

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00427 vom 29. Juni 2017

ZH Verwaltungsgericht, 2017-06-29, DE

Quelle: https://mcp.opencaselow.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2018.00427

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00427 du 29 juin 2017

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00427 del 29 giugno 2017

Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Festsetzung Strassenprojekt Die projektierte Linksabbiegespur bedingt die Verbreiterung der Strasse zulasten des Grundstücks des Beschwerdeführers. Durch die separate Abbiegespur können Auffahrunfälle verhindert werden. Selbst wenn das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich eher gering sein sollte, dient die Linksabbiegespur der erhöhten Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer sowie dem Verkehrsfluss. Die Realisierung der Linksabbiegespur ist deshalb grundsätzlich gerechtfertigt (E. 4.2). Die geplante Linksabbiegespur liegt im öffentlichen Interesse (E. 5.3), erscheint geeignet und erforderlich, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen (E. 5.4.1), und der Eingriff in das Eigentum des Beschwerdeführers erweist sich insgesamt als verhältnismässig (E. 5.4.2). Abweisung, soweit Eintreten.

Erwägungen

E. 3

Abteilung VB.2018.00427 Urteil der 3. Kammer vom 23. Mai 2019 Mitwirkend: Abteilungspräsident Rudolf Bodmer (Vorsitz), Verwaltungsrichterin Tamara Nüssle, Verwaltungsrichterin Silvia Hunziker, Gerichtsschreiberin Rahel Zehnder. In Sachen A, Beschwerdeführer, gegen Regierungsrat des Kantons Zürich, Beschwerdegegner, und Stadtrat D, Mitbeteiligter, betreffend Festsetzung Strassenprojekt, hat sich ergeben: I. Mit Beschluss vom 13. Juni 2018 setzte der Regierungsrat das Projekt für die Instandsetzung der B-Strasse, den Neubau eines Radwegs und von drei Querungshilfen sowie die Erstellung eines Linksabbiegers an der 01 B-Strasse in der Stadt D gemäss den bei den Akten liegenden Plänen fest (Dispositivziffer I). Die Einsprache von A wurde abgewiesen (Dispositivziffer III). II. A. Gegen den Beschluss des Regierungsrates erhob A am 15. Juli 2018 Beschwerde ans Verwaltungsgericht und beantragte, es sei auf die Ausweitung der B-Strasse für den Linksabbieger in die C-Strasse zu verzichten, und es sei die Fläche, welche der Parzelle Kat.-Nr. 02 verloren gehe, zu kompensieren (keine Landabtretung). B. Der Regierungsrat, vertreten durch das Tiefbauamt, reichte am 14. September 2018 seine Beschwerdeantwort ein und beantragte die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten des Beschwerdeführers. Der Stadtrat D reichte innert Frist keine Beschwerdeantwort ein. A replizierte am 3. Oktober 2018. Am 2. November 2018 reichte der Regierungsrat seine Duplik ein, wozu A am 17. November 2018 nochmals Stellung bezog. Daraufhin verzichtete der Regierungsrat auf eine weitere Stellungnahme. Die Kammer erwägt: 1. 1.1 Der Beschluss des Beschwerdegegners vom 13. Juni 2018 bildet einen Akt im Sinn von § 19 Abs. 1 lit. a des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG), der gemäss § 19 Abs. 2 lit. a VRG zwar nicht mit Rekurs, jedoch gestützt auf § 41 Abs. 1 VRG und § 41 Abs. 1 des

Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG) direkt mit Beschwerde an das Verwaltungsgericht anfechtbar ist. Das Verwaltungsgericht ist zuständig zur Behandlung der Beschwerde. 1.2 Der Beschwerdeführer ist Eigentümer der Parzelle Kat.-Nr. 02 in D und hat gemäss dem festgesetzten Projekt eine Fläche von 184 m² abzutreten. Damit ist er zur Beschwerde legitimiert. Nachdem auch die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde grundsätzlich einzutreten. 2. 2.1 Bei der B-Strasse handelt es sich um eine Hauptverkehrsstrasse mit signalisierter Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Aufgrund ihres schlechten Allgemeinzustands muss die Fahrbahn zwischen den Einmündungen der C- und E-Strasse instandgesetzt werden. Mit der Revision des Richtplans wurde für den Radverkehr die Hauptverbindungsroute F – D auf die C- und E-Strasse verlegt. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer sowie der Fussgängerinnen und Fussgänger soll unter anderem im Bereich der Einmündung C-Strasse eine Querungshilfe (Mittelinsel) erstellt werden. Ausserdem ist im Bereich des Knotens B-/C-Strasse eine neue Linksabbiegerspur vorgesehen. Dazu soll die B-Strasse im Bereich der Einmündung C-Strasse verbreitert werden. 2.2 Der Beschwerdeführer beantragt, es sei auf die Ausweitung der B-Strasse im Zusammenhang mit dem Linksabbieger in die C-Strasse zu verzichten. Es sei das Verkehrsaufkommen auf dem Linksabbieger abzuklären. Das Kosten-/Nutzenverhältnis stehe in keinem Verhältnis zum öffentlichen Interesse. Die Linienführung der Strasse könne so gewählt werden, dass die Ausweitung bei km 5.620 ende. Sodann sei die Kompensation der Fläche, welche der Parzelle Kat.-Nr. 02 verloren gehe, vom Kanton in Zusammenarbeit mit der Stadt D zu ermöglichen. Die C-Strasse müsse nicht um 70 m Richtung Westen verschoben werden. Entgegen dem ursprünglichen Projekt sei die C-Strasse heute 7 m breit (ohne Bankett) und werde die Kurve bei den Strommasten um ca. 7 m geschnitten. Mit dem Projekt des Radwegs von F nach D über die C-Strasse habe der Kanton in Zusammenarbeit mit der Stadt D die Möglichkeit, beides zu korrigieren. Das öffentliche Interesse am Gewinn von Fruchtfolgeflächen sei grösser als an einer überdimensionierten C-Strasse. 2.3 Dagegen wendet der Beschwerdegegner ein, über die C-Strasse würden ein Teil der Kiesgrube G, die Trocknungsgenossenschaft Zürich Unterland und der Forstbetrieb der Stadt D erschlossen. In diesem Gebiet sei zudem der Neubau der Jagdschiessanlage G vorgesehen. Der geplante Linksabbieger von der B-Strasse in die C-Strasse diene somit einer nicht unerheblichen Anzahl von Fahrzeugen. Über genaue Verkehrszahlen auf der kommunalen C-Strasse verfüge der Kanton nicht. Gerade bei hohem Tempo könnten Auffahrunfälle durch separate Abbiegespuren vermieden werden. Die Realisierung des Linksabbiegers Sorge demnach für eine signifikante Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ausserdem werde der Verkehrsfluss auf der B-Strasse nicht mehr behindert. Der Nutzen für die separate Abbiegespur sei somit ausgewiesen. Werde auf die Abbiegespur verzichtet, müsse zwar vom Beschwerdeführer weniger Land erworben werden. Eine Verschmälerung der B-Strasse vor der Einfahrt der C-Strasse wäre möglich. Dadurch würde jedoch die Verkehrssicherheit leiden. Der Erwerb von zusätzlichem Land des Beschwerdeführers sei angemessen. Das öffentliche Interesse an erhöhter Sicherheit überwiege die privaten Interessen des Beschwerdeführers. Der geplante Linksabbieger genüge somit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit. Hinsichtlich des zweiten Antrags des Beschwerdeführers führt der Beschwerdegegner aus, die C-Strasse sei eine Gemeindestrasse und bilde nicht Gegenstand des vorliegenden Strassenprojekts. Der Kanton habe keine Befugnis, über Gemeindeboden zu verfügen. Er könne der Stadt D nicht vorschreiben, die kommunale C-Strasse im Sinn des Beschwerdeführers umzugestalten. Bezüglich der Fruchtfolgeflächen sei festzuhalten, dass die Kompensation im Rahmen der

üblichen Handlungspraxis erfolgt und sichergestellt sei. Die Fläche sei in der vom Tiefbauamt geführte Fruchtfolgeflächen(kompensations)bilanz aufgenommen worden und werde spätestens fünf Jahre nach Projektabschluss kompensiert sein.

E. 3.1

Beim konkreten Projekt sind die einzelnen Projektierungsgrundsätze und, da es sich bei einem Strassenprojekt um einen Sondernutzungsplan handelt, generell die weiteren Grundsätze des Raumplanungsrechts zu beachten. Nach § 14 StrG sind Strassen entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen.

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 -unterschreitung (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 Strassenprojekt stellt einen Sondernutzungsplan dar mit einem derart hohen Konkretisierungsgrad, dass er materiell einer Baubewilligung entspricht (vgl. 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 Abs. 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, 29. Juni 2017, VB.2017.00225, E. 3 mit Hinweis; vgl. auch BGE 114 Ia 233 E. 2b; Heinz Aemisegger/Stephan Haag, in: Aemisegger et al. [Hrsg.], Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Zürich 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, 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).

