

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2017.00372 vom 8. März 2018

ZH Verwaltungsgericht, 2018-03-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2017.00372

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2017.00372 du 8 mars 2018

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2017.00372 del 8 marzo 2018

Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Festsetzung Strassenprojekt. Der Regierungsrat hat sich eingehend mit der Einsprache der Beschwerdeführerin befasst und ist seiner Begründungspflicht nachgekommen. Es liegt keine Gehörsverletzung vor (E. 3.3). Kognition des Verwaltungsgerichts (E. 4). Die Notwendigkeit der Sanierung und des Ausbaus der Zürichstrasse im Abschnitt "Flamingo" zwischen Dietlikon und Brüttsellen ist ausgewiesen (E. 6.2.1). Die ausgewiesene Verkehrsbelastung und die dadurch bewirkten regelmässigen grösseren Rückstaus lassen die Erstellung eines zweiten Anschlusses an die Nationalstrassen zur Verflüssigung des Verkehrs als zweckmässig, wenn nicht gar als notwendig erscheinen. Dieses öffentliche Interesse überwiegt jenes der Beschwerdeführerin an der Vermeidung einer Landabtretung und zusätzlicher Lärmimmissionen klar (E. 6.2.2). Die in der Projektfestsetzung verankerte Führung des Rad- und Fusswegs entlang der Zürichstrasse leuchtet ohne Weiteres ein (E. 6.2.3). Der Anspruch der Beschwerdeführerin auf eine Lärmschutzwand ist unbestritten und in den Projektplänen bereits verankert. Die Beschwerdeführerin vermag nicht darzutun, dass die Beurteilung des baulichen Lärmschutzes in einem eigenständigen Verfahren statt in der vorliegenden Strassenprojektfestsetzung sie benachteilige (E. 7.2.1). In Bezug auf die Frage nach dem Belastungsgrenzwert für die betroffenen Grundstücke erscheint die Unterteilung in verschiedene Streckenabschnitte als sachgerecht. Das Projekt lässt sich klar in lärmschutzrechtlich separat zu beurteilende Abschnitte gliedern. Es würde dem Gedanken des Lärmschutzes widersprechen, bei einem räumlich ausgedehnten Strassenprojekt durchwegs die strengeren Planungswerte anzuwenden, also auch in jenen Streckenabschnitten, in denen eine seit Langem vorbestandene Strasse nur geringfügig verändert wird (E. 7.2.2). Im Rahmen des separaten Verfahrens betreffend baulichen Lärmschutz wird auch zu prüfen sein, ob der Beschwerdegegner zu Recht auf die Verwendung eines lärmarmen Belags zu verzichten gedenkt (E. 8.2). Abweisung, soweit Eintreten.

Erwägungen

E. 3

Das Projekt sei sodann so zu ergänzen, a. dass beim Wohnhaus Assek.Nr. 02 auf dem Grundstück meiner Mandantin die Planungswerte gemäss LSV eingehalten sind, und b. dass Schäden auf dem Grundstück meiner Mandantin (insbesondere beim Wohnhaus Assek.Nr. 02) durch Erschütterungen aus dem Betrieb der erweiterten Zürichstrasse ausgeschlossen werden können. II. Enteignungsrechtliche Ansprüche [...]" Der Regierungsrat erwog im Festsetzungsbeschluss, dass die enteignungsrechtlichen Ansprüche in das Enteignungsverfahren gemäss §§ 18 ff. des Strassengesetzes vom 27. September

