

# ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00349 vom 9. Juni 2016

ZH Verwaltungsgericht, 2016-06-09, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2016.00349](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2016.00349)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00349 du 9 juin 2016

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00349 del 9 giugno 2016

## Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Strassenprojekt. [Neue Winterthurerstrasse, Dietlikon; Umsetzung regionale Verkehrssteuerung, verkehrstechnische Massnahmen Industrie Süd; vereinigte Verfahren VB.2016.00349-354] Auf die Durchführung eines Augenscheins und einer mündlichen Verhandlung ist zu verzichten (E. 3). Kognition des Verwaltungsgerichts (E. 4.2). Das streitige Strassenprojekt berücksichtigt die übergeordnete Planung; dieser ist insbesondere zu entnehmen, dass es nicht auf das volle Fassungsvermögen der Bauzonen im Gebiet Prime Park auszurichten ist. Es ist noch völlig offen, ob und wann die Überbauungskapazitäten im Gebiet Prime Park verwirklicht werden. Vor allem aber ist unbestritten, dass die Ausschöpfung der Nutzungskapazitäten im Gebiet Prime Park dessen zusätzliche Erschliessung im Norden und Westen auf dem Gemeindegebiet von Wallisellen voraussetzen würde. Das streitige Strassenprojekt beeinflusst den Ausbau und die Erschliessung des Gebiets Prime Park nicht oder zumindest nicht massgeblich. Es fehlt daher an einem genügenden Zusammenhang, der geboten hätte, anlässlich der Festsetzung auch die Erschliessung jenes Gebiets für den Fall eines Vollausbaus gemäss der Bau- und Zonenordnung oder einem allfälligen Gestaltungsplan sicherzustellen. Dies gilt umso mehr, als die Notwendigkeit, im Industriegebiet von Dietlikon sowohl den MIV als auch den ÖV zu verflüssigen, ausgewiesen ist. Aus denselben Gründen bildet auch das Koordinationsgebot keine Grundlage für eine Pflicht, das vorliegende Strassenprojekt und die Planung für das Gebiet Prime Park gemeinsam anzugehen (E. 5.1). Das Projekt schafft durch den Ausbau der Knoten auf der Neuen Winterthurerstrasse, die Verlagerung und Verflüssigung der Verkehrsströme sowie die teilweise Entflechtung von MIV und ÖV zusätzliche Kapazitäten sowohl für den MIV als auch für den ÖV und kann damit ein allfälliges Nutzungswachstum im Gebiet Prime Park jedenfalls besser auffangen als das heutige Verkehrssystem. Somit bietet es Raum für ein gewisses Wachstum in diesem Gebiet, weshalb dem Beschwerdegegner nicht vorgeworfen werden kann, die Planung sei unvollständig oder fehlerhaft (E. 5.2). Dass bei der Wegfahrt von der Widenholzstrasse oder vom Brandholzweg in Richtung Wallisellen ein Umweg von rund 750 bzw. 600 Metern anfällt, ist in Kauf zu nehmen (E. 6.3). In der Gesamtabwägung erweist sich der Verzicht auf die Linksabbieger von der Widenholzstrasse und vom Brandholzweg nach links in die Industriestrasse als angemessen (E. 7). Die Landabtretung bringt keine nennenswerte Belastung für die Beschwerdegegnerin 2 mit sich (E. 8). Abweisung.

## Erwägungen

### E. 3

Abteilung VB.2016.00349 VB.2016.00350 VB.2016.00351 VB.2016.00352

VB.2016.00353 VB.2016.00354 Urteil der 3. Kammer vom 22. März 2018 Mitwirkend:

Abteilungspräsident Rudolf Bodmer (Vorsitz), Verwaltungsrichterin Tamara Nüssle, Ersatzrichter Martin Bertschi, Gerichtsschreiber Cyrill Bienz. In Sachen 1. A AG, 2. C AG, 3. D AG, 4. E AG, 5. F AG, 6. G AG, Beschwerdeführende, alle vertreten durch RA B, gegen Regierungsrat des Kantons Zürich, Beschwerdegegner, und Gemeinde Dietlikon, Mitbeteiligte, betreffend Festsetzung Strassenprojekt, hat sich ergeben: I. Mit Verfügung vom 19. Mai 2005 setzte die Baudirektion Kanton Zürich auf Antrag des Gemeinderats Dietlikon für das Gebiet der Industrie- und Gewerbezone an der Neuen Winterthurerstrasse eine Planungszone im Sinn von § 346 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) fest. Nachdem die Gemeindeversammlung von Dietlikon die Planvorlage "Dietlikon Süd" am 25. September 2008 abgelehnt hatte, hob die Baudirektion auf Ersuchen der Gemeinde Dietlikon mit Verfügung vom 14. Dezember 2009 die Planungszone auf. Zugleich verfügte sie aufsichtsrechtliche Massnahmen gemäss § 344 PBG; sie setzte namentlich den öffentlichen Gestaltungsplan Zentrum Dietlikon Süd fest und verpflichtete die Gemeinde Dietlikon, ein Projekt für eine separate Busspur in beiden Fahrtrichtungen auf der Industriestrasse auszuarbeiten. In der Folge wurde im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion bzw. des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich ein Strassenprojekt ausgearbeitet, das in der Hauptsache die Verkehrsführung im Industriegebiet Dietlikon Süd regelt. Es wurde in den Gemeinden Dietlikon, Wallisellen und Wangen-Brüttisellen vom 8. Mai bis 8. Juni 2015 öffentlich aufgelegt. Gegen dieses Projekt erhoben die A AG, die C AG, die D AG, die E AG, die F AG und die G AG am 8. Juni 2015 Einsprachen, in deren Hauptanträgen sie verlangten, das Strassenbauprojekt so zu ändern, dass die Erschliessung des Quartierplangebiets Mähenried mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV) auch in Zukunft gewährleistet sei. Eventualiter sei ein zusätzlicher Anschluss aus dem Walliseller Teil des Quartierplangebiets Mähenried an die Neue Winterthurerstrasse vorzusehen und/oder der Jumbo-Kreisel durch eine Lichtsignalanlage zu ersetzen und/oder das bestehende Verkehrsregime für das Areal Prime Park beizubehalten. Die C AG beantragte zusätzlich, es sei auf den vorgesehenen Landerwerb zu verzichten, eventualiter sei die Entschädigung auf Fr. 3'000.- pro Quadratmeter festzusetzen. Mit Beschluss vom 11. Mai 2016 setzte der Regierungsrat das Bauprojekt fest; die genannten Einsprachen wies er ab. Zudem beauftragte er die Baudirektion, den Landerwerb nach §§ 18 ff. des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG) durchzuführen, und ermächtigte sie, das für die Ausführung des Projekts erforderliche Land nötigenfalls zu expropriieren. II. Am 15. Juni 2016 erhoben die A AG, die C AG, die D AG, die E AG, die F AG und die G AG je einzeln gegen diesen Beschluss Beschwerde an das Verwaltungsgericht. Sie beantragten, der Beschluss sei aufzuheben und die Angelegenheit zur Überarbeitung zurückzuweisen, eventualiter sei auf die Änderung des Verkehrsregimes im Kreuzungsbereich Widenholz/Industriestrasse zu verzichten, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten des Regierungsrats. Die C AG beantragte ferner, es sei auf die Landabtretung vom Grundstück Kat.-Nr. 01 zu verzichten. Zudem stellten die Beschwerdeführenden die Verfahrensanhträge, es seien ein Augenschein und eine mündliche Verhandlung durchzuführen. In den Beschwerdeantworten beantragte der Regierungsrat, vertreten durch die Baudirektion, Tiefbauamt, die Beschwerden seien abzuweisen, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der jeweiligen Beschwerdeführerin. Ferner beantragte er die Vereinigung der Verfahren. Gegen die Durchführung eines Augenscheins erhob er keine Einwände. Die Gemeinde Dietlikon als Mitbeteiligte beantragte in ihrer Vernehmlassung zu sämtlichen Beschwerden, diese seien unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der

Beschwerdeführerinnen abzuweisen. Weil die Parteien in Verhandlung stünden, ersuchten die Beschwerdeführerinnen am 14. September 2016 um Sistierung des jeweiligen Verfahrens. Die Verfahren wurden hierauf mit Präsidialverfügungen vom 26. September 2016 und 14. Dezember 2016 sistiert. Mit Präsidialverfügungen vom 5. Juli 2017 wurden die Sistierungen aufgehoben und die Weiterführung der Verfahren angeordnet. In den Repliken, Dupliken, Tripliken und Quadrupliken hielten die Parteien an ihren Anträgen fest. Ebenso hielt die Gemeinde Dietlikon in ihrer Stellungnahme zu den Repliken an ihren Anträgen fest. Auf Stellungnahme zu den Tripliken verzichtete sie stillschweigend. Die Beschwerdeführerinnen liessen sich zur jeweiligen Quadruplik nicht mehr vernehmen. Das Verwaltungsgericht zog vom Beschwerdegegner den im angefochtenen Entscheid erwähnten Bericht der H AG vom 17. Februar 2015 bei. Es stellte diesen Bericht – bei dem es sich um eine frühere Fassung der von den Beschwerdeführerinnen eingereichten Studie desselben Planungsbüros vom 31. März 2015 handelt – den Beschwerdeführerinnen zur Kenntnisnahme zu. Die Kammer erwägt:

1. 1.1 Der Beschluss des Beschwerdegegners vom 11. Mai 2016 stellt einen Akt im Sinn von § 19 Abs. 1 lit. a des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) dar, der nach § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 19 Abs. 1 lit. a und Abs. 2 lit. a VRG direkt mit Beschwerde an das Verwaltungsgericht anfechtbar ist.

