

Öffentliche Fassung

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 17. April 2024

412. Strassen (Hinwil, 790 Zürichstrasse, Radweglückenschliessung, Neubau hindernisfreie Bushaltestelle, Projektfestsetzung, Behandlung Einsprache, gebundene und neue Ausgabe)

A. Ausgangslage und Projekt

Die Zürichstrasse auf dem Gebiet der Gemeinde Hinwil zählt zum Strassennetz des Kantons Zürich und wird im Kataster als regionale Verbindungsstrasse Nr. 790 geführt. Mit dem vorliegenden Projekt soll die Radweglücke auf der Zürichstrasse geschlossen werden. Zudem soll beim Knoten Zürich-/Unterdorfstrasse eine neue Bushaltestelle erstellt werden. Im Weiteren sind verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden vorgesehen.

Im Einvernehmen mit der Gemeinde Hinwil sieht das Tiefbauamt folgende Massnahmen vor:

- Ausgestaltung der Zürichstrasse als Kernfahrbahn mit beidseitig markierten Radstreifen;
- Neubau hindernisfreie Bushaltestellen beim Knoten Zürich-/Unterdorfstrasse, Ausgestaltung als Fahrbahnhaltestellen;
- Neubau Fussgängerübergang mit Mittelschutzinsel beim Knoten Zürich-/Unterdorfstrasse;
- Aufhebung der Bushaltestelle Kreuzplatz in Fahrtrichtung Hinwil, Bahnhof;
- Verbreiterung der Zürichstrasse im Bereich des Knotens Zürichstrasse/Zufahrt Industrie für eine neue Abbiegespur sowie eine Mittelinsel;
- Anpassung der nordseitigen Randabschlüsse an die neue Fahrbahngeometrie sowie Erneuerung des nordseitigen Gehweges;
- Anpassung der südseitigen Randabschlüsse an die neue Fahrbahngeometrie sowie Erneuerung des südseitigen Gehweges von km 0.050–0.140 und km 0.240–0.325;
- Instandsetzung der Fahrbahn (mit Einbau eines lärmarmen Deckbelags) von km 0.240–0.325;
- Anpassung und Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung und Strassenentwässerung;
- Wiederinstandstellung der privaten und öffentlichen Grundstücke im Projektperimeter.

Das Projekt wurde dem Gemeinderat Hinwil mit Schreiben vom 23. Juli 2021 im Sinne von § 12 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) zur Äusserung von Begehren zugestellt. Das Projekt wurde gemäss § 13 StrG

vom 20. August bis 20. September 2021 der Bevölkerung zur Mitwirkung unterbreitet. Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen sind im überarbeiteten Projekt soweit möglich berücksichtigt worden.

B. Einspracheverfahren

Die öffentliche Auflage des Bauprojekts und des Landerwerbsplans gemäss § 16 in Verbindung mit § 17 Abs. 2 StrG erfolgte vom 6. März bis 5. April 2023.

Innerhalb der Auflagefrist wurden drei Einsprachen eingereicht, die projektbezogene und teilweise auch enteignungsrechtliche Begehren enthielten.

Mit zwei Einsprechenden konnte im Rahmen der Einigungsverhandlungen eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Die jeweilige Zustimmung liegt mit der Unterzeichnung der Abtretungsverträge für den Landerwerb sowie der Anpassungsprotokolle vor, womit auch die Einsprachen zurückgezogen wurden. Diese sind als erledigt abgeschrieben worden.

Die verbleibende Einsprache ist wie folgt zu beurteilen:

■ *Zürich, Einsprache vom 4. April 2023*

Es sei das Projekt so auszuführen bzw. abzuändern, dass eine Landabtretung zulasten des Grundstückes Kat.-Nr. ■ der Einsprecherin nicht erforderlich ist. Zu diesem Zweck sei die geplante Bushaltestelle auf Höhe des Grundstückes Kat.-Nr. ■ um rund 60 m in westlicher Richtung auf Höhe des Grundstückes Kat.-Nr. ■ oder – alternativ – um rund 90 m in östlicher Richtung auf Höhe des Grundstückes Kat.-Nr. ■ zu verschieben (Antrag 1).

