

# ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2017.00592 vom 5. Juli 2018

ZH Verwaltungsgericht, 2018-07-05, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_verwaltungsgericht\\_\\_VB.2017.00592](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2017.00592)

FR: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2017.00592 du 5 juillet 2018

IT: ZH\_VERWALTUNGSGERICHT VB.2017.00592 del 5 luglio 2018

## Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | [Sanierung und Ausbau der Weststrasse, Wetzikon] Kognition des Verwaltungsgerichts (E. 2). Das vorliegende Projekt verfolgt in erster Linie das Ziel, die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer zu verbessern, was unabhängig vom Projekt Westtangente Wetzikon, dessen Realisierung ungewiss ist, erreicht werden soll. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung über die gesamte Strecke ist deshalb erst durchzuführen, wenn dieses Projekt realisiert werden sollte (E. 4.4). Die für die Modellrechnungen angenommene künftige durchschnittliche Verkehrsverlagerung erscheint als nachvollziehbar (E. 5.3). Von Strassenplanungsentscheiden, welche auf einer korrekt durchgeführten und umfassenden Interessenabwägung beruhen und nicht zuletzt auch politisch geprägt sind, weicht das Gericht nur aufgrund triftiger Gründe ab. Solche sind vorliegend nicht vorhanden (E. 6.3). Wenn im Rahmen der Umsetzung des kantonalen Verkehrsplans Massnahmen an der Weststrasse getroffen werden sollen, steht dies im Einklang mit der kantonalen Richtplanung. Das Projekt widerspricht auch nicht den Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (E. 6.4). Das Projekt hat auf den Charakter des Ortsbildes insgesamt keine relevanten Auswirkungen (E. 6.5). Das Projekt erscheint in der vorgesehenen Ausgestaltung nicht überdimensioniert, sondern zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer geeignet und notwendig (E. 6.6 f.). Abweisung.

## Erwägungen

### E. 3

Abteilung VB.2017.00592 Urteil der 3. Kammer vom 5. Juli 2018 Mitwirkend: Abteilungspräsident Rudolf Bodmer (Vorsatz) , Verwaltungsrichterin Tamara Nüssle, Verwaltungsrichterin Silvia Hunziker, Gerichtsschreiberin Alexandra Altherr Müller. In Sachen Stockwerkeigentümergeinschaft A, c/o C AG, vertreten durch RA B, Beschwerdeführerin, gegen Regierungsrat des Kantons Zürich, Beschwerdegegner, und Gemeinde Wetzikon, vertreten durch den Stadtrat, Mitbeteiligte, betreffend Festsetzung Strassenprojekt, hat sich ergeben: I. Mit Beschluss vom 5. Juli 2017 setzte der Regierungsrat des Kantons Zürich das Projekt für die Sanierung und den Ausbau der Weststrasse in Wetzikon fest. Im Einzelnen umfasst das Projekt die 770 Weststrasse zwischen dem Knoten Zürcherstrasse/Bertschikerstrasse/Weststrasse (Knoten Medikon) und dem Kreisel Usterstrasse sowie die 340 Zürcherstrasse mit den beiden Knoten Zürcherstrasse/Haldenstrasse und Medikon. Um die Sicherheit der Radfahrenden auf der Weststrasse zu verbessern, sieht das Projekt die Erstellung eines markierten Radstreifens vom Knoten Medikon bis zum Kreisel Usterstrasse vor. Zudem soll ein Teil des heute auf der Usterstrasse (Gemeindestrasse) fahrenden motorisierten Verkehrs auf die Weststrasse (kantonale Hauptverkehrsstrasse) umgelagert werden. Die Weststrasse soll dazu verbreitert

