

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00522 vom 29. August 2017

ZH Verwaltungsgericht, 2017-08-29, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2016.00522

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00522 du 29 août 2017

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2016.00522 del 29 agosto 2017

Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Festsetzung Strassenprojekt [Der Beschwerdeführer ist Eigentümer einer in der Landwirtschaftszone liegenden Parzelle, auf der sich ein Wohnhaus sowie ein Weiher befinden. Das Grundstück grenzt u.a. an die geplante Umfahrungsstrasse.] Für Landwirtschaftszonen gilt die Empfindlichkeitsstufe III. Daran ändert nichts, dass die Liegenschaft des Beschwerdeführers der Wohnnutzung dient und im Perimeter eines Gestaltungsplans liegt (E. 5.1.3). Die Planungswerte am Gebäude des Beschwerdeführers sind eingehalten. Die Verkehrsprognose des Beschwerdegegners ist insgesamt nicht zu beanstanden (E. 5.3). Zusätzliche Lärmschutzmassnahmen, wie dies der Beschwerdeführer verlangt, sind vorliegend wirtschaftlich nicht tragbar bzw. nicht notwendig (E. 5.4). Die Fussgängeranbindung der Liegenschaft des Beschwerdeführers ist genügend (E. 6). Der Beschwerdeführer hat keinen Anspruch auf Einzäunung seines Grundstücks. Es besteht keine Notwendigkeit für ein Tor bzw. eine weitergehende Anpassung der Einfahrt (E. 7). Für die Aufhebung eines auf dem Grundstück des Beschwerdeführers lastenden Wegrechts für Naturschutz ist das Verwaltungsgericht nicht zuständig (E. 8). Beim östlich der Kiesgrube entlangführenden Flurweg handelt es sich um einen regionalen Flurweg. Indem für die Überquerung des künftigen Autobahnzubringers keine Fussgängersicherung vorgesehen ist, trägt das Auflageprojekt den Anforderungen gemäss § 17 StrG – namentlich der Pflicht zur Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Fussgänger – zu wenig Rechnung. Der Beschwerdegegner ist in diesem Sinn zu verpflichten, an dieser Stelle einen gesicherten Fussgängerübergang in geeigneter Form vorzusehen (E. 12). Teilweise Gutheissung der Beschwerde.

Erwägungen

E. 3

Abteilung VB.2016.00522 Urteil der 3. Kammer vom 20. Dezember 2018 Mitwirkend: Abteilungspräsident Rudolf Bodmer (Vorsitz), Verwaltungsrichter Matthias Hauser, Verwaltungsrichter Reto Häggi Furrer, Gerichtsschreiberin Rahel Zehnder. In Sachen A, vertreten durch RA B, Beschwerdeführer, gegen Regierungsrat des Kantons Zürich, vertreten durch RA C, Beschwerdegegner, und 1. Gemeinde Ottenbach, 2. Gemeinde Obfelden, Mitbeteiligte, betreffend Festsetzung Strassenprojekt, hat sich ergeben: I. Mit Beschluss vom 29. Juni 2016 setzte der Regierungsrat das bereinigte Auflageprojekt für den Autobahnzubringer A4 Obfelden/Ottenbach fest und wies unter anderem eine Einsprache von A mehrheitlich ab. II. A liess am 7. September 2016 Beschwerde beim Verwaltungsgericht erheben und Folgendes beantragen: " 1. Lärmschutz 1.1 Lärmschutz Richtung Westen nördlich der Einfahrt Die bestehende Böschung sei auf der ganzen Länge um mindestens 1 Meter zu erhöhen, so dass die Dammhöhe gegenüber dem Strassenniveau

[m]indestens 4,5 Meter beträgt. Die Erhöhung sei so vorzunehmen, dass die Böschung steiler wird und die effektiv nutzbare Fläche nicht abnimmt. Das unter Antrag 4 geforderte Tor ist ebenfalls als Lärmschutzmassnahme Richtung Westen zu verstehen.

1.2 Lärmschutz Richtung Westen südlich der Einfahrt Ein analoger Erdwall sei südlich der Einfahrt zu erstellen, auf dem Gebiet des Naturschutzgebietes F.

1.3 Lärmschutz Richtung Norden und Nordwesten Nördlich des offenzulegenden Baches sei ein neuer Erdwall anzulegen, der bis zum Kreisel reicht und dann der Umfahrungsstrasse folgt bis zur Höhe des Abflusses des Weihers. Dieser Wall soll eine Höhe von 5 Metern gegenüber dem Strassenniveau haben.

1.4 Lärmschutz Richtung Norden Auf der Höhe des Weihers sei anschliessend an den im Antrag 1.3 beschriebenen Erdwall ein zweiter Erdwall von 2,5 Metern zu erstellen, auf dem eine Schallschutzwand von 2 Metern Höhe aus Steinkörben aufzustellen sei.

1.5 Lärmschutz Richtung Norden Nach dem Ende des Erdwalls gemäss Antrag 1.4 sei eine Schallschutzmauer von 2,5 Metern Höhe und bis zur Kreuzung mit dem bestehenden Flurweg zu errichten.

1.6 Eventualantrag für den Fall der Erhöhung des Lärmschutzdamms Richtung Norden: Sollte der Schallschutzwall auf der Nordseite der Umfahrungsstrasse erhöht werden (als Folge von Einsprachen bzw. Beschwerden), sei der Wall auf der Strassenseite des Beschwerdeführers ebenfalls entsprechend zu erhöhen.

2. Fussgängeranbindung Die Fussgängeranbindung sei in mindestens gleicher Qualität wie heute sicherzustellen. Es dürfen keine signifikanten Mehrwege zum Dorfkern, zu den Schulen und den Bushaltestellen entstehen. Die Sicherheit – insbesondere auch für Schulkinder – muss gewährleistet sein. Im Besonderen seien im Rahmen des Projektes folgende Wegverbindung zu erstellen:

2.1 Es sei sicherzustellen, dass der Fuss- und Radweg vom Kreisel G bis zum Kreisel H-Strasse bis zur Inbetriebnahme des Autobahnzubringers fertiggestellt ist.

2.2 Auf dem Grundstück des Beschwerdeführers sei ein Fussweg vom Haupteingang auf der Ostseite bis zum Kreisel anzulegen; dieser Weg sei qualitativ so auszugestalten wie der bisherige Fussweg vom Haupteingang zum Flurweg.

2.3 Nördlich der Umfahrungsstrasse sei auf dem Lärmschutzdamm ein Fussweg vom Kreisel G bis zum Kreisel H-Strasse zu erstellen.

2.4 Auf dem Grundstück des Beschwerdeführers sei ein weiterer Fussweg vom Haupteingang auf der Ostseite bis zur Einmündung des Baches in den Weiher zu erstellen und von dort aus bis zum nächsten Flurweg durch das Grundstück der I AG und das Naturschutzgebiet F entlang des Baches.