1981 (StrG) zu verweisen seien. Der Antrag I.1. auf Änderung des Projekts sei abzuweisen, denn das öffentliche Interesse am Projekt überwiege die gegenläufigen privaten Anliegen. Das Brüttiseller Kreuz sei ein stark frequentierter Autobahnabschnitt und bei starkem Verkehrsaufkommen überlastet. Der Um- und Ausbau des Anschlusses Brüttisellen verbessere den Verkehrsfluss für Fahrzeuge wie auch Velos. Die für das Projekt erforderlichen Landabtretungen seien verhältnismässig, zumal die betroffenen Flächen innerhalb von rechtskräftigen Baulinien lägen. Eine Verschiebung der Strasse falle ausser Betracht, weil alle Anstösser Enteignungen hinzunehmen hätten. Zur Verbesserung der Sicherheit an der Zürichstrasse bedürfe es beidseitig durchgehender Rad-/Gehwege. Weil der streitbetreffene Streckenabschnitt im Einzugsgebiet des Bahnhofs Dietlikon, des Hallenbades Wangen-Brüttisellen und des Schulhauses Bruggwiesen von mehr als 100 Personen im Tag benutzt werde, müsse er nach den massgebenden kantonalen Richtlinien auf 3 m verbreitert werden. Eine Begrünung der Parzelle Kat.-Nr. 01 bleibe weiterhin möglich. Dem Begehren I.2 betreffend Mauer und Realersatz könne entsprochen werden. Demgegenüber sei der Antrag I.3 betreffend Einhaltung der Planungswerte gemäss Lärmschutz-Verordnung abzuweisen. Weil die Zürichstrasse vor Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes [Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983, USG] bewilligt worden sei, gelte sie als vorbestehend. Im Gegensatz dazu handle es sich bei der Umlegung der Stationsstrasse um eine neue ortsfeste Anlage. Es sei zulässig, ein Projekt in unterschiedlich zu beurteilende Abschnitte zu gliedern. Die Lärmbelastung auf Kat.-Nr. 01 ergebe sich durch alle Fahrspuren der Zürichstrasse und nicht durch die Umlegung der Stationsstrasse. Der neue Rechtsabbieger von der Zürichstrasse auf den Autobahnanschluss liege zwar näher beim streitbetreffenen Mehrfamilienhaus, weise aber einen geringeren Verkehrs- und damit Emissionsanteil als die anderen Spuren auf. Wegen der geringeren Distanz zur Zürichstrasse steige die Lärmbelastung um rund 0,3 dB(A), was noch keine wesentliche Änderung im Sinn von Art. 8 Abs. 3 LSV bedeute. Beim Mehrfamilienhaus der Beschwerdeführerin müssten daher entsprechend Art. 8–10 LSV nur die Immissionsgrenzwerte und nicht die Planungswerte eingehalten werden. Obwohl die Baubewilligung für dieses Gebäude erst 1993 erteilt worden sei, gelte es heute als sanierungsberechtigt. Denn die damals als Auflage statuierte Verpflichtung der Bauherrschaft, schallabsorbierende Glasblenden anzubringen, genüge wegen der inzwischen erfolgten starken Verkehrszunahme nicht mehr. An der Nordwestfassade würden mittlerweile die Alarmwerte und an der Nordost- wie an der Südwestfassade die Immissionsgrenzwerte überschritten. Der Kanton werde daher in einem separaten Verfahren eine Lärmschutzwand projektieren und festsetzen. Der Einbau eines lärmarmen Belags sei geprüft, aus technischen Gründen jedoch verworfen worden. Die Verbreiterung der Zürichstrasse im Bereich von Kat.-Nr. 01 werde durch eine Mauer gestützt, die allfällige Erschütterungen aufnehme. Ein nach den Regeln der Baukunde erstelltes und unterhaltenes Gebäude sollte daher keinen Schaden nehmen.

E. 3.1

Das streitbetreffene Projekt im Abschnitt "Flamingo" lag vom 27. Mai bis 25. Juni 2016 öffentlich auf. Daraufhin erhoben verschiedene Anstösser Einsprache, so auch die Beschwerdeführerin am 24. Juni 2016 mit folgenden Anträgen: "1. Zum Projekt 1. Das Projekt sei so zu ändern, dass vom Grundstück (Kat.-Nr. 01) kein Land enteignet werden muss, zumindest aber die beanspruchte Fläche von derzeit ca. 119 m² wesentlich reduziert wird. 2. Für den Fall einer Ablehnung des Antrags Ziff. I/1 sei das Projekt gemäss Planskizze, Beilage 1, zu ändern, d.h.: a. Die projektierte Mauer sei im Bereich

Birkenstrasse entlang dem Trottoir weiterzuziehen. b. Auf das Mauerteilstück zwischen Birkenstrasse und dem Grundstück meiner Mandantin sei zu verzichten, und c. meiner Mandantin sei am Ende der Birkenstrasse Realersatz anzubieten, um in diesem Bereich Ersatz für die entfallenden Aussenabstellplätze realisieren zu können.

