

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00513 vom 16. Juni 2022

ZH Verwaltungsgericht, 2022-06-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2021.00513

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00513 du 16 juin 2022

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2021.00513 del 16 giugno 2022

Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Festsetzung Strassenprojekt: Auswahl aus verschiedenen Projektvarianten. Die vom Strassengesetz geforderte Beachtung des Umweltschutzes umfasst im Licht der Kantonsverfassung auch den Klimaschutz. Die Umweltverträglichkeit eines Strassenprojekts ist somit stets auch mit Blick auf die Treibhausgasemissionen zu prüfen (E. 5.1). In materieller Hinsicht rügt der Beschwerdeführer eine nicht sachgemässe Auswahl der für die Festsetzung des angefochtenen Projekts massgebenden Kriterien sowie deren nicht angemessene Gewichtung (E. 7.3). Bei der Gegenüberstellung der möglichen Varianten hat das Tiefbauamt die Kriterien Gestaltung (Erscheinungsbild, Integration Umgebung), Randbedingungen (Geometrie, Gasleitung EGO), Umwelt (Lärm, Landverbrauch, Ressourcenverbrauch), Unterhalt (Tragkonstruktion, Lager, Fahrbahnübergänge, Umgebung) und Baukosten (Grobkostenschätzung) herangezogen. Diese durch die sachkundige Projektleitung vorgenommene Auswahl erscheint als sachgerecht. Was für zusätzliche Beurteilungskriterien notwendigerweise hätten mitberücksichtigt werden müssen, ist nicht ersichtlich (E. 7.3). Dass dem Tiefbauamt bei der Veranschlagung der Grobkosten wesentliche Fehler unterlaufen wären, lässt sich den Projektunterlagen nicht entnehmen (E. 7.4). Der umfangreiche Umweltverträglichkeitsbericht, dem der Regierungsrat mit der Projektfestsetzung gefolgt ist, kommt zum Schluss, dass das Projekt umweltverträglich realisiert werden kann (E. 7.5). Zusammenfassend ergibt sich, dass das angefochtene Vorhaben die Projektierungsgrundsätze von § 14 StrG sowie die weiteren massgebenden Bestimmungen des Planungs-, Bau- und Umweltrechts berücksichtigt (E. 7.9). Abweisung.

Erwägungen

E. 3

Von den vier Anträgen, welche der Beschwerdeführer in seiner Einsprache gestellt hat, hält er im Beschwerdeverfahren nur noch jenen betreffend den Kreisel Chrüzstrass aufrecht, den der Regierungsrat mit dem Projektfestsetzungsbeschluss abgewiesen hat. Die drei anderen Anträge lässt er ausdrücklich fallen.

E. 4

Der Sachverhalt ist aus den Akten hinreichend ersichtlich, weshalb auf die Durchführung eines Augenscheins zu verzichten ist (RB 1995 Nr. 12 = BEZ 1995 Nr. 32; Kaspar Plüss in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich 2014 [Kommentar VRG], § 7 N. 79). Ebenso wenig bedarf es sonstiger Untersuchungshandlungen des Verwaltungsgerichts.