3. Einzäunung/Tor/Anpassung Einfahrt

3.1 Das ganze Grundstück des Beschwerdeführers sei durch Zäune zu sichern, an Stellen wo keine Schallschutzmauer erstellt wird.

3.2 Es sei ein Tor vor der Einfahrt zu erstellen, der Briefkasten sei vor das Tor umzuplatzieren.

3.3 Der Einfahrtsbereich (der ja ohnehin angepasst werden muss) sei in Absprache mit dem Beschwerdeführer so zu gestalten, dass ein Lieferwagen (z. B. Paketpost) bei geschlossenem Tor wenden kann. Das Tor sei mit einer Fernbedienung und einer Gegensprechanlage auszurüsten.

4. Wegrecht Naturschutz Das Wegrecht des Naturschutzes sei durch Löschung der Dienstbarkeit aufzuheben.

5. Unterhalt Hecke Der Unterhalt der Hecke auf Seite der neuen Umfahrungsstrasse ist durch den Kanton Zürich zu übernehmen.

6. Unterhalt Weiher Das Gelände sei so anzupassen, dass der Zugang zum Nordufer des Weihers mit Maschinen von 1,5 Meter Breite sind weiterhin möglich ist.

7. Offenlegung Bach Der Bachlauf sei neu so zu gestalten, dass sich die Schallschutzwälle überlappen, damit der Schallschutz gewährleistet ist. Der Bachlauf sei weiter nach Norden zu verlegen.

8. Fussgängerübergang bei nordöstlicher Ecke der Kiesgrube Dieser Fussgängerübergang sei durch geeignete Massnahmen zu schützen, wie z. B. Mittelinsel, Fussgängerstreifen und Temporeduktion.

9. Feinstaubbelastung Die Feinstaubbelastung

im gesamten Gebiet des Weilers G sei zu überwachen. Bei Grenzüberschreitungen seien entsprechende Massnahmen zu ergreifen. 10. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beschwerdegegnerin." Der Regierungsrat liess mit Beschwerdeantwort vom 29. November 2016 auf Abweisung der Beschwerde unter Entschädigungsfolge schliessen und um teilweisen Entzug der aufschiebenden Wirkung ersuchen. A beantragte am 23. Januar 2017 die Abweisung des Gesuchs um teilweisen Entzug der aufschiebenden Wirkung und hielt im Übrigen an seinen Anträgen fest. Mit weiteren Eingaben des Regierungsrats vom 1. März 2017 und von A vom 15. März 2017 wurde an den jeweiligen Anträgen festgehalten. Mit Verfügung vom 28. November 2017 lud der Abteilungspräsident den Regierungsrat ein, mögliche weitere Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung entlang des Autobahnzubringers sowie die damit verbundenen Kosten aufzuzeigen. Dem kam der Regierungsrat mit Eingabe vom 22. Dezember 2017 nach. A äusserte sich hierzu am 1. Februar 2018. Mit Beschluss vom 15. Februar 2018 entzog die Kammer der Beschwerde teilweise die aufschiebende Wirkung. Der Abteilungspräsident wies den Regierungsrat mit Verfügung vom 14. Mai 2018 an, das Verkehrsgutachten (gegebenenfalls unter Anpassung der Prognosen) sowie eine Übersicht zu den aktualisierten Verkehrszahlen einzureichen. Dem kam der Regierungsrat mit Eingabe vom 5. Juni 2018 nach; am 25. Juni 2018 äusserte er sich zudem zur Eingabe von A vom 1. Februar 2018. A nahm am 25. Juni 2018 zur Eingabe vom 5. Juni 2018 Stellung. Mit Beschluss vom 4. Juli 2018 ordnete die Kammer einen Augenschein an und zeigte den Parteien eine abgeschlossene Mandatsbeziehung zwischen einem Mitglied der Gerichtsbesetzung und einem Kanzleikollegen des Rechtsvertreters von A an. A äusserte sich hierzu am 12. Juli sowie 28. August 2018, der Regierungsrat am 18. Juli 2018. Am 12. September 2018 fand auf und rund um das Grundstück von A ein Augenschein statt. Der Regierungsrat reichte am 21. September 2018 grafische Darstellungen zu den Platzverhältnissen für den Bau eines Lärmschutzwalls entlang des Weihers ein und nahm am 19. Oktober 2018 Stellung zum Protokoll des Augenscheins. A äusserte sich am 22. Oktober 2018 zum Protokoll und ergänzte seine Eingabe am darauffolgenden Tag um Ausführungen zur Sache. Letzteres wies der Referent mit Verfügung vom 24. Oktober 2018 aus dem Recht. 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. Dem Beschwerdeführer lief für die Stellungnahme zur Eingabe des Beschwerdegegners vom 5. Juni 2018 eine Frist bis 25. Juni 2018. Seine mit 25. Juni 2018 datierte Eingabe wurde indes erst am Folgetag der schweizerischen Post übergeben und erweist sich damit als verspätet (§ 11 Abs. 2 Satz 1 VRG). Sie ist deshalb aus dem Recht zu weisen.

E. 3.1

Nach § 14 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) 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. 3.2

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, 15. Februar 2018, VB.2016.00541, E. 4.2; 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 amtet, insofern eine gewisse Zurückhaltung auferlegen, als es bei der Projektierung um spezifisch technische Fragen geht (vgl. Marco Donatsch in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich etc. 2014 [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 zu überprüfen.

E. 4

Der Beschwerdeführer ist Eigentümer der in der Landwirtschaftszone liegenden Parzelle Kat.-Nr. 01 in Ottenbach, auf der sich ein Wohnhaus sowie ein Weiher befinden. Das Grundstück liegt im südwestlichen Bereich des geplanten Knotens J-Strasse und grenzt sowohl an die bestehende J-Strasse als auch an die geplante Umfahrungsstrasse. Als Lärmschutzmassnahme für das Gebäude ist entlang der J-Strasse eine Wallanlage vorgesehen, die sich um den K-Bach herumzieht. Daran schliesst sich entlang der Umfahrungsstrasse bis fast zum Einfluss des Weihers eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,5 Metern an.

E. 5

Lärmschutzmassnahmen

E. 5.1.1

Gemäss Art. 11 Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01) wird Lärm durch Massnahmen an der Quelle begrenzt. Unabhängig von der bestehenden

Umweltbelastung sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG). Für die Beurteilung der schädlichen und lästigen Einwirkungen hat der Bundesrat gestützt auf Art. 13 Abs. 1 USG in der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) Immissionsgrenzwerte und für den Schutz vor neuen lärmigen ortsfesten Anlagen gestützt auf Art. 23 USG Planungswerte festgelegt.

E. 5.1.2

Ortsfeste Anlagen dürfen gemäss Art. 25 Abs. 1 USG nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten (vgl. auch Art. 7 Abs. 1 LSV). Davon können nach Art. 25 Abs. 2 USG bzw. Art. 7 Abs. 2 LSV jedoch Erleichterungen gewährt werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Anlage besteht und die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für das Projekt führen würde; die Immissionsgrenzwerte dürfen hingegen nur in Ausnahmefällen überschritten werden (vgl. hierzu Art. 25 Abs. 3 USG).