E. 3.2

Die Beschwerdeführerin rügt, dass sich der Regierungsrat im angefochtenen Beschluss nicht bzw. "jedenfalls aber nicht ernsthaft" mit den von ihm abgelehnten Einwendungen in der Einsprache auseinandergesetzt habe, was eine Verletzung des rechtlichen Gehörs bedeute. Wie sich der vorstehend in E. 3.2 wiedergegebenen Zusammenfassung des Projektfestsetzungsbeschlusses entnehmen lässt, hat sich der Regierungsrat mit der Einsprache der Beschwerdeführerin eingehend befasst. Dass das Rechtsmittel teilweise verworfen worden ist, stellt keinen Begründungsmangel dar, sondern ist eine Frage der materiellen Würdigung. Auf jeden Fall konnte sich die Beschwerdeführerin über die Tragweite des Beschlusses ohne Weiteres Rechenschaft geben und war sie in der Lage, die Projektfestsetzung mit Beschwerde anzufechten. Damit hat der Regierungsrat seiner Begründungspflicht Genüge getan (vgl. Plüss, § 10 N 24 ff.). Selbst wenn die Motivierung des Festsetzungsbeschlusses Lücken aufgewiesen hätte, wäre ein solcher Mangel durch die der Beschwerdeführerin gewährte Möglichkeit, zur Beschwerdeantwort Stellung zu nehmen, geheilt worden (BGr, 14. März 2016, 1C_300/2015, E. 4.1; 13. November 2017, 1C_39/2017, E. 2.1).

E. 4

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. 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). 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. BGr, 20. August 2002, 1A.27/2002, E. 5.2 und BGE 117 Ib 35 E. 2 S. 37 f.; Heinz Aemisegger/Stephan Haag in: Heinz Aemisegger/Pierre Moor/Alexander Ruch/Pierre Tschannen [Hrsg.], Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Zürich etc. 2010, Art. 33 Rz. 72; VGr, 27. Oktober 2016, VB.2016.00032, E. 4.2 mit weiteren Hinweisen). Dabei darf sich das Verwaltungsgericht aber, auch wenn es als erste und einzige kantonale Rechtsmittelinstanz amtiert, insofern eine gewisse Zurückhaltung auferlegen, als es bei der Projektierung um spezifisch technische Fragen geht (vgl. Marco Donatsch, Kommentar VRG, § 20 N. 81 ff.; BGE 139 II 185 E. 9.3). Weiter hat sich das Verwaltungsgericht eine gewisse Zurückhaltung aufzuerlegen, soweit der Vorinstanz bei der Anwendung unbestimmter Gesetzesbegriffe oder der Handhabung des Planungsermessens ein Beurteilungsspielraum oder Ermessensbereich zusteht. Insbesondere soll es nicht sein Ermessen an die Stelle von jenem des Planungsträgers setzen

(Aemisegger/Haag, Art. 33 Rz. 71 ff., 77).

E. 5

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. Bei einem Strassenprojekt sind die einzelnen Projektierungsgrundsätze und, da es sich um einen Sondernutzungsplan handelt, generell die weiteren Grundsätze des Raumplanungsrechts zu beachten (VGr, 20. April 2017, VB.2016.00521, E. 2.2; 10. Juni 2015, VB.2015.00093, E. 5.4).

E. 6.1

Die Beschwerdeführerin führt zur Begründung ihres Beschwerdeantrags Ziffer 2.a aus, dass auch dann, wenn der erhofften Verflüssigung des Verkehrs höheres Gewicht beigemessen werde als dem Interesse an der Gewährleistung eines entlang einer stark befahrenen Verkehrsachse vertretbaren Wohnkomforts, trotzdem zu prüfen bleibe, ob bezüglich des Grundstücks Kat.-Nr. 01 keine bessere Lösung infrage komme. Weshalb der Spurausbau zulasten einer Wohnliegenschaft anstelle eines unüberbauten Grundstücks erfolgen solle, sei nicht einzusehen. Ebenso wenig lasse sich nachvollziehen, weshalb der Rad-/Gehweg südseits zwingend entlang der Zürichstrasse geführt werden müsse. Ab der Industriestrasse bis zur Birkenstrasse verlaufe parallel zur Zürichstrasse der Linth-Escher-Weg. Der Fussgänger- und Fahrradverkehr könnte ebenso gut über diesen geführt werden; der Vorteil, nicht der Zürichstrasse folgen zu müssen, überwiege den Nachteil eines kleinen Umwegs von rund 50 m. Die beantragte Projektänderung stelle das Ziel, Kapazitätsprobleme zu lösen, nicht infrage. In ihrer Replik vermisst die Beschwerdeführerin eine triftige Begründung dafür, weshalb der Rad-/Gehweg zwischen Industriestrasse und Autobahnzubringer entlang der Zürichstrasse und nicht über den Linth-Escher-Weg geführt werden solle. Dass bei dieser Variante der Velo- und Fussgängerverkehr nicht vom motorisierten Verkehr getrennt werden könne, sei nicht einsichtig. Diesen Ausführungen hält die Baudirektion entgegen, dass unter den verschiedenen für den Ausbau des Autobahnanschlusses geprüften Lösungen das vorliegende Projekt als optimal erscheine. Eine Verschiebung des Projekts nach Norden in Richtung des Grundstücks Kat.-Nr. 03 sei ungeeignet, weil der Autobahnzubringer teilweise ausserhalb der Baulinie zu liegen käme. Sodann brächte die Verschiebung für die Eigentümer von Kat.-Nrn. 03 und 04 eine ungerechtfertigte einseitige Belastung. Die Führung des Radwegs über den Linth-Escher-Weg falle schon deswegen ausser Betracht, weil es sich bei diesem um eine Privatstrasse handle; überdies sei ein solcher Umweg unzweckmässig. In der Duplik ergänzt die Baudirektion, dass der projektierte zweite Rechtsabbieger von der Zürichstrasse auf die Autobahn während der Grünphase die Anzahl der aufgestauten Fahrzeuge wirksam vermindere.

