

# **ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00032 vom 27. Oktober 2016**

ZH Verwaltungsgericht, 2016-10-27, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2016.00032](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2016.00032)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00032 du 27 octobre 2016

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00032 del 27 ottobre 2016

## **Regeste**

Festsetzung Strassenprojekt | Strassenprojekt, Ausfahrt aus einem Kreisel in eine Nebenstrasse. Durchführung eines Augenscheins (E. 2). Keine Verletzung der Begründungspflicht durch den Beschwerdegegner (E. 3). Kognition des Verwaltungsgerichts bei baurechtlichen Anordnungen des Regierungsrats (E. 4.2). Die Vorinstanz kommt zu Recht zum Schluss, dass eine zusätzliche Ausfahrt in eine Seitenstrasse Rückstaus im Kreisel zur Folge hätte (E. 5.2). Das geplante Verkehrsregime ermöglicht den Beschwerdeführenden weiterhin eine bestimmungsgemässe Nutzung ihres Eigentums (E. 5.3). Eine Einbahnstrasse mit einer Breite von 3,50 m genügt hier den rechtlichen Anforderungen an eine Erschliessungsstrasse (E. 6). Abweisung.

## **Erwägungen**

### **E. 3**

C,

#### **E. 3.1**

Die Beschwerdeführenden rügen, der Beschwerdegegner begründe seinen Abweisungsentscheid mit lediglich fünf Sätzen; mit den von ihnen vorgebrachten Ausführungen habe er sich nicht auseinandergesetzt. Daher sei es für sie nicht erkennbar, wieso der Beschwerdegegner ihre Argumentation für unerheblich halte.

#### **E. 3.2**

Aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör gemäss Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV, SR 101) fliesst unter anderem ein Recht der Betroffenen, sich vor Erlass eines in ihre Rechtsstellung eingreifenden Entscheids zur Sache zu äussern und ihren Standpunkt zu allen relevanten Fragen wirksam zur Geltung zu bringen. Ebenso müssen die (Rechtsmittel-)Behörden die Vorbringen der Parteien entgegennehmen, prüfen und in ihrer Entscheidung berücksichtigen (Bernhard Waldmann, Basler Kommentar, 2015, Art. 29 BV N. 45 mit Hinweisen; BGE 127 I 54 E. 2b, 124 I 241 E. 2). Daraus folgt die Verpflichtung der Behörde, ihren Entscheid zu begründen. Dabei ist es nicht erforderlich, dass sie sich mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte beschränken. Die Begründung muss so abgefasst sein, dass sich der Betroffene über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen kann. In diesem Sinn müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt (BGE 136 I 229 E. 5.2 mit Hinweisen).

### **E. 3.3**

Soweit die Vorinstanz die Einsprache der Beschwerdeführenden abgewiesen hat, ist die Begründung hierfür tatsächlich kurz ausgefallen. Es geht daraus jedoch mit hinreichender Klarheit hervor, dass nach Auffassung der Vorinstanz der notwendige Warte- und Staauraum für eine Einfahrt in die Bahnhofstrasse fehle, die Liegenschaft der Beschwerdeführenden über die Graben- oder Neue Fossertstrasse hinreichend erschlossen bleibe und sodann die von den Beschwerdeführenden geforderte weitere Dosierung im Kreisel nicht notwendig sei. Die Begründungspflicht wurde demnach nicht verletzt.