E. 5.1

Gemäss § 13 StrG sind die Projekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung in einer Orientierungsversammlung oder durch öffentliche Auflage zur Stellungnahme zu unterbreiten; bei Projekten von untergeordneter Bedeutung kann darauf verzichtet werden (Abs. 1). Zu nicht berücksichtigten Einwendungen ist gesamthaft Stellung zu beziehen. Die Stellungnahme erfolgt vor der Kreditbewilligung entweder (lit. a) mündlich in der ersten oder nötigenfalls in einer weiteren Orientierungsversammlung oder (lit. b) schriftlich im Antrag zur Kreditbewilligung, im Kreditbeschluss oder durch besonderen Bericht (Abs. 2). Nach § 14 StrG (in der seit dem 1. August 2020 in Kraft stehenden Fassung) sind Strassen entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung und unter Beachtung der Bau- und Verkehrstechnik, der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit zu projektieren. Dabei gehen verkehrslenkende Massnahmen dem Bau neuer Verkehrsflächen vor (Abs. 1). Sie sind mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen. Gemeinden können im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrassen Begegnungszonen fördern (Abs. 2). Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind prioritär, diejenigen der Personen, die zu Fuss gehen oder Rad fahren, angemessen zu berücksichtigen (Abs. 3). Die Strasseninfrastruktur ist so zu gestalten, dass sie für Menschen mit Behinderung zugänglich und benutzbar ist (Abs. 4). 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. Mai 2021, VB.2020.00322, E. 4.1; 20. April 2017, VB.2016.00521, E. 2.2). Die in § 14 Abs. 2 StrG geforderte Beachtung des Umweltschutzes umfasst im Licht der Verpflichtung des Kantons zur Erhaltung der Lebensgrundlagen und zu einer nachhaltigen Entwicklung nach Art. 6 der Verfassung des Kantons Zürich (Kantonsverfassung, KV; LS 101) sowie des in Art. 102 KV verankerten Auftrags zum Schutz der Umwelt auch den Klimaschutz. Bei Strassenprojekten gilt es somit in Umsetzung von Art. 6 und Art. 102 KV nebst den übrigen zu beachtenden umweltrechtlichen Vorgaben auch den Zielen zur Begrenzung des Klimawandels Rechnung zu tragen (vgl. künftig den vom Volk am 15. Mai 2022 beschlossenen Art. 102a der Kantonsverfassung gemäss Änderung vom 25. Oktober 2021 [ABI 2021-10-29; Meldenummer RS-ZH02-0000000124]). Die Umweltverträglichkeit ist somit stets auch unter dem Blickwinkel des vom jeweiligen Projekt bzw. seines Betriebs ausgehenden Treibhausgasemissionen zu prüfen und erforderlichenfalls zu optimieren, was eine dahingehende Beurteilung erfordert, welche bei UVP-pflichtigen Vorhaben im Rahmen der UVP vorzunehmen ist.

E. 5.2

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; 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 (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.], Praxiskommentar RPG: Baubewilligung, Rechtsschutz und Verfahren, Zürich etc. 2020, Art. 33 N. 82 f.; 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 (VGr, 10. September 2020, VB.2018.00800, E. 4.3; Aemisegger/Haag, Art. 33 N. 84).

E. 6.1

Hinsichtlich des streitgegenständlichen Antrags auf Beibehaltung des Kreisels Chrüzstrass in der heutigen Form (gleiches Niveau, keine Bypässe) und Absenkung von zwei Spuren der Hauptverkehrsachse Schaffhauser-/Zürcherstrasse erwog der Regierungsrat im Festsetzungsbeschluss, dass der bestehende Kreisel an Werktagen in den Morgen- und Abendspitzenstunden nicht leistungsfähig sei. Weil gemäss einer Prognose mit einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens bis zum Jahr 2030 zu rechnen sei, was zu häufigeren und längeren Rückstaus sowie Ausweichverkehr auf untergeordnete Strassen führe, seien Massnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit unumgänglich. Unter Berücksichtigung dieser Prognose hätten Fachleute Knotenform und Verkehrsfluss in zahlreichen Varianten geprüft, bevor die Knotengeometrie festgelegt worden sei. Insbesondere habe man den Verkehrsfluss mit und ohne Nebenarme (sog. Bypässe) simuliert und die Auswirkungen untersucht. Dabei habe sich gezeigt, dass der Kreisel ohne die Nebenarme von der Wagenbrechi und von Eglisau her in den Abendspitzenstunden aufgrund des starken Linksabbiegerstroms von Bülach in Richtung Glattfelden nicht leistungsfähig wäre. Demgegenüber lasse sich mit den beiden Nebenarmen im Kreisel ein stabiler Verkehrsfluss aufrechterhalten. Allfällige Rückstaus auf den Zufahrten von Bülach und Wagenbrechi könnten innerhalb der Abendspitze wieder abgebaut werden. Insgesamt sei die vorgesehene Knotengestaltung mit dem abgesenkten einspurigen Nüsslikreisell, zwei Nebenarmen von Eglisau und der Wagenbrechi her sowie der Überführung Chrüzstrasse als beste aus den durchgeführten Variantenstudien hervorgegangen.