E. 6.2.1

Aufgrund der Akten, insbesondere des Technischen Berichts der C AG vom 7. August 2009/3. Februar 2017 sowie des Verkehrstechnischen Berichts der D AG vom 20. Mai 2009/5. September 2016, erscheint die Notwendigkeit der Sanierung und des Ausbaus der

Zürichstrasse im rund 450 m langen Abschnitt "Flamingo" zwischen Industriestrasse (Dietlikon) und Lindenbuckstrasse (Brüttisellen) als ausgewiesen. Dies wird denn auch von der Beschwerdeführerin nicht grundsätzlich infrage gestellt. Vielmehr verlangt sie verschiedene Projektänderungen.

E. 6.2.2

Die im Verkehrstechnischen Bericht in Ziffer 2.3 ausgewiesene Belastung mit je rund 1'000 Fahrzeugen in der Morgen- und Abendspitzenstunde und die – trotz Optimierung des Verkehrsflusses durch mehrere Lichtsignalanlagen – dadurch bewirkten regelmässigen grösseren Rückstaus lassen die Erstellung eines zweiten Anschlusses an die Nationalstrassen A1 und A53 zur Verflüssigung des Verkehrs als zweckmässig, wenn nicht gar als notwendig erscheinen. Dieses öffentliche Interesse überwiegt jenes der Beschwerdeführerin an der Vermeidung einer Landabtretung und zusätzlicher Lärmimmissionen klar. Zumal die Beschwerdeführerin nur eine vergleichsweise geringfügige Enteignung von 119 m² bereits durch rechtskräftige Baulinien für den Strassenausbau gesichertes Vorgartenland hinzunehmen hat, ist auch nicht einsichtig, weshalb der Rechtsabbieger nach Norden verschoben werden sollte. Wie die Baudirektion diesem Ansinnen zu Recht entgegenhält, vermag die gewählte Streckenführung aufgrund der Pläne zu überzeugen und würde eine Verlegung um rund 30 m nach Norden auf die unüberbauten Parzellen Kat.-Nrn. 03 und 04 lediglich die Beschwerdeführerin zulasten von Nachbarn begünstigen. Schliesslich ist den Anträgen der Beschwerdeführerin nach dem in E. 4 Gesagten zu entgegnen, dass das Verwaltungsgericht anlässlich der Überprüfung eines Strassenbauprojekts nicht die Rolle einer Oberplanungsbehörde versehen darf. Dementsprechend musste das Gericht auch keinen Experten beiziehen, um nach anderen oder technisch besseren Lösungen zu suchen.

E. 6.2.3

Die in der Projektfestsetzung verankerte Führung des Rad- und Fusswegs entlang der Zürichstrasse leuchtet ohne Weiteres ein. Im Gegenteil wäre der von der Beschwerdeführerin verlangte Umweg über den Linth-Escher-Weg schon planerisch schwer verständlich. Auch wenn der Umweg nur gut 50 m betragen würde, wäre es insbesondere für Velofahrer lästig, eine solche Schleife in Kauf nehmen zu müssen. Hinzu kommt nach zutreffender Feststellung durch die Baudirektion, dass die Inanspruchnahme des privaten Linth-Escher-Wegs mit rechtlichen Schwierigkeiten verbunden wäre und deswegen eine unerwünschte Verfahrensverzögerung nach sich ziehen könnte.