### **E. 4**

D, alle vertreten durch RA E und/oder RA F, Beschwerdeführende, gegen Regierungsrat des Kantons Zürich, Beschwerdegegner, betreffend Festsetzung Strassenprojekt, hat sich ergeben: I. Im Zusammenhang mit dem Bau der Limmattalbahn plant der Kanton, die Ring-, Uitikoner-, Zürcher- und Engstringerstrasse der Stadt Schlieren auf einen einspurigen Grosskreisel zu führen. Der Stadtrat Schlieren stimmte dem Projekt im Sinn von § 12 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) mit Beschluss vom 23. April 2012 zu. Das Bauprojekt und der Landerwerbsplan lagen vom 8. November bis am 9. Dezember 2013 öffentlich auf. Innerhalb der Auflagefrist erhob unter anderen die Erbegemeinschaft G, bestehend aus A, B, C und D, Einsprache beim Regierungsrat. Mit Beschluss vom 25. November 2015 setzte der Regierungsrat das Projekt für den Rückbau der Ringstrasse, die Verbindung der Uitikoner-, Zürcher-, Engstringer- und Ringstrasse zu einem Grosskreisel sowie Weiteres gemäss den Plänen fest (Dispositivziffer I). Gleichzeitig hiess der Regierungsrat die Einsprache der Erbegemeinschaft G teilweise gut, soweit er darauf eintrat und sie nicht gegenstandslos geworden war (Dispositivziffer II). Die Baudirektion wurde ermächtigt, den Landerwerb nach §§ 18 ff. StrG durchzuführen, das für die Ausführung des Projekts erforderliche Land nötigenfalls auf dem Weg der Expropriation zu erwerben und allfällige Prozesse zu führen, Vergleiche zu treffen oder auf gütlicher Basis Verträge abzuschliessen (Dispositivziffer IV). II. Am 18. Januar 2016 gelangten A, B, C und D mit Beschwerde an das Verwaltungsgericht und beantragten die Aufhebung des angefochtenen Beschlusses unter Entschädigungsfolgen. Die Baudirektion des Kantons Zürichs, eventualiter der Regierungsrat, sei einzuladen, Projektanpassungen auszuarbeiten, die es erlauben, aus dem Grosskreisel Stadtplatz in die Bahnhofstrasse Schlieren einzufahren, und die bei den Fussgängerstreifen der Kreiselfahrbahn Lichtsignalanlagen vorsehen. In verfahrensrechtlicher Hinsicht ersuchten sie um Durchführung eines Augenscheins. Mit Beschwerdeantwort vom 24. Februar 2016 beantragte das Tiefbauamt des Kantons Zürich namens des Regierungsrats die Abweisung der Beschwerde unter Entschädigungsfolgen. Mit weiteren Stellungnahmen von A, B, C und D vom 18. April, 4. Juli und 14. September 2016 sowie des Tiefbauamts vom 2. Juni und 2. September 2016 wurde an den jeweiligen Anträgen festgehalten. Die Kammer erwägt: 1. Der Beschluss des Beschwerdegegners vom 26. Februar 2014 bildet einen Akt im Sinn von § 19 Abs. 1 lit. a des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG, LS 175.2), der nach § 41 in Verbindung mit § 19 Abs. 1 und Abs. 2 je lit. a VRG direkt mit Beschwerde an das Verwaltungsgericht anfechtbar ist. Da auch die übrigen Prozessvoraussetzungen gegeben sind, ist auf das Rechtsmittel einzutreten. 2. Die Beschwerdeführenden beantragen die Durchführung eines Augenscheins durch das Verwaltungsgericht. Der Entscheid darüber, ob ein Augenschein angeordnet wird, steht im Ermessen der anordnenden Behörde. Ein solcher wäre dann geboten, wenn die tatsächlichen

Verhältnisse unklar wären und anzunehmen wäre, die Parteien vermöchten aufgrund ihrer Darlegungen an Ort und Stelle Wesentliches zur Erhellung der sachlichen Grundlagen des Rechtsstreits beizutragen (VGr, 21. Dezember 2011, VB.2011.00608, E. 2.2; Kaspar Plüss in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich etc. 2014 [Kommentar VRG], § 7 N. 79). Im vorliegenden Fall ist der rechtserhebliche Sachverhalt aus den Akten hinreichend deutlich ersichtlich, weshalb sich auch die Durchführung eines Augenscheins durch das Verwaltungsgericht erübrigt. 3.

#### **E. 4.1**

Nach § 14 StrG sind 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.