Massgeblicher Beurteilungspegel für Strassenverkehrslärm ist der Mittelungspegel (Anhang 3 Lärmschutz-Verordnung [LSV, SR 814.41]). Gemäss geltendem Fahrplan der Buslinie 869 finden über die Woche gemittelt rund 80 Bushalte pro Tag an der Haltestelle Kreuzplatz statt. Gemessen am durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von rund 7500 Fahrzeugen entspricht dies rund 1% des Gesamtverkehrs. Im Bestand sind die Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss LSV eingehalten. In dem aus lärmschutzrechtlicher Sicht massgeblichen Planungshorizont 2041 werden bei einigen Gebäuden die IGW überschritten. Die Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge der Busse bei der Haltestelle haben schallenergetisch keinen wesentlichen Einfluss auf den Mittelungspegel. Sie führen nicht zu einer wahrnehmbaren Lärmzunahme. Damit ist mit dem Projekt auch keine wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage verbunden. Darüber hinaus findet auch keine Ertüchtigung der Strasse für die nächsten 15 bis 20 Jahre statt. Vielmehr sind lediglich punktuelle Anpassungen vorgesehen. Die Prüfung von Lärmschutzmassnahmen

erübrigte sich damit grundsätzlich (Art. 18 Umweltschutzgesetz [SR 814.01]; Art. 8 LSV). Dennoch wird im Rahmen des vorliegenden Projekts, dort, wo die Anpassungen einen Ersatz des Deckbelags erforderlich machen, zwecks Lärmvorsorge ein lärmarmen Belag eingebaut (km 0.240–0.325). Mit dem lärmarmen Belag kann die Lärmbelastung verringert und die Immissionsgrenzwerte bei den Liegenschaften an der Zürichstrasse 49a, 49b und 51 können auch im Planungshorizont 2041 eingehalten werden. Bei einer üblichen Nutzung der Bushaltestelle durch wartende Personen ist sodann regelmässig nicht mit störenden Lärmimmissionen der Wartenden zu rechnen. Auch die Einsprecherin vermag keine besonderen Gründe anzuführen, die eine andere Annahme bedingen würden. Die lärmschutzrechtlichen Rügen der Einsprecherin sind damit insgesamt unbegründet. Die von der Einsprecherin ausgemachten Alternativstandorte wurden geprüft. Beide Standorte weisen gegenüber dem geplanten Lageort wesentliche Nachteile auf. Am geplanten Standort ist daher festzuhalten. Bei einer Verschiebung in westlicher Richtung würde sich die Erschliessung für die Liegenschaften Zürichstrasse 33 bis 50 verschlechtern. Zudem käme die Haltestelle nahe der Kreuzung Industriestrasse zu liegen und der Haltestellenabstand wäre nicht optimal. Sodann würde ein zweiter Fussgängerübergang mit Mittelschutzinsel notwendig. Dieser könnte den Verkehrsfluss beeinträchtigen und wäre mit zusätzlichem Landerwerb verbunden. Der Landerwerb am projektierten Standort würde sich gleichzeitig nur unwesentlich verringern, da die dort geplante Fussgängerquerung mit Mittelschutzinsel weiterhin erforderlich bliebe. Der vorgeschlagene Alternativstandort in östlicher Richtung würde die Hof- und Garageneinfahrten zur Liegenschaft Zürichstrasse 45 tangieren. Zudem wäre auch hier ein zweiter Fussgängerübergang mit Mittelschutzinsel notwendig. Noch weiter östlich verhindern Grundstückseinfahrten die Anordnung einer Haltekante.

In diesem Bereich könnte überdies die erforderliche, im Zusammenhang mit der gesetzlich gebotenen hindernisfreien Ausgestaltung der Bushaltestelle, minimale gerade Anfahrsstrecke nicht realisiert werden. Abgesehen davon käme die Bushaltestelle zu nahe beim Kreisel zu liegen und dieser könnte eingestaut werden. Eine Verschiebung der Haltestelle in Richtung Osten fällt im Weiteren auch mit Blick auf die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ausser Betracht. Die Bushaltestelle käme zu nahe bei der nächsten Haltestelle zu liegen. Auch am beantragten östlichen Alternativstandort würde sodann ein Landerwerb erforderlich. Gleichzeitig würde sich der Landerwerb am vorgesehenen Standort wiederum nur unwesentlich reduzieren, da der dort geplante Fussgängerübergang mit Mittelschutzinsel weiterhin notwendig bliebe. Mit der neuen Bushaltestelle und dem Fussgängerübergang mit Schutzinsel wird

der Siedlungsentwicklung im Projektperimeter Rechnung getragen. Der Bau der Bushaltestelle als solches sowie deren hindernisfreie Ausgestaltung im Besondern, liegen im öffentlichen Interesse.