E. 7.1

Mit Bezug auf den Beschwerdeantrag Ziffer 2.b hält die Beschwerdeführerin an ihrer Auffassung fest, dass das Projekt "Flamingo" eine Einheit bilde. Denn der Ausbau der Zürichstrasse und die Umlegung der Stationsstrasse hingen voneinander ab und machten nur als Gesamtheit Sinn. Daher sei das Vorhaben umweltrechtlich als Neuanlage zu würdigen und müssten auch im Teilstück "Zürichstrasse" sowie beim Grundstück Kat.-Nr. 01 am Linth-Escher-Weg kraft Art. 7 LSV die Planungswerte eingehalten werden. Der Regierungsrat anerkenne zu Recht, dass dieses Grundstück wie auch die Nachbarliegenschaften am Linth-Escher-Weg sanierungsberechtigt seien. Wenn er in Aussicht stelle, ein separates Projekt für eine Lärmschutzwand auszuarbeiten, sei die Aufspaltung in zwei Verfahren nicht praktikabel. Vielmehr müssten die Massnahmen zur Eindämmung der Verkehrslärmimmissionen zusammen mit dem Strassenprojekt festgelegt

werden. Andernfalls bestehe nämlich die Gefahr, dass spätere Schutzmassnahmen zumindest erheblich erschwert würden. Die Lärmbelastung bei ihrem Mehrfamilienhaus am Linth-Escher-Weg präsentiere sich gravierender, als der Regierungsrat annehme, denn die Alarmwerte würden nicht nur an der Nordwest-, sondern auch an der Nordostfassade überschritten, und auf der Südwestseite liege die Belastung nur 1–2 dB(A) darunter. Vermutlich seien auch auf der dem Linth-Escher-Weg zugewandten Südostseite die Immissionsgrenzwerte überschritten. Wenn die E AG eine 2,5 m hohe Lärmschutzwand empfehle, sei deren Schutzwirkung für das Mehrfamilienhaus am Linth-Escher-Weg insbesondere bei den oberen Geschossen sehr begrenzt. Die E AG räume ein, dass das Schutzziel nur teilweise erreicht werde, vertrete jedoch die fragwürdige Auffassung, dass die Lärmschutzwand aus Ortsbildgründen nicht höher als 2,5 m erstellt werden solle. Falls der Regierungsrat am Rad-/Gehweg entlang der Zürichstrasse festhalte, müsse im Weiteren geprüft werden, ob die Lärmschutzwand nicht zwischen diesem und der Fahrbahn angeordnet werden könne. Denn mit der Verschiebung der Wand in Richtung Lärmquelle und deren Erhöhung sollten sich die Alarmwerte durchwegs und auch die Immissionsgrenzwerte weitgehend einhalten lassen. In ihrer Replik bezweifelt die Beschwerdeführerin, ob die neue Rechtsabbiegespur tatsächlich relativ tiefe Frequenzen aufweise und nur ein geringer Immissionsanteil auf diese entfalle. Die Baudirektion führt in der Beschwerdeantwort aus, dass sich die Lärmbelastung von Kat.-Nr. 01 aus allen Fahrspuren der Zürichstrasse und nicht durch die Umlegung der Stationsstrasse ergebe. Im Bereich der genannten Liegenschaft stelle der Umbau der Zürichstrasse keine wesentliche Änderung dar. Mit der Verringerung des Abstands zur Strasse nehme die Lärmbelastung zwar um rund 0,3 dB(A) zu. Weil sie aber weniger als 1 dB(A) betrage, handle es sich um keine wesentliche Änderung der Anlage. Sodann erfahre die Zürichstrasse weder konstruktiv noch funktional eine bedeutende Veränderung. Im Gegensatz dazu handle es sich bei der Umlegung der Stationsstrasse um eine neue ortsfeste Anlage. Ein Strassenprojekt in lärmschutzrechtlich separat zu beurteilende Abschnitte zu gliedern, sei nicht nur zulässig, sondern geradezu geboten. Mithin kämen auf das Mehrfamilienhaus am Linth-Escher-Weg der Beschwerdeführerin die Immissionsgrenzwerte und nicht die Planungswerte zur Anwendung. Die Projektierungsarbeiten für die Lärmschutzwand seien bereits angelaufen. Deren Realisierung erfolge gemeinsam mit dem Strassenprojekt, weil die Positionierung der Wand mit diesem zusammenhänge.