E. 5.1.3

Nutzungszonen sind gemäss Art. 43 LSV einer von vier Empfindlichkeitsstufen zuzuordnen, für die unterschiedliche Planungs- und Immissionsgrenzwerte gelten. Die Parzelle 01 liegt gemäss Zonenplan der Gemeinde Ottenbach vom 3. Oktober 2012 in der kantonalen Landwirtschaftszone und zudem im Perimeter des kantonalen Gestaltungsplans F. Der Beschwerdeführer ist der Auffassung, seine Liegenschaft sei der Empfindlichkeitsstufe II zuzuordnen, weil der Gestaltungsplan eine reine Wohnnutzung festlege. Für Landwirtschaftszonen gilt gemäss Art. 43 Abs. 1 lit. c LSV die Empfindlichkeitsstufe III. Auch wenn die Liegenschaft des Beschwerdeführers der Wohnnutzung dient, besteht keine Veranlassung, vorliegend davon abzuweichen, denn Empfindlichkeitsstufen werden nicht für einzelne Parzellen, sondern für ganze Gebiete festgelegt (vgl. Fachstelle Lärmschutz der Baudirektion des Kantons Zürich, Gemeindeweise Zuordnung der Empfindlichkeitsstufen, Leitfaden, S. 6). Daran vermag auch der Umstand, dass die Liegenschaft im Perimeter eines Gestaltungsplans liegt, nichts zu ändern. Art. 5 des Gestaltungsplans spricht lediglich von "bestehender Nutzung (Villa)", legt damit nicht eine explizite Wohnnutzung fest und schliesst mässig störendes Gewerbe nicht zwingend aus. Der Gestaltungsplan gilt denn auch für das südlich der Liegenschaft des Beschwerdeführers gelegene Werkareal der I AG, auf welchem Kiesabbau sowie Bauabfallaufbereitung, Kompostierung und -vergärung betrieben werden, was mindestens die Empfindlichkeitsstufe III voraussetzt. Der von diesem Werkareal ausgehende Lärm war anlässlich des Augenscheins denn auch deutlich hörbar; es trifft deshalb nicht zu, dass die "gewerblichen Aktivitäten praktisch nicht wahrnehmbar" seien. Demnach beträgt der Planungswert für die Liegenschaft des Beschwerdeführers gemäss Anhang 3 Ziff. 2 LSV am Tag 60 dB(A) und in der Nacht 50 dB(A) und der Immissionsgrenzwert am Tag 65 dB(A) und in der Nacht 55 dB(A).

E. 5.2.1

Nach Art. 7 Abs. 1 LSV muss eine neue ortsfeste Anlage einerseits die Planungswerte einhalten (lit. b) und sind die Lärmimmissionen andererseits so weit zu begrenzen, wie dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (lit. a). Wird eine bestehende ortsfeste Anlage geändert, müssen die Lärmemissionen der neuen oder

geänderten Anlageteile so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 8 Abs. 1 LSV); wird die Anlage wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage wenigstens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 8 Abs. 2 LSV).

E. 5.2.2

Es ist unbestritten, dass die Umfahrungsstrasse im fraglichen Bereich als neue ortsfeste Anlage zu qualifizieren ist und demnach grundsätzlich die Planungswerte einzuhalten sind. Strittig ist hingegen, wie es sich diesbezüglich mit der ausgebauten J-Strasse verhalte. Der Beschwerdeführer macht im Wesentlichen geltend, es sei willkürlich, die Umfahrungsstrasse grundsätzlich als neue ortsfeste Anlage zu betrachten, den Ausbau der J-Strasse hingegen nur als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage. Zu berücksichtigen sei, dass die Strasse im gleichen Mass wie im Ortsteil N ausgebaut und mit einem Radweg ergänzt werde; zudem steige die Anzahl Fahrten um das Fünf- bis Siebeneinhalbfache. Der Beschwerdegegner hält dem entgegen, dass die Funktion und der Typ (regionale Verbindungsstrasse) durch den Ausbau nicht verändert werde; der Verkehr werde sodann nur um 163,5 % zunehmen und nicht in der vom Beschwerdeführer behaupteten Grössenordnung. Ob die J-Strasse nach dem Ausbau als geänderte ortsfeste Anlage oder im Sinn einer Gesamtanlage mit der neu gebauten Umfahrungsstrasse als neue ortsfeste Anlage zu qualifizieren ist, kann offenbleiben, weil – wie sich nachfolgend zeigt – die Gesamtanlage die Planungswerte einhält.

E. 5.3.1

Die Lärmimmissionen am Gebäude des Beschwerdeführers betragen mit den vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen gemäss Bericht Umweltverträglichkeit im Erdgeschoss 54 bis 57 dB(A) am Tag und 45 bis 47 dB(A) in der Nacht sowie im Obergeschoss 51 bis 58 dB(A) am Tag und 43 bis 50 dB(A) in der Nacht (Tabelle A3-9 S. 2). Damit sind die Planungswerte in beiden Stockwerken (knapp) eingehalten. Der Beschwerdeführer rügt, diese Lärmprognose beruhe auf einer falschen Verkehrsprognose. Die Verkehrsprognose geht im für das Jahr 2018 berechneten Betriebszustand im Bereich des Grundstücks für die J-Strasse von 5'590 Fahrten pro Tag und für die Umfahrungsstrasse von 17'920 Fahrten pro Tag aus (Technischer Bericht, S. 16). Bis im Jahr 2028 geht die Verkehrsprognose auf der J-Strasse von einer Zunahme um rund 8,5 % auf 6'060 Fahrten pro Tag und auf der Umfahrungsstrasse von einer Zunahme um rund 2,5 % auf 18'380 Fahrten aus. Diese Berechnungen beruhen auf dem Verkehrsmodell Knonaueramt. Dabei wurde der Ist-Zustand anhand der Resultate von 61 Zählstellen im Kanton Aargau und 37 Zählstellen im Kanton Zürich ermittelt. In der Folge wurde die erwartete Verkehrsentwicklung mit Modellrechnungen und Verkehrssimulationen bestimmt.

E. 5.3.2

Gemäss Anhang 3 Ziff. 33 Abs. 1 lit. b LSV wird der durchschnittliche Tages- und Nachtverkehr bei Strassen, die neu erstellt oder geändert werden, anhand von Prognosen über die Entwicklung des Verkehrs ermittelt. Prognosen über die künftige Verkehrsentwicklung sind erfahrungsgemäss mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Die Verkehrsentwicklung hängt stark von wirtschaftlichen, demografischen sowie von verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben ab. Je nach Wahl der Vorgaben unterscheiden sich die der Prognose zugrunde zu legenden Szenarien beträchtlich. Soweit diesbezüglich auch zusätzliche Untersuchungen und Gutachten keine Klärung bringen können, entziehen

sich die Prognosen weitgehend der Kritik, sofern sie sich nicht schon im Laufe des Bewilligungsverfahrens als offensichtlich und erheblich unrichtig herausstellen. Diese Unzulänglichkeiten sind hinzunehmen, solange sich die getroffenen Annahmen nicht als unbrauchbar erweisen und es daher an einer vollständigen Sachverhaltsabklärung fehlt (BGE 126 II 522 E. 14 mit Hinweisen; BGr, 8. November 2006, 1A.116/2006, E. 6.1).