1.2 1.2.1 Zur Beschwerde ist berechtigt, wer durch die Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (§ 49 in Verbindung mit § 21 Abs. 1 VRG). In Bezug auf die Legitimation zur Anfechtung von Strassenprojekten gelten zum einen die im Zusammenhang mit der Anfechtung von Bauvorhaben durch Nachbarn entwickelten Grundsätze (vgl. BGr, 15. Dezember 2010, 1C\_317/2010, E. 4.3). Zum andern ist auch an die Praxis zu Beschwerden von Strassenbenützenden bei funktionellen Verkehrsanordnungen bzw. Verkehrsbeschränkungen anzuknüpfen (BGr, 15. Dezember 2010, 1C\_317/2010, E. 5.6; Martin Bertschi in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich etc. 2014 [Kommentar VRG], § 21 N. 52). Wie bei der Anfechtung von Bauprojekten und von Verkehrsanordnungen gilt nicht jeder noch so geringfügige Nachteil, der als Folge eines Strassenprojekts befürchtet wird, als legitimationsbegründend (VGr, 25. November 2010, VB.2010.00451, E. 2.2). Bei der Anordnung funktioneller Verkehrsbeschränkungen steht die Beschwerdebefugnis allen Verkehrsteilnehmenden zu, welche die mit einer Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzen, wie das bei Anwohnenden oder Pendlerinnen und Pendlern der Fall ist, während bloss gelegentliches Befahren der Strasse nicht genügt (vgl. dazu auch BGE 136 II 539 E. 1.1). Doch sind auch regelmässige Benutzerinnen und Benutzer eines von einem Strassenprojekt betroffenen Strassenabschnitts nur zu dessen Anfechtung legitimiert, wenn dieses für sie Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge hat (BGr, 8. April 2011, 1C\_43/2011, E. 7). Eine klar wahrnehmbare Beeinträchtigung, die zu einer besonderen Betroffenheit führt, kann etwa eine Verzögerung bei der Zu- oder Wegfahrt zu bzw. von der eigenen Liegenschaft darstellen (BGr, 15. Dezember 2010, 1C\_317/2010, E. 5.4, 5.7; vgl. auch BGr, 25. September 2014, 1C\_112/2014, E. 1 und 4; zum Ganzen: VGr, 19. Februar 2015, VB.2014.00539, E. 2.2; 23. August 2012, VB.2012.00342, E. 3.3).

1.2.2 Die Beschwerdeführerinnen 2–6 sind Eigentümerinnen von Grundstücken in der Gemeinde Wallisellen. Diese Grundstücke befinden sich im Perimeter des rechtskräftigen Quartierplans Mähenried, welcher Gebiete der Gemeinden Dietlikon und Wallisellen umfasst, und werden diesem Quartierplan entsprechend über die Widenholzstrasse bzw. den Brandholzweg erschlossen, die in die Industriestrasse münden.

Das streitige Strassenprojekt sieht für den MIV auf der Industriestrasse Einbahnverkehr vor, weshalb Verkehrsteilnehmende, die von der Widenholzstrasse oder dem Brandholzweg aus nach Wallisellen gelangen wollten, auf der Industriestrasse in der Gegenrichtung bis zum Jumbo-Kreisel (Industrie■/Dübendorferstrasse) fahren müssten, um dann über die Dübendorferstrasse zur Neuen Winterthurerstrasse zu gelangen. Dies würde einen Umweg von rund 750 bzw. 600 Metern bedeuten. Unabhängig davon, ob die neue Verkehrsführung eine Verflüssigung des Verkehrs zur Folge hätte, ist deshalb eine wahrnehmbare Beeinträchtigung und damit die Legitimation der Beschwerdeführerinnen 2–6 zu bejahen. Die Beschwerdeführerin 2 ist zudem aufgrund der vorgesehenen Landabtretung in ihren schutzwürdigen Interessen betroffen. 1.2.3 Das Grundstück der Beschwerdeführerin 1 befindet sich in der Gemeinde Wallisellen ausserhalb des Gebiets des Quartierplans Mähenried und wird über die Kriesbachstrasse erschlossen, die in die Neue Winterthurerstrasse mündet. An der Erschliessung des Grundstücks ändert das streitige Strassenprojekts nichts, doch macht die Beschwerdeführerin 1 geltend, dass ihr Grundstück von Ausweichverkehr betroffen werden könnte. Aus der materiellen Beschwerdebeurteilung ergibt sich zudem, dass die Beschwerdeführerinnen befürchten, das streitige Strassenprojekt könnte die Verwirklichung der Nutzungskapazitäten auf ihren Grundstücken erschweren. Aufgrund dieser potenziellen Belastungen ist die Legitimation der Beschwerdeführerin 1 ebenfalls zu bejahen. 1.3 Da auch die übrigen Prozessvoraussetzungen gegeben sind, ist auf die Rechtsmittel einzutreten. 2. Die Vereinigung von Verfahren ist aus prozessökonomischen Gründen zulässig, wenn mehrere Begehren den gleichen Sachverhalt betreffen und dieselben Rechtsfragen aufwerfen (§ 71 VRG in Verbindung mit Art. 125 lit. c der Zivilprozessordnung vom 19. Dezember 2008). Eine Vereinigung ist insbesondere dann angezeigt, wenn sich zwei oder mehrere Rechtsmittelbegehren gegen denselben Entscheid richten oder wenn sie gleiche oder ähnliche Begehren enthalten, welche dieselben tatsächlichen Umstände und Rechtsfragen betreffen (Martin Bertschi/Kaspar Plüss, Kommentar VRG, Vorbemerkungen zu §§ 4–31 N. 59). Die vorliegenden Beschwerden richten sich gegen denselben Beschluss und enthalten mit einer Ausnahme die gleichen Anträge. Die einzelnen Rechtsschriften sind inhaltlich jeweils untereinander grundsätzlich identisch. Es drängt sich daher auf, die sechs Verfahren entsprechend dem Antrag des Beschwerdegegners, dem sich die Beschwerdeführerinnen im Übrigen nicht widersetzen, zu vereinigen.

### **E. 3.1**

Die Beschwerdeführerinnen beantragen die Durchführung eines Augenscheins durch das Verwaltungsgericht. Die entsprechende Anordnung steht im Ermessen der zuständigen Behörde. Ein Augenschein 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, 27. Oktober 2016, VB.2016.00032, E. 2; Kaspar Plüss, Kommentar VRG, § 7 N. 79). Die im vorliegenden Fall umstrittenen Fragen betreffen das Planungsrecht, die Beachtung der übergeordneten Planung, die Effektivität der streitigen Verkehrsführung sowie die Einschätzung künftiger Nutzungs- und Verkehrsentwicklungen, weshalb ein Augenschein nichts zu ihrer Klärung beitragen könnte. Der entscheidungsrelevante Sachverhalt wird aus den Akten hinreichend deutlich ersichtlich. Daher erübrigt sich die Durchführung eines Augenscheins.

### **E. 3.2**

Die Beschwerdeführerinnen beantragen sodann gestützt auf § 59 Abs. 1 VRG eine mündliche Verhandlung, die anlässlich des Augenscheins durchgeführt werden könne.

### **E. 3.2.1**

§ 59 Abs. 1 VRG räumt den Parteien keinen Rechtsanspruch auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung ein. Es liegt im Ermessen des Verwaltungsgerichts, ob es eine solche durchführen will. Das Gericht verzichtet in aller Regel darauf, wenn die Akten nach durchgeführtem Schriftenwechsel eine hinreichende Entscheidungsgrundlage bieten (Marco Donatsch, Kommentar VRG, § 59 N. 5). Letzteres ist hier der Fall.

### **E. 3.2.2**

Ein Anspruch auf eine öffentliche und mündliche Verhandlung kann gestützt auf Art. 6 Ziff. 1 der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) geltend gemacht werden. Das vorliegende Beschwerdeverfahren fällt jedenfalls insoweit in den Anwendungsbereich von Art. 6 Ziff. 1 EMRK, als die Beschwerdeführerin 2 durch die vorgesehene Landabtretung in ihrem Eigentum berührt ist (vgl. Donatsch, § 59 N. 21). Vorausgesetzt ist ein klarer und vorbehaltloser Parteiantrag. Aus dem Antrag auf Durchführung eines Augenscheins ist nicht ohne Weiteres auf ein Begehren um Durchführung einer öffentlichen Verhandlung zu schliessen (Donatsch, § 59 N. 10, 13). Wenn anwaltlich vertretene Beschwerdeführende eine öffentliche (Schluss■)Verhandlung nur im Zusammenhang mit dem beantragten Augenschein verlangen und damit von dessen Durchführung abhängig machen, ist nicht von einer vorbehaltlos beantragten öffentlichen Verhandlung auszugehen (VGr, 17. September 2009, VB.2009.00132, E. 2.3). Ein Antrag auf eine mündliche, öffentliche Verhandlung im Sinn von Art. 6 Ziff. 1 EMRK ist dagegen anzunehmen, wenn es der betreffenden Partei darum geht, dem Gericht ihren persönlichen Standpunkt zum Beweisergebnis vorzutragen (BGr, 20. Mai 2015, 8C\_63/2015, E. 1.1; 10. Juni 2011, 2C\_100/2011, E. 2.5; Donatsch, § 59 N. 11).