E. 7.2.1

Der Anspruch der Beschwerdeführerin auf eine Lärmschutzwand entlang der Nordwestseite des Grundstücks Kat.-Nr. 01 gegenüber der Zürichstrasse ist unbestritten und in den Projektplänen bereits verankert. Wie die Baudirektion zutreffend ausgeführt hat, bildet diese Wand Gegenstand eines eigenständigen Verfahrens, das inzwischen bereits eröffnet worden ist. Die Beschwerdeführerin vermag nicht näher darzutun, dass die Beurteilung des baulichen Lärmschutzes in einem eigenständigen Verfahren statt in der vorliegenden Strassenprojektfestsetzung sie benachteilige. Inwiefern eine solche Staffelung zu einer Erschwerung oder Verteuerung führen soll, ist unerfindlich. Ebenso besteht kein Anlass für eine koordinierte Beurteilung der beiden Vorhaben. Immerhin ist davon auszugehen, dass die Ausführung der Lärmschutzwand zusammen mit dem Strassenprojekt erfolgt. Mithin ist auf die Beschwerde betreffend die genaue Positionierung und bauliche Ausgestaltung der Lärmschutzwand nicht einzutreten.

E. 7.2.2

Mit Bezug auf die Grundsatzfrage, welcher Belastungsgrenzwert für die von Strassenprojekten betroffenen Grundstücke (Planungs-, Immissionsgrenz- oder Alarmwert; Art. 2 Abs. 5 LSV) zum Zug kommt, ist mit dem Beschwerdegegner festzuhalten, dass die Unterteilung in verschiedene Streckenabschnitte als sachgerecht erscheint. Zwar wendet die Beschwerdeführerin grundsätzlich zu Recht ein, dass das Strassenprojekt eine Einheit darstelle und verschiedene Teile – hier der Ausbau der Zürichstrasse und die Verlegung der Stationsstrasse – einen wechselseitigen Bezug aufwiesen. Gleichwohl würde es dem Gedanken des Lärmschutzes widersprechen, bei einem räumlich ausgedehnten Strassenprojekt durchwegs die strengeren Planungswerte anzuwenden, also auch in jenen Streckenabschnitten, in denen eine seit Langem vorbestandene Strasse (vorn E. 3.2) nur geringfügig verändert wird. Für diese Sichtweise spricht auch die Rechtsprechung des Bundesgerichts, wonach eine bestehende Anlage nur dann zu einer neuen wird, wenn gemäss Art. 2 Abs. 2 LSV ihr Zweck vollständig geändert wird oder wenn es sich um eine übergewichtige Erweiterung derselben handelt. Die Praxis geht von einer übergewichtigen Erweiterung aus, wenn bestehende Anlagen baulich oder betrieblich derart weitgehend verändert werden, dass das Bestehende in lärmässiger Hinsicht im Vergleich zum Neuen nur noch von untergeordneter Bedeutung ist (BGE 133 II 181 E. 7.2). Zu berücksichtigen sind insbesondere auch der Umfang der baulichen Massnahmen und die Kosten: Kommen diese einem Neubau oder Wiederaufbau nahe, ist die Änderung in der Regel als wesentlich einzustufen (BGE 141 II 483 E. 4.6). Solche Verhältnisse liegen hier im Bereich der Änderungen der Zürichstrasse mit Bezug auf das Grundstück Kat.-Nr. 01 nicht vor, zumal sich das Projekt wie erwähnt klar in lärmschutzrechtlich separat zu beurteilende Abschnitte (Zürichstrasse/Stationsstrasse) gliedern lässt: Die Führung der Zürichstrasse bleibt im Wesentlichen erhalten und wird nur im Bereich des Einbiegers in die Autobahn (Oberland und A1) um je eine kurze Abbiegespur ergänzt bzw. verbreitert, weshalb weder funktional noch konstruktiv eine wesentliche Änderung vorliegt (vorn E. 7.1 Abs. 2). Erneuert wird zudem nur der Strassenbelag. Es erfolgt daher nicht etwa eine Aufteilung im Perimeter in mehrere Einzelanlagen, die als übergewichtig geändert beurteilt werden müssten, oder gar ein Auseinanderreissen ursprünglich zusammenhängender Anlagen, noch wird die gesamte oberirdische Bausubstanz ersetzt (vgl. dazu BGE 141 II 483 E. 5), sondern es geht lediglich um eine geringfügige Erweiterung und die Sanierung des Bestehenden. Etwas anderes macht auch die Beschwerdeführerin nicht geltend. Schliesslich ist in diesem Zusammenhang auf Art. 25 Abs. 2 und 3 USG hinzuweisen, wonach für öffentliche Infrastrukturanlagen Ausnahmen vorgesehen sind.