und die Knoten Medikon und Zürcherstrasse/Haldenstrasse sollen ausgebaut und mit neuen Lichtsignalanlagen ausgerüstet werden. Das Projekt ist weiter auf die im Projektperimeter verkehrenden Buslinien abgestimmt, und die Bushaltestellen werden behindertengerecht ausgebaut. Die Fussgängerübergänge sollen neu erstellt und ausgeleuchtet, die Strassenentwässerung neu ausgebaut und die Sanierung des Fahrbahnbelags ausgeführt werden. Mit gleichem Beschluss vom 5. Juli 2017 wies der Regierungsrat unter anderem auch die Einsprache der Stockwerkeigentümergeinschaft A hiergegen ab, soweit darauf eingetreten wurde (Dispositiv-Ziff. II). II. Hiergegen liess die Stockwerkeigentümergeinschaft A mit Beschwerde vom 13. September 2017 an das Verwaltungsgericht gelangen und beantragen, der Beschluss des Regierungsrats vom 5. Juli 2017 sei unter Entschädigungsfolge aufzuheben. Mit Beschwerdeantwort vom 19. Oktober 2017 beantragte das Tiefbauamt im Namen des Regierungsrats die Abweisung der Beschwerde unter Entschädigungsfolge. Die als Mitbeteiligte in das Beschwerdeverfahren aufgenommene Gemeinde Wetzikon verzichtete stillschweigend auf Vernehmlassung. Mit Präsidialverfügung vom 21. März 2018 wurde der Regierungsrat aufgefordert, dem Verwaltungsgericht Auskunft über die geschätzte Verkehrsverlagerung sowie über den Ziel- und Quellverkehr um die Usterstrasse zu erteilen. Dieser reichte am 11. April 2018 seine Stellungnahme samt Beilagen ein. Hierzu nahm die Stockwerkeigentümergeinschaft A am 18. Mai 2018 Stellung. Die Kammer erwägt: 1. 1.1 Der Beschluss des Beschwerdegegners vom 5. Juli 2017 bildet einen Akt im Sinn von § 19 Abs. 1 lit. a des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG, LS 175.2), der gemäss § 19 Abs. 2 lit. a VRG nicht mit Rekurs und damit gestützt auf § 41 Abs. 1 VRG direkt mit Beschwerde an das Verwaltungsgericht anfechtbar ist (vgl. § 17 Abs. 1 und 4 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 [StrG, LS 722.1]). 1.2 Die Gemeinschaft der Stockwerkeigentümer ist im Umfang der gemeinschaftlichen Verwaltung prozessfähig (Art. 712 I Abs. 2 des Zivilgesetzbuchs [ZGB, SR 210]). Zur Wahrnehmung dieser beschränkten Prozessfähigkeit bedarf die Stockwerkeigentümergeinschaft eines Vertreters, der für sie prozessuale Handlungen vornehmen kann (René Bösch, in: Basler Kommentar ZGB II, 5. A., Basel 2015, Art. 712 I N. 11 ff.). Die Stockwerkeigentümergeinschaft A wird vorliegend durch ihre Verwalterin, die C AG vertreten. Diese wurde von der Stockwerkeigentümerversammlung mit Beschluss vom 16. August 2017 zur Beschwerdeerhebung und Mandatierung eines Rechtsanwalts ermächtigt (Art. 712t Abs. 2 ZGB; BGE 114 II 310; BGr, 17. November 2008, 1C\_126/2008, E. 1 und 24. Mai 2018, 2C\_330/2017, E. 1.3.1). 1.3 Die Mitglieder der Beschwerdeführerin haben Miteigentum an einer direkt an die auszubauende Weststrasse angrenzenden Parzelle. Zudem soll von ihrer Parzelle eine Fläche von 501 m<sup>2</sup> enteignet werden. Sie sind daher zur Beschwerde legitimiert. 1.4 Weil auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde einzutreten. 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, 22. März 2018, VB.2016.00349, E. 4.2, und 23. Oktober 2014, VB.2014.00193, E. 1.2; VGr, 1. Juli 2010, VB.2010.00130, E. 5.6 [nicht unter [www.vgrzh.ch](http://www.vgrzh.ch)]; vgl. auch BGE 114 Ia 233 E. 2b; Heinz Aemisegger/Stephan Haag in: Heinz Aemisegger et al. [Hrsg.], Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, 2. A., Zürich etc. 2010, Art. 33 Rz. 72 und 81). Dabei darf sich das Verwaltungsgericht aber, auch wenn es als erste und einzige kantonale Rechtsmittelinstanz amtiert, insofern eine gewisse Zurückhaltung auferlegen, als es bei der Projektierung um spezifisch technische Fragen geht (vgl. Marco Donatsch, 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 die Strassenplanung setzt eine umfassende Interessenabwägung voraus, bei welcher der Planungsbehörde ein Ermessensspielraum offensteht (vgl. Art. 2 Abs. 1 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV, SR 700.1]). Dieser Ermessensentscheid, welcher regelmässig durch die politischen Entscheidungsträger vorgeprägt wird, wird wie erwähnt im gerichtlichen Verfahren nur mit Zurückhaltung überprüft. Das Gericht soll nicht aus eigenem Gutdünken, sondern nur aus triftigen Gründen von der Beurteilung durch die zuständige Fachbehörde abweichen (zum Ganzen: BGr, 21. September 2016, 1C\_556/2013, 1C\_558/2013, 1C\_562/2013, E. 5.2). 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. 3.1**