E. 6.2

Der Beschwerdeführer bringt zur Begründung seines Rechtsmittels vor, dass die im Technischen Bericht zugunsten des gewählten Projekts aufgeführten Argumente nicht überzeugten. Wenn die Schaffhauserstrasse nördlich des Hardwalds abgesenkt werde, brauche es keine Gegensteigung Richtung Eglisau. Da der restliche Verkehr durch den Kreisell keine Höhenunterschiede zu bewältigen habe, führe dies zu einer geringeren Umweltbelastung. Weil keine umfassende Prüfung der möglichen Varianten stattgefunden habe, lasse sich nicht sagen, dass die dem Festsetzungsbeschluss zugrunde liegende die bestmögliche sei. Dasselbe gelte für die Beurteilung der Einordnung in die Umgebung. Mit der Beibehaltung des Kreisells auf dem heutigen Niveau (anstelle des geplanten Nüsslikreisells mit Brücke) könne der Anschluss Zürcherstrasse–Alte Landstrasse erhalten

bleiben, was landschaftlich weniger stark in Erscheinung träte. Bis heute sei das Problem ungelöst, wie Post, Feuerwehr, Kehrtafelfuhr und Holztransporte sinnvoll die Siedlungen bzw. den Wald erreichen könnten. Auch werde die Alte Landstrasse nach Unfällen oft kurzfristig als Umleitung genutzt und nehme sie einen beträchtlichen Teil des landwirtschaftlichen Verkehrs auf, was die Zürcherstrasse entlaste. Schliesslich könne die Ausnahmetransportroute Typ 1 (Weiacherstrasse) im gegenwärtigen Zustand beibehalten und erfülle sie im Gegensatz zum angefochtenen Projekt die hierfür geltenden Anforderungen.

E. 6.3

Dem hält das Tiefbauamt in der Beschwerdeantwort entgegen, dass im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts zu verschiedenen Projektbestandteilen Variantenstudien durchgeführt und in Faktenblättern dokumentiert worden seien. Eine dieser Studien habe den Bypass für die hochfrequentierte Süd-Nord-Verbindung (Achse Bülach-Eglisau) zum Gegenstand gehabt. Dabei seien fünf Varianten anhand der Kriterien Gestaltung (Integration in die Umgebung), Umwelt (Lärm, Land- und Ressourcenverbrauch), Dauerhaftigkeit, Investitions- sowie Unterhaltskosten geprüft und verglichen worden. Zur Auswahl gestanden hätten eine Unterführung des Kreisels (kurz = Variante 0; lang = Variante 1), eine ebenerdige Brücke mit einem abgesenkten darunterliegenden Kreisels (Brücke eben = Variante 4) und eine erhöhte Brücke mit ebenerdiger (Brücke lang = Variante 2) bzw. leicht abgesenktem Kreisels (Brücke kurz = Variante 3). In der Folge habe sich die vorteilhafteste Variante 4 als umsetzbar erwiesen und sei zum Vorprojekt ausgearbeitet worden. Nachdem für die Süd-Nord-Verbindung eine Bestvariante ermittelt worden sei, habe sich der Technische Bericht auf die Umsetzung derselben beschränkt, ohne nochmals auf die übrigen Varianten einzugehen. Desgleichen bilde nur die Beurteilung der Bestvariante Gegenstand des Umweltverträglichkeitsberichts (im Folgenden UVB). Von den fünf geprüften Varianten entspreche keine der vom Beschwerdeführer verlangten Ausgestaltung; die grösste Übereinstimmung bestehe aber mit der Variante 1. Zur besseren Beurteilung der beschwerdeweise beantragten Variante habe der verantwortliche Planer ein Faktenblatt Nr. 19 erarbeitet. Dabei ergebe eine Grobbeurteilung, dass diese Variante geometrisch realisierbar sei. Hinsichtlich der Baukosten (für den Bypass) schneide die Variante 4 um ein Vielfaches besser als die Variante 1 ab; letztere wäre allerdings noch billiger als die vom Beschwerdeführer verlangte Ausgestaltung. Sodann hätte die Projektvariante des Beschwerdeführers nachteilige Folgen bezüglich der Entwässerung. Hinsichtlich Gestaltung und Umwelt hätten die Varianten 1 und 4 gleichermassen mit der Bestnote 3 abgeschnitten. Möglicherweise fielen geringere Schadstoff-Emissionen an, wenn der durch den Kreisels fliessende Verkehr keine Steigung überwinden müsste. Dafür dürfte aber bei der vom Beschwerdeführer beantragten Variante der Treibstoffverbrauch der über den Bypass fahrenden Autos ansteigen. Stärker ins Gewicht als die zu überwindende Steigung falle jedoch ohnehin der Verkehrsfluss, der bei der festgesetzten Variante günstiger sei. Hinsichtlich Lärmbelastung sei ohne zusätzliches Gutachten kein Unterschied zwischen der beantragten und der festgesetzten Variante auszumachen. Bei letzterer seien die Verkehrsflächen aufgrund der Tieferlegung weniger sichtbar. So oder anders müsse das Kreiselsbauwerk vergrössert werden, damit die nötige Leistungsfähigkeit erreicht werde. Mit der Umsetzung des Bauvorhabens entfalle die bisherige Einmündung der Alten Landstrasse in die Zürcherstrasse. Für die Erschliessung des davon betroffenen Gebiets sei eine gute Alternativlösung gefunden worden. Im Übrigen hätte die bestehende Einmündung aus

