

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00436 vom 23. Mai 2019

ZH Verwaltungsgericht, 2019-05-23, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2018.00436

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00436 du 23 mai 2019

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2018.00436 del 23 maggio 2019

Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Festsetzung Strassenprojekt Die Erstellung der vom Beschwerdeführer angefochtenen Querungshilfe für Radfahrerinnen und Radfahrer hängt massgeblich von der weiteren Linienführung des Radwegs ab. Die weitere Linienführung des Radwegs ist indes Gegenstand eines anderen Strassenprojekts, das noch nicht rechtskräftig festgesetzt wurde. Im vorliegenden Beschwerdeverfahren kann deshalb nicht über die umstrittene Querungshilfe entschieden werden (E. 3.2). Nachdem die geplante Linksabbiegerspur sowie die damit zusammenhängende Ausweitung der Strasse unangefochten geblieben waren und die Realisierung des Linksabbiegers zur Entschärfung des Unfallschwerpunkts dringend notwendig ist, rechtfertigt es sich, das Strassenprojekt nur insofern aufzuheben, als damit der Radweg ab km 6.570 sowie die damit verbundene Querungshilfe festgesetzt wurden (E. 3.3). Teilweise Gutheissung, soweit Eintreten.

Erwägungen

E. 3

Abteilung VB.2018.00436 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 B, Mitbeteiligter, betreffend Festsetzung Strassenprojekt, hat sich ergeben: I. Mit Beschluss vom 13. Juni 2018 setzte der Regierungsrat das Projekt für die Instandsetzung der C-Strasse, den Neubau eines Radwegs und von drei Querungshilfen sowie die Erstellung eines Linksabbiegers an der 01 C-Strasse in der Stadt B gemäss den bei den Akten liegenden Plänen fest (Dispositivziffer I). Die Einsprache von A wurde abgewiesen (Dispositivziffer V). II. A. Gegen den Beschluss des Regierungsrates erhob A am 20. Juli 2018 Beschwerde ans Verwaltungsgericht und beantragte, der Beschluss des Regierungsrats vom 13. Juni 2018 sei aufzuheben. Das Strassenprojekt 01 C-Strasse, H- bis D-Strasse, sei mit dem Strassenprojekt 01 C-Strasse, Lückenschliessung Radweg und Belagsanierung, D-Strasse bis E/O, zusammenzulegen. Der Radweg ab km 6,6 sei nicht entlang der C-Strasse zu führen, sondern auf oder entlang der Kat.-Nr. 02 direkt zum Parkplatz auf Kat.-Nr. 03 bzw. zum Scheitel der L. Das Projekt sei bis km 6,6 entsprechend anzupassen. Auf die Querungshilfe für Radfahrer bei km 6,6 sei zu verzichten, stattdessen sei diese auf dem Scheitel der L zu bauen. B. Der Regierungsrat, vertreten durch das Tiefbauamt, reichte am 14. September 2018 seine Beschwerdeantwort ein und beantragte die Abweisung der Beschwerde, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten des Beschwerdeführers. Der Stadtrat B reichte innert Frist keine Beschwerdeantwort ein. A replizierte am 2. Oktober 2018. Am 2. November 2018 reichte der Regierungsrat seine Duplik ein, wozu A am

15. 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 äusserte sich im Rahmen seiner Beschwerde nicht zu seiner Beschwerdelegitimation. Im Verfahren vor dem Beschwerdegegner machte er geltend, er erhebe "als Einwohner mit schulpflichtigen Kindern in der Aussenwacht F in B sowie auch als Steuerzahler des Kantons Zürich und der Gemeinde B Einsprache. Der Beschwerdeführer wohnt an der G-Strasse 04 in B und damit unmittelbar neben der vom Strassenprojekt betroffenen C-Strasse. Als Anwohner ist er damit zur Beschwerde legitimiert.

1.3 Im Verfahren vor Regierungsrat beantragte der Beschwerdeführer, es sei auf den geplanten Linksabbiegestreifen bei der Einmündung von der C-Strasse in die H-Strasse sowie auf die Querungshilfe in diesem Bereich zu verzichten. Der Radweg sei nicht über die H-D-Strasse, sondern über I-Strasse/J-Graben/K-Weg zu führen. Ab km 6.560 sei der Radweg nicht entlang der C-Strasse, sondern entlang des Waldweges zu führen. In der Beschwerde beantragte der Beschwerdeführer zwar zunächst, der Entscheid des Regierungsrats vom 13. Juni 2018 sei (volumfänglich) aufzuheben. Die weiteren Anträge und auch die Beschwerdebegründung bezogen sich jedoch ausschliesslich auf den Strassenabschnitt im Bereich des Knotens C-D-Strasse ab ca. km 6.540. Unter diesen Umständen sind der Linksabbieger sowie die Querungshilfe beim Knoten C-H-Strasse sowie die Radwegführung über die I-Strasse anstatt die H-Strasse nicht Gegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens. Darüber hinaus ist die Linienführung des Radwegs ab km 6.600 nicht Gegenstand des vorliegenden Strassenprojekts, weshalb auf den Antrag des Beschwerdeführers, wonach der Radweg ab km 6.600 nicht entlang der C-Strasse, sondern entlang der Kat.-Nr. 02 zu führen und anstelle der Querungshilfe bei km 6.600 eine solche auf dem Scheitel der L zu bauen sei, nicht einzutreten ist.