Im Kantonalen Richtplan ist die Westtangente Wetzikon als Hauptverkehrsstrasse festgesetzt (Richtplan des Kantons Zürich, Beschluss des Kantonsrats vom 18. September 2015, Ziff. 4.2–5, Objekt Nr. 27; siehe auch schon den Richtplantext vom 26. März 2007 [[www.are.zh.ch](http://www.are.zh.ch)]). Als Hauptverkehrsstrassen gelten wichtige Achsen, die zusammen mit den Hochleistungsstrassen das übergeordnete Strassennetz bilden. Sie kanalisieren den Verkehr möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen und bieten Strassenraum für den motorisierten Individualverkehr, die öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Fuss- und Veloverkehr. Zur Verbesserung der Siedlungsqualität sind an Hauptverkehrsstrassen zudem Gestaltungsmaßnahmen vorzusehen, soweit die Verkehrsbelastung dies zulässt (vgl. Richtplan, Ziff. 4.2.2). Mit dem Projekt Westtangente Wetzikon verfolgt der Kanton Zürich das Ziel, das Ortszentrum vom Wetzikon, das heisst die Siedlungsgebiete entlang der Bahnhof- und Spitalstrasse, vom Durchgangsverkehr sowie von Teilen des Ziel- und Quellverkehrs zu entlasten (vgl. Medienmitteilung des Kantons Zürich vom 4. Oktober 2016, [www.zh.ch](http://www.zh.ch) → Aktuell/News). Zudem sollen die Industriegebiete rund um die Motoren-, Industrie-, und Weststrasse besser erschlossen werden. Die Westtangente Wetzikon ist als flankierende Massnahme zur zukünftigen Oberlandautobahn vorgesehen. Sie besteht aus vier verschiedenen Abschnitten, welche einen unterschiedlichen Stand der Projektierung bzw. Realisierung aufweisen. Die Weststrasse zwischen der Zürcher- und

Usterstrasse bildet einen Teilabschnitt der Westtangente Wetzikon (Teil 1). Zwei weitere Abschnitte, Uster- bis Motorenstrasse (Teil 2) und Motoren- bis Kastellstrasse (Teil 3), befinden sich ebenfalls auf bestehenden Strassen. Der Abschnitt Kastell- bis Pfäffikerstrasse (Teil 4) soll hingegen auf einer neu zu erstellenden Strasse umgesetzt werden. Weil die geplante Strassenführung der Westtangente das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler sowie eine Moorlandschaft von nationaler Bedeutung tangiert, ist die Realisierung dieses Projekts indes in der Schwebe (vgl. Medienmitteilung vom 4. Oktober 2016). Geprüft werden deshalb zurzeit andere Verkehrsführungen, um das Ortszentrum vom Verkehr zu entlasten (vgl. Protokoll des Stadtrats Wetzikon vom 5. April 2017 [www.wetzikon.ch -> Stadtrat -> SRB 053]; Medienmitteilung der Volkswirtschaftsdirektion mit der Stadt Wetzikon vom 4. April 2018 [https://www.zh.ch/internet/de/aktuell/news/medienmitteilungen/2018/loesungsansaetze\_fuer\_wetziker\_strasse\_nnetz\_aufgezeigt.html]).