### **E. 3.2.3**

Im vorliegenden Fall formulieren die anwaltlich vertretenen Beschwerdeführerinnen, dass der Augenschein "auch gerade dazu genutzt werden [könne], um die hiermit beantragte mündliche Verhandlung durchzuführen, wie dies in § 59 Abs. 1 VRG auf Antrag einer Partei oder von Amtes wegen vorgesehen ist". Der Antrag wurde damit vorbehaltlos gestellt. Allerdings berufen sich die Beschwerdeführerinnen nicht auf Art. 6 Ziff. 1 EMRK, sondern ausdrücklich nur auf § 59 Abs. 1 VRG. Ein Antrag auf eine Verhandlung im Sinn von Art. 6 Ziff. 1 EMRK stünde zudem im Widerspruch zum Vorschlag, die mündliche Verhandlung anlässlich des Augenscheins durchzuführen: Art. 6 Ziff. 1 EMRK vermittelt in erster Linie einen Anspruch auf Publikumsöffentlichkeit der Verhandlung (Donatsch, § 62 N. 3); die Notwendigkeit einer mündlichen Verhandlung ergibt sich daraus, dass die in Art. 6 Ziff. 1 EMRK garantierte Öffentlichkeit sich nur in deren Rahmen herstellen lässt (Donatsch, § 59 N. 8). Beim Augenschein kann jedoch faktisch kaum Publikumsöffentlichkeit gewährleistet werden. Somit ist davon auszugehen, dass es den Beschwerdeführerinnen nicht um die Abhaltung einer öffentlichen Verhandlung im Beisein von Publikum und Presse geht und dass sie sich nicht auf Art. 6 Ziff. 1 EMRK berufen. Zumindest liegt kein klarer Antrag vor, eine öffentliche und mündliche Verhandlung im Sinn dieser Bestimmung abzuhalten (vgl. auch VGr, 17. September 2009, VB.2009.00132, E. 2.3). Weil die Beschwerdeführerinnen ihren Antrag nicht begründen, finden sich in den Rechtsschriften auch keine Anhaltspunkte, dass sie dem Gericht selbst dann eine

persönliche Stellungnahme zum Beweisergebnis vortragen möchten, wenn kein Augenschein stattfindet. Auch insofern ist nicht auf eine Beanspruchung der Garantien von Art. 6 Ziff. 1 EMRK zu schliessen. Auf eine mündliche Verhandlung ist demnach zu verzichten.

#### **E. 4.1**

Wie die Beschwerdeführerinnen zutreffend ausführen, handelt es sich bei einem Strassenprojekt im Sinn von §§ 12 ff. StrG um einen Sondernutzungsplan. Als solcher hat er grundsätzlich der Richtplanung zu entsprechen (§ 16 PBG). Er weist zudem einen derart hohen Konkretisierungsgrad auf, dass er materiell einem Bauprojekt entspricht; nach § 309 Abs. 2 PBG gilt die Baubewilligung als mit der Projektfestsetzung erteilt (VGr, 20. April 2017, VB.2016.00521, E. 1.3; RB 2006 Nr. 60; Walter Haller/Peter Karlen, Raumplanungs-, Bau- und Umweltrecht, 3. A., Zürich 1999, Rz. 325).

#### **E. 4.2**

Die Beschwerdegründe vor Verwaltungsgericht sind gemäss § 50 Abs. 1 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 lit. a und b VRG auf Rechtsverletzungen einschliesslich Ermessensmissbrauch, Ermessensüberschreitung oder Ermessensunterschreitung sowie die unrichtige oder ungenügende Feststellung des Sachverhalts beschränkt. Nach § 50 Abs. 2 VRG ist allerdings auch die Rüge der Unangemessenheit zulässig, wenn ein Gesetz dies vorsieht. Das streitige Strassenprojekt untersteht sowohl in seiner Eigenschaft als Nutzungsplan als auch in seiner Eigenschaft als Baubewilligung den Anforderungen des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG). 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 (vgl. Heinz Aemisegger/Stephan Haag in: Heinz Aemisegger et al. [Hrsg.], Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung [Kommentar RPG], Zürich etc. 2010, Art. 33 Rz. 72). 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. Donatsch, § 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. 73, 77; zum Ganzen: VGr, 20. April 2017, VB.2016.00521, E. 1.3). Zudem hat das Verwaltungsgericht Zurückhaltung zu üben, soweit es sich vorliegend um eine kommunale Nutzungsplanung handelt, bei der die Gemeindeautonomie zu respektieren ist, und sich die Würdigung der spezifischen örtlichen Verhältnisse auf die Mitbeteiligte zurückführen lässt (vgl. VGr, 27. Oktober 2016, VB.2016.00032, E. 4.2).

#### **E. 5.1.1**

Die Beschwerdeführerinnen begründen ihren Hauptantrag zunächst damit, dass das streitige Strassenprojekt nicht auf einer koordinierten Planung beruhe und konzeptionell fehlerhaft sei, weil das Überbauungspotenzial des Gebiets Prime Park in der Gemeinde Wallisellen, in dem sich ihre Grundstücke befinden, nicht berücksichtigt worden sei. Nicht nur die Kapazität der Bauzone, sondern auch die mutmassliche Entwicklung im Gebiet Prime Park

sei nicht beachtet worden. Der Beschwerdegegner führt im angefochtenen Entscheid und im Beschwerdeverfahren aus, dass das noch ungewisse Siedlungswachstum im Gebiet Prime Park nicht erfordere, im vorliegenden Projekt ein Verkehrskonzept für diesen Bereich zu entwickeln. Sollte sich aus der zukünftigen Nutzung ein Verkehrsproblem ergeben, wäre dieses überregional und unabhängig vom vorliegenden Projekt zu lösen. Das streitige Projekt stütze sich auf die Richtplanung und berücksichtige das mutmassliche Wachstum, während das gesamte Fassungsvermögen der Bauzonen nicht massgeblich sei. Die Mitbeteiligte fügt hinzu, dass ein Vollausbau des Gebiets Prime Park aus umweltrechtlichen Gründen nicht realistisch sei.

### **E. 5.1.2**

Der Beschwerdegegner legt ausführlich dar, inwieweit sich das streitige Strassenprojekt auf die übergeordnete Planung stützt: Genannt werden der Richtplan des Kantons Zürich (Stand 18. September 2015), die Regionale Verkehrssteuerung (RVS; vgl. Baudirektion, Regionale Verkehrssteuerung Mittleres Glattal, Teilgebiet B, Schlussbericht, 7. Juli 2005 [im Folgenden: Schlussbericht RVS], der regionale Richtplan Glattal (gemäss RRB Nr. 2256/1998 mit den Änderungen durch RRB Nrn. 852/2005 und 1166/2007), das regionale Gesamtverkehrskonzept Glattal (Schlussbericht vom 29. Juli 2005), das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal (2. Generation vom 30. Mai 2012) und schliesslich die Verfügung vom 14. Dezember 2009, mit welcher die Baudirektion für das Industriegebiet Dietlikon Süd aufsichtsrechtliche Massnahmen gemäss § 344 PBG anordnete, darunter die Festsetzung des öffentlichen Gestaltungsplans Zentrum Dietlikon Süd.

### **E. 5.1.3**

Auf den kantonalen Richtplan beruft sich der Beschwerdegegner im Wesentlichen in Bezug auf die Ziele und Massnahmen für den Strassenverkehr und den ÖV (Richtplantext, Ziff. 1.2, 4.2.1, 4.2.3, 4.3.1, 4.3.3) und namentlich in Bezug darauf, dass die RVS als Bestandteil des integrierten Verkehrsmanagements genannt wird, das der Kanton in Zusammenarbeit mit dem Bund realisiert und betreibt (Richtplantext, Ziff. 4.2.3). Das regionale Gesamtverkehrskonzept Glattal, das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal (Massnahme G\_ÖV10, S. 165 und Massnahmenblatt), die RVS sowie der öffentliche Gestaltungsplan Zentrum Dietlikon Süd enthalten für das streitige Strassenprojekt massgebliche Erklärungen und Bestimmungen in Bezug auf die Verkehrsführung, namentlich das Einbahnsystem, die Busspuren und die Verkehrsdosierung. Für die vorliegend interessierende Frage, inwieweit das Entwicklungspotenzial des Gebiets Prime Park bei der Erarbeitung des streitigen Strassenprojekts zu berücksichtigen ist, enthält der regionale Richtplan Glattal die massgebliche Bestimmung: Gemäss seiner Leitlinie D (S. 6) ist das Verkehrsnetz nur auf das mutmassliche Wachstum hin zu dimensionieren und nicht auf das wesentlich höhere Fassungsvermögen der Bauzonen, wobei die Optionen für einen weitergehenden Ausbau der Infrastruktur freizuhalten sind. (Die Leitlinie findet sich übrigens wiederum im Richtplantext, S. 11, des regionalen Richtplans Glattal, der von der Zürcher Planungsgruppe Glattal am 29. März 2017 verabschiedet, aber vom Regierungsrat noch nicht genehmigt wurde.) Dies wird damit begründet, dass es unmöglich sei, die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes mit dem Fassungsvermögen der sehr grossen Bauzonen abzustimmen. Zudem werde das Fassungsvermögen nur zum Teil beansprucht werden (regionaler Richtplan Glattal, S. 6 f.; anzumerken ist, dass sich diese Bemerkung im noch nicht genehmigten neuen regionalen Richtplan Glattal nicht mehr findet). Das

zusätzliche Verkehrsaufkommen, welches das Wachstum mit sich bringe, müsse grösstenteils mit einer Erweiterung des ÖV-Angebots bewältigt werden (regionaler Richtplan Glattal, S. 32). Im regionalen Gesamtverkehrskonzept Glattal wird entsprechend ausgeführt, dass die volle Ausschöpfung des Nutzungspotenzials im eingezonten Siedlungsgebiet zu vermutlich nicht lösbaren Verkehrsproblemen führen würde, weshalb es eine koordinierte Planung von Siedlung und Verkehr brauche. Das Wachstumsziel sei entsprechend anzupassen (S. 8, 11 f.). Als Fazit für den vorliegenden Fall ist festzuhalten, dass das streitige Strassenprojekt die übergeordnete Planung berücksichtigt und dieser insbesondere zu entnehmen ist, dass es nicht auf das volle Fassungsvermögen der Bauzonen auszurichten ist. Es wird allerdings zu prüfen sein, ob dieser Leitlinie des regionalen Richtplans höherrangiges Recht entgegensteht (vgl. E. 5.1.5).