E. 5.3.3

Der Beschwerdeführer hält den Prognosen des Beschwerdegegners im Wesentlichen entgegen, aufgrund der erwarteten Bevölkerungsentwicklung im Bezirk Affoltern sowie in den angrenzenden Gebieten des Kantons Aargau müsse mit einer deutlich stärkeren Verkehrszunahme gerechnet werden. Aus der Bevölkerungsentwicklung eines grösseren Gebiets lassen sich indes nur indirekt Rückschlüsse darauf ziehen, wie sich die Verkehrsbelastung auf einer bestimmten Strasse entwickeln werde. Der Beschwerdeführer räumt denn auch selber ein, dass im Bezirk Affoltern das Wachstum in erster Linie in den Gemeinden Affoltern und Hedingen stattfinden soll, was kaum Auswirkungen auf die streitgegenständliche Umfahrung haben dürfte. Dem Gutachten liegt ein grossräumiges Modellgebiet zugrunde, das neben dem Verkehr aus dem aargauischen Freiamt etwa auch denjenigen aus dem luzernischen Seetal erfasst. Im Gutachten werden nicht nur das prognostizierte Verkehrswachstum berücksichtigt, sondern auch verschiedene Umlagerungseffekte, die sich nicht nur aus der Umfahrung, sondern auch aus weiteren Strassenprojekten ergeben. Insgesamt wird die voraussichtliche Verkehrsentwicklung im Gutachten schlüssig aufgezeigt. Es kommt hinzu, dass die aktuellen Verkehrszahlen tiefer liegen als im Gutachten prognostiziert, weshalb gemäss aktualisiertem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM) – das die Auswirkungen der Autobahn berücksichtigt – heute für das Jahr 2030 von einem tieferen durchschnittlichen täglichen Verkehr ausgegangen wird, als dies bei Erstellung des Gutachtens der Fall war. Das deutet darauf hin, dass die Schätzung der Verkehrsentwicklung im Gutachten eher etwas zu hoch und nicht, wie der Beschwerdeführer vorbringt, zu tief ist. Der Beschwerdeführer beschränkt sich diesbezüglich im Wesentlichen auf pauschale Kritik am Gutachten, welche die Verkehrsprognose nicht ernsthaft infrage stellen kann. Gemäss aktuellem GVM verkehrten im Jahr 2016 auf der J-Strasse an einem Werktag 1'239 Fahrzeuge und betrug der Lastwagenanteil 12,6 %, was 156 Lastwagen pro Werktag entspricht (vgl. www.maps.zh.ch → Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich → MIV 2016). Die Behauptung des Beschwerdeführers, künftig werde allein das neben seinem Grundstück liegende Werkareal 1'000 Lastwagenfahrten mehr generieren, weil sämtliche Lastwagen neu über die Umfahrungsstrasse fahren würden, ist angesichts dieser heutigen Verkehrszahlen nicht stichhaltig. Die Schätzung des Beschwerdeführers, das Werkareal generiere täglich 1'500 Fahrten, ist denn auch nicht substantiiert. Weiter rügt der Beschwerdeführer, die Verkehrsprognosen sähen für die M-Strasse in Obfelden eine Verkehrsabnahme um 3'120 Fahrten, für die J-Strasse aber nur eine Zunahme um 3'470 Fahrten vor; die daraus resultierende Gesamtzunahme um 350 Fahrten pro Tag sei zu gering. Mit diesem Vorbringen verkennt er, dass im Ausgangszustand der Zubringerverkehr zur Autobahn über die M-Strasse verläuft. Gemäss Projekt soll in erster Linie dieser Zubringerverkehr neu über die J-Strasse und anschliessend über die Umfahrungsstrasse gelenkt werden. Die Verkehrsprognose geht aber von einer Zunahme des Zubringerverkehrs über diese Achse um rund 11 % aus; es ist nicht ersichtlich, weshalb diese Prognose nicht realistisch sein sollte. Ebenso beruht das Vorbringen des Beschwerdeführers, die prognostizierten Verkehrszahlen für die Umfahrung Ottenbach seien um 2'000 Fahrten zu tief, auf reinen

Mutmassungen, die er nicht näher substantiiert. Schliesslich rügt der Beschwerdeführer, die prognostizierten Fahrten für den westlichen Teil der Umfahrungsstrasse ab dem Knoten J-Strasse seien um 4'890 Fahrten tiefer als die Summe der Fahrten auf den übrigen Achsen; die erhebliche Differenz zur heutigen Fahrtenzahl von 2'120 Fahrzeugen auf der J-Strasse lasse sich nicht erklären. Damit verkennt er, dass Fahrzeuge, welche den Knoten J-Strasse, nicht aber den westlichen Teil der Umfahrungsstrasse befahren, auf den übrigen Achsen mit zwei Fahrten (in den Kreisel und vom Kreisel weg) erfasst sind. Die heutige Fahrtenzahl auf der noch nicht durch einen Kreisel aufgeteilten J-Strasse ist im Modell der künftigen Fahrten deshalb doppelt, also mit 4'240 Fahrten, berücksichtigt. Die Zunahme beträgt demnach tatsächlich nur 325 Fahrzeuge, welche die J-Strasse bzw. den östlichen Teil der Umfahrungsstrasse neu befahren, ohne auch den westlichen Teil der Umfahrungsstrasse zu befahren. Eine solche Verkehrszunahme erscheint realistisch.