### **E. 3.2**

Die Sanierung und der Ausbau der Weststrasse sollen jedoch unabhängig von der Realisierung der Westtangente durchgeführt werden. Wie den Akten zu entnehmen ist, führt der motorisierte Verkehr zurzeit von der Zürcherstrasse mit Fahrtrichtung Osten zum Grossteil über die Usterstrasse. Gemäss dem räumlichen Entwicklungskonzept der Stadt Wetzikon soll diese künftig die Funktion einer Sammelstrasse übernehmen, weshalb Massnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung geplant sind. Ein Teil des Durchgangsverkehrs und insbesondere der gesamte Schwerverkehr sollen dabei von der Usterstrasse auf die Weststrasse verlagert werden.

### **E. 4.1**

Die Beschwerdeführerin macht zunächst geltend, es müsse eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für die gesamte Westtangente durchgeführt werden. Das vorliegende Projekt gelte als Teil der im Richtplan enthaltenen Westumfahrung. Die Auffassung des Beschwerdegegners, es liege ein selbständiges Teilprojekt vor, führe zu einer unzulässigen Aufteilung des Vorhabens.

### **E. 4.2**

Nach Art. 10a Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01) prüft die Behörde, bevor sie über die Planung, Errichtung oder Änderung von Anlagen entscheidet, möglichst frühzeitig die Umweltverträglichkeit. Präzisierend hält Abs. 2 fest, der UVP seien Anlagen unterstellt, welche Umweltbereiche erheblich belasten können, sodass die Einhaltung von Vorschriften über den Schutz der Umwelt voraussichtlich nur mit projekt- oder standortspezifischen Massnahmen sichergestellt werden kann. Gemäss Art. 10a Abs. 3 USG bezeichnet der Bundesrat die Anlagentypen, die der UVP unterstehen. Nach Art. 1 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 (UVPV, SR 814.011) unterliegen Projekte für neue Anlagen, die im Anhang der Verordnung aufgeführt sind, der UVP. Ziff. 11.3 Anhang UVPV unterstellt neben den Nationalstrassen und den mit Bundeshilfe ausgebauten Hauptstrassen generell "andere Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen" der UVP. Art. 2 Abs. 1 lit. a UVPV schreibt eine UVP vor für wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen an UVP-pflichtigen Anlagen. Vorliegend wurde für das Projekt Weststrasse eine UVP durchgeführt.

### **E. 4.3**

Art. 8 USG schreibt vor, dass Umwelteinwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken beurteilt werden müssen. Diese Bestimmung bezieht sich auf sämtliche umweltrelevanten Vorhaben, unabhängig davon, ob sie einer UVP unterliegen oder nicht (BGr, 19. April 2007, 1A.110/2006, E. 2.2.1, auch zum ganzen Folgenden). Die Umweltrechtskonformität eines Projekts ist unter Einbezug aller Teilvorhaben zu prüfen, die in zeitlicher und sachlicher Hinsicht zusammenhängen (vgl. BGE 124 II 75 E. 7a, 124 II 293 E. 26b). Dagegen darf ein einzelnes Vorhaben dann isoliert beurteilt werden, wenn dessen alleinige Verwirklichung zweckmässig erscheint und gleichzeitig die Ausführung weiterer damit zusammenhängender Projekte ungewiss ist. In diesem Fall sind bei der späteren Beurteilung weiterer Vorhaben die Umweltauswirkungen der bereits realisierten Anlage einzubeziehen (vgl. BGE 118 Ib 76 E. 2b; Alain Griffel/Heribert Rausch, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Ergänzungsband zur 2. Auflage, Zürich etc. 2011, Art. 8 N. 1 ff., Art. 10a N. 21 ff.).