#### **E. 5.1.4**

Die Beschwerdeführerinnen bestreiten die rechtliche Bedeutung der RVS. Es handle sich nicht um ein gesetzlich vorgesehenes Planungsinstrument, weshalb nicht gewährleistet sei, dass widersprechende Interessen gegeneinander abgewogen würden. Bei der RVS handelt es sich um eine vom kantonalen Richtplan vorgesehene Massnahme im Rahmen des integrierten Verkehrsmanagements, das der Kanton in Zusammenarbeit mit dem Bund realisieren und betreiben soll und das der optimierten Nutzung des Strassennetzes im Sinn der Richtplanziele dienen soll (Richtplantext, Ziff. 4.2.3). Die RVS ist ein übergeordnetes Konzept, das eine Absichtserklärung enthält, wie der Verkehr in einer Region zu lenken und zu steuern ist, und das betriebliche und bauliche Massnahmen vorsieht, um die Funktionsfähigkeit des Hauptverkehrsstrassennetzes zu gewährleisten und soweit möglich zu optimieren (Schlussbericht RVS, S. 3, 5 f.). Der Regierungsrat genehmigte die Konzepte mit Beschluss vom 16. Juli 2008 (Antrag und Weisung des Regierungsrats über die Bewilligung eines Rahmenkredits für Regionale Verkehrssteuerungen vom 27. Mai 2009, ABl 2009, 793 ff., 794), und der Kantonsrat bewilligte am 26. Januar 2010 den Rahmenkredit (KR-Nr. 4603/2009). Demnach ist die RVS als planerische Massnahme zwar nicht gesetzlich, aber im Richtplan verankert. Dass bei ihrer Erarbeitung eine umfassende Interessenabwägung nicht gewährleistet ist, trifft zu. Dieser Einwand der Beschwerdeführerinnen ist jedoch nicht relevant, weil die RVS die Einwendungen der Betroffenen im Nutzungsplanverfahren nicht einzuschränken vermag.

#### **E. 5.1.5**

Die Rüge der unkoordinierten und fehlerhaften Planung hängt eng zusammen mit dem Vorbringen, es sei weder die Kapazität der Bauzone noch das mutmassliche Wachstum im Gebiet Prime Park berücksichtigt worden. Die Beschwerdeführerinnen befürchten anscheinend, dass ihren allfälligen Bauvorhaben das Fehlen der Erschliessung im Sinn von Art. 19 Abs. 1 RPG entgegengehalten werden könnte. Die genügende Erschliessung ist eine Voraussetzung der Baubewilligung (Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG) und allenfalls auch – abhängig von der Detailliertheit der Regelung – eines Nutzungsplans (vgl. BGr, 31. März 2000, 1A.56/1999, E. 5b–c). Sie hängt von einer für die betreffende Nutzung hinreichenden Zufahrt ab (Art. 19 Abs. 1 RPG). Ob eine Zufahrt genügt, ist unter Einbezug der gesamten aus dem Einzugsgebiet zu erwartenden Verkehrsbelastung zu beurteilen, denn Zufahrten richten sich nach den zonengerechten Baumöglichkeiten des ganzen Gebiets, das sie erschliessen sollen. Insbesondere bei Bauten und Anlagen mit grossem Publikumsverkehr dürfen sich die Erschliessungsanforderungen auch auf die Abnahme des Mehrverkehrs auf den Anschlussstrassen beziehen (Bernhard Waldmann/Peter Hänni, Handkommentar

Raumplanungsgesetz, Bern 2006, Art. 19 N. 21 S. 466; vgl. auch André Jomini, Kommentar RPG, Art. 19 N. 20). Zu prüfen ist, ob das vorliegende Strassenprojekt rechtswidrig ist, weil zugleich die genügende Erschliessung des Gebiets Prime Park hätte sichergestellt werden müssen.

#### **E. 5.1.5.1**

Zur Begründung ihres Vorbringens, das streitige Strassenprojekt widerspreche übergeordnetem Recht und übergeordneter Planung, berufen sich die Beschwerdeführerinnen auf Gesetzesnormen und Festlegungen des kantonalen Richtplans, in denen der Grundsatz der Verdichtung der Siedlungsfläche bzw. der Siedlungsentwicklung nach innen festgehalten wird (Art. 3 Abs. 3 lit. a bis RPG; kantonaler Richtplan, Richtplantext, Ziff. 1.2). Aus diesem allgemeinen Grundsatz, der im Übrigen gegen andere Grundsätze abzuwägen ist, können jedoch keine konkreten Folgerungen für den vorliegenden Fall abgeleitet werden. Es kann insbesondere nicht aus ihm geschlossen werden, das Fassungsvermögen der Bauzone im Gebiet Prime Park hätte beim vorliegenden Strassenprojekt berücksichtigt werden müssen.

#### **E. 5.1.5.2**

Die Beschwerdeführerinnen berufen sich sodann auf die Gebote zur Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten (Art. 1 Abs. 1 Satz 2 RPG), zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten auf allen Ebenen (kantonaler Richtplan, Richtplantext, Ziff. 1.2) und zur Orientierung an einem Gesamtverkehrskonzept (kantonaler Richtplan, Richtplantext, Ziff. 4.1, besonders 4.1.3 lit. a). Entgegen ihrer Ansicht ergibt sich aus diesen Grundlagen jedoch nicht, dass das Gebiet Prime Park bei der Erarbeitung des Strassenprojekts weitergehend hätte einbezogen werden müssen. Zunächst ist festzuhalten, dass das Gebiet nicht völlig ausgeklammert wird, weil ein durchschnittliches Wachstum der dortigen Nutzungen im vorliegenden Projekt berücksichtigt wird (Volkswirtschaftsdirektion/Gemeinde Dietlikon, RVS-Betriebskonzept Teilgebiet B Ost und Verkehrstechnische Massnahmen Industrie, Bericht, 22. Juli 2011 [im Folgenden: Bericht RVS-Betriebskonzept], S. 8). Ob die entsprechenden Annahmen korrekt sind, was die Beschwerdeführerinnen bestreiten, ist allerdings in der Folge noch zu prüfen (vgl. E. 5.2). Sodann ist noch völlig offen, ob und wann die Überbauungskapazitäten im Gebiet Prime Park verwirklicht werden. Vor allem aber ist unbestritten, dass die Ausschöpfung der Nutzungskapazitäten im Gebiet Prime Park dessen zusätzliche Erschliessung im Norden und Westen auf dem Gemeindegebiet von Wallisellen voraussetzen würde. Auch aus der von den Beschwerdeführerinnen eingereichten, im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Gestaltungsplan erarbeiteten Studie der H AG vom 31. März 2015 ergibt sich, dass das vom streitigen Strassenprojekt erfasste Verkehrsnetz im Osten des Gebiets Prime Park den angenommenen zusätzlichen MIV unabhängig von der Verkehrsführung nicht bewältigen könnte: Bei Verwirklichung des streitigen Projekts wäre der Jumbo-Kreisel überlastet, bei der heutigen Verkehrsführung der Knoten 145 (Neue Winterthurerstrasse/Bahnhofstrasse/Dübendorferstrasse). Die Studie schlägt denn auch eine Verbindung von der Widenholzstrasse nach Westen in die Kriesbachstrasse sowie einen neuen Anschluss im Norden an die Neue Winterthurerstrasse vor (besonders S. 4 und 12 ff.). Sinngemäss die gleichen Schlussfolgerungen finden sich in der Synthese der Sitzung der Verkehrsplaner des Projekts Prime Park und der RVS Dietlikon Süd vom 27. November 2014. Demnach beeinflusst das streitige Strassenprojekt den Ausbau und die Erschliessung des Gebiets Prime Park nicht oder zumindest nicht massgeblich. Es fehlt

daher an einem genügenden Zusammenhang, der geboten hätte, anlässlich der Festsetzung des streitigen Strassenprojekts auch die Erschliessung jenes Gebiets für den Fall eines Vollausbaus gemäss der Bau- und Zonenordnung oder einem allfälligen Gestaltungsplan sicherzustellen. Dies gilt umso mehr, als die Notwendigkeit, im Industriegebiet von Dietlikon sowohl den MIV als auch den ÖV zu verflüssigen, ausgewiesen ist und das streitige Projekt daher als dringlich bezeichnet werden kann (vgl. nur Bericht RVS-Betriebskonzept, S. 10 ff., 17).

