

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2020.00322 vom 20. Mai 2021

ZH Verwaltungsgericht, 2021-05-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2020.00322

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2020.00322 du 20 mai 2021

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2020.00322 del 20 maggio 2021

Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Strassenprojekt, Lärmschutz. Anwendbarkeit des Sanierungsrechts (E. 4.2). Ablauf der Sanierungsfristen (E. 4.3). Wird eine Anlage wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Diese Regelung wurde von Rechtsprechung und Literatur insofern ergänzt, als in bestimmten Fällen eine vollständige Gleichstellung mit Neubauten geboten ist, d. h. die Planungswerte gelten. Dies ist der Fall, wenn eine bestehende ortsfeste Anlage in konstruktiver oder funktionaler Beziehung so weit verändert wird, dass der weiterbestehende Teil der Anlage von geringerer Bedeutung erscheint als der erneuerte Teil (E. 4.4.1). Damit eine Änderung als wesentlich zu qualifizieren ist, können bei Projekten, die Änderungs- und Sanierungsmassnahmen beinhalten, nicht einzig die Lärmauswirkungen des Ausführungsprojekts entscheidend sein. Vielmehr muss aufgrund einer gesamthaften Betrachtung entschieden werden, ob die Änderung gewichtig genug ist, um als "wesentlich" qualifiziert zu werden. Dabei zu berücksichtigen sind insbesondere der Umfang der baulichen Massnahmen und die Kosten (E. 4.4.2). Der Umfang der baulichen Massnahmen ist vorliegend nicht besonders erheblich und die Kosten halten sich im Vergleich mit ähnlichen Projekten in eher tieferem Rahmen. Hingegen ist mit einer deutlichen Verlängerung der Lebensdauer der Gesamtanlage zu rechnen und erweist sich auch die Kapazitätssteigerung um 11 % nicht als unwesentlich. Aus diesen Gründen und im Rahmen einer Gesamtbetrachtung des ganzen Projekts bringt das vorliegende Projekt eine wesentliche Änderung mit sich. Ob es nach dem Ablauf der Frist nach Art. 17 Abs. 4 lit. b LSV überhaupt einer wesentlichen Änderung bedarf, um eine Sanierung auszulösen, kann vorliegend dahingestellt bleiben (E. 4.4.3). Gutheissung und Rückweisung.

Erwägungen

E. 3

Abteilung VB.2020.00322 Urteil der 3. Kammer vom 20. Mai 2021 Mitwirkend: Abteilungspräsident Rudolf Bodmer (Vorsitz), Verwaltungsrichter André Moser, Verwaltungsrichterin Silvia Hunziker, Gerichtsschreiberin Nicole Bürgin. In Sachen A AG, vertreten durch lic. iur. B, Beschwerdeführerin, gegen Regierungsrat des Kantons Zürich, Beschwerdegegner, und Stadtrat Dietikon, Mitbeteiligter, betreffend Festsetzung Strassenprojekt, hat sich ergeben: I. Mit Beschluss vom 8. April 2020 setzte der Regierungsrat das Projekt für den Knotenausbau Überland-/Güterstrasse, Stadt Dietikon, gemäss den bei den Akten liegenden Plänen fest und hiess die Einsprache der A AG im Sinn der Erwägungen gut, soweit er darauf eintrat. II. Gegen den Beschluss des Regierungsrates erhob die A AG am 18. Mai 2020 Beschwerde an das Verwaltungsgericht.