E. 5.3.4

Der Beschwerdeführer macht weiter geltend, für die Lärmberechnungen müsse das Verkehrswachstum der nächsten 30 Jahre berücksichtigt werden, weil erst dann eine Sanierung der Strasse notwendig werde. Indes ergibt sich weder aus dem Umweltschutzgesetz noch aus der Lärmschutz-Verordnung eine Pflicht, sämtliche möglichen Entwicklungen bis zu einer allfälligen Sanierung der Anlage zu berücksichtigen. Im Gegenteil wurden die Planungswerte bewusst tiefer angesetzt, um ein Ansteigen des Lärmpegels bis zur Lästigkeitsgrenze zu verhindern, selbst wenn zu den bereits vorhandenen Anlagen später noch weitere Lärmquellen hinzukommen sollten (Botschaft des Bundesrats zum USG, BBl 1979 III 749 ff., 799 f.). Da die neu erstellte Anlage den Planungswert auch künftig einhalten müssen, hat der Beschwerdegegner ein Eigeninteresse, die Lärmschutzmassnahmen auch mit Blick auf die Zukunft genügend auszulegen, da er das Risiko künftig allenfalls notwendig werdender Lärmschutzmassnahmen tragen wird. Wie unter E. 5.3.2 dargelegt, sind Prognosen über künftige Verkehrsbelastungen immer mit Unsicherheiten verbunden, die erfahrungsgemäss umso grösser werden, je länger der zu berücksichtigende Zeithorizont ist. Zwar sieht etwa der Leitfaden Strassenlärm der Bundesämter für Umwelt und für Strassen (www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/publikationen-studien/publikationen/leitfaden-strassenlaerm.html) vor, dass bei der Sanierung von Strassen ein Planungshorizont von 15 Jahren ab Inbetriebnahme der sanierten Strasse zu berücksichtigen sei (S. 16). Bei der Sanierung bestehender Strassen ist jedoch die Anzahl Fahrten im Zeitpunkt der Sanierung und in der Regel auch die Verkehrsentwicklung in den vergangenen Jahren bekannt. Bei der Neuerstellung einer Strasse beruht demgegenüber bereits die Anzahl Fahrten im Eröffnungszeitpunkt auf einer Schätzung gestützt auf Modellrechnungen. Die dadurch bereits bestehende Ungenauigkeit verstärkt sich bei einer Prognose für die Folgejahre, weshalb Prognosen mit einem Zeithorizont von mehr als zehn Jahren kaum mehr aussagekräftig sind. Es ist deshalb nicht zu beanstanden, dass der Beschwerdegegner sich darauf beschränkte, die Verkehrszunahme bis zehn Jahre nach der ursprünglich geplanten Eröffnung der Umfahrungsstrasse zu prognostizieren.

E. 5.4.1

Die Einhaltung der Planungswerte belegt nicht ohne Weiteres, dass alle erforderlichen vorsorglichen Emissionsbegrenzungen im Sinn des Vorsorgeprinzips (Art. 11 Abs. 2 USG) getroffen worden sind (BGE 124 II 514 E. 4b mit Hinweisen). Die Frage der wirtschaftlichen Tragbarkeit ist nach den Kriterien des Verhältnismässigkeitsprinzips zu

beantworten. Danach ist gemessen am umweltrechtlich relevanten Gefährdungspotenzial einer Anlage zu prüfen, ob sämtliche zur Verfügung stehenden und für den Anlageersteller betrieblich sowie finanziell zumutbaren baulichen und technischen Mittel ausgeschöpft worden sind, um die Emissionen zu reduzieren. Ist ein Vorhaben zu beurteilen, das die massgebenden Planungswerte einhält, erweisen sich weitergehende Emissionsbeschränkungen meist nur dann als im Sinn von Art. 11 Abs. 2 USG wirtschaftlich tragbar, wenn mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreicht werden kann (zum Ganzen BGE 127 II 306 E. 8, 124 II 517 E. 5a [jeweils mit Hinweisen]).

E. 5.4.2

Der Beschwerdeführer verlangt zunächst, die Böschung nördlich der Einfahrt entlang der J-Strasse um 1 Meter zu erhöhen, damit die Höhe des Damms gegenüber dem Strassenniveau mindestens 4,5 Meter betrage (Antrag 1.1). Ein gleicher Damm sei sodann südlich der Einfahrt entlang der J-Strasse anzulegen (Antrag 1.2), und es sei vor der Einfahrt ein Tor zu erstellen (Antrag 3.2). Der Beschwerdegegner begründete die Abweisung dieser Anträge in der Ausgangsverfügung damit, dass die geforderte Erhöhung nördlich der Einfahrt für die Liegenschaft des Beschwerdeführers nur eine Verbesserung der Lärmbelastung um 0,2 dB(A) und der beantragte Wall südlich der Einfahrt überhaupt keine Verbesserung brächten und hielt fest, dass die Forderung nach einem Tor den Rahmen üblicher Anpassungsarbeiten sprengte. Damit setzt die Beschwerde sich nicht ausreichend auseinander. Der Beschwerdeführer beschränkt sich vielmehr darauf, die fehlende Wirtschaftlichkeit der Massnahme pauschal zu bestreiten. In der Beschwerdeantwort legt der Beschwerdegegner ausführlich dar, dass die vom Beschwerdeführer geforderte Massnahme lediglich an je einem Fenster im Erd- und Obergeschoss eine Verbesserung von 0,3 bzw. 0,1 dB(A) erbrächte, die Lärmbelastung an diesen Fenstern mit 47 bzw. 46 dB(A) aber ohnehin schon klar unterhalb des Planungswerts liege. Der Beschwerdeführer zieht pauschal die Richtigkeit dieser Berechnungen in Zweifel, ohne diese Kritik zu substantiieren. Damit vermag der Beschwerdeführer keine begründeten Zweifel an den Berechnungen des Beschwerdegegners zu wecken, und es liegen auch keine Hinweise vor, dass diese auf falschen Annahmen beruhten. Angesichts der geringen Auswirkungen sind die geforderten zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen, welche Kosten von Fr. 80'000.- verursachten, wirtschaftlich nicht tragbar. Soweit der Beschwerdeführer im Übrigen den Naturschutz als Grund für Lärmschutzmassnahmen südlich seiner Einfahrt anführt, fehlt es ihm an einem schutzwürdigen Interesse, weil eine allfällige zusätzliche Lärmschutzmassnahme für das Naturschutzgebiet ihm keinen zusätzlichen Nutzen brächte.

E. 5.4.3

Weiter verlangt der Beschwerdeführer, nördlich des K-Baches sei statt der geplanten Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,5 Metern ein Erdwall mit einer Höhe von 5 Metern anzulegen, der entlang der J- sowie der Umfahrungsstrasse bis zur Höhe des Abflusses aus dem Weiher zu führen sei (Antrag 1.3). Anschliessend sei bis zum Ende des Weihers ein Erdwall mit einer Höhe von 2,5 Metern und darauf eine Lärmschutzwand aus Steinkörben mit einer Höhe von 2,5 Metern zu erstellen. Schliesslich sei bis zur Kreuzung mit dem bestehenden Flurweg ein weiterer Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,5 Metern zu errichten. Er begründet den ersten Antrag damit, dass im fraglichen Bereich aufgrund des Zusammentreffens mehrerer Strassen grössere Lärmschutzanstrengungen unternommen