E. 4.1

Die Rügen des Beschwerdeführers hinsichtlich der Ausweitung der B-Strasse betreffen die in § 14 StrG genannten Projektierungsgrundsätze der sparsamen Landbeanspruchung sowie der Beachtung der Sicherheit. Zudem bezweifelt der Beschwerdeführer das öffentliche Bedürfnis der Ausweitung der B-Strasse. Dabei stellt er im Beschwerdeverfahren lediglich die Notwendigkeit des Linksabbiegers in die C-Strasse infrage, nicht aber die

Querungshilfe für Radfahrerinnen und Radfahrer. Die Querungshilfe ist deshalb im Folgenden nicht zu prüfen.

E. 4.2

Gemäss technischem Bericht war der Linksabbieger von der B-Strasse in die C-Strasse ursprünglich für eine zukünftige Umlagerung des Verkehrs von der I-Strasse (Wald J) vorgesehen. Dagegen erhob die Stadt D indes Einsprache und beantragte, dass der Umlagerungsverkehr nicht über die C-Strasse geführt werde. Diesem Antrag wurde anlässlich der Einigungsverhandlung vom 19. September 2017 stattgegeben, da es sich bei der C-Strasse um eine Gemeindestrasse handle, weshalb das Fahrverbot nur auf Antrag der Stadt D aufgehoben werden könne. Die Ausweitung der B-Strasse im Bereich der Einmündung C-Strasse wird aufgrund der geplanten und vorliegend nicht mehr strittigen Querungshilfe für Radfahrerinnen und Radfahrer aber mindestens teilweise sowieso notwendig. Im Gegensatz zum angefochtenen Entscheid räumt der Beschwerdegegner im Beschwerdeverfahren zwar ein, dass bei Verzicht auf die Linksabbiegespur eine Verschmälerung der B-Strasse vor der Einfahrt in die C-Strasse möglich wäre und entsprechend weniger Land vom Beschwerdeführer erworben werden müsste. Darunter würde jedoch die Verkehrssicherheit leiden. Es ist folglich zu prüfen, ob sich die Realisierung des Linksabbiegers im Bereich des Knotens B/C-Strasse aus Gründen der Verkehrssicherheit rechtfertigt. Auf der B-Strasse gilt Tempo 80 km/h. Der Beschwerdegegner legt zu Recht dar, dass bei hohem Tempo Auffahrunfälle durch separate Abbiegespuren verhindert werden könnten. Soweit der Beschwerdeführer den Nutzen des Linksabbiegers aufgrund der Benutzerfrequenzen anzweifelt, ist zunächst festzuhalten, dass sich aus den Akten zwar keine Verkehrszahlen für die Nutzung der C-Strasse ergeben. Unbestrittenermassen dient die C-Strasse aber der Erschliessung der Kiesgrube G, der Trocknungsgenossenschaft Zürich Unterland (Kat.-Nr. 04) sowie des Forstbetriebs der Stadt D (Kat.-Nr. 05). Entgegen den Ausführungen des Beschwerdegegners hält der technische Bericht fest, dass der Linksabbieger nicht (primär) für das Verkehrsaufkommen zur geplanten Jagdschiessanlage erstellt werde. Die geplante Jagdschiessanlage soll (hauptsächlich) über den Kreisel F/D/L und die Abzweigung C-Strasse erschlossen werden (vgl. VGr, 15. Juni 2017, VB.2016.00605, E. 8.3). Es ist jedoch nicht auszuschliessen, dass ein Teil des Verkehrs zur geplanten Jagdschiessanlage G über den projektierten Linksabbieger erfolgen wird. Selbst wenn aber nur ein geringes Verkehrsaufkommen im Bereich der Einmündung C-Strasse bestehen sollte, wie dies der Beschwerdeführer geltend macht, diene der geplante Linksabbieger neben der erhöhten Verkehrssicherheit für den motorisierten Individualverkehr auch der Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern, präsentiert sich doch die B-Strasse mit der Querungshilfe und der Linksabbiegespur insgesamt als übersichtlicher und damit sicherer als eine schmalere Strassenführung. Darüber hinaus dient die vorgesehene Linksabbiegespur neben der Verkehrssicherheit auch dem Verkehrsfluss auf der B-Strasse, zumal der durchschnittliche Werktagsverkehr gemäss Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich bei über 3'500 Fahrzeugen in die betreffende Richtung liegt. Nach dem Gesagten führt die fragliche Linksabbiegespur– unabhängig von der Benutzerfrequenz zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Insofern ist dem Beschwerdegegner zuzustimmen, dass sich die Realisierung einer Linksabbiegespur im Bereich der C-Strasse aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich rechtfertigt.

