. 4

Nach § 14 StrassG sind die Strassen nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit sowie mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren. Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen. Die Beschwerdeführerin macht nicht geltend, dass die Beschwerdegegnerin bei der Projektierung gegen diese Grundsätze verstossen hätte. Ein solcher Verstoss ist auch nicht ersichtlich.

E. 5

Soweit der Strassenbau wie hier Eigentum Privater beansprucht, muss der Eingriff zudem auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen, im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein (Art. 26 in Verbindung mit Art. 36 der Bundesverfassung vom 18. April 1999, BV).

E. 5.1

Die gesetzliche Grundlage für das strittige Projekt ist in den §§ 15 Abs. 1, 18 und 21 StrassG offensichtlich gegeben. Dass ein wichtiges öffentliches Interesse daran besteht, für die bevorstehende Inbetriebnahme der Westumfahrung Zürichs flankierende Massnahmen auf dem städtischen Strassennetz zur Sicherstellung der Entlastungswirkung festzulegen, ist ebenfalls erstellt. Die Beschwerdeführerin scheint auch grundsätzlich zu anerkennen, dass der Ausbau des Knotens C-Strasse/D-Strasse zu diesem Zweck notwendig ist, damit die C-Strasse für den Gegenverkehr geöffnet werden kann. Sie macht jedoch geltend, der vorgesehene Eingriff auf ihrem Grundstück sei unverhältnismässig.

E. 5.2

Der Regierungsrat legte im angefochtenen Entscheid dar, welche Bedingungen bei der Planung des Knotens D-Strasse/C-Strasse beachtet bzw. erfüllt werden müssten. Voraussetzung sei zunächst, dass das Verkehrsregime in der C-Strasse auf Gegenverkehr umgestellt werde. Die zwei parallelen Fahrspuren in Richtung D-Strasse sowie die rechte Fahrspur auf der D-Strasse in Richtung C-Strasse müssten normgemäss für Lastwagen mit Anhänger befahrbar sein. Für Fussgängerübergänge mit mehr als zwei Fahrspuren brauche es eine Schutzinsel. Zu beachten sei auch, dass die Böschung im Einschnitt J wie auch der Vorgartenbereich des K-Hofs unter Schutz stünden und die SBB-Brücke eine Gewichtsbeschränkung von 28 Tonnen aufweise. Aufgrund dieser Ausgangslage seien zahlreiche Varianten der Knotenausbildung untersucht worden. Die Varianten „F“, „G“, „H“ und „C-Strasse/E-Strasse“ würden zwar die Liegenschaft der Beschwerdeführerin nicht tangieren, jedoch die meisten der oben genannten Bedingungen nicht erfüllen. Die Varianten seien daher zu Recht verworfen worden. Die Beschwerdeführerin macht demgegenüber geltend, es sei eine Lösung vorzuziehen, wonach die C-Strasse um bis zu 7 Meter zum Bahndamm hin verbreitert bzw. über die Bahngleise hinweg gebaut und zusätzlich das Geviert Güterbahnhof beansprucht werde. Dieser Vorschlag entspricht im Wesentlichen der Variante „I“, die aus verschiedenen Gründen zu Recht verworfen wurde. Die Böschungen beidseits des Einschnitts J figurieren dank ihrer Vernetzung mit dem für den Naturschutz sehr wertvollen SBB-Gelände und dank dem Vorkommen mehrerer regional gefährdeter und seltene Pflanzenarten im Inventar der kommunalen

Naturschutzobjekte. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin würde auch bereits eine auskragende Verbreiterung der C-Strasse dieses Naturschutzobjekt gefährden. Die Lösung würde zudem die Gleisparzelle der SBB beanspruchen, was mit den Sicherheitsbedürfnissen der Bahn kollidieren könnte und in jedem Fall zumindest eine aufwändige Anpassung der Bahnbrücke erforderlich machen würde. Auch würde die Verschiebung des Knotens nach Norden nicht verhindern können, dass die Fahrspuren teilweise gleichzeitig vom öffentlichen und privaten Verkehr beansprucht würden. Bei Staubildungen im Kreuzungsbereich könnte dies zu unerwünschten Behinderungen des öffentlichen Verkehrs führen. Die mit dieser Lösung gewonnenen Fahrspuren würden zudem nicht einmal die notwendigen Schleppkurvenradien für die Befahrbarkeit mit Lastwagen aufweisen. Der Strassenbau mit den erforderlichen Verschwenkungen der Fahr- und Tramgleisparzellen würde insgesamt auch mehr Land für den Strassenbau beanspruchen als die strittige Lösung; zudem müsste auch hierfür ein Gebäude abgebrochen werden (D-Strasse 04). Es ist daher nicht zu beanstanden, dass diese Variante, für welche die genauen Kosten nicht ermittelt wurden, als unzweckmässig verworfen worden ist. Für diese Einschätzung bedarf es entgegen dem Antrag der Beschwerdeführerin weder eines Augenscheins noch eines Gutachtens. Auch aus dem anlässlich der Schlussverhandlung neu eingereichten verkehrstechnischen Gutachten vom 12. Mai 2009 lässt sich nichts zugunsten der Beschwerdeführerin ableiten. Dieses Gutachten untersucht in den Varianten 1a und 1b, welche entsprechend den verkehrsplanerischen Vorgaben von zwei Fahrspuren Richtung D-Strasse ausgehen, Machbarkeit und Kosten einer gegenüber der Variante E noch markanteren Verschiebung der C-Strasse Richtung Osten, diesmal aber entgegen der noch mit der Beschwerde favorisierten Lösung ohne Beanspruchung des nördlichen Areals des Güterbahnhofs. Dabei soll der Bahndamm auf einer Länge von 53.4 bzw. 57.8 m und einer Tiefe bis zu 8 bzw.