2. 2.1 Bei der C-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 H- und D-Strasse instandgesetzt werden. Mit der Revision des Richtplans wurde für den Radverkehr die Hauptverbindungsroute M – B auf die H- und D-Strasse verlegt. Zur Entschärfung des Unfallschwerpunkts beim Knoten C-D-Strasse soll in diesem Bereich eine Linksabbiegespur realisiert werden. Sodann ist aufgrund des vorgesehenen Seitenwechsels des Radwegs ca. bei km 6.570 eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel vorgesehen.

2.2 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.

2.3 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 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 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. 3.1

Der Beschwerdeführer macht vorab geltend, die Etappierung des Strassenprojekts erschwere den Betroffenen die Wahrnehmung ihrer Rechte. Seine Beschwerde zielt darauf ab, dass der Radweg ab km 6.600 nicht entlang der C-Strasse, sondern entlang des Waldweges (Kat.-Nr. 02) geführt werde. Dieser Strassenabschnitt sei aber nicht Gegenstand des vorliegenden Strassenprojekts, weshalb sich die Beschwerde bezüglich der Linienführung des Radwegs nur gegen die Querungshilfe bei km 6.600 richten könne. Es gebe keinen Grund für die Stückelung des Strassenprojekts. Dagegen wendet der Beschwerdegegner ein, der Kantonsrat habe den Objektkredit für das Nachbarprojekt (Radweglückenschliessung und Hangsicherung an der C-Strasse zwischen der D-Strasse in der Stadt B und der E in der Gemeinde O) noch nicht bewilligt. Die Festsetzung des Nachbarprojekts erfolge nach der entsprechenden Kreditbewilligung durch den Kantonsrat. Bezüglich Teilung von Strassenprojekten halte das Bundesgericht fest, dass verschiedene Vorhaben, selbst wenn sie die gleiche Strasse betreffen, etappiert werden könnten. Der Beschwerdegegner wolle die politischen Vorgaben zur Radwegstrategie zügig umsetzen. Dass das vorliegende Projekt nicht aufgeschoben und nicht erst zusammen mit dem Nachbarprojekt realisiert werde, diene namentlich auch der Verkehrssicherheit, da der Unfallschwerpunkt am Knoten C-D-Strasse so rasch als möglich zu entschärfen sei. Die erreichte Erhöhung der Verkehrssicherheit rechtfertige es, dass dieser Knoten schon im Rahmen der Instandsetzung der C-Strasse umgestaltet und nicht damit zugewartet werde, bis das Nachbarprojekt abschliessend ausgearbeitet und festgesetzt sei.