E. 5.1

Unbestritten ist, dass das infrage stehende Strassenprojekt in die gemäss Art. 26 Abs. 1 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV) gewährleistete Eigentumsgarantie des Beschwerdeführers eingreift. Eigentumsbeschränkungen, die einer Enteignung gleichkommen, sind einerseits voll zu entschädigen (Art. 26 Abs. 2 BV). Andererseits sind solche Eingriffe nur zulässig, wenn sie auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen, durch ein öffentliches Interesse oder durch den Schutz von Grundrechten Dritter gerechtfertigt und verhältnismässig sind (Art. 36 BV).

E. 5.2

Das Strassenprojekt stützt sich auf das Strassengesetz (StrG). Insbesondere ermächtigt § 18 StrG den Regierungsrat, das für den Strassenbau benötigte Land durch Enteignung zu erwerben (vgl. auch § 15 Abs. 1 Satz 3 StrG). Somit besteht eine genügende gesetzliche Grundlage für den Eingriff in die Eigentumsrechte des Beschwerdeführers (BGr, 30. August 2010, 1C_373/2009, E. 10.1.2).

E. 5.3

Das öffentliche Interesse besteht in der erhöhten Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer der B-Strasse sowie im gesicherten Verkehrsfluss. Die Einmündung C-Strasse stellt zwar keinen Unfallschwerpunkt dar. Das alleine lässt jedoch nicht auf ein mangelndes öffentliches Interesse an der Realisierung des strittigen Linksabbiegers schliessen. Insbesondere sind die verantwortlichen Behörden gehalten, wenn sie Sicherheitsdefizite im Strassenverkehr erkennen, nicht einfach zuzuwarten, bis sich die ersten Unfälle ereignet haben, sondern es müssen präventive Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit getroffen werden (VGr, 29. November 2018, VB.2018.00185, E. 6.3). Selbst wenn der Linksabbieger nur von verhältnismässig wenigen Verkehrsteilnehmern genutzt werden sollte – wie dies der Beschwerdeführer geltend macht –, wird nichtsdestotrotz die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht, was zweifellos im öffentlichen Interesse liegt.

E. 5.4

Zu prüfen bleibt, ob das gegebene öffentliche Interesse im konkreten Fall jenes des Beschwerdeführers an der Erhaltung seines Eigentums überwiegt bzw. ob der Eingriff in der vorgesehenen Form verhältnismässig ist. Aus dem Verhältnismässigkeitsprinzip folgt, dass eine Grundrechtseinschränkung zur Erreichung des angestrebten, im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet, erforderlich und der betroffenen Person in Anbetracht der Schwere der Einschränkung zumutbar sein muss (BGr, 30. August 2010, 1C_373/2009, E. 10.3; BGE 135 I 176 E. 8.1).

E. 5.4.1

Nach dem Ausgeführten erscheint die geplante Linksabbiegespur im Bereich des Knotens B/C-Strasse geeignet, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und den Verkehrsfluss sicherzustellen (vgl. vorn E. 4.2). Fraglich ist, ob der Linksabbieger erforderlich ist. Diesbezüglich ist insbesondere zu berücksichtigen, dass aus den Akten nicht ersichtlich ist, wie hoch das Verkehrsaufkommen auf der C-Strasse ist und wie viele Fahrzeuge tatsächlich von der Linksabbiegespur profitierten. Immerhin geht aber selbst der Beschwerdeführer davon aus, dass die geplante Linksabbiegespur von ca. 10 Fahrzeugen pro Tag genutzt würde. Nachdem die Linksabbiegespur auf der Tempo 80-Strecke der Verhinderung von Unfällen und damit der erhöhten Verkehrssicherheit dient, ist auch bei eher geringem Verkehrsaufkommen von deren Erforderlichkeit auszugehen. Dieser Schluss

kann umso eher gezogen werden, als die Einschätzung des Beschwerdegegners auf Fachkunde beruht, denn die Planung und Projektierung erfolgte im vorliegenden Fall durch die fachkundige Baudirektion. Das Verwaltungsgericht hat ungeachtet seiner grundsätzlich umfassenden Kognition (E. 3.2) ein technisches Ermessen der Vorinstanz zu respektieren, falls diese über eine besondere Fachkompetenz verfügt, jedenfalls soweit sie die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend durchgeführt hat. Das Gericht soll nicht aus eigenem Gutdünken, sondern nur aus triftigen Gründen von der Beurteilung durch die zuständige Fachbehörde abweichen (vgl. BGr, 25. September 2014, 1C_582/2013, E. 4.4; BGE 139 II 185 E. 9.3 mit Hinweisen). Der Beschwerdeführer stellt nicht infrage, dass die technischen Normen fachgerecht angewendet wurden.