Sie beantragte, in Gutheissung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde sei die Festsetzung des Projekts in Bezug auf die Lärmschutzmassnahmen aufzuheben und an die Vorinstanz zur Durchführung einer umfassenden Lärmprognose (beinhaltend speziell auch die lokalen Entwicklungen) und zur Neufestsetzung der Lärmschutzmassnahmen zurückzuweisen. Die Vorinstanz sei anzuweisen, für die Verifizierung der tatsächlichen Verhältnisse eine Verkehrszählung durchzuführen. Eventualiter sei der Kanton Zürich zu verpflichten, anstelle des lärmarmen Belags die Lärmschutzwand gemäss Projekt 2011 zu erstellen. Im vorliegenden Verfahren seien die Akten des seinerzeitigen Sanierungsprojekts 2011 mit der Lärmschutzwand beizuziehen, alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen. Der Regierungsrat reichte am 22. Juni 2020 seine Beschwerdeantwort ein und beantragte, auf die Beschwerde nicht einzutreten. Eventualiter sei die Beschwerde der Beschwerdeführerin abzuweisen; subeventualiter sei die Beschwerde insoweit gutzuheissen, als diese die Lärmschutzwand betreffe, im Übrigen aber sei die Projektfestsetzung aufrechtzuerhalten, sodass das Projekt inkl. dem vorgesehenen lärmarmen Belag auch schon vor der vorzunehmenden Festsetzung einer Lärmschutzwand angegangen werden könne; alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen. Die A AG hielt mit Replik vom 24. August 2020 an ihren Anträgen fest. Der Regierungsrat verzichtete am 17. September 2020 auf eine erneute Stellungnahme. Die Kammer erwägt:

1. 1.1 Der Beschluss des Beschwerdegegners vom 23. August 2017 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 für die Behandlung der Beschwerde.

1.2 1.2.1 Als Eigentümerin der unmittelbar an die projektierte Strasse grenzenden Liegenschaften Gjuchstrasse 01/02 ist die Beschwerdeführerin grundsätzlich zur Beschwerde legitimiert. Strittig ist, ob sie noch ein schutzwürdiges Interesse an der Beschwerde hat oder ob ihrem Begehren nicht bereits nachgekommen wurde, wie dies vom Beschwerdegegner vorgebracht wird.

1.2.2 In ihrer Einsprache vom 18. September 2019 hatte die Beschwerdeführerin beantragt, es seien für den Knotenausbau Überlandstrasse-/Güterstrasse mit Landabtretung im Bereich Gjuchstrasse 01/02 geeignete Lärm- und Lichtschutzmassnahmen zu realisieren. Dazu seien Lärm- und Lichtmessungen der derzeitigen Immissionen vom Verkehrsaufkommen auf der Überlandstrasse erforderlich. Die Planwerte nach erfolgtem Knotenausbau mit der Kapazitätssteigerung – bedingt durch den Mehrverkehr nach Spreitenbach zur Entlastung vom Verkehr im Zentrum der Stadt Dietikon – seien zu berücksichtigen. Im Falle einer Überschreitung der gesetzlichen Vorgaben für die zulässige Lärmbelastung sei ein Lärmschutzwandprojekt öffentlich aufzulegen. Während der Einigungsverhandlung vom 11. Dezember 2019 wurde seitens der Beschwerdeführerin festgehalten, bezüglich der Lärmimmissionen bleibe ihr Antrag bestehen, sie fordere die Realisierung der Lärmschutzwand als dauerhafte Lärmsanierung.

1.2.3 Der Beschwerdegegner erwog in seinem Beschluss, die projektierte Verkehrszunahme liege unter 10 %. Die Verkehrszusammensetzung ändere sich nicht wesentlich. Mit einer berechneten Verkehrszunahme von 6 % bliebe die Zunahme der Lärmemissionen klar unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle von einem Dezibel, insbesondere auch deshalb, weil mit dem Projekt der Abstand von lärmempfindlichen Räumen zum Fahrbahnrand unverändert bleibe. Es seien daher infolge des Knotenausbaus keine lärmreduzierenden Massnahmen zu ergreifen. Im Faktenblatt der H AG vom 25. November 2019 werde als wirtschaftlichste und beste Lösung anstelle der Kombination