Gründen der Verkehrssicherheit nicht beibehalten werden dürfen. Ausnahmetransporte würden künftig Richtung Glattfelden wie auch Richtung Rorbas in Übereinstimmung mit den massgebenden Vorschriften durch den Kreisel geführt. In der Duplik wie auch in der Quadruplik und Sextuplik beharrt das Tiefbauamt auf seinem Standpunkt und hält zusammenfassend fest, dass der Beschwerdegegner beim Variantenentscheid weder bezüglich Gewichtung noch Bewertung der verschiedenen Beurteilungskriterien sein Ermessen fehlerhaft ausgeübt habe.

E. 6.4

In seiner Replik rügt der Beschwerdeführer, dass er erst auf seine Beschwerde hin über den Verfahrensablauf informiert worden sei, der zur ausgewählten Variante geführt habe. Das Faktenblatt Nr. 2, Bypass, bestätige ihn in der Überzeugung, dass der Kreisel nicht über-, sondern unterquert werden müsse. In der Gegenüberstellung der verschiedenen Varianten habe der Regierungsrat den Bypass isoliert betrachtet, ohne die mit den Anschlussstrassen verbundenen Probleme und Kosten zu berücksichtigen. Zu erwähnen seien der Landverbrauch an der Weiacherstrasse, die Kosten für die Umlegung der Wassertransportleitung und für die Absenkung des Kreisels. Dass mit einer Tieferlegung des Kreisels die Weiacherstrasse verändert werden müsse, sei ausgeblendet worden. Die Nutzwertanalyse sei allzu sehr auf die Baukosten ausgerichtet, was in doppelter Hinsicht nicht überzeuge: Zum einen seien die Kosten unzureichend erfasst und zum anderen würden sie überproportional gewichtet. Alle übrigen Parameter sprächen für die von ihm vorgeschlagene Variante, namentlich die Randbedingungen, der Unterhalt und die Umwelteinflüsse. Die Gegenpartei halte seiner Variante einen höheren Landverschleiss und die Beeinträchtigung des Naturschutzobjekts Lindirain entgegen, verschweige jedoch bei der festgesetzten Variante die in Anspruch genommene Fruchtfolgefläche an der Weiacherstrasse. Tatsächlich würde das Schutzobjekt bei seinem Antrag nicht tangiert und könnten die Anschlüsse verkürzt werden. Im Fazit zum Faktenblatt Nr. 19 stütze sich das Tiefbauamt weiterhin zu Unrecht auf die Nutzwertanalyse im Faktenblatt Nr. 2, ohne dass die "wahren Kostenfolgen" und unzutreffenden Gewichtungen korrigiert worden wären. Weiter rügt er in der Triplik, dass die Planer und Entscheidungsträger den Faktor "Höhendifferenzen" bei der Würdigung der Umweltverträglichkeit zu Unrecht ausser Acht gelassen hätten. Die Ausführungen der Gegenpartei bezüglich Baukosten, Foundationsschicht und Beläge sowie Wassertransportleitung träfen nicht zu. Mit einem grösseren Gefälle der Ein- und Ausfahrtsrampen in Richtung Eglisau liesse sich der Eingriff in das Landschaftsbild abschwächen.

E. 7.1

Wie der Beschwerdegegner in der Duplik zutreffend dargelegt hat, ist den Anforderungen von § 13 StrG betreffend Mitwirkung der Bevölkerung vorliegend Genüge getan worden. Entgegen dem Einwand des Beschwerdeführers, erst mit der Beschwerdeantwort vom Faktenblatt Nr. 2, Bypass, vom 25. März 2015, erfahren zu haben, bildete dieses Bestandteil des Vorprojekts, das vom 30. April bis 3. Juni 2015 in der Stadt Bülach bzw. vom 30. April bis 1. Juni 2015 in der Gemeinde Glattfelden aufgelegt war. Sodann erwähnte der Technische Bericht vom 20. März 2015 das Variantenstudium und das Faktenblatt in den Beilagen (S. 18). In der Triplik rügt der Beschwerdeführer den Verfahrensablauf nicht mehr.