E. 5.4.2

Auf Seiten des Beschwerdeführers geht die Ausweitung der B-Strasse mit einem Landabtritt von 184 m² einher. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Verzicht auf die geplante Linksabbiegespur nicht dazu führen würde, dass der Beschwerdeführer gar kein Land abzutreten hätte. In diesem Fall müsste von seinem Grundstück lediglich weniger Land erworben werden. Ein Teil der für die Linksabbiegespur benötigten Fläche steht aber aufgrund der im Beschwerdeverfahren nicht mehr angefochtenen Querungshilfe sowie der Linienführung der Strasse ohnehin zur Verfügung. Wird die Linksabbiegespur nicht realisiert, bliebe diese Fläche ungenutzt. Dem Eingriff ins Eigentum des Beschwerdeführers, der zwar als entgegenstehendes privates Interesse im Rahmen der Interessenabwägung gewichtet werden kann, sind in der Folge aber ebenso die öffentlichen Interessen, welche an der Verbreiterung der Strasse bestehen – die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer – entgegenzusetzen. Das Grundstück des Beschwerdeführers befindet sich in der Landwirtschaftszone und ist nicht überbaut. Der Beschwerdeführer macht keine spezifischen Nachteile geltend, die sich aus der Landabtretung ergeben. Auch in den Akten finden sich keine Anhaltspunkte, dass die Landabtretung eine nennenswerte Belastung für den Beschwerdeführer mit sich bringen könnte. Unter diesen Umständen hat das private Interesse des Beschwerdeführers am Erhalt seines Eigentums hinter dem öffentlichen Interesse an der erhöhten Verkehrssicherheit zurückzutreten.

E. 5.5

Das Projekt erscheint im Bereich des Knotens B/C-Strasse in der vorgesehenen Ausgestaltung zur Verbesserung der Sicherheit bzw. zur Erfüllung des öffentlichen Interesses insgesamt geeignet und notwendig und der Eingriff in das Eigentum des Beschwerdeführers verhältnismässig. Die Beschwerde ist bezüglich des Verzichts auf die Linksabbiegespur und die damit einhergehende Ausweitung der B-Strasse im Bereich der Einmündung C-Strasse abzuweisen.

E. 6.1

Sodann beanstandet der Beschwerdeführer die Strassenführung der C-Strasse im Bereich der Kurve "bei den Strommasten" sowie die Breite der C-Strasse. Bei der C-Strasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse. Diese ist nicht Gegenstand des vorliegenden Strassenprojekts. Daran ändert nichts, dass die Parzelle Kat.-Nr. 06 dem Kanton gehört, liegt doch die daran angrenzende C-Strasse im Eigentum und damit in der Zuständigkeit der Stadt D. Insofern ist auf die Beschwerde nicht einzutreten.

E. 6.2

Soweit der Beschwerdeführer den Erhalt der Fruchtfolgeflächen fordert, ist festzuhalten, dass der Verlust von Fruchtfolgeflächen kompensiert wird. Die Umsetzung dieser Kompensationsmassnahmen wird vom Kanton überwacht (Kanton Zürich, Richtplan, Ziff. 3.2.3 S. 8 f.). Es ist davon auszugehen, dass der Beschwerdegegner diese Bestimmung tatsächlich umsetzt und für Ersatz der Fruchtfolgeflächen sorgen wird. Im Übrigen bleiben die Ausführungen des Beschwerdeführers dazu unsubstanziert, weshalb darauf nicht weiter einzugehen ist.

E. 7

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Verfahrensausgang sind die Kosten des Verfahrens dem Beschwerdeführer aufzuerlegen (§ 65a Abs. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Eine Parteientschädigung hat er nicht beantragt, und eine solche stünde ihm angesichts seines Unterliegens auch nicht zu (§ 17 Abs. 2 VRG). Hingegen ersuchte der Beschwerdegegner um eine Parteientschädigung. Die Bearbeitung und Beantwortung von Rechtsmitteln darf aber zu den angestammten amtlichen Aufgaben des Beschwerdegegners gezählt werden. Eine Parteientschädigung zu seinen Gunsten ist damit zwar nicht von vornherein ausgeschlossen, jedoch nur dann gerechtfertigt, wenn die Erhebung oder Beantwortung des Rechtsmittels mit einem ausserordentlichen Aufwand verbunden war (VGr, 29. Juni 2017, VB.2017.00225, E. 6; Kaspar Plüss, Kommentar VRG, § 17 N. 51). Diese Voraussetzung ist vorliegend nicht erfüllt. Dementsprechend ist dem Beschwerdegegner keine Parteientschädigung zuzusprechen.

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