von einem lärmarmen Belag (LaB) mit einer Lärmschutzwand (LSW) im Bereich der Gjuchstrasse 03–04 der Einbau eines LaBs auf einer verlängerten Strecke vorgeschlagen. Die Liegenschaften direkt an der Kreuzung würden davon am meisten profitieren. Mit dem Einbau des LaB könnten auch die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Damit werde der Verwirklichung von geeigneten Lärmschutzmassnahmen am besten Rechnung getragen. Die Einsprache sei daher im Sinn der Erwägungen gutzuheissen. Der Beschwerdegegner führte in seiner Beschwerdeantwort an, da die Einsprache gutgeheissen worden sei, habe die Beschwerdeführerin auch kein schutzwürdiges Interesse mehr. 1.2.4 Da die Beschwerdeführerin in ihrem Antrag auch die Berücksichtigung der Planwerte fordert, muss ihr Antrag dahingegen verstanden werden, dass sie für den Fall, dass die Planungswerte nach Art. 23 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (USG) nicht eingehalten würden, die Eröffnung eines Lärmschutzwandprojekts verlangt. Dies unterstrich sie auch in der Einigungsverhandlung vom 11. Dezember 2019, wo sie erneut eine Lärmschutzwand forderte. Im Weiteren empfiehlt der Bericht der H AG vom 15. Juni 2020, welcher ein erweiterter Bericht desjenigen vom 25. November 2019 (welcher sich nicht in den Akten befindet) ist, eine Kombination aus lärmarmem Belag und einer Lärmschutzwand. Demgemäss ist davon auszugehen, dass dem Antrag der Beschwerdeführerin, die geeigneten Lärmschutzmassnahmen zu treffen und ein Lärmschutzwandprojekt zu eröffnen, nicht vollumfänglich entsprochen wurde und sie somit noch immer ein schutzwürdiges Interesse hat. 1.2.5 Die Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführerin ist daher zu bejahen. Da auch die weiteren Prozessvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde einzutreten. 2. Das geplante Projekt sieht vor, dass der Knoten Güterstrasse neu mit einer Lichtsignalanlage gesteuert wird. Zusätzlich wird eine gemeinsame Querungsstelle "Überlandstrasse" für Fussgänger und Velofahrer angeboten, welche zusammen mit der heute schon bestehenden Fussgängerquerung "Güterstrasse" nun mit einer Lichtsignalanlage gesteuert werden soll. Aufgrund des südlichen Rad-/Fusswegs muss im Bereich des Rad-/Fusswegübergangs ein geschützter Wartebereich erstellt werden. Der westliche Knotenast in Richtung Norden wird verbreitert, ebenso die Güterstrasse aufgrund der neuen Vorsortierung (neu mit separaten Links- und Rechtsabbiegestreifen sowie einem mittigen Velo-Linksabbiegestreifen) und dem gesteuerten Fussgängerübergang, in Richtung Westen. Die Mittelinsel in der Überlandstrasse muss für die Ausnahmetransporte überfahrbar ausgebildet werden. Mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn 2. Etappe wird keine Buslinie mehr verkehren.

E. 3.1

Die Beschwerdeführerin beantragte, die Vorinstanz sei anzuweisen, zur Verifizierung der tatsächlichen Verhältnisse eine Verkehrszählung durchzuführen.

E. 3.2

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat 2006 das Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich verabschiedet, welches eine gesamtheitliche Entwicklungsstrategie für alle Verkehrsträger formuliert. Die optimale Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger aufeinander bedingt dabei das Erkennen und die Förderung ihrer jeweiligen Stärken unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems. Dies setzt wiederum voraus, dass das Verkehrsgeschehen nicht nur für die einzelnen Verkehrsträger bekannt ist, sondern dass auch die Wechselwirkungen zwischen diesen nachvollzogen werden können. Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM-ZH) erfüllt seit 2010 diesen Zweck,

indem es den Verkehr in seinen Ausprägungen und Wirkungszusammenhängen darstellt (Nachfrage, Kapazitätsauslastung, Reisezeiten etc.). Mit regelmässigen Aktualisierungen (2016) werden die laufenden Veränderungen im Verkehrsgeschehen nachgeführt und die Prognosen (bis 2040) für die Zukunft angepasst. Das Gesamtverkehrsmodell ist im GIS-Browser abrufbar. Sodann wurde unter Berücksichtigung der Limmattalbahn ein Verkehrsmodell von der Firma I AG erstellt. In der Folge wurden die Verkehrszahlen für das Jahr 2030 dieser "Gesamtschau Limmattal" vom 17. Oktober 2017 auch für das neue und erstmalig in diesem Verfahren eingereichte Gutachten der H AG verwendet. Gegen die Einreichung und die Nachbesserungen im Gutachten vom 15. Juni 2020 hat die Beschwerdeführerin nichts einzuwenden.