E. 7.2

Auch das Vorgehen des Tiefbauamts, nämlich die Ausarbeitung der von ihm als beste gewürdigten Variante 4 (Brücke eben) zum Vorprojekt und die Weiterentwicklung derselben zum Projekt, erscheint sinnvoll. Wie die sehr umfangreichen Projektunterlagen – namentlich der Technische Bericht und der UVB – zeigen, wäre die weitere Bearbeitung auch der im Stadium des Vorprojekts evaluierten vier anderen Linienführungen mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden gewesen, von dem kaum ein anderes Ergebnis zu erwarten gewesen wäre. Daher befassen sich der Technische Bericht und die Umweltverträglichkeitsprüfung allein mit der im Folgenden festgesetzten Variante. Ebenso beschränkt sich die Aufgabe des Verwaltungsgerichts darauf, die Projektfestsetzung im Rahmen der ihm zustehenden Kognition (vgl. vorne E. 5.2) auf ihre Rechtmässigkeit und Angemessenheit hin zu überprüfen. Demgegenüber braucht das Gericht keinen Vergleich mit anderen denkbaren Lösungen – namentlich der vom Beschwerdeführer beantragten – anzustellen.

E. 7.3

In materieller Hinsicht rügt der Beschwerdeführer einerseits eine nicht sachgemässe Auswahl der für die Festsetzung des angefochtenen Projekts massgebenden Kriterien sowie deren nicht angemessene Gewichtung. Bei der Gegenüberstellung der möglichen Varianten hat das Tiefbauamt die Kriterien Gestaltung (Erscheinungsbild, Integration Umgebung), Randbedingungen (Geometrie, Gasleitung EGO), Umwelt (Lärm, Landverbrauch, Ressourcenverbrauch), Unterhalt (Tragkonstruktion, Lager, Fahrbahnübergänge, Umgebung) und Baukosten (Grobkostenschätzung) herangezogen. Diese durch die sachkundige Projektleitung vorgenommene Auswahl erscheint als sachgerecht. Was für zusätzliche Beurteilungskriterien notwendigerweise hätten mitberücksichtigt werden müssen, ist nicht ersichtlich.

E. 7.4

Bei der Gegenüberstellung der Varianten sind die Kriterien Randbedingungen und Umwelt mit dem Faktor 2, Gestaltung und Unterhalt mit dem Faktor 3 und die Baukosten mit dem Faktor 4 gewichtet worden. Die Bewertung dieser Kriterien wird mit folgenden Punktzahlen vorgenommen: 0 = inakzeptabel; 1 = akzeptabel; 2 = gut; 3 = sehr gut. Auch dieses Bewertungsschema erscheint als plausibel. Insbesondere lässt sich nicht beanstanden, dass die Baukosten moderat höher gewichtet werden als die anderen Kriterien. Im Stadium der Evaluation von Varianten lassen sich die mutmasslichen Baukosten naturgemäss erst grob schätzen; welche Kosten letztlich anfallen, hängt von zahlreichen Unwägbarkeiten im späteren Zeitraum der Projektrealisierung ab. Dass dem Tiefbauamt bei der Veranschlagung der Grobkosten wesentliche Fehler unterlaufen wären, lässt sich den Projektunterlagen nicht entnehmen. Wie der Vergleich zeigt, schneidet die festgesetzte Variante 4 deutlich am besten ab; gegenüber der Variante 1 (Unterführung lang), die den Vorstellungen des Beschwerdeführers nahekommt, ergeben sich Minderkosten im Bereich von rund 11 Millionen Franken. Mit dem seiner Beschwerdeantwort beigefügten Faktenblatt Nr. 19 vom 13. September 2021 hat das Tiefbauamt aufgezeigt, dass gegenüber der Würdigung des Projekts im Faktenblatt Nr. 2, Bypass, vom 20. März 2015, keine wesentlichen Änderungen eingetreten sind.