#### **E. 4.4**

Das vorliegende Projekt hat zwar einen funktionellen Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt Westtangente Wetzikon. Wie schon dargelegt wurde (E. 3.2), soll die Sanierung und der Ausbau der Weststrasse jedoch unabhängig vom Projekt Westtangente Wetzikon, dessen Realisierung ungewiss ist, durchgeführt werden. Dass die Linienführung der Westtangente überprüft wird und verschiedene alternative Verkehrskonzepte für eine Westumfahrung geprüft werden, stellt – wie der Beschwerdegegner zu Recht geltend macht – das Projekt Weststrasse nicht infrage. Das vorliegende Projekt verfolgt in erster Linie das Ziel, die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Dies ist insbesondere hinsichtlich der geplanten Verlagerung des Schwerverkehrs sowie eines Teils des Durchgangsverkehrs von der Usterstrasse auf die Weststrasse notwendig. Die Auswirkungen dieser Verkehrslenkungs- und beruhigungsmassnahmen wurden bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) für die Weststrasse denn auch mitberücksichtigt. Ein UVB über die gesamte Strecke der durchgehenden Westtangente ist demgegenüber erst auszuarbeiten, wenn dieses Projekt realisiert werden sollte. Die Aufteilung des Bauvorhabens führt damit nicht dazu, dass die Gesamtwirkungen ungeprüft blieben. Die getrennte Beurteilung des Projekts Weststrasse ist nach dem Gesagten nicht zu beanstanden. Eine Sistierung des Verfahrens bis zur Klärung der Linienführung der Westtangente oder alternativer Lösungen für eine Westumfahrung (beispielsweise der Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse) ist aus den gleichen Gründen nicht angezeigt.

#### **E. 5.1**

Die Beschwerdeführerin beanstandet zudem inhaltlich den vorliegenden Umweltverträglichkeitsbericht und damit die UVP. Es werde darin davon ausgegangen, dass mit einer Zunahme des Zusatzverkehrs auf der Weststrasse von 1'000 Fahrzeugen pro Tag (Fz/Tag) zu rechnen sei. Im angefochtenen Entscheid sei demgegenüber die Rede davon, dass der Grossteil des Verkehrs der Usterstrasse mitsamt Werkverkehr auf die Weststrasse verlagert werden solle. Die Verkehrsverlagerung von der Usterstrasse (mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 10'000 Fahrzeugen pro Tag) auf die Weststrasse müsse deshalb weit umfangreicher sein, als im UVB angenommen.

#### **E. 5.2**

Zunächst ist festzuhalten, dass die Verkehrsmodelle auf Hypothesen beruhen und es in der Natur der Sache liegt, dass die zukünftigen Entwicklungen nicht mit Sicherheit

vorausgesagt werden können. Zumal vorliegend das Betriebs- und Gestaltungskonzept Usterstrasse noch nicht verabschiedet wurde und dessen Umsetzung damit noch nicht im Detail festgelegt ist. Im Rahmen der vom Verwaltungsgericht vorzunehmenden Kontrolle genügt es, wenn die Verkehrsprognosen nachvollziehbar erscheinen.