E. 3.3

Es liegen betreffend die aktuelle Situation diverse Verkehrszählungen und -berechnungen vor. Da durch die Limmattalbahn mit nicht unwesentlichen Veränderungen des Verkehrsflusses zu rechnen ist, müssen die Verkehrszahlen für das vorliegende Projekt ohnehin errechnet werden und können aktuelle Verkehrszählungen nicht den nach der Realisierung des Projekts zu erwartenden Verkehr wiedergeben. Eine zusätzliche Verkehrszählung zu den bereits vorhandenen Verkehrsdaten erscheint daher nicht notwendig und zweckmässig.

E. 4.1

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 wie dem vorliegenden 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. 4.2

Das Sanierungsrecht nach Art. 16–18 USG findet Anwendung, wenn Anlagen vor dem Inkrafttreten des USG (1. Januar 1985) schon bestanden und den entsprechenden Lärmvorschriften schon damals nicht entsprachen (vgl. VGr, 10. Januar 2019, VB.2017.00658, E. 4.3 f.). Aus der "alten Landeskarte" im GIS-Browser ergibt sich, dass die Überlandstrasse bereits 1985 existierte. Sodann gehen die Parteien sowie das Gutachten der H AG aus dem Jahr 2011 davon aus, dass bereits dazumal die Lärmvorschriften nicht eingehalten waren (vgl. <https://www.zh.ch/de/umwelt-tiere/laerm-schall/strassenlaerm/laermsanierung-strassen/sanierungsprojekte/suche-laermsanierungsprojekte/dietikon-laermsanierung-staatsstrassen.html>). Die Bestimmungen des Sanierungsrechts sind demnach anwendbar.

E. 4.3

Nach Art. 16 Abs. 1 USG müssen Anlagen, die den Vorschriften dieses Gesetzes oder den Umweltschutzvorschriften anderer Bundesetze nicht genügen, saniert werden. Die Anlagen müssen soweit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und die Immissionsgrenzwerte (IGW) nicht überschritten werden

(Art. 13 Abs. 2 der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV]). Für Hauptstrassen und für übrige Strassen (mit Ausnahme von Nationalstrassen) lief die Frist für die Durchführung von Sanierungen und Schallschutzmassnahmen am 31. März 2018 ab (Art. 17 Abs. 4 lit. b LSV). Mit RRB 193/2009 vom 4. Februar 2009 beschloss der Regierungsrat, für das Sanierungsprogramm nach Art. 13 ff. LSV für die Staatsstrassen im Limmattal, wozu auch die Stadt Dietikon gehört, die Baudirektion mit der Durchführung zu beauftragen. Die vorliegend im Streit stehende Überlandstrasse ist eine Staatsstrasse, und die Gebäude an ihr weisen Überschreitungen des IGW auf. Die Überlandstrasse hätte daher bis zum 31. März 2018 saniert werden müssen. Das ursprüngliche Sanierungsprojekt aus dem Jahr 2011 wurde jedoch nicht weiterverfolgt. Demgemäss steht die Sanierung der Überlandstrasse noch aus.