#### **E. 4.2**

Die Kognition des Verwaltungsgerichts ist gemäss § 50 Abs. 1 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 VRG auf die Prüfung von Rechtsverletzungen einschliesslich Ermessensmissbrauch, Ermessensüber- oder Ermessensunterschreitung (lit. a) sowie die unrichtige oder ungenügende Feststellung des Sachverhalts (lit. b) beschränkt. Nach § 50 Abs. 2 VRG ist allerdings auch die Rüge der Unangemessenheit zulässig, wenn ein Gesetz dies vorsieht. Ein solcher Fall liegt hier vor, denn das strittige Strassenbauprojekt stellt einen Sondernutzungsplan dar mit einem derart hohen Konkretisierungsgrad, dass er materiell einer Baubewilligung entspricht (RB 2006 Nr. 60). Er untersteht damit sowohl in seiner Eigenschaft als Nutzungsplan als auch in seiner Eigenschaft als Baubewilligung den Anforderungen des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700). Da dieses in Art. 33 Abs. 2 und 3 lit. b RPG von den Kantonen verlangt, dass sie gegen derartige Akte mindestens ein innerkantonales Rechtsmittel mit voller Überprüfung gewährleisten, ist vorliegend auch die Angemessenheit der Projektfestsetzung zu überprüfen (VGr, 23. Oktober 2014, VB.2014.00193, E. 1.2; VGr, 1. Juli 2010, VB.2010.00130, E. 5.6 [nicht unter [www.vgrzh.ch](http://www.vgrzh.ch)]; vgl. auch BGE 114 Ia 233 E. 2b; Heinz Aemisegger/Stephan Haag in: Heinz Aemisegger et al. [Hrsg.], Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, 2. A., Zürich etc. 2010, Art. 33 Rz. 81). Dabei darf sich das Verwaltungsgericht aber, auch wenn es als erste und einzige kantonale Rechtsmittelinstanz amtiert, insofern eine gewisse Zurückhaltung auferlegen, als es bei der Projektierung um spezifisch technische Fragen geht (vgl. Marco Donatsch, Kommentar VRG, § 20 N. 81 ff.; BGE 139 II 185 E. 9.3). Weiter hat sich das Verwaltungsgericht eine gewisse Zurückhaltung aufzuerlegen, soweit der Vorinstanz mit der Anwendung unbestimmter Gesetzesbegriffe oder bei der Handhabung des Planungsermessens ein Beurteilungsspielraum oder Ermessensbereich zusteht. Insbesondere soll es nicht sein Ermessen an die Stelle des Ermessens des Planungsträgers setzen (Aemisegger/Haag, Art. 33 Rz. 71 ff., 77). Da es sich vorliegend hingegen nicht um eine kommunale Nutzungsplanung handelt, bei der die Gemeindeautonomie zu respektieren wäre, hat das Verwaltungsgericht die Würdigung der spezifischen örtlichen Verhältnisse durch die Vorinstanz ohne besondere Zurückhaltung überprüfen.

#### **E. 5.1**

Streitgegenstand ist ein geplanter Kreiselparkplatz im Zentrum Schlierens, über den der Verkehr der Zürcher-, Engstringer-, Uitikoner- und Badenerstrasse geführt werden soll. Die Beschwerdeführenden wenden sich dagegen, dass von der Bahnhofstrasse – einer in den zukünftigen Kreiselparkplatz mündenden Seitenstrasse – nur noch auf den Kreiselparkplatz ausgefahren, jedoch nicht mehr von diesem in die Bahnhofstrasse eingefahren werden kann. Die Beschwerdeführenden rügen einerseits, dass mit dem Verzicht auf eine Einfahrt in die Bahnhofstrasse die Zufahrt zu den dort befindlichen Geschäften unzumutbar erschwert werde. Andererseits seien diese Gebäude dadurch nicht mehr hinreichend erschlossen. Schliesslich habe die Beschwerdegegnerin zu wenig Rücksicht auf Umgestaltungsprojekte der Stadt Schlieren im Bereich des Bahnhofs genommen.