werden müssten, wobei ein Lärmschutzwall die beste Lösung biete; weshalb dies so sein soll, erläutert der Beschwerdeführer nicht. Den zweiten Antrag begründet er damit, dass die Schlafzimmer auf der Ostseite wirksam vor Lärm geschützt werden müssten. Zum dritten Antrag führt er schliesslich aus, der fragliche Bereich liege mit 75 Metern immer noch relativ nahe am Gebäude, und es sei auch mit Störungen durch das Fernlicht von Autos zu rechnen. Gemäss Berechnungen des Beschwerdegegners führten die beantragten Massnahmen zu Verbesserungen um 1,4 bis 8,6 dB(A). Die stärkste Reduktion erfolgte an zwei ohnehin am wenigsten lärmexponierten Fenstern an der Westfassade, während die Reduktionen an der Ostfassade 4,2 bis 5,0 dB(A) und an der Nordfassade 5,2 dB(A) betrügen. Der Beschwerdegegner führt sodann aus, dass Lärmschutzwälle in der geforderten Höhe auf dem Grundstück des Beschwerdeführers aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse nicht realisiert werden könnten. Der Platzbedarf für einen Lärmschutzwall mit einer Höhe von 3 Metern betrage in der Tiefe 10 Meter, der Platzbedarf für einen Lärmschutzwall mit einer Höhe von 5 Metern gar 16 Meter. Aufgrund des vorhandenen Platzes von etwa 7,5 Metern entlang des K-Bachs und zwischen 6 und 9 Metern entlang des Weihers sei der geforderte Lärmschutzwall nicht realisierbar beziehungsweise müsse dieser mit grösserer als üblicher Neigung und deshalb aufwendiger konstruiert werden. Schliesslich kosteten die vom Beschwerdeführer geforderten Massnahmen insgesamt Fr. 550'000.-. Der Beschwerdeführer hält dem entgegen, wo er einen Lärmschutzwall mit einer Höhe von 5 Metern fordere, sei dafür auch der Platz vorhanden; im Übrigen habe er Lärmschutzwälle mit einer Höhe von 2,5 statt 3 Metern gefordert und könnte der Wall an einzelnen Stellen unter Zuhilfenahme von Steinkörben auch schmaler ausgeführt werden. Zu Letzterem wendet der Beschwerdegegner ein, dass Steinkörbe zwar weniger Platz benötigten, die Kosten aber noch höher würden. Der Beschwerdeführer rügt die Lärmberechnung des Beschwerdegegners als unzutreffend und verweist auf eigene Berechnungen anhand eines unter www.laerm.zh.ch (→ Lärmvorsorge → Bauvorhaben → Berechnungswerkzeuge → Berechnungswerkzeug Belastung Strassenlärm) zur Verfügung gestellten Berechnungsprogramms. Dieses Berechnungswerkzeug dient indes nur zur "Abschätzung der Notwendigkeit weiterer Abklärungen" und ist nicht zugelassen für Lärmgutachten; es ist nicht geeignet, die mit einem anerkannten Lärmberechnungsprogramm erstellten Berechnungen des Beschwerdegegners infrage zu stellen. Damit ist auf die Lärmberechnungen des Beschwerdegegners abzustellen. Diesen lässt sich zwar entnehmen, dass mit den vom Beschwerdeführer geforderten Massnahmen eine deutlich wahrnehmbare Lärmreduktion erreicht werden könnten. Allerdings hätten die Massnahmen zusätzliche Kosten von über Fr. 500'000.- für den Schutz nur einer Liegenschaft zur Folge, was offenkundig wirtschaftlich nicht tragbar ist. Die Erhöhung der Lärmschutzwand um einen halben Meter brächte bei zusätzlichen Kosten von Fr. 37'000.- eine Verbesserung um maximal 0,8 dB (A), eine Erhöhung um einen ganzen Meter bei zusätzlichen Kosten von Fr. 75'000.- eine Verbesserung um maximal 1,3 dB (A). Selbst eine Erhöhung der Lärmschutzwand auf fünf Meter brächte bei zusätzlichen Kosten von Fr. 187'000.- nur eine Verbesserung von maximal 2,0 dB(A). Damit ergäbe eine höhere Lärmschutzwand nur einen geringfügig besseren Lärmschutz, verursachte indes sehr hohe Kosten, weshalb eine solche Massnahme wirtschaftlich nicht tragbar ist. Dass der Beschwerdeführer einen Lärmschutzwall gestalterisch ansprechender fände, vermag die Wahl einer Lärmschutzwand sodann nicht in Zweifel zu ziehen. Dem Beschwerdegegner steht diesbezüglich ein erheblicher Entscheidungsspielraum zu. Er legte nachvollziehbar dar, dass eine Lärmschutzwand hier aufgrund der Platzverhältnisse und weil sie näher an der

Lärmquelle platziert werden kann, das geeignetere Instrument ist. Anlässlich des Augenscheins waren sodann auch keine Umstände erkennbar, die den Bau von Lärmschutzwällen aus Gründen des Landschaftsbildes notwendig erscheinen liessen.

E. 5.4.4

In diesem Zusammenhang macht der Beschwerdeführer schliesslich geltend, eine Verlängerung der Lärmschutzwand bis zum Flurweg dränge sich auch deshalb auf, weil mit "Störungen durch das Fernlicht von Autos" zu rechnen sei. Dieses Vorbringen bleibt indes weitgehend unsubstanziert und ist auch nicht stichhaltig. Wie der Beschwerdeführer zunächst selber einräumt, beträgt die Distanz vom Ende der Lärmschutzwand bis zum Haus rund 75 Meter. An diesem Punkt beträgt der Winkel zwischen der Fahrtrichtung und dem nächstgelegenen Fenster am Haus etwa 25 Grad, bei einer Distanz von 100 Metern immer noch fast 20 Grad und bei einer Distanz von 200 Metern noch fast 10 Grad. Der Lichteinfall auf das Grundstück des Beschwerdeführers wird durch die Hecke entlang des K-Bachs zusätzlich eingeschränkt, auch wenn der Beschwerdeführer geltend macht, die Hecke werde regelmässig stark zurückgeschnitten. Die Strasse wird im fraglichen Bereich sodann tiefer als das bestehende Gelände zu liegen kommen, was die Blendwirkung ebenfalls einschränkt. Schliesslich gilt zu berücksichtigen, dass angesichts der dargelegten Distanzen eine Blendwirkung überhaupt nur durch Fernlicht und damit nur in der Nacht entstehen kann. In der Nacht kann einer allfälligen Blendwirkung auch mit Storen/Vorhängen entgegengewirkt werden. Soweit überhaupt vorhanden, sind die Einwirkungen der Fahrzeuglichter auf das Haus des Beschwerdeführers jedenfalls nicht derart stark, dass der Bau einer Sichtschutzwand bzw. eine Verlängerung der Lärmschutzwand erforderlich wäre.

E. 6

Fussgängeranbindung

E. 6.1

Der Beschwerdeführer macht sodann geltend, die Fussgängeranbindung erfolge zurzeit problemlos über den Flurweg, der indes mit der Umfahrungsstrasse aufgehoben werde; nach dem Bau der Umfahrungsstrasse fehle es dem Grundstück an einer hinreichenden Fussgängeranbindung.