#### **E. 5.1.5.3**

Zu ergänzen ist, dass aus den genannten Gründen auch das Koordinationsgebot keine Grundlage für eine Pflicht bildet, das vorliegende Strassenprojekt und die Planung für das Gebiet Prime Park gemeinsam anzugehen. Gemäss Art. 25a 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 (mithin auch auf Sondernutzungspläne darstellende Strassenprojekte) anwendbar (Abs. 4). Der Koordinationsbedarf richtet sich nicht danach, ob die einzelnen Verfahren koordinierbar sind; ausschlaggebend ist, ob auf das gleiche Projekt verschiedene materiell-rechtliche Vorschriften anzuwenden sind, zwischen denen ein derart enger Sachzusammenhang besteht, dass sie nicht getrennt und unabhängig voneinander angewandt werden dürfen (VGr, 23. März 2006, VB.2005.00576, E. 3.2 mit weiteren Hinweisen). Das Koordinationsgebot bezieht sich hingegen nicht auf verschiedene Projekte, die nebeneinander verwirklicht werden sollen; in solchen Fällen ist die Abstimmung vielmehr über die massgebliche übergeordnete Planung zu erreichen (vgl. VGr, 25. Januar 2012, VB.2010.00500, E. 4.5 mit Hinweis). Insbesondere können verschiedene Vorhaben, selbst wenn sie die gleiche Strasse betreffen, etappiert werden (BGr, 26. September 2011, 1C\_277/2011, E. 2.4.3; VGr, 21. April 2011, VB.2011.00099, E. 3.2 und 4.3). Im vorliegenden Fall besteht kein genügender Zusammenhang zwischen der Verkehrsführung im Industriegebiet von Dietlikon und dem zukünftigen Ausbau des Gebiets Prime Park. Die Erschliessung des letzteren Gebiets kann unabhängig vom vorliegenden Projekt geregelt werden, obwohl davon teils dieselben Strassen betroffen sein werden. Die Gefahr eines inhaltlichen Widerspruchs zum vorliegenden Projekt besteht nicht.

#### **E. 5.1.5.4**

Schliesslich ist den Beschwerdeführerinnen auch nicht zu folgen, wenn sie vorbringen, bereits die Zuständigkeit des Beschwerdegegners für das Strassenprojekt zeige, dass es sich um eine überregionale Angelegenheit handle, weshalb das Gebiet Prime Park in die Planung hätte einbezogen werden müssen: Die Zuständigkeit des Beschwerdegegners ergibt sich daraus, dass das Projekt auch Staatsstrassen betrifft (§ 15 Abs. 1 StrG). Und ungeachtet dessen, dass das Strassenprojekt die übergeordnete Planung umsetzt, durfte die zukünftige Planung für das Gebiet Prime Park aus den zuvor erwähnten Gründen ausgeklammert bleiben.

#### **E. 5.1.6**

Die Beschwerdeführerinnen berufen sich auf den Quartierplan Mähenried aus dem Jahr 1969 auf dem Gebiet der Gemeinden Dietlikon und Wallisellen. Dieser Plan sieht eine

Erschliessung der auf dem Gemeindegebiet von Wallisellen befindlichen Parzellen – darunter diejenigen der Beschwerdeführerinnen 2–6 – über die Widenholzstrasse bzw. den Brandholzweg und die Industriestrasse vor. Der Quartierplan enthält keine Angaben zur Verkehrsführung und sieht namentlich nicht das Linksabbiegen aus der Widenholzstrasse und dem Brandholzweg in die Industriestrasse vor. Die Erschliessung gemäss Quartierplan wird mit dem vorliegenden Strassenprojekt in Bezug auf ein gewisses Wachstum weiterhin gewährleistet, während unbestritten ist, dass die Ausschöpfung der Nutzungskapazitäten im Gebiet Prime Park – das den Walliseller Teil des Quartierplangebiets Mähenried sowie die Parzellen zwischen diesem und der Kriesbachstrasse umfasst – einer neuen Erschliessungsplanung bedarf. Insoweit kann auf die obigen Erwägungen (E. 5.1.5.2 f.) verwiesen werden. Somit können die Beschwerdeführerinnen aus dem Quartierplan nichts zu ihren Gunsten ableiten: Weder widerspricht das vorliegende Strassenprojekt dem Quartierplan, noch ergibt sich aus diesem eine Koordinationspflicht. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass auch Quartierpläne als Nutzungspläne nach Ablauf des Planungshorizonts von 15 Jahren (Art. 15 Abs. 1 RPG) grundsätzlich zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen sind (BGr, 15. April 2013, 1C\_429/2012, E. 5.2 mit weiteren Hinweisen). Im Fall eines Widerspruchs zwischen dem Quartierplan Mähenried und der aktuellen Verkehrsplanung müsste Ersterer angepasst werden, was bedeutet, dass er dem vorliegenden Projekt nicht ohne Weiteres entgegengehalten werden könnte (vgl. VGr, 19. April 2012, VB.2011.00785, E. 9.4). Diese Frage stellt sich hier jedoch nicht, weil das streitige Strassenprojekt mit dem Quartierplan vereinbar ist.

## **E. 5.2**

Die Beschwerdeführerinnen machen weiter sinngemäss geltend, dass das streitige Projekt auf unzutreffenden bzw. unvollständigen Planungsgrundlagen beruhe. Es treffe nicht zu, dass bei seiner Verwirklichung bis zu 100 % Mehrverkehr aus der Widenholzstrasse aufgenommen werden könnte. Nicht nur die Überbauungskapazität des Gebiets Prime Park, sondern auch das mutmassliche Wachstum in diesem Gebiet sei unbeachtet geblieben.

### **E. 5.2.1**

Der Beschwerdegegner stellt im angefochtenen Entscheid fest, dass das vorliegende Strassenprojekt während der Abendspitzenzeiten ungefähr 100 Fahrzeuge pro Stunde (Fz/h) mehr als bisher bzw. bis zu 100 % Mehrverkehr aus der Widenholzstrasse aufnehmen könnte. Er stützt sich dabei auf den Bericht der H AG vom 17. Februar 2015. Es ist nicht nachvollziehbar, wie diese Aussage aus dem Bericht abgeleitet wurde. In der Quadruplik führt der Beschwerdegegner aus, dass der Jumbo-Kreisel in der Abendspitzenstunde über Leistungsreserven von rund 130–160 Fz/h verfügen werde, wobei sich ab einer Verkehrszunahme von ca. 100 Fz/h in der Kreiselzufahrt Industriestrasse West die Verkehrsqualität zunehmend verschlechtern werde. Eine Entwicklung im Gebiet Prime Park, die eine Verdoppelung der heute ausfahrenden Verkehrsmenge von 105 Fz/h auf der Widenholzstrasse zur Folge habe, sei daher unproblematisch. Diese Ausführungen werden nicht belegt. Daher bleibt offen, ob alle massgeblichen Umstände berücksichtigt wurden: So sieht das Projekt vor, den aus dem Erlenweg – der nördlich der Widenholzstrasse von Osten her in die Industriestrasse mündet – in Richtung Winterthur fahrenden Verkehr im Gegensatz zu heute ebenfalls über den Jumbo-Kreisel zu leiten (vgl. Baudirektion Kanton Zürich, Umsetzung RVS, verkehrstechnische Massnahmen Industrie Süd, Technischer Bericht vom 23. September 2014 [im Folgenden: Technischer Bericht Projekt], S. 31; Bericht RVS-Betriebskonzept, S. 23; Volkswirtschaftsdirektion/Gemeinde Dietlikon,

Technischer Bericht: Vorprojekt Umsetzung RVS, verkehrstechnische Massnahmen Zentrum Dietlikon Süd, 15. März 2013 [im Folgenden: Technischer Bericht Vorprojekt], S. 10; Baudirektion, Umsetzung RVS, verkehrstechnische Massnahmen Industrie Süd, Signalisation/Markierung, Situation 1:500, Teil West). Die Projektunterlagen weisen denn auch für die Abendspitzenstunde eine Verdreifachung des vom Knoten 65 auf der Industriestrasse Richtung Widenholzstrasse fahrenden Verkehrs aus (von 345 auf 1085 Fz/h), ohne allerdings die Belastung des Jumbo-Kreisels auszuweisen (Baudirektion, Umsetzung RVS, verkehrstechnische Massnahmen Industrie Süd, Verkehrstechnischer Bericht, 23. September 2014, S. 13, 21). Zudem ist zu beachten, dass aus dem Brandholzweg in der Abendspitze 45 Fz/h ausfahren.