E. 4.4.1

Wird eine bestehende ortsfeste Anlage geändert, müssen nach Art. 8 Abs. 1 LSV die Lärmemissionen der neuen oder geänderten Anlageteile nach den Anordnungen der Vollzugsbehörde soweit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Wird die Anlage wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Die Lärmimmissionen wesentlich geänderter oder erweiterter Anlagen müssen somit die Immissionsgrenzwerte einhalten und nicht – wie bei Neubauten gemäss Art. 25 Abs. 1 USG – die Planungswerte. Diese Regelung wurde von Rechtsprechung und Literatur insofern ergänzt, als in bestimmten Fällen eine vollständige Gleichstellung mit Neubauten geboten ist, d. h. die Planungswerte gelten. Dies ist der Fall, wenn eine bestehende ortsfeste Anlage in konstruktiver oder funktionaler Beziehung so weit verändert wird, dass der weiterbestehende Teil der Anlage von geringerer Bedeutung erscheint als der erneuerte Teil (BGE 141 II 483 E. 3.3.3; BGE 116 Ib 435 E. 5d/bb; BGE 123 II 325 E. 4c/aa; BGE 125 II 643 E. 17a; sog. Übergewichtige Erweiterung). Gleiches gilt bei einer vollständigen Zweckänderung (Art. 2 Abs. 2 LSV). In der neuesten Lehre wird die Ansicht vertreten, dass bei einer wesentlichen Änderung der Anlage nicht Art. 8 ff. LSV, sondern Art. 25 USG heranzuziehen und damit nicht nur die IGW, sondern grundsätzlich auch die Planungswerte einzuhalten sind, mit Erleichterungsmöglichkeiten nach Abs. 2 und 3 (Jonas Alig/Liliane Schärmeli, Die Beurteilung geänderter Altanlagen aus lärmschutzrechtlicher Sicht – Eine kritische Analyse der heutigen Praxis, URP 2019 193 ff.).

E. 4.4.2

Als wesentliche Änderungen ortsfester Anlagen gelten Umbauten, Erweiterungen und vom Inhaber der Anlage verursachte Änderungen des Betriebs, wenn zu erwarten ist, dass die Anlage selbst oder die Mehrbeanspruchung bestehender Verkehrsanlagen wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugen (Art. 8 Abs. 3 LSV). Damit eine Änderung als wesentlich zu qualifizieren ist, können bei Projekten, die Änderungs- und Sanierungsmassnahmen beinhalten, nicht einzig die Lärmauswirkungen des Ausführungsprojekts entscheidend sein. Vielmehr muss aufgrund einer gesamthafter Betrachtung entschieden werden, ob die Änderung gewichtig genug ist, um als "wesentlich" qualifiziert zu werden. Dabei zu berücksichtigen sind insbesondere der Umfang der baulichen Massnahmen und die Kosten: Kommen diese einem Neubau bzw. einem Wiederaufbau nahe, so ist die Änderung in der Regel als wesentlich einzustufen, auch wenn die Anlage gleichzeitig saniert wird und damit die Lärmemissionen reduziert werden. Eine

wesentliche Änderung ist in der Regel auch dann anzunehmen, wenn das Projekt die Lebensdauer der Gesamtanlage erheblich verlängert (BGE 141 II 483 E. 4.6). Sodann wird eine wesentliche Änderung auch bei Kapazitätserweiterungen bejaht (BGE 133 II 181 E. 7.2).