E. 6.2

Das Grundstück des Beschwerdeführers ist heute über die J-Strasse erschlossen. Diese Erschliessung bleibt auch mit dem Streitgegenständlichen Projekt bestehen. Zwar lässt ein entsprechender Zugang durch die Hecke darauf schliessen, dass bis anhin auch der nördlich des Grundstücks verlaufende Flurweg als Fussweg benutzt wurde. Dabei handelt es sich indes nicht um einen im kommunalen Richtplan eingetragenen Fussweg im Sinn des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (SR 704). Dass dem Beschwerdeführer für diesen Flurweg ein gesichertes Fusswegrecht zukäme, macht er nicht geltend und ergibt sich auch nicht aus den Akten. Der im kommunalen Richtplan eingetragene Fussweg verläuft heute im Bereich der Liegenschaft des Beschwerdeführers entlang der J-Strasse. Im Auflageprojekt ist weiterhin ein in das Flurwegnetz eingebundener Fuss- und Radweg entlang der J-Strasse vorgesehen, den der Beschwerdeführer – wie bisher – von seiner Liegenschaft durch Überquerung der J-Strasse erreichen kann. Der Beschwerdegegner bot zudem an, einen befestigten Fussweg zu erstellen, damit die J-Strasse in der Nähe des Kreisels überquert werden kann. Zwischen dem Kreisel J-Strasse und dem Kreisel H-Strasse wird sodann ein befestigtes Trasse für die Landwirtschaft

erstellt, von dem beim Kreisel H-Strasse wiederum ein Anschluss an den dortigen Geh- und Radweg sowie das Flurwegnetz besteht. Der Beschwerdegegner sichert zu, dass die Passierbarkeit dieses Trassees durch Dienstbarkeiten sichergestellt werde. Damit ist die Fussgängeranbindung der Liegenschaft des Beschwerdeführers jedenfalls immer noch genügend. Schon aus diesem Grund besteht kein Anlass, den Beschwerdegegner zu verpflichten, die Liegenschaft des Beschwerdeführers mit einem Fussweg entlang des Bachs und durch das Nachbargrundstück zusätzlich zu erschliessen. Anzumerken bleibt, dass die Liegenschaft des Beschwerdeführers nicht in einer Bauzone liegt und diese zwar Bestandesschutz genießt, daraus jedoch nicht abgeleitet werden kann, dass der Beschwerdegegner die gleiche Qualität der Fussgängererschliessung sicherstellen muss wie innerhalb des Siedlungsgebiets.

E. 6.3

Soweit der Beschwerdeführer in diesem Zusammenhang schliesslich auch geltend macht, nach dem Bau der Umfahrungsstrasse fehle es an einem sicheren Schulweg, ist Folgendes festzuhalten: Ob ein Schulweg im Einzelfall zumutbar ist, betrifft keine im Rahmen einer Strassenfestsetzung zu prüfende Frage, sondern beschlägt den Anspruch auf unentgeltlichen Grundschulunterricht nach Art. 19 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (SR 101). Sollte sich ergeben, dass der Weg zur Schule für die Kinder des Beschwerdeführers nicht zumutbar ist, wird dereinst die zuständige Schulbehörde für einen Transport oder allfällige Sicherungsmassnahmen (Lotsendienst oder ähnliches) zu sorgen haben. Schliesslich ist nicht ersichtlich, was der Beschwerdeführer mit seinen Ausführungen betreffend Verlängerung des Radwegs bezweckt, nachdem er einräumt, dass es sich dabei um ein Projekt der Gemeinde Ottenbach und nicht des Beschwerdegegners handelt.

E. 7

Ein-zäunung/Tor/Anpassung Einfahrt Der Beschwerdeführer verlangt sodann, sein Grundstück sei auf Kosten des Beschwerdegegners vollständig einzuzäunen, und es sei ein Einfahrtstor zu erstellen. Er legt indes nicht dar und es ist auch nicht ersichtlich, woraus sich ein Anspruch auf solche Massnahmen ergeben sollte. Soweit der Beschwerdeführer in diesem Zusammenhang eine behauptete Gefährlichkeit der Strasse ins Feld führt, vermöchte dies eine Pflicht zur Einzäunung jedenfalls noch nicht zu begründen. Im Übrigen wird das Grundstück gegenüber der Umfahrungsstrasse im Bereich der Gebäude durch die Lärmschutzwand begrenzt und ist nicht ersichtlich, inwiefern sich die Gefährlichkeit der J-Strasse durch das Projekt massgeblich erhöhen sollte. Damit entfällt auch die Notwendigkeit für ein Tor bzw. eine weitergehende Anpassung der Einfahrt.

E. 8

Wegrecht Naturschutz Soweit der Beschwerdeführer die Aufhebung eines offenbar auf seinem Grundstück lastenden Wegrechts für Naturschutz verlangt, weil dieses gar nicht mehr ausgeübt werden könne, ist er auf die entsprechenden Mittel des Zivilrechts zu verweisen (vgl. Art. 736 des Zivilgesetzbuchs vom 10. Dezember 1907 [SR 210]). Dem Verwaltungsgericht fehlt es schon an der sachlichen Zuständigkeit, um eine entsprechende Anordnung zu treffen (vgl. § 1 Satz 2 VRG).

E. 9

Unterhalt Hecke Nachdem der Beschwerdegegner präzisiert hat, dass er den strassenseitigen Unterhalt der Hecke übernehmen werde, ist dieses Begehren gegenstandslos.

E. 10

Unterhalt Weiher Sodann macht der Beschwerdeführer geltend, mit dem Bau der Umfahrungsstrasse werde ihm der nördliche Zugang zum Weiher verbaut, weshalb der Beschwerdegegner verpflichtet werden müsse, für einen alternativen Zugang zu sorgen bzw. die damit verbundenen Kosten – insbesondere für die Entfernung eines Findlings – zu übernehmen. Wie der Beschwerdegegner indes zu Recht geltend macht, gehen Mehrkosten, die wegen des Weihers bei der Realisierung eines öffentlichen Vorhabens entstehen, gemäss Ziff. I.3 Satz 2 der Konzession vom 13. März 2015 zu Lasten des Beschwerdeführers. Sollten tatsächlich bauliche Massnahmen notwendig sein, um den Unterhalt des Weihers weiterhin sicherzustellen, hat demnach der Beschwerdeführer die damit verbundenen Kosten zu tragen. Im Übrigen behauptet der Beschwerdeführer auch in diesem Zusammenhang nicht, dass der bisher benutzte Zugang über den Flurweg rechtlich gesichert wäre. Grundsätzlich wäre der Unterhalt des Weihers deshalb ohnehin über das eigene und nicht über fremde Grundstücke sicherzustellen. Es bleibt sodann unklar, was der Beschwerdeführer mit seinen Vorbringen zur Massnahme FF-18 bezweckt. Da er indes selber ausführt, gegen die Aufwertung der Böschung grundsätzlich nichts einzuwenden zu haben, ist darauf nicht näher einzugehen. Anzumerken bleibt einzig, dass es diesbezüglich noch an einem Detailprojekt fehlt und die Mitwirkungsrechte des direkt betroffenen Beschwerdeführers bei der definitiven Festsetzung der Massnahmen zu gewährleisten sein werden.