### **E. 5.3**

Der UVB geht von einem Verkehrsaufkommen auf der Usterstrasse von 10'376 Fz/Tag (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [DTV] 2013) bzw. einem Tagesverkehr von 593 Fahrzeugen pro Stunde [Fz/h] und einem Nachtverkehr von 111 Fz/h aus. Die Lastwagenanteile machen vom Tagesverkehr 3,5 % (21) und vom Nachtverkehr 2,7 % (3) aus (das heisst täglich durchschnittlich 360 Lastwagen). Die Belastung auf der Weststrasse liegt bei einer DTV (2013) von 3'880 Fz/Tag (UVB Tab. 4.3-2; vgl. Gemeinde Wetzikon, Westtangente; Verkehrstechnische Grundlagen, D AG, 25. Januar 2013). Nach der Realisierung der Verkehrslenkungs- und ■beruhigungsmassnahmen entlang der Usterstrasse wird im Bericht noch mit einer DTV von 9'376 Fz/Tag und auf der Weststrasse von 4'880 Fz/Tag gerechnet (ohne Realisierung der Westtangente; vgl. UVB S. 14), wobei der gesamte Schwerverkehr nicht mehr auf der Usterstrasse fahren soll. Die Luft- und Lärmberechnungen im UVB beruhen auf diesen Verkehrsdaten. Mit Präsidialverfügung vom 21. März 2018 wurde der Beschwerdegegner darum ersucht, Auskunft zu erteilen, auf welchen Grundlagen diese Annahme beruhe, das heisst mit einer Verkehrsverlagerung von rund 1'000 Fahrbewegungen pro Tag zu rechnen sei, sowie um darzulegen, wie viele Fahrzeugbewegungen pro Tag der Ziel- und Quellverkehr um die Usterstrasse in etwa umfasse. Wie den Ausführungen des Beschwerdegegners sowie den ins Recht gelegten zusätzlichen Dokumenten entnommen werden kann, umfasst der Ziel- und Quellverkehr um die Usterstrasse etwa 6'000 Fz/Tag bzw. 64 % der Tagesganglinie Usterstrasse. Der Durchgangsverkehr auf der Usterstrasse beträgt (gestützt auf die oben dargelegten Zahlen) somit knapp 4'500 Fahrzeuge. Durch Verkehrslenkungs- und -beruhigungsmassnahmen auf der Usterstrasse soll ein Teil dieses Durchgangsverkehrs, das heisst ein Teil des motorisierten Individualverkehrs und der gesamte Schwerverkehr, auf die Weststrasse verlagert werden. Die Annahme der möglichen Verlagerung von rund 1'000 Fz/Tag – von rund 4'500 – beruht auf einem Bericht zum Betriebs- und Gestaltungskonzept Usterstrasse vom 1. Mai 2014. Gemäss diesem soll eine Pfortneranlage die Verkehrsmenge bei einer DTV zwischen 8'000 bis 10'000 Fz/Tag plafonieren. Die Verkehrsverlagerung von der Usterstrasse auf die Weststrasse liegt damit voraussichtlich zwischen 0 und 2'000 Fz/Tag (DTV Usterstrasse minus Schwerverkehr minus 8'000 bis 10'000 Fz/Tag). Dass der Regierungsrat und die von ihm beigezogenen Fachleute für die Modellrechnungen von einer künftigen durchschnittlichen Verkehrsverlagerung von 1'000 Fz/Tag ausgegangen sind, erscheint damit als nachvollziehbar. Solange die Westtangente Wetzikon nicht gebaut ist, erscheint der Weg über die Usterstrasse aufgrund der kürzeren Distanz immer noch als attraktiver (vgl. 9/13 S. 12 sowie auch Google Maps [<https://maps.google.ch>]). Sodann wurde für die Berechnungen zum Lärm und zur Lufthygiene gestützt auf das Betriebs- und Gestaltungskonzept Usterstrasse davon ausgegangen, dass alle lärmigen Fahrzeuge zukünftig die Achse Weststrasse-Zürcherstrasse benutzen werden (vgl. UVB Anhang 1 S. 3). Insofern berücksichtigt der UVB schon eine sehr weitgehende (potenzielle) Verlagerung der massgeblichen Immissionen. Gründe, weshalb aufgrund des Ausbaus bzw. der Erneuerung der Weststrasse eine wesentlich höhere Verlagerung des Verkehrs als die prognostizierte erfolgen sollte, sind hingegen nicht ersichtlich. Die Beschwerdeführerin vermag nicht hinreichend darzutun, dass die Annahmen zur Verkehrsverlagerung falsch

sind.

### **E. 6.1**

Die Beschwerdeführerin macht weiter geltend, es sei unzulässig, die Westumfahrung durch ein gemischtes Quartier zu leiten. Sowohl die Weststrasse wie auch die Usterstrasse führten durch eine Wohnzone mit Gewerbeerleichterung und seien von einer ähnlichen Anzahl Wohngebäuden umgeben sowie gleichermassen lärmempfindlich. Es rechtfertige sich daher nicht, das ganze Quartier an der Weststrasse einer neuen Zusatzbelastung auszusetzen. Die Beschwerdeführerin bemängelt damit im Grunde die Linienführung der Westtangente Wetzikon bzw. die Einordnung der Weststrasse (als Teil der Westtangente) als Hauptverkehrsstrasse im kantonalen Richtplan.

### **E. 6.2**

Richtpläne sind gemäss Art. 9 Abs. 1 RPG und § 19 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG, LS 700.1) allein für Behörden verbindlich. Zur Anfechtung sind daher nur betroffene Gemeinden, nicht aber Private berechtigt (Tobias Jaag/Markus Rüssli, Staats- und Verwaltungsrecht des Kantons Zürich, 4. A, Zürich etc. 2012, Rz. 4453). Die fehlende Rechts- und Zweckmässigkeit von Richtplänen kann von Privaten dafür grundsätzlich vorfrageweise im Rechtsmittelverfahren gegen (Sonder-)Nutzungspläne geltend gemacht werden (§ 19 Abs. 2 PBG; vgl. Jürg Bosshart/Martin Bertschi, Kommentar VRG, § 19 N. 36 ff.; vgl. oben E. 2).