E. 4.4.3

Das vorliegende Projekt sieht neu eine Lichtsignalanlage für die Vorsortierung und für den Langsamverkehr vor. Sodann wird eine Querungsstelle für Velo und Fussgänger als Verbindung vom kombinierten südlichen Rad-/Fussweg auf die Güterstrasse nach Norden geschaffen. Des Weiteren wird eine überfahrbare östliche Schutzinsel für die bestehende Ausnahmetransportroute geplant. Der westliche Knotenast in Richtung Norden wird verbreitert, ebenso die Güterstrasse in Richtung Westen. Der Technische Bericht geht von einer berechneten Verkehrszunahme von 6 % aus bei nicht wesentlicher Veränderung der Verkehrszusammensetzung. Die Kosten für den Knotenausbau Güterstrasse inklusive Mehrwertsteuer wurden auf Fr. 2'751'000.- geschätzt. 296 m² Land werden für das Projekt abgetreten werden müssen. Ohne das vorliegende Projekt wird für den Knoten Überlandstrasse/Güterstrasse eine Verkehrsauslastung von 102 % angenommen. Mit dem geplanten Projekt kann eine Auslastung von 91 % erreicht werden, mithin eine Abnahme der Auslastung um 11 %. Der Umfang der baulichen Massnahmen ist vorliegend nicht besonders erheblich und die Kosten halten sich im Vergleich mit ähnlichen Projekten in eher tieferem Rahmen. Die Änderung kommt somit nicht einem Neu- oder Wiederaufbau nahe. Mit einer wesentlich höheren Lärmbelastung ist aufgrund des LaBs sowie der geplanten Temporeduktion von 60 km/h auf 50 km/h sowie einer berechneten Verkehrszunahme von 6 % nicht zu rechnen. Hingegen ist mit einer deutlichen Verlängerung der Lebensdauer der Gesamtanlage zu rechnen und erweist sich auch die Kapazitätssteigerung um 11 % (vgl. vorhergehender Absatz) nicht als unwesentlich. Aus diesen Gründen und im Rahmen einer Gesamtbetrachtung des ganzen Projekts (vgl. E. 2) bringt das vorliegende Projekt eine wesentliche Änderung mit sich. Demgemäss hat die Vorinstanz bei der Überarbeitung des Projekts in lärmschutzrechtlicher Hinsicht von einer wesentlichen Änderung der Anlage auszugehen. Es sind daher die Vorschriften von Art. 8 ff. LSV zu beachten. Ob es nach dem Ablauf der Frist nach Art. 17 Abs. 4 lit. b LSV überhaupt einer wesentlichen Änderung bedarf, um eine Sanierung auszulösen, kann vorliegend dahingestellt bleiben.

E. 4.4.4

Wie der Bericht der H AG vom 15. Juni 2019 zeigt, sind die IGW nicht überall eingehalten. Sodann ist festzuhalten, dass der Bericht zudem zum Schluss kommt, dass alle gerechneten Lärmschutzwände eine genügende Wirtschaftlichkeit aufweisen würden, dies sowohl mit einem Standardbelag als auch mit einem lärmarmen Belag. Eine Lärmschutzwand, wie von der Beschwerdeführerin gefordert, erweist sich daher technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar und ist bereits aufgrund des Vorsorgeprinzips zu realisieren. Demgemäss ist die Sache vorliegend an den Beschwerdegegner zur Überarbeitung des Projekts in Bezug auf die Lärmschutzmassnahmen zurückzuweisen, wobei er die Vorschriften nach Art. 8 ff. LSV zu beachten hat.

E. 4.5

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde gutzuheissen und die Sache im Sinn der Erwägungen zur Überarbeitung in lärmschutzrechtlicher Sicht an den Beschwerdegegner

zurückzuweisen. Es rechtfertigt sich, vorliegend den gesamten angefochtenen Entscheid aufzuheben, obwohl der Streitgegenstand nur die Lärmschutzmassnahmen betraf. Vor diesem Hintergrund kann auf den Beizug der Akten zum Lärmsanierungsprogramm 2011 verzichtet werden.

E. 5

Ausgangsgemäss sind die Kosten dem Beschwerdegegner aufzuerlegen (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 VRG). Zudem hat er der Beschwerdeführerin eine angemessene Parteientschädigung zu entrichten (§ 17 Abs. 2 VRG).

E. 6

Zur Rechtsmittelbelehrung des nachstehenden Dispositivs ist Folgendes zu erläutern: Letztinstanzliche kantonale Rückweisungsentscheide sind als Zwischenentscheide im Sinn von Art. 93 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (SR 173.110) zu qualifizieren (BGE 138 I 143 E. 1.2; BGE 133 V 477 E. 4.2). Der vorliegende Entscheid ist daher vor Bundesgericht nur direkt anfechtbar, wenn die Rückweisung einen nicht wiedergutzumachenden Nachteil bewirken kann (lit. a) oder wenn die Gutheissung der Beschwerde sofort einen Endentscheid herbeiführen und damit einen bedeutenden Aufwand an Zeit oder Kosten für ein weitläufiges Beweisverfahren ersparen würde (lit. b).

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