E. 11

Offenlegung Bach Da der bereits bestehende unterirdische Hauptablauf des Weihers nicht verändert werden soll, ist auf die entsprechenden Vorbringen des Beschwerdeführers nicht weiter einzugehen. Das gleiche gilt für die Vorbringen zur konkreten Umgestaltung des Bachlaufs. Diese ist nicht Gegenstand der Projektfestsetzung, sondern wird erst im Rahmen des Detailprojekts definitiv festgelegt. Der Beschwerdeführer wird allfällige Bedenken im Rahmen seines Mitwirkungsrechts dazumal einbringen können. Bezüglich zusätzlicher Lärmschutzmassnahmen in diesem Bereich kann auf das vorstehend unter E. 5.4 Ausgeführte verwiesen werden.

E. 12

Fussgängerübergang bei nordöstlicher Ecke der Kiesgrube Der Beschwerdeführer beantragt sodann, bei der Querung des östlich der Kiesgrube entlangführenden Flurwegs über den Autobahnzubringer sei ein gesicherter Fussgängerübergang anzubringen, da dort reger Fussgängerverkehr herrsche. Der Beschwerdegegner führt hierzu an, die fraglichen Flurwege würden vor allem von der Landwirtschaft sowie dem "witterungsabhängigen Freizeitverkehr" in Anspruch genommen, weshalb nicht von einem regen Fussgängerverkehr gesprochen werden könne. Bei den Kreiseln H-Strasse (Unterführung) und J-Strasse (Fussgängerstreifen) seien sodann gesicherte Übergänge geplant, weshalb die Erstellung weiterer Querungshilfen weder erforderlich noch gerechtfertigt seien. Damit verkennt der Beschwerdegegner jedoch, dass es sich beim fraglichen Flurweg um einen regionalen Fussweg zwischen den Gemeinden Ottenbach und Obfelden handelt (vgl. den regionalen Verkehrsrichtplan unter ...). Die Gemeindepräsidentin von Ottenbach hielt am Augenschein fest, dass keine Änderung dieses Eintrags vorgesehen sei. Angesichts dieser planerischen Festlegung ist nicht nachvollziehbar, dass für die Überquerung des künftigen Autobahnzubringers keine Fussgängersicherung vorgesehen ist, zumal im fraglichen Bereich eine Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h erlaubt sein soll. Daran vermag auch das

unbelegt gebliebene Vorbringen des Beschwerdegegners, wonach der fragliche Weg "in der dunklen Jahreszeit unpassierbar" sei, nichts zu ändern. Das Auflageprojekt trägt damit den Anforderungen gemäss § 17 StrG – namentlich der Pflicht zur Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Fussgänger – zu wenig Rechnung. Der Beschwerdegegner ist in diesem Sinn zu verpflichten, an dieser Stelle einen gesicherten Fussgängerübergang in geeigneter Form vorzusehen.

E. 13

Feinstaubbelastung Schliesslich verlangt der Beschwerdeführer, es seien zusätzliche Messstellen für die Prüfung der Luftqualität zu erstellen. Die Stickstoffdioxidbelastung wird schon heute in einer Entfernung von etwa 300 m zum Grundstück des Beschwerdeführers gemessen (vgl. UVB S. 64). Eine weitere Messstelle unmittelbar beim Grundstück des Beschwerdeführers ist deshalb nicht notwendig. Die Feinstaubbelastung ist im fraglichen Bereich sodann heute schon tief und steigt durch das Strassenprojekt bis im Jahr 2028 nur um 1,8 % an (UVB, Anhang 2). Unter diesen Umständen erweist sich eine zusätzliche Messstelle für Feinstaub nicht als notwendig.

E. 14

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde teilweise gutzuheissen und der Beschwerdegegner zu verpflichten, im Bereich der Querung des Flurwegs Kat.-Nr. 02 bzw. 03 in Ottenbach mit dem Autobahnzubringer einen gesicherten Fussgängerübergang in geeigneter Form zu erstellen. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen.

E. 15.1

Ausgangsgemäss sind die Gerichtskosten dem Beschwerdeführer zu 19/20 und dem Beschwerdegegner zu 1/20 aufzuerlegen (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 VRG). Das Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten vom 30. November 1879 (AbtrG, LS 781) findet entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers auf das vorliegende Verfahren keine Anwendung und sieht im Übrigen die Kostenaufgabe an den Enteigner nur für das Schätzungsverfahren vor (§ 63 Abs. 1 AbtrG), verweist betreffend Kostenaufgabe im verwaltungsgerichtlichen Verfahren hingegen auf das Verwaltungsrechtspflegegesetz (§ 64 AbtrG). Die Gerichtsgebühr ist nach dem Zeitaufwand, nach der Schwierigkeit des Falls und nach dem Streitwert oder dem tatsächlichen Streitinteresse festzulegen (§ 65a Abs. 1 Satz 1 VRG). Der Streitwert bzw. das Streitinteresse lässt sich hier für verschiedene Anträge des Beschwerdeführers nicht abschliessend bestimmen, beträgt aber bereits für die geforderten Lärmschutzmassnahmen über Fr. 600'000.-, weshalb die Gerichtsgebühr allein für die entsprechenden Anträge nach § 3 Abs. 1 der Gebührenverordnung des Verwaltungsgerichts vom 23. August 2010 (GebV VGr, LS 175.252) Fr. 15'000.- bis Fr. 20'000.- beträgt. Weil das Verfahren sodann im Sinn von § 4 Abs. 1 GebV VGr besonders aufwendig war, kann diese Gerichtsgebühr verdoppelt werden. Insgesamt erscheint hier eine Gerichtsgebühr von Fr. 30'000.- als angemessen.

E. 15.2

Dem mehrheitlich unterliegenden Beschwerdeführer ist keine Parteientschädigung zuzusprechen (§ 17 Abs. 2 VRG). Der Beschwerdegegner ersucht ebenfalls um eine Parteientschädigung. Dem Gemeinwesen steht in der Regel keine Parteientschädigung zu, weil das Erheben und Beantworten von Rechtsmitteln zu den angestammten amtlichen Aufgaben gehört und die Behörden gegenüber den Privaten meist einen Wissensvorsprung aufweisen (RB 2008 Nr. 2). Eine Parteientschädigung ist jedoch dann zuzusprechen, wenn

das Rechtsmittelverfahren mit übermässigem Aufwand verbunden war, den nicht das Gemeinwesen zu vertreten hat (vgl. VGr, 29. August 2017, VB.2017.00044, E. 5.2, und 6. November 2013, VB.2012.00258, E. 8.3). Das trifft hier zumindest teilweise zu, weshalb sich rechtfertigt, dem Beschwerdegegner eine reduzierte Parteientschädigung von Fr. 6'000.- zuzusprechen.

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