### **E. 5.2.2**

Der Beschwerdegegner führt aus, dass das streitige Projekt die Situation beim Jumbo-Kreisel im Vergleich zum heutigen Zustand verbessere. Er beruft sich sinngemäss darauf, dass mit dem neuen Verkehrssystem und insbesondere der Verlegung der Zufahrt zum Coop die Verkehrsströme, gerade auch derjenige vom Autobahnanschluss Brüttsellen her, neu geordnet und damit verflüssigt würden. Insgesamt verbessere das Projekt die Kapazität des Ziel- und des Quellverkehrsaufkommens im Industriegebiet Dietlikon Süd um 300 bzw. 500 Fz/h, und es erhöhe die Kapazitäten der Knoten auf der Neuen Winterthurerstrasse. Aus dem Bericht RVS-Betriebskonzept (S. 13 ff.) ergibt sich, dass diese Erhöhung der Kapazität des Ziel- und des Quellverkehrsaufkommens – die rund 30 % beträgt – zunächst auf den Ausbau der kapazitätsbestimmenden Knoten auf der Neuen Winterthurerstrasse in Wallisellen und Wangen-Brüttsellen zurückgeht, der nicht Teil des vorliegenden Projekts ist. Dieses gestattet aber, die Kapazitätserhöhungen auf der Neuen Winterthurerstrasse im erfassten Bereich zu realisieren und für das Gebiet Dietlikon Süd zu nutzen (vgl. Bericht RVS-Betriebskonzept, S. 33; Technischer Bericht Vorprojekt, S. 29). Es verbessert die Leistungsfähigkeit der Knoten 40 und 145 auf der Neuen Winterthurerstrasse (Bericht RVS-Betriebskonzept, S. 25, 33, 44) und verflüssigt den MIV innerhalb des Projektperimeters durch zwei Grosskreiselssysteme, wodurch die den Gegenverkehr störenden Abbiegemanöver möglichst unterbunden werden sollen (Technischer Bericht Projekt, S. 19 f.).

### **E. 5.2.3**

Gemäss der Synthese der Sitzung der Verkehrsplaner des Projekts Prime Park und der RVS Dietlikon Süd vom 27. November 2014 kann das Projekt bei vollständiger Ausnutzung der Areale entlang der Widenholzstrasse nicht mehr als etwa 25–30 % des dortigen Verkehrsaufkommens aufnehmen, wobei unklar ist, ob damit das gesamte oder das im Vergleich zu heute zusätzliche Verkehrsaufkommen gemeint ist. Weil das Gebiet Prime Park heute durchschnittlich zu rund einem Drittel ausgenützt ist (Studie der H AG vom 31. März 2015, S. 1), könnte das Strassensystem im ersteren Fall kaum zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Die Verkehrsplaner kommen allerdings auch zum Schluss, dass das heutige Strassennetz in der Spitzenstunde weder das Verkehrsaufkommen des Gebiets Dietlikon Süd noch zusätzlichen Verkehr aus dem Gebiet Prime Park aufnehmen könnte. Mit dem streitigen Projekt würden die Verkehrsprobleme immerhin deutlich entschärft.

### **E. 5.2.4**

Die Verkehrsplanung bezweckt nicht nur, die vorgefundene Nachfrage nach Verkehrsleistungen zu befriedigen, sondern auch die Herstellung eines angemessenen

Verhältnisses zwischen ÖV und MIV (vgl. Pierre Tschannen, Kommentar RPG, Art. 6 Rz. 36). Demnach sind nicht allein die Kapazitäten des streitigen Projekts in Bezug auf den MIV zu beachten, auf den sich die Beschwerdeführerinnen konzentrieren, sondern auch die Verbesserung der Kapazitäten des ÖV durch die Einrichtung einer von Osten nach Westen führenden Busspur auf der Industriestrasse (Technischer Bericht Projekt, S. 20; Technischer Bericht Vorprojekt, S. 10, 29; vgl. auch Bericht RVS-Betriebskonzept, S. 37, 44). Das streitige Projekt dient neben der Verflüssigung des Verkehrs insbesondere auch der Verbesserung der ÖV-Erschliessung im Gebiet Dietlikon Süd (Bericht RVS-Betriebskonzept, S. 17; Technischer Bericht Projekt, S. 19). Laut Bericht RVS-Betriebskonzept, S. 8, liegt das Wachstumspotenzial des ÖV im Gebiet Industrie Dietlikon Süd bei einem Faktor 2–3; eine Erhöhung des Modalsplits von rund 6 % auf 15–20 % sei erreichbar. Bis zu einem gewissen Mass kann der Mehrverkehr im Fall eines Nutzungswachstums im Gebiet Prime Park demnach durch den ÖV bewältigt werden. Dass eine Überlastung des Jumbo-Kreisels auch die angestrebte Verflüssigung des öffentlichen Verkehrs verunmöglichen würde, wie die Beschwerdeführerinnen einwenden, ändert daran nichts. Anzuführen ist, dass das Einbahnregime auch zu einer Verbesserung für den Radverkehr führt (Bericht RVS-Betriebskonzept, S. 36; zurückhaltend: Technischer Bericht Vorprojekt, S. 29).

#### **E. 5.2.5**

Als Fazit kann demnach festgehalten werden, dass das streitige Projekt durch den Ausbau der Knoten auf der Neuen Winterthurerstrasse, die Verlagerung und Verflüssigung der Verkehrsströme sowie die teilweise Entflechtung von MIV und ÖV zusätzliche Kapazitäten sowohl für den MIV als auch für den ÖV schafft und damit ein allfälliges Nutzungswachstum im Gebiet Prime Park jedenfalls besser auffangen kann als das heutige Verkehrssystem. Somit bietet es Raum für ein gewisses Wachstum in diesem Gebiet, weshalb dem Beschwerdegegner nicht vorgeworfen werden kann, die Planung sei unvollständig oder fehlerhaft, weil sie das mutmassliche Wachstum des Gebiets Prime Park nicht berücksichtigt. Wenn die Beschwerdeführerinnen zu anderen Ergebnissen gelangen, liegt dies an ihrer isolierten Betrachtung des MIV auf der Industriestrasse westlich des Jumbo-Kreisels, der nicht zu folgen ist. Die Anzahl möglicher zusätzlicher Ausfahrten aus der Widenholzstrasse in die Industriestrasse in der Abendspitzenzeit braucht nicht geklärt zu werden. Ebenso kann offenbleiben, inwieweit der Beschwerdegegner unter den gegebenen Umständen überhaupt gehalten ist, das Strassenprojekt auf ein allfälliges Wachstum im Gebiet Prime Park auszurichten.

#### **E. 6.1**

Gemäss den Beschwerdeführerinnen würde sich das streitige Projekt negativ auf das Gebiet Prime Park auswirken. Wer mit dem Auto aus diesem Areal in Richtung Wallisellen fahren wollte, müsste einen sehr weiten Umweg zurücklegen, weil ein Linksabbiegen in die Industriestrasse nicht mehr zulässig wäre. Der gesamte Verkehr aus dem Gebiet Prime Park müsste über den stark belasteten Jumbo-Kreisel abgewickelt werden. Sinngemäss machen die Beschwerdeführerinnen damit geltend, sie erlitten durch die neue Verkehrsführung unverhältnismässige Nachteile.

#### **E. 6.2**

Die Eigentumsgarantie (Art. 26 Abs. 1 der Bundesverfassung vom 18. April 1999) schützt den Strassenanstösser nicht vor jeder ihm lästigen Änderung des Verkehrsregimes, sondern

nur von einer solchen, die ihm die bestimmungsgemässe Nutzung seines Grundeigentums faktisch verunmöglicht (BGr, 14. März 2017, 1C\_311/2016, E. 6; BGE 131 I 12 E. 1.3.3). Das Bundesgericht erachtet weder die Beschränkung der Zufahrt zu einer Liegenschaft auf bestimmte Güterumschlagszeiten oder 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 (BGr, 14. März 2017, 1C\_311/2016, E. 6; BGr, 25. September 2014, 1C\_112/2014, E. 4.3; BGE 131 I 12 E. 1.3.4). Das Verwaltungsgericht erklärte einen Umweg von 200 bis 450 Metern bei der Zufahrt und die daraus folgende Verlängerung der Fahrten um 18 bis 40 Sekunden für zumutbar (VGr, 27. Oktober 2016, VB.2016.00032, E. 5.3).

### **E. 6.3**

Das vorliegende Projekt führt dazu, dass bei der Wegfahrt von der Widenholzstrasse oder vom Brandholzweg in Richtung Wallisellen ein Umweg von rund 750 bzw. 600 Metern in Kauf zu nehmen ist. Der zeitliche Aufwand für diese Verlängerung der Fahrtstrecke wird durch die Verflüssigung des Verkehrs zumindest teilweise kompensiert. Die allfälligen, als geringfügig zu betrachtenden Nachteile für die Beschwerdeführerinnen vermögen die öffentlichen und privaten Interessen an der Verflüssigung des MIV und des ÖV im Industriegebiet Dietlikon Süd nicht aufzuwiegen.

### **E. 6.4**

Aus den vorangehenden Erwägungen ergibt sich, dass der Hauptantrag der Beschwerdeführerinnen abzuweisen ist.

### **E. 7.1**

Im Eventualantrag verlangen die Beschwerdeführerinnen, es sei auf die Änderung des Verkehrsregimes im Kreuzungsbereich Widenholz/Industriestrasse zu verzichten. Gemäss der Beschwerdebegründung fordern sie, dass es weiterhin gestattet sein soll, sowohl aus der Widenholzstrasse als auch aus dem Brandholzweg nach links in die Industriestrasse abzubiegen. In den Repliken und den Tripliken verweisen sie auf eine neue Machbarkeitsstudie, wonach die Beibehaltung der Linksabbieger möglich sei. Dies gelte umso mehr, wenn im Einklang mit dem öffentlichen Gestaltungsplan Zentrum Dietlikon Süd auf den Linksabbieger aus dem Erlenweg verzichtet werde. Der Beschwerdegegner und die Mitbeteiligte nehmen dazu in dem Sinn Stellung, dass die Zulassung des Linksabbiegens aus der Widenholzstrasse und dem Brandholzweg in die Industriestrasse möglich sei, wenn verschiedene Massnahmen getroffen würden und diverse Nachteile in Kauf genommen würden. Der Linksabbieger aus dem Erlenweg ist gemäss dem Beschwerdegegner notwendig.