E. 3.2

Die Instandsetzung der C-Strasse und der Neubau des Radwegs (Lückenschliessung) erfolgen in Etappen. Das vorliegend angefochtene Strassenprojekt betrifft den Abschnitt km 5.466 bis km 6.665. Der weiterführende Strassenabschnitt, insbesondere auch der Radweg ab ca. km 6.600, wird separat projektiert. Dieses Nachbarprojekt wurde indes noch nicht festgesetzt, da der Kantonsrat den Objektkredit für die Radweglückenschliessung und die Hangsicherung an der 01 C-Strasse zwischen der D-Strasse in der Stadt B und der E in der Gemeinde O noch nicht bewilligt hat. Grundsätzlich kann ein Strassenprojekt etappiert werden (vgl. BGr, 26. September 2011, 1C_277/2011, E. 2.4.3; VGr, 22. März 2018, VB.2016.00349-354, E. 5.1.5.3). Wie sogleich zu zeigen sein wird, kann jedoch die vom Beschwerdeführer beanstandete Querungshilfe im Bereich des Knotens C-D-Strasse nicht unabhängig vom weiteren Verlauf des Radwegs beurteilt werden. Der geplante Radweg soll bis zum Knoten C-D-Strasse (ca. km 6.570) nördlich entlang der C-Strasse geführt werden. Ab dem Knoten C-D-Strasse (ca. km 6.600) soll der Radweg südlich der C-Strasse entlanggeführt werden, weshalb die Radfahrerinnen und Radfahrer die C-Strasse überqueren müssen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde in diesem Bereich eine Querungshilfe für Radfahrerinnen und Radfahrer projektiert. Die Linienführung des Radwegs ab km 6.600 und damit insbesondere die Frage, ob der Radweg ab der Einmündung D-Strasse entlang der C-Strasse oder aber entlang des Waldweges (Kat.-Nr. 02) zu führen ist, ist nicht Gegenstand des hier streitigen Strassenprojekts und kann folglich im vorliegenden Beschwerdeverfahren nicht geprüft werden. Die vom Beschwerdeführer im Rahmen des vorliegenden Strassenprojekts beanstandete Querungshilfe bei der Einmündung der D-Strasse wird jedoch nur notwendig, wenn der Radweg – wie projektiert – südlich der C-Strasse entlanggeführt wird. Würde der Radweg hingegen – wie vom Beschwerdeführer beantragt – nördlich der C-Strasse entlang von Kat.-Nr. 02 geführt, wäre ein Seitenwechsel beim Knoten C-D-Strasse und damit die projektierte Querungshilfe in diesem Bereich nicht notwendig. Gegenteiliges macht der Beschwerdegegner nicht geltend und ist auch aus den Akten nicht ersichtlich. Die Erstellung der im vorliegenden Beschwerdeverfahren umstrittenen Querungshilfe hängt damit massgeblich von der weiteren Linienführung des Radwegs ab. Nachdem die weitere Linienführung des Radwegs noch nicht rechtskräftig festgesetzt wurde, kann folglich im vorliegenden Beschwerdeverfahren nicht über die Querungshilfe im Bereich der Einmündung D-Strasse entschieden werden. Andernfalls drohte die Realisierung einer Querungshilfe, die womöglich gar nicht notwendig wäre. Darüber hinaus würden mit der Realisierung der Querungshilfe im vorliegend angefochtenen Strassenprojekt Tatsachen geschaffen, die sich auf das Nachbarprojekt

E. 3.3

Nach dem Gesagten erweist sich die Realisierung der Querungshilfe im Bereich des Knotens C-D-Strasse im Rahmen des vorliegend angefochtenen Strassenprojekts als verfrüht. Eine Sistierung des Verfahrens, bis Klarheit über die weitere Linienführung des Radwegs ab km 6.600 besteht, rechtfertigt sich jedoch nicht, da mit dem strittigen Strassenprojekt unter anderem auch der unbestrittene Unfallschwerpunkt am Knoten C-D-Strasse mittels Realisierung einer Linksabbiegespur entschärft werden soll. Die Entschärfung des Unfallschwerpunkts erweist sich als dringend notwendig, geschahen doch in diesem Bereich in den letzten fünf Jahren 13 Unfälle, wobei es sich hauptsächlich um Abbiegeunfälle handelte. Die geplante Linksabbiegespur sowie die damit zusammenhängende Ausweitung der C-Strasse im Bereich des Knotens C-D-Strasse blieben denn auch unangefochten. Nachdem die Ausweitung der C-Strasse beim Knoten

C-D-Strasse aufgrund der projektierten Linksabbiegespur ohnehin notwendig wird, könnte die Querungshilfe für Radfahrerinnen und Radfahrer allenfalls auch zu einem späteren Zeitpunkt mit geringem Zusatzaufwand realisiert werden. Selbst wenn die besagte Querungshilfe infolge einer anderen Linienführung des Radwegs im Nachbarprojekt am Ende nicht realisiert werden sollte, rechtfertigte es sich, die Ausweitung der C-Strasse in diesem Bereich – soweit diese aufgrund der Linksabbiegespur nicht ohnehin erforderlich ist – beizubehalten, da die breitere Strassenführung im Bereich des Knotens zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt. Es rechtfertigt sich deshalb, das Strassenprojekt im Bereich des Knotens C-D-Strasse insofern aufzuheben, als damit der Radweg ab ca. km 6.570 bis D-Strasse sowie die damit verbundene Querungshilfe für Radfahrerinnen und Radfahrer festgesetzt wurde. Der Radweg ab ca. km 6.570 sowie die allenfalls notwendige Querungshilfe wird im Nachbarprojekt

E. 3.4

Bei diesem Verfahrensausgang erübrigt sich eine weitere Auseinandersetzung mit den vom Beschwerdeführer vorgebrachten (materiellen) Einwänden gegen die projektierte Querungshilfe beim Knoten C-D-Strasse. 4. Damit ist die Beschwerde im Sinn der Erwägungen teilweise gutzuheissen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Ausgang des Verfahrens rechtfertigt es sich, die Gerichtskosten den Parteien je zur Hälfte aufzuerlegen. Der Beschwerdeführer hat keine Parteientschädigung beantragt. Dem Beschwerdegegner ist eine solche mangels überwiegenden Obsiegens nicht zuzusprechen.

E. 05

zu projektieren sein, sodass der Beschwerdeführer die Querungshilfe zusammen mit der weiteren Linienführung des Radwegs anfechten könnte.

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