### **E. 5.2**

Der Beschwerdegegner begründet den Verzicht auf eine Ausfahrt in die Bahnhofstrasse damit, dass das Zentrum von Schlieren für Fussgänger attraktiver gestaltet werden solle. Im Bereich der Bahnhofstrasse sei deshalb ein durchgehendes Trottoir geplant, welches durch in die Bahnhofstrasse einfahrende Motorfahrzeuge überquert werden müsste. Aufgrund des Vortritts der Fussgänger sei mit Wartezeiten und deshalb mit einem Rückstau in den Kreiselparkplatz zu rechnen. Die Beschwerdeführenden halten dem entgegen, es sei nur mit wenigen Abbiegemanövern in die Bahnhofstrasse zu rechnen; angesichts der übrigen, den Verkehr störenden Faktoren (Fussgängerstreifen, Limmattalbahn) sei deshalb nicht ersichtlich, weshalb eine Abbiegemöglichkeit in die Bahnhofstrasse problematisch wäre. An anderer Stelle halten die Beschwerdeführenden demgegenüber fest, die Bahnhofstrasse werde täglich 3'300 bis 3'500 Mal befahren. Da die Bahnhofstrasse vom Kreiselparkplatzbereich den direktesten Weg zum Bahnhof Schlieren bildet, ist jedenfalls während der Stosszeiten von einem nicht unerheblichen Verkehrsaufkommen auszugehen. Es ist deshalb nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz zum Schluss kommt, bei einer Ausfahrt in die Bahnhofstrasse müsse regelmässig mit Rückstaus in den Kreiselparkplatz gerechnet werden. Entsprechend würde die Verkehrskapazität des Kreiselparkplatzes mit einer zusätzlichen Ausfahrt in die Bahnhofstrasse vermindert. Es trifft sodann zwar zu, dass bereits andere Faktoren zeitweilig zu einem Stau im Kreiselparkplatz führen dürften; daraus lässt sich indes nicht ableiten, dass eine zusätzliche Staugefahr durch eine Ausfahrt in die Bahnhofstrasse hingenommen werden müsste.

### **E. 5.3**

Nach der Rechtsprechung können Strassenanstösser sich gegen ein Verkehrsregime zur Wehr setzen, welches ihnen die bestimmungsgemässe Nutzung ihres Eigentums verunmöglicht oder übermässig erschwert; die Eigentumsgarantie gemäss Art. 26 Abs. 1 BV schützt die Strassenanstösser jedoch nicht vor jeder ihnen lästigen Änderung des Verkehrsregimes, sondern nur vor einer solchen, die ihnen die bestimmungsgemässe Nutzung ihres Grundeigentums faktisch verunmöglicht (BGE 131 I 12 E. 1.3.3). Das Bundesgericht erachtet weder die Beschränkung der Zufahrt zu einer Liegenschaft auf die Zeit von 5 Uhr bis 12 Uhr noch einen Umweg von rund einem Kilometer für die Zufahrt zu einem Autohandel als unzumutbare Erschwerung der Grundstücksnutzung (BGE 131 I 12 E. 1.3.4; BGr, 25. September 2014, 1C\_112/2014, E. 4.3). Hier müssten Personen, die von der Zürcherstrasse herkommend in die Bahnhofstrasse einfahren wollen, über die Graben- und Güterstrasse zufahren, was bei einer Fahrt bis ans Ende der Bahnhofstrasse einen Umweg von rund 250 Metern bedeutete; Personen, die von der Uitikoner, Engstringer- oder Badenerstrasse in die Bahnhofstrasse einfahren wollen, müssten über die Neue Fossert- und

die Güterstrasse fahren, was bei einer Fahrt bis ans Ende der Bahnhofstrasse einen Umweg von 200 bis 450 Metern bedeutete. Dieser Umweg entsteht indes nur für den motorisierten Verkehr und nur bei der Zufahrt zur Bahnhofstrasse, hingegen nicht bei der Wegfahrt. Bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 40 km/h dauert die Fahrt damit zwischen 18 und 40 Sekunden länger. Bei dieser Sachlage kommt der Beschwerdegegner zu Recht zum Schluss, dass die fehlende Zufahrt in die Bahnhofstrasse nicht zu einer unzumutbaren Erschwerung der Grundstücksnutzung für die Beschwerdeführenden führt.