### **E. 7.2**

Der Beschwerdegegner und die Mitbeteiligte stützen sich auf die Studie der I AG betreffend "Machbarkeit direkte Wegfahrt (Linksabbiegen) Widenholzstrasse" vom 10. November 2016 (im Folgenden: Machbarkeitsstudie). Gemäss dieser Studie würde die Möglichkeit des Linksabbiegens aus der Widenholzstrasse die Leistungsfähigkeit des Knotens 65 (Neue Winterthurer/Industriestrasse) einschränken. Sie würde zudem Lichtsignalanlagen bei der Einmündung des Erlenwegs und der Widenholzstrasse in die Industriestrasse erfordern. Für den mengenmässig geringen Verkehr aus dem Brandholzweg sollte das Linksabbiegen nicht gestattet werden, namentlich weil der Busstreifen um ca. 65 Meter verkürzt werden müsste, was die Gefahr von Behinderungen des ÖV mit sich bringe und die Wirksamkeit

des Verkehrsregimes schmälere (Machbarkeitsstudie, S. 8, 11 ff.). Die beiden zusätzlichen Lichtsignalanlagen seien machbar; der Richtwert für die Kosten betrage rund 1 Mio. Fr. (Machbarkeitsstudie, S. 16 ff.).

### **E. 7.3**

Zunächst ist auf die Ansicht der Beschwerdeführerinnen einzugehen, es könne in Übereinstimmung mit dem öffentlichen Gestaltungsplan Zentrum Dietlikon Süd auf den Linksabbieger aus dem Erlenweg verzichtet werden, womit die zusätzlichen Lichtsignalanlagen entfallen könnten.

#### **E. 7.3.1**

Der öffentliche Gestaltungsplan Zentrum Dietlikon Süd wurde am 14. Dezember 2009 von der Baudirektion als aufsichtsrechtliche Massnahme im Sinn von § 344 PBG festgesetzt. Gemäss der Mitbeteiligten sind noch immer Rekurse offen (Gemeinderat Dietlikon, Protokollauszug vom 3. Oktober 2017: Öffentlicher Gestaltungsplan "Zentrum Dietlikon Süd"; Abbruch der Arbeiten); somit steht er aufgrund des Entzugs der aufschiebenden Wirkung für Rekurse in Dispositiv-Ziffer VII der Verfügung vom 14. Dezember 2009 (bzw. in einer allfälligen Anordnung der Rekursinstanz) erst vorläufig in Kraft. Als Ein- und Ausfahrt in den bzw. aus dem Erlenweg sind im Situationsplan Rechtsabbieger eingezeichnet. Abgesehen von den Grundstücksanschlüssen bzw. Ein- und Ausfahrten sieht der Situationsplan keine Einträge zur Verkehrsführung vor; in Bezug auf die Festsetzung des Strassenraums Industrie■/Alte Dübendorferstrasse wird auf das Strassenprojekt verwiesen. Art. 12 Abs. 1 der Gestaltungsplanvorschriften sieht vor, dass Ein- und Ausfahrten in den Bereichen zu erstellen sind, die der Situationsplan bezeichnet, wobei Abweichungen bezüglich der Lage und Anzahl in begründeten Fällen im Baubewilligungsverfahren möglich sind. Art. 15 verlangt die koordinierte Steuerung der im Plan bezeichneten Ein■ und Ausfahrten sowie der Lichtsignalanlagen an der Neuen Winterthurerstrasse, und er schreibt vor, in den Spitzenstunden den Verkehr bei den im Plan bezeichneten Ausfahrten zu dosieren.

#### **E. 7.3.2**

Der Beschwerdegegner beruft sich darauf, dass der Gestaltungsplan gemäss § 83 Abs. 2 PBG für die Projektierung einen angemessenen Spielraum zu belassen hat, demnach keinen Projektcharakter annehmen und nicht bis in die Detailplanung gehen darf (VGr, 13. Januar 2010, VB.2009.00319, E. 6.2.1). Es geht hier allerdings gar nicht darum, dass der Projektierungsspielraum gegenüber einer Vorschrift des Gestaltungsplans in Anspruch genommen werden müsste: Der Gestaltungsplan Zentrum Dietlikon Süd verweist für die Festsetzung des Strassenraums in der Industriestrasse auf das damals noch nicht bestehende Strassenprojekt. Bei diesem handelt es sich ebenfalls um einen Sondernutzungsplan, der allerdings so stark konkretisiert ist, dass er materiell einem Bauprojekt gleichkommt (E. 4.1). Selbst wenn dem Strassenprojekt demnach auch die Funktion einer Umsetzung des Gestaltungsplans zukommen könnte – und partiell zukommen mag –, wird jedenfalls die Verkehrsführung im Strassenprojekt und nicht im Gestaltungsplan geregelt. Nach ihr muss sich die Gestaltung der Ein- und Ausfahrten richten. Demnach kann der Bezeichnung der Ein- und Ausfahrt in den bzw. aus dem Erlenweg gemäss dem Situationsplan von vornherein nicht der Charakter einer Detailvorschrift in dem Sinn zukommen, dass sie Rechtsabbieger vorsehen würde. Die Beschwerdeführerinnen behaupten übrigens auch nicht, dass dieser Eintrag im Situationsplan sich bindend auf das Strassenprojekt auswirken

müsse.

### **E. 7.3.3**

Der Linksabbieger aus dem Erlenweg – über den die Ausfahrt aus dem Coop-Parkhaus erfolgt – bezweckt, den ausfahrenden Verkehr im Sinn des Einbahnsystems in Richtung Jumbo-Kreisel zu lenken. Er ermöglicht also eine dem Konzept entsprechende Wegfahrt aus dem Erlenweg in Richtung Winterthur. Der Verkehr aus dem Erlenweg in Richtung Wallisellen soll im Sinn einer Durchbrechung des Konzepts nach rechts zum Knoten 65 abfliessen, bei dem aus der Industriestrasse nur nach links abgelenkt werden kann (Technischer Bericht Vorprojekt, S. 10; Bericht RVS-Betriebskonzept, S. 23). Dies lässt sich damit rechtfertigen, dass die Einmündung des Erlenwegs in die Industriestrasse nur rund 35 Meter vom Knoten 65 entfernt liegt. Die Aufhebung des Linksabbiegers aus dem Erlenweg würde also eine Ausnahme vom Einbahnsystem begründen und weitere Änderungen am Projekt nach sich ziehen, zumindest beim Knoten 65 oder allenfalls auch in Bezug auf die Erschliessung des Gebiets, dem der Erlenweg als Ausfahrt dient. Auch die Auswirkungen auf den Busverkehr in der Industriestrasse wären zu prüfen. Ob derartige Varianten möglich und zweckmässig wären, kann hier nicht beurteilt werden. Es ist jedoch auch nicht entscheidend, wie sich aus den folgenden Erwägungen ergibt.

### **E. 7.4**

Aufgrund der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie ist davon auszugehen, dass der Linksabbieger aus der Widenholzstrasse – nicht aber aus dem Brandholzweg – realisiert werden könnte, ohne das Funktionieren des Einbahnsystems zu gefährden. Er würde jedoch entweder zwei zusätzliche Lichtsignalanlagen bei den Einmündungen des Erlenwegs und der Widenholzstrasse voraussetzen oder den Verzicht auf den Linksabbieger aus dem Erlenweg, der jedoch weitere Projektanpassungen zur Folge hätte und dessen Machbarkeit offenbleibt. Die Machbarkeitsstudie zählt sodann weitere Nachteile auf, nämlich die Verkürzung der Busspur und die stärkere Belastung des Knotens 65. Zwar ist den Beschwerdeführerinnen zuzugestehen, dass erst eine Machbarkeitsstudie vorliegt und die Projektanpassungen allenfalls noch verbessert werden könnten. Umgekehrt erleiden die Beschwerdeführerinnen durch das Wegfallen der Linksabbieger höchstens geringfügige Nachteile (E. 6.3). In der Gesamtabwägung erweist sich der Verzicht auf die Linksabbieger daher als angemessen. Auch unter Beachtung des dem Verwaltungsgericht zustehenden Beurteilungsspielraums (E. 4.2) besteht kein Grund, die Ermessensausübung durch die Vorinstanz zu korrigieren. Demnach ist auch der Eventualantrag der Beschwerdeführerinnen abzuweisen.

### **E. 8.1**

Das streitige Projekt sieht einen Landerwerb zulasten des Grundstücks Kat.-Nr. 01 der Beschwerdeführerin 2 vor, womit auf einer Strecke von rund 40 Metern nach der Einmündung der Widenholzstrasse die Weiterführung zweier Fahrspuren – bzw. die Einrichtung einer Fahrspur und einer Einbiegespur – auf der Industriestrasse ermöglicht wird. Die Beschwerdeführerin 2 beantragt, es sei auf diese Landabtretung zu verzichten. Eine doppelte Spurführung auf der Industriestrasse über den Knoten Widenholz/Industriestrasse hinaus sei nicht erforderlich und verbessere den Verkehrsfluss nicht. Der Beschwerdegegner bezeichnet dagegen im angefochtenen Entscheid und in der Beschwerdeantwort eine Verbreiterung der Einbiegespur als erforderlich, damit das Einbiegen aus der Widenholzstrasse in die Industriestrasse störungsfrei gewährleistet

werden könne. In der Beschwerdeantwort ergänzt er, dass mit der Landabtretung keine weitergehenden Nachteile oder Parkplatzverluste verbunden seien.