E. 5.3

Zur Verhältnismässigkeit des vorgesehenen Eingriffs ins Eigentum der Beschwerdeführerin führte der Regierungsrat aus, die Projektunterlagen würden zeigen, dass die bestmögliche und nachhaltigste Variante gesucht worden sei, um die Funktion des Knotens D-Strasse/C-Strasse zu gewährleisten. Der Eingriff sei unumgänglich und somit erforderlich. Dieser Beurteilung kann sich das Verwaltungsgericht anschliessen. Das öffentliche Interesse an den flankierenden Massnahmen und damit auch an einer Umgestaltung des Knotens C-Strasse/D-Strasse fällt stark ins Gewicht. Ein Knotenausbau, welcher die vorgegebenen Zwecke erfüllen soll, beansprucht zwangsläufig zusätzliche Landflächen im Bereich der Strassenkreuzung. Die vorgesehene Lösung geht zwar einseitig zulasten der Beschwerdeführerin, dafür bestehen jedoch – unabhängig vom Planungsstand des PJZ – objektive Gründe. Beim privaten Interesse der Beschwerdeführerin am Erhalt ihres Grundstücks und der bestehenden Wohnliegenschaft ist sodann zu berücksichtigen, dass das Gebäude mit Baujahr 1881 eine sehr alte Bausubstanz aufweist und in der nächsten Zeit zumindest von aussen saniert werden müsste. Die teilweise renovierten Wohnungen genügen in ihren Grundrissen den heutigen Ansprüchen nicht mehr; das Lokal im Erdgeschoss ist veraltet. Nach der Abtretung von 56 m² Land und dem Abbruch der bestehenden Liegenschaft wäre auf dem verbleibenden Grundstück ein Neubau mit etwa gleich viel Nutzfläche wie bisher möglich (a.a.O. S. 8), so dass der von der Beschwerdeführerin beklagte Verlust von Wohnraum im Endeffekt nur vorübergehender Natur sein sollte. Insgesamt überwiegen die öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des Projekts die dagegen stehenden privaten Interessen der Beschwerdeführerin, welche für

den Eingriff im Schätzungsverfahren entschädigt werden wird. Die Beschwerde ist daher abzuweisen. 6. Bei diesem Ausgang des Beschwerdeverfahrens sind die Kosten der Beschwerdeführerin aufzuerlegen (§ 13 in Verbindung mit § 70 VRG). Eine Parteientschädigung steht ihr damit von vornherein nicht zu (§ 17 Abs. 2 VRG). Aber auch die Beschwerdegegnerin, zu deren angestammten Aufgaben auch die Durchsetzung eigener Strassenprojekte auf dem Rechtsmittelweg gehört, kann nach der Praxis keine Parteientschädigung für sich beanspruchen (Kölz/Bosshart/Röhl, § 17 N. 19 mit Hinweisen). Demgemäss entscheidet die Kammer:

E. 9

m überdeckt werden. Dass eine solch massive Überdeckung eines inventarisierten Schutzobjektes mit Nachteilen verbunden ist, hat allerdings auch dieses Parteigutachten eingeräumt. Wenn bereits mit dem Projekt Polizei- und Justizzentrum Zürich bedeutsame Lebensräume für seltene Tiere und Pflanzenarten im Bereich des Knotens verloren gehen sollen, worauf die Beschwerdeführerin verweist, spricht dies keineswegs für einen zusätzlichen Eingriff auf der anderen Seite der D-Strasse entlang des Bahndamms. Die Variante 2 des Gutachtens würde den Bahndamm ebenfalls, wenn auch geringer, beanspruchen, erfüllt aber mit nur einer Fahrspur Richtung D-Strasse eine der Bedingungen für den Knotenausbau nicht. Soweit die Beschwerdeführerin diese verkehrsplanerische Vorgabe erstmals an der Schlussverhandlung und unter Verweis auf eine derzeitige Fahrspurverengung in Frage stellen will, ist sie mit diesem neuen Einwand nicht zu hören.

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