#### **E. 6.1**

Die Beschwerdeführenden machen weiter geltend, die Neue Fossertstrasse genüge den gesetzlichen Anforderungen an eine Zufahrtsstrasse nicht. Strittig ist zwischen den Parteien in diesem Zusammenhang insbesondere, ob bereits konkrete Pläne für einen Ausbau dieser Strasse bestehen. Wie es sich mit Letzterem verhält, braucht hier indes nicht abschliessend geprüft zu werden, weil die Neue Fossertstrasse jedenfalls im heutigen Zustand den gesetzlichen Anforderungen genügt. Die Neue Fossertstrasse darf zum heutigen Zeitpunkt nur in Richtung der Güterstrasse befahren werden; sie weist eine Breite von rund 3,5 m auf. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden handelt es sich bei der Neuen Fossertstrasse nicht um eine Zufahrtsstrasse im Sinn der Zugangsnormalien vom 9. Dezember 1987 (LS 700.5), sondern um eine Erschliessungsstrasse in Form einer Einbahnstrasse. Die Dimensionierung solcher Strassen richtet sich nach den Projektierungsgrundsätzen gemäss § 14 StrG, welche durch die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) konkretisiert werden (VGr, 25. Juni 2009, VB.2009.00183, E. 4.3 mit Hinweisen). Gemäss VSS-Norm 640 201 beträgt die Grundabmessung für auch von schweren Lastfahrzeugen, Bussen und Cars befahrene Strassen 2,50 m; bei Strassen, die mit einer Geschwindigkeit von 50 bis 70 km/h befahren werden, ist für den Bewegungsspielraum ein Zuschlag von 40 cm und ein Sicherheitszuschlag von 60 cm vorzusehen, was eine Mindeststrassenbreite von 3,50 m ergibt. Diese Breite genügt sodann gemäss VSS-Norm 640 291a auch für Strassen, die – wie die Neue Fossertstrasse – Längsparkfelder aufweisen. Damit erfüllt die Neue Fossertstrasse im heutigen Zeitpunkt die gesetzlichen Anforderungen an eine öffentliche Strasse. Ob sie sich so ausbauen lässt, dass sie auch im Gegenverkehr befahren werden dürfte, braucht hier nicht geprüft zu werden.

#### **E. 7**

Die Beschwerdeführenden verweisen sodann auf verschiedene Umgestaltungspläne der Stadt Schlieren im Bereich des Bahnhofs, welche nach ihrer Auffassung auch Einfluss auf die Zugänglichkeit zur Bahnhofstrasse haben könnten. Dabei handelt es sich indes noch nicht um konkrete Projekte, sondern erst um Pläne für eine zukünftige Gestaltung. Diese vermögen das vorliegende Projekt deshalb nicht zu präjudizieren. Vielmehr wird erst im Rahmen eines konkreten Festsetzungsbeschlusses zu prüfen sein, ob ein konkretes Projekt den Anforderungen von § 14 StrG entspricht. Im Übrigen ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass der Stadtrat Schlieren dem streitgegenständlichen Projekt im Rahmen seiner Mitwirkungsrechte (§ 12 StrG) ausdrücklich zugestimmt hat.

#### **E. 8**

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen.

#### **E. 9.1**

Ausgangsgemäss sind die Gerichtskosten den Beschwerdeführenden unter solidarischer Haftung füreinander je zu einem Viertel aufzuerlegen (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 und § 14 VRG; Plüss, § 14 N. 6, 9 und 16).

### **E. 9.2**

Den unterliegenden Beschwerdeführenden ist keine Parteientschädigung zuzusprechen (§ 17 Abs. 2 VRG). Für den ebenfalls um eine Parteientschädigung ersuchenden Beschwerdegegner gehörte die Beantwortung dieser Beschwerde zur üblichen Amtstätigkeit, weshalb ihm praxisgemäss ebenfalls keine Parteientschädigung zusteht (Plüss, § 17 N. 51).

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