### **E. 8.2**

Das Enteignungsrecht wird mit der Projektfestsetzung erteilt (§ 15 Abs. 1 StrG). Ist eine Enteignung notwendig, so erfolgt diese nach der kantonalen Enteignungsgesetzgebung, sofern das Strassengesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält (§ 21 StrG). Bei der Erteilung des Enteignungsrechts geht es darum, das öffentliche Interesse am betreffenden Unternehmen in Abwägung mit entgegenstehenden Privatinteressen zu beurteilen (vgl. VGr, 30. September 2004, VB.2004.00076, E. 4.2). Beim konkreten Projekt sind die einzelnen Projektierungsgrundsätze und, da es sich beim Strassenprojekt um einen Sondernutzungsplan handelt, generell die weiteren Grundsätze des Raumplanungsrechts zu beachten. 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 (zum Ganzen: VGr, 10. Juni 2015, VB.2015.00093, E. 5.2, 5.4).

### **E. 8.3**

Die Beschwerdeführerin 2 bestreitet mit dem Hauptantrag das öffentliche Interesse am gesamten Projekt; zudem macht sie sinngemäss eine Verletzung des Planungsgrundsatzes der sparsamen Landbeanspruchung geltend. Dabei stellt sie nur die Notwendigkeit einer Einbiegespur infrage, nicht aber die weiteren Projektierungselemente.

#### **E. 8.3.1**

Das öffentliche Interesse am Gesamtprojekt ist zu bejahen: Das Projekt dient der Verflüssigung des Verkehrs – besonders auch des ÖV – und setzt damit die Vorgaben der Raumplanungsgesetzgebung und der Richtplanung um. Insoweit kann auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen werden (E. 5.2). Demnach bleibt zu prüfen, ob das gegebene öffentliche Interesse im konkreten Fall jenes der Beschwerdeführerin 2 überwiegt bzw. ob der Eingriff in der vorgesehenen Form verhältnismässig ist (VGr, 10. Juni 2015, VB.2015.00093, E. 7.5 mit Hinweis). Aus dem Verhältnismässigkeitsprinzip folgt, dass eine Grundrechtseinschränkung zur Erreichung des angestrebten, im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet, erforderlich und den Betroffenen in Anbetracht der Schwere der Einschränkung zumutbar sein muss (BGr, 30. August 2010, 1C\_373/2009, E. 10.3; BGE 135 I 176 E. 8.1).

#### **E. 8.3.2**

Zur Notwendigkeit der Einbiegespur äussern sich sowohl die Beschwerdeführerin 2 als auch der Beschwerdegegner sehr knapp. Die zusätzliche Spur ist zweifellos geeignet, zur Verflüssigung des Verkehrs beizutragen. Fraglich ist, ob sie erforderlich ist. Jedenfalls geht das Argument der Beschwerdeführerin fehl, dass der Verkehr heute ohne Einbiegespur funktioniere: Während die Industriestrasse heute Gegenverkehr aufweist, wird sie gemäss dem streitigen Projekt Bestandteil eines Einbahnringes, der vom Knoten 65 her erschlossen wird. Die Fahrspur, in die der Verkehr aus der Widenholzstrasse einmündet, wird also stärker befahren als heute. Auch muss gemäss dem Projekt der gesamte Verkehr aus der Widenholzstrasse nach rechts in diese Spur einbiegen. Das Projekt berücksichtigt zudem

die bauliche Entwicklung im Gebiet Prime Park und damit eine gewisse Zunahme des Verkehrs aus der Widenholzstrasse (E. 5.2.5). Das Hauptargument der Beschwerdeführerinnen zur Begründung ihrer gemeinsamen Anträge ist übrigens gerade die Zunahme des Verkehrs im Jumbo-Kreisel. Allerdings ergeben sich weder aus den Ausführungen des Beschwerdegegners noch aus den Akten konkrete Angaben zur Notwendigkeit der Einbiegespur, namentlich zum Verkehrsaufkommen auf der Industriestrasse nach der Einmündung der Widenholzstrasse.

### **E. 8.3.3**

Die Erforderlichkeit ist nicht erst dann zu bejahen, wenn das öffentliche Interesse ohne den fraglichen Grundrechtseingriff schlechterdings unberücksichtigt bleiben muss. Die Möglichkeit alternativer Massnahmen, mit denen sich das öffentliche Interesse nur in geringerem Mass verwirklichen liesse, schliesst die Erforderlichkeit nicht aus (vgl. BGr, 25. September 2014, 1C\_582/2013, E. 4.5.2). Es ist daher nicht vorauszusetzen, dass die Einbiegespur zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auf der Industriestrasse zwingend notwendig ist. Es genügt, wenn sie dieses öffentliche Interesse besser erfüllt als allfällige Varianten und Alternativen. Die einzige denkbare Alternative ist hier der Verzicht auf die Einbiegespur. Nach dem Gesagten lautet die massgebliche Frage nicht, ob eine einzige Spur den Verkehr ebenfalls bewältigen könnte, sondern ob die Einbiegespur eine spürbare Verflüssigung sicherstellen kann. Dies kann angesichts der zu erwartenden Zunahme des Verkehrs auf der Industriestrasse in Richtung Jumbo-Kreisel als belegt gelten.

### **E. 8.3.4**

Dieser Schluss kann umso eher gezogen werden, als die Einschätzung von Vorinstanz und Beschwerdegegnerin auf Fachkunde beruht, denn die Planung und Projektierung erfolgte im vorliegenden Fall durch die fachkundige Baudirektion. Das Verwaltungsgericht hat ungeachtet seiner grundsätzlich umfassenden Kognition (E. 4.2) ein technisches Ermessen der Vorinstanz zu respektieren, falls diese über eine besondere Fachkompetenz verfügt, jedenfalls soweit sie die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend durchgeführt hat. Das Gericht soll nicht aus eigenem Gutdünken, sondern nur aus triftigen Gründen von der Beurteilung durch die zuständige Fachbehörde abweichen (vgl. BGr, 25. September 2014, 1C\_582/2013, E. 4.4; BGE 139 II 185 E. 9.3 mit Hinweisen). Die Beschwerdeführerin 2 stellt nicht substantiiert infrage, dass die technischen Normen fachgerecht angewendet wurden.

### **E. 8.3.5**

Die Beschwerdeführerin 2 macht keine spezifischen Nachteile geltend, die sich aus der Landabtretung ergeben. Sie widerspricht auch der Feststellung des Beschwerdegegners nicht, dass sie keine Nachteile wie etwa Parkplatzverluste erleiden würde. Diese Aussage wird im Übrigen gestützt durch die Akten, wonach sich auf dem abzutretenden Landstreifen – der 112 m<sup>2</sup> umfasst und bis zu ca. 3,5 Meter breit ist – heute eine Grünfläche befindet (Technischer Bericht Projekt, S. 28 f.; Baudirektion, Umsetzung RVS, verkehrstechnische Massnahmen Industrie Süd, Landerwerb, Situation 1:500, Teil West; Machbarkeitsstudie, S. 13). Auch in den Akten finden sich keine Anhaltspunkte, dass die Landabtretung eine nennenswerte Belastung für die Beschwerdegegnerin 2 mit sich bringen könnte. Deren privates Interesse ist daher als gering zu bewerten. Es wiegt das öffentliche Interesse an der neuen Verkehrsführung auf der Industriestrasse nicht auf.

### **E. 8.4**

Zusammenfassend: Der Eingriff in das Grundeigentum beruht auf einer gesetzlichen Grundlage, liegt im öffentlichen Interesse und ist verhältnismässig. Die Beschwerde der Beschwerdeführerin 2 ist auch in diesem Punkt abzuweisen.

### **E. 9.1**

Die Kosten sind den unterliegenden Beschwerdeführerinnen zu gleichen Teilen aufzuerlegen (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Der zusätzliche Antrag der Beschwerdeführerin 2 rechtfertigt die Auferlegung eines grösseren Kostenanteils angesichts des verhältnismässig geringen Bearbeitungsaufwands nicht. Die Höhe der Gerichtsgebühren für die mit dem Endentscheid vereinigten sechs Beschwerden ist so festzusetzen, wie wenn die einzelnen Eingaben getrennt behandelt worden wären, wobei wiederum der beträchtlichen Aufwandverminderung Rechnung zu tragen ist, die sich aus der Verfahrensvereinigung ergibt (VGr, 9. Juni 2016, VB.2015.00631, E. 7.1; vgl. auch Bertschi/Plüss, Vorbemerkungen zu §§ 4–31 N. 61; Plüss, § 13 N. 36).

### **E. 9.2**

Den Beschwerdeführerinnen ist aufgrund ihres Unterliegens keine Parteientschädigung zuzusprechen (§ 17 Abs. 2 VRG). Aber auch die Anträge des Beschwerdegegners und der Mitbeteiligten auf Parteientschädigungen sind abzuweisen, weil die Beantwortung von Rechtsmitteln zur üblichen Amtstätigkeit gehört und der Aufwand für das Beschwerdeverfahren im Verhältnis zu demjenigen, der für das erstinstanzliche Verfahren ohnehin geleistet werden musste, nicht ins Gewicht fällt (vgl. Plüss, § 17 N. 50 ff., besonders N. 51).

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