E. 7.5

Der umfangreiche UVB (Hauptuntersuchung; Version vom 29. November 2019), dem der Regierungsrat mit der Projektfestsetzung gefolgt ist, kommt zum Schluss, dass das Projekt

umweltverträglich realisiert werden kann (S. 121). Dies gilt insbesondere auch mit Bezug auf die Anforderungen an die Luftreinhaltung (S. 34) und den Lärmschutz (S. 38). Der Beschwerdeführer macht nicht substantiiert geltend, dass diese Würdigung unrichtig sei. Unter diesen Umständen kann offenbleiben, ob die von ihm verfochtene Variante mutmasslich geringere Auswirkungen auf die Umwelt hätte. Sein Argument, dass eine Unterführung des Kreisels aufgrund der damit verbundenen Absenkung der Fahrbahn und der Gegensteigung einen – freilich sehr geringen – Mehrverbrauch von Treibstoff verursacht, trifft zwar zu; wie der Beschwerdegegner jedoch zu Recht entgegenhält, wird dies durch einen besseren Verkehrsfluss und damit die Vermeidung von Staus bei hohem Verkehrsaufkommen kompensiert (vgl. dazu UVB, S. 32). Somit stehen auch die Gesichtspunkte des Klimaschutzes (vorn E. 5.1) nicht entgegen.

E. 7.6

Was die Gestaltung anbelangt, ist die festgesetzte Variante 4 im Vergleich für sehr gut befunden worden; dieselbe Bewertung hat auch die Variante 1 erhalten. Wie die Visualisierung des Kreisels im UVB zeigt (S. 108 f.), kann dieser Würdigung ohne Weiteres beigeplant werden. Der Bericht weist zu Recht darauf hin (S. 110), dass die bereits bestehenden Fahrbahnen den Wald wie das Kulturland teilen und die Strassenanlagen künftig noch stärker in Erscheinung treten. Indessen werde das Landschaftsbild nur wenig stärker belastet, weil dessen massgebende Zerschneidung schon heute bestehe. Lässt sich das festgesetzte Projekt in Bezug auf die Gestaltung nicht beanstanden, so erübrigt sich ein weiterer Vergleich mit der vom Beschwerdeführer verlangten Form. Sodann wird das Projekt in der Gegenüberstellung der Varianten auch hinsichtlich Land- und Ressourcenverbrauch mit "sehr gut" gewürdigt.

E. 7.7

Der Beschwerdegegner räumt in der Duplik ein, dass im Faktenblatt Nr. 2, Bypass, vom 20. März 2015 der Schwerpunkt auf eben diesen Bypässen gelegen habe. Dies sei darauf zurückzuführen, dass die nähere Ausgestaltung des Kreisels Chrüzstrass damals noch nicht festgestanden habe, sondern im Rahmen eines iterativen Prozesses entwickelt worden sei. Für diesen Entscheid habe jedoch der Entscheid betreffend den Bypass eine notwendige Voraussetzung gebildet. Unabhängig davon, ob der Bypass als Über- oder Unterführung ausgestaltet werde, erfordere das Bauwerk einen Neubau des Kreisels. Diese Vorbringen sind nachvollziehbar. Zwischen der Streckenführung, den Bypässen und der Ausgestaltung des Kreisels als Unterführung besteht eine Wechselbeziehung. Wie die insbesondere im Technischen Bericht und im UVB dokumentierte umfassende Untersuchung zeigt, hat das Tiefbauamt die massgebenden Umstände allseitig geprüft und abgewogen und sich keineswegs einseitig auf die Bypässe ausgerichtet.

E. 7.8

Schliesslich legt der Beschwerdegegner in der Beschwerdeantwort dar, dass die – meist in der Nacht durchgeführten – Ausnahmetransporte rechtskonform durch den Kreisel geführt werden können. Diesen in der Beilage zum Technischen Bericht dokumentierten Ausführungen widerspricht der Beschwerdeführer nicht.

E. 7.9

Zusammenfassend ergibt sich, dass das angefochtene Vorhaben die Projektierungsgrundsätze von § 14 StrG sowie die weiteren massgebenden Bestimmungen des Planungs-, Bau- und Umweltrechts berücksichtigt. Diese Erwägungen führen zur

Abweisung der Beschwerde.

E. 8

Bei diesem Prozessausgang wird der Beschwerdeführer kostenpflichtig (§ 65a Abs. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Dem obsiegenden Beschwerdegegner ist nach Massgabe von § 17 Abs. 2 VRG keine Parteientschädigung zuzusprechen, weil sich dessen Bemühungen 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.