### **E. 6.3**

Wie der Beschwerdegegner zu Recht geltend macht und sich aus den Unterlagen ergibt, führt die Usterstrasse durch dichter besiedeltes Gebiet als die Weststrasse. Bei der Usterstrasse handelt es sich überdies um eine Gemeindestrasse, wohingegen die Weststrasse eine Kantonsstrasse ist. Zwar sollen Hauptverkehrsstrassen möglichst abseits von lärmempfindlichen Nutzungen durchgeführt werden (vgl. Kantonaler Richtplan, Ziff. 4.2.2). Dies ist jedoch nicht durchwegs möglich. Die Strassenplanung setzt wie gesagt eine umfassende Interessenabwägung voraus. Dabei ist die "Zonenverträglichkeit" nur ein Projektierungsgrundsatz von mehreren zu berücksichtigenden (vgl. § 14 StrG). Der Planungsbehörde steht hierbei ein Ermessenspielraum offen. Von solchen Entscheidungen, welche auf einer korrekt durchgeführten und umfassenden Interessenabwägung beruhen und nicht zuletzt auch politisch geprägt sind, weicht das Gericht nur aufgrund triftiger Gründe ab. Solche triftigen Gründe sind vorliegend nicht ersichtlich und werden auch nicht geltend gemacht.

### **E. 6.4**

Wenn nun im Rahmen der Umsetzung des kantonalen Verkehrsplans Massnahmen an der Weststrasse getroffen werden sollen, so steht dies im Einklang mit der kantonalen Richtplanung. Das Projekt widerspricht ferner auch nicht den Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes. So betont § 14 StrG unter anderem ausdrücklich die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen im Rahmen von Projektierungen. Entsprechend sollen mit dem vorliegenden Projekt der Verkehrsablauf, die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer verbessert werden, indem ein beidseitig markierter Radstreifen erstellt wird, die Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut und die Fussgängerübergänge gemäss den geltenden Richtlinien neu erstellt und ausgeleuchtet werden.

## **E. 6.5**

Die Beschwerdeführerin rügt sodann die mangelnde Einordnung des Strassenprojekts. Nach § 14 StrG hat sich ein Strassenprojekt auch bestmöglich in die bauliche und landschaftliche Umgebung einzuordnen. Diese Anforderung ist nicht deckungsgleich mit der befriedigenden Gesamtwirkung, welche bei der Gestaltung von Bauten, Anlagen und Umschwung gemäss § 238 PBG anzustreben ist. Strassenprojekte dienen in erster Linie der Realisierung technischer Nutzbauten und sind aus verkehrstechnischen Gründen unter Umständen selbst an besonders empfindlichen Orten notwendig, wo sie sich kaum befriedigend in die unmittelbare Umgebung einordnen (VGr, 3. März 2005, VB.2004.00489, E. 3.1). Wie dem UVB entnommen werden kann, hat das Projekt auf den Charakter des Ortsbildes insgesamt keine relevanten Auswirkungen. Die Einzelheiten des Projekts ergeben sich praktisch vollständig aus den verkehrstechnischen Anforderungen. Dass der Beschwerdegegner der gestalterischen Seite nur untergeordnete Bedeutung zugesprochen und sich nicht ausführlich dazu geäußert hat, ist deshalb nicht zu beanstanden. Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs ist darin nicht zu erblicken.

## **E. 6.6**

Die Beschwerdeführerin macht geltend, aus Platzgründen bzw. aus Gründen des Landverbrauchs, wie aufgrund gestalterischer/städtebaulicher Aspekte sei eine Modifikation des Projekts geboten. Im Interesse der Schonung der tangierten Umgebung sei auf die eine oder andere Einspurfläche (Abzweigung Asylstrasse aus Richtung Nordost) oder erhebliche Flächen beanspruchende Luxusausstattungen (Verzweigungsfläche West-/Zürcherstrasse) zu verzichten. Insbesondere sei nicht einzusehen, weshalb beidseits zusätzliche Radwege erstellt werden sollten.