E. 8

Schliesslich erneuert die Beschwerdeführerin mit Antrag Ziffer 3 die Rüge, dass der Regierungsrat unter Hinweis auf die im akustischen Bericht bezeichneten Gebäude zu Unrecht Erleichterungen im Sinn von Art. 7 und 14 LSV gewährt habe. Inwieweit sich diese Anordnung auf die Liegenschaft am Linth-Escher-Weg beziehe, sei unklar, weshalb in diesem Punkt vorsorglich Beschwerde erhoben werde. Falls sich mit der Lärmschutzwand die massgeblichen (Planungs- oder Immissions-)Grenzwerte einhalten liessen, fielen Erleichterungen von vornherein ausser Betracht. Gegebenenfalls seien andere Schallschutzmassnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg zu prüfen. Wirksam wäre insbesondere der Einbau eines lärmarmen Belags. Der Einwand der Vorinstanz, wonach dies wegen der Scherkräfte im Bereich der Autobahnzufahrt ausser Betracht falle, überzeuge nicht; ob dies tatsächlich zutrefte, sei durch ein Gutachten zu klären. Denn im Fall einer Überschreitung der Alarmwerte müssten die Interessen am Schallschutz höher

gewichtet werden als Mehrkosten beim Strassenunterhalt. Ob mit Bezug auf das Grundstück Kat.-Nr. 01 gestützt auf Art. 17 USG in Verbindung mit Art. 7 und 14 LSV Erleichterungen in Betracht kämen, sei derzeit noch offen. Zunächst müsse geklärt werden, inwieweit die Lärmbelastung wirksam eingedämmt werden könne. Die Baudirektion entgegnet, dass der Einbau eines lärmarmen Belags geprüft worden sei. Weil im Nahbereich der Autobahnzufahrt aufgrund des Ein- und Auslenkens sowie der Brems- und Beschleunigungsvorgänge mit erhöhten Scherkräften zu rechnen sei, eigne sich ein lärmarmes Belag wegen seiner geringeren Stabilität und kürzeren Lebensdauer nicht. Zudem kämen im Kanton Zürich lärmarme Beläge einstweilen nicht als reguläre Lärmsanierungsmassnahme zum Einsatz. Wie auch das Baurekursgericht im Entscheid Nr. 0088/2017 vom 7. Juni 2017, E. 10, festgehalten habe, stellen lärmarme Strassenbeläge beim heutigen Stand der Technik noch keine effektive Massnahme im Sinn von Art. 13 Abs. 3 LSV dar. Die Ausführungen der Beschwerdeführerin zur Lärmschutzwand bezögen sich auf den noch nicht öffentlich aufgelegten Bericht der E AG vom 31. März 2017. Ein anfechtbares Lärmprojekt werde später aufgelegt und könne separat angefochten werden. Insoweit sei auf die Beschwerde daher nicht einzutreten.

E. 8.1

Wie vorstehend in E. 7.2.1 festgehalten, bildet die Ausgestaltung der Lärmschutzwand Gegenstand eines separaten Verfahrens, in dem der Beschwerdeführerin der gleiche Rechtsschutz zusteht wie gegen das Strassenprojekt. In jenem Zusammenhang wird auch die Rüge zu prüfen sein, ob der Beschwerdegegner zu Recht auf die Verwendung eines lärmarmen Belags zu verzichten gedenkt. Diese Erwägungen führen zur Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten ist.

E. 9

Bei diesem Prozessausgang wird die Beschwerdeführerin kostenpflichtig (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG) und steht ihr von vornherein keine Parteientschädigung zu (§ 17 Abs. 2 VRG). Eine solche muss aber auch dem obsiegenden Beschwerdegegner versagt bleiben, dessen Bemühungen sich ausschliesslich darauf beschränkt haben, den angefochtenen Festsetzungsbeschluss zu verteidigen.

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