### **E. 6.6.1**

Beim Bereich der Einmündung der Weststrasse in die Zürcherstrasse ist die vorgesehene Spuraufteilung gemäss Ausführungen des Beschwerdegegners notwendig, um die Busbevorzugung zu ermöglichen und um die erwarteten Rückstaulängen aufnehmen zu können. Weiter brauche es eine separate Spur für die Radfahrer, um die Autofahrer von den Radfahrern zu entflechten. Dies sei notwendig, um die Verkehrssicherheit der Radfahrer sicherzustellen, damit diese nicht mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen zusammenstossen würden. Die Einspurstrecke bei der Abzweigung Asylstrasse sei sodann als Rückstaufläche vorgesehen, um einen Rückstau entlang der Asylstrasse in die Weststrasse bei geschlossenen Barrieren beim Bahnübergang nach der Verzweigung Widmenwiesstrasse zu vermeiden. Der separate Linksabbiegestreifen sei zudem erforderlich, um den notwendigen Platz für das Abbiegen von Lastwagen inklusive Anhänger sicherzustellen. Nach dem Gesagten erscheinen die bemängelten Einspurstrecken nicht als "Luxusausstattungen", sondern als für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die Gewährleistung des Verkehrsflusses notwendige Anlagen.

### **E. 6.6.2**

Mit dem Velonetzplan Kanton Zürich hat der Regierungsrat die strategische Planung des Veloverkehrs vorgenommen. Ziel ist die Umsetzung eines sicheren, direkten und durchgängigen Velonetzes (RRB 591/2016; vgl. auch Regionaler Richtplan Oberland, Text Ziff. 4.2.3 und Regionaler Richtplan Region Oberland, Auszug Karte). Im Velonetzplan ist die Weststrasse als Nebenverbindung festgelegt. Für solche sind grundsätzlich innerorts beidseitige Radstreifen vorgesehen (RRB 591/2016, S. 3). Dies sieht auch die

Radwegrichtlinie "Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich" vom 1. Oktober 2012 vor (Richtlinie, Kapitel C, Ziff. 2.3 und Kapitel D, Ziff. 1.1). Die Mitbenützung von Trottoirs durch Fahrräder ist demgegenüber nur in begründeten Ausnahmefällen vorgesehen (Richtlinie, Kapitel F, Ziff. 1.2). Es ist daher evident, dass die Sicherheit der Radfahrer – insbesondere im Hinblick auf die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Usterstrasse auf die Weststrasse – die Erstellung beidseitiger Radstreifen verlangt. Platzgründe sowie gestalterische Aspekte müssen demgegenüber in den Hintergrund treten.

#### **E. 6.6.3**

In Bezug auf die Gehwege entlang der Weststrasse macht der Beschwerdegegner zu Recht geltend, im Abschnitt zwischen der Einmündung der Schönaustrasse bis zur Einmündung der Tobelackerstrasse bestehe auf der Nordwest-Seite der Weststrasse eine Gehweglücke. Gemäss VSS-Norm SN 640 042 sind Hauptverkehrsstrassen innerhalb besiedelter Gebiete mit beidseitigen Gehwegen zu versehen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind die Gehweglücken zu schliessen.

#### **E. 6.6.4**

Was schliesslich die Stützmauer anbelangt, so führt der Beschwerdegegner nachvollziehbar aus, dass zur Erstellung der beidseitigen Radstreifen die Fahrbahn verbreitert werden muss. Damit diese Verbreiterung möglich sei, müsse die bestehende Stützmauer nach hinten versetzt bzw. weiter hinten eine neue, höhere Stützmauer gebaut werden. Die Stützmauer wirke zudem schallunterbrechend, insbesondere habe die neu vorgesehene Verkleidung der Stützmauer mit Lavastein eine schallabsorbierende Wirkung. Die Erstellung der Stützmauer liegt insofern auch im Interesse der Beschwerdeführerin.

#### **E. 6.7**

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass aufgrund der überzeugenden Ausführungen des Beschwerdegegners und angesichts der aufzuerlegenden Zurückhaltung in Bezug auf spezifisch technische Fragen (vorne E. 2) das Projekt in der vorgesehenen Ausgestaltung nicht überdimensioniert, sondern zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer geeignet und notwendig erscheint.

#### **E. 7.1**

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen.

#### **E. 7.2**

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.