Mit der Fussgängerquerung mit Mittelinsel wird eine sichere Fussverbindung von der nördlich der Zürichstrasse gelegenen Wohnüberbauung Mosaik in Richtung Zentrum geschaffen. Die Mittelinsel dient gleichzeitig als Überholschutz für haltende Busse. Die geschützte Fussgängerquerung verbessert die Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger und liegt somit ebenfalls im öffentlichen Interesse. Die Rechtmässigkeit des Standorts der Bushaltestelle ist somit gegeben. Ein Verzicht auf die Mittelschutzinsel bei der Fussgängerquerung ist sodann gemäss den anwendbaren technischen Normen infolge der Fahrbahnbreite sowie des DTV nicht möglich. Der Landerwerb wird der Einsprecherin finanziell entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des Abtretungsgesetzes (LS 781) abgegolten. Die lärmschutzrechtlichen Bestimmungen sind eingehalten. Selbst unter der Annahme vereinzelter Litteringfälle und des gelegentlichen Aufenthalts einer auf den Bus wartenden Person beim Velounterstand der Einsprecherin, erscheint der Eingriff in ihr Eigentum als zumutbar. Die privaten Interessen der Einsprecherin haben hinter das öffentliche Interesse zurückzutreten. Die strittige Landabtretung ist sodann insgesamt verhältnismässig. Die Einsprache ist in diesem Punkt (Antrag 1) abzuweisen.

Die Einsprecherin verlangt überdies, eventualiter sei die angebotene Entschädigung für die Landabtretung von Fr. 960/m² angemessen – auf mindestens Fr. 2500/m² – zu erhöhen und es sei ihr eine angemessene Entschädigung für den Minderwert des Restgrundstückes zuzusprechen (Antrag 2).

Auf entschädigungsrechtliche Begehren ist im vorliegenden Verfahren nicht einzutreten; sie werden im anschliessenden Landerwerbsverfahren nach §§ 18 ff. StrG behandelt.

Die Einsprecherin beantragt weiter, es seien sämtliche Arbeiten auf ihrem Grundstück mit ihr abzusprechen (Antrag 3).

Die Arbeiten auf dem Grundstück der Einsprecherin werden vorgängig der Ausführung mit dieser abgesprochen. Die Einsprache ist in diesem Punkt (Antrag 3) gutzuheissen.

Sodann beantragt die Einsprecherin, es seien die Kosten- und Entschädigungsfolgen durch die Einsprachegegnerin zu tragen (Antrag 4).

Im Einspracheverfahren werden keine Kosten auferlegt und keine Parteientschädigungen zugesprochen. Die Einsprache ist in diesem Punkt (Antrag 4) abzuweisen.

C. Finanzierung und Ausgabenbewilligung

Die Gesamtkosten sind gemäss Kostenvoranschlag vom 23. Oktober 2023 wie folgt veranschlagt:

	in Franken
Erwerb von Grund und Rechten	257 000
Bauarbeiten	2 115 000
Nebenarbeiten	128 000
Technische Arbeiten	369 000
Total	2 869 000

Die Gemeinde Hinwil hat mit Beschluss vom 4. Oktober 2023 eine Kostenbeteiligung von Fr. 211 000 an die Kosten des Projekts zugesichert. Dieser Betrag wird der Gemeinde Hinwil nach Fertigstellung in Rechnung gestellt. Die Einnahme ist dem Konto 8400.6320080000, Investitionsbeiträge von Gemeinden Staatsstrassen, für das Objekt Nr. 84S-81291 gutzuschreiben.

Der Kostenverleger gestaltet sich demnach wie folgt:

	Kanton in Franken	Gemeinde Hinwil in Franken	Total in Franken
Staatsstrassen Anteil öV	695 000		695 000
Staatsstrassen	329 000	74 000	403 000
Fussgängeranlagen	298 000		298 000
Fahrradanlagen	958 000		958 000
Erneuerung Staatsstrassen	378 000	137 000	515 000
Total	2 658 000	211 000	2 869 000

Für die Verwirklichung des Bauvorhabens ist eine Bruttoausgabe von Fr. 2 869 000 zu bewilligen, wovon Fr. 515 000 als gebundene Ausgabe gemäss § 37 Abs. 2 lit. b des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung (CRG, LS 611) und Fr. 2 354 000 als neue Ausgabe gemäss § 37 Abs. 1 CRG in die Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, aufzunehmen sind.

Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm der 3. Generation enthalten. Der Kanton Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion, wird beim Bundesamt für Strassen einen Antrag auf einen Bundesbeitrag stellen. Die Höhe des Bundesbeitrags kann erst mit der Schlussabrechnung festgelegt werden und ist somit in der Ausgabe nicht zu berücksichtigen. Die Einnahme ist dem Konto 8400.6300100000, Investitionsbeiträge vom Bund Agglomerationsprogramm, für das Objekt Nr. 84S-81291 gutzuschreiben.

In der Staatsbuchhaltung wird der Gesamtbetrag von Fr. 2 869 000 auf die einzelnen Projektbestandteile mit folgendem Kostenteiler verbucht:

Budgetierung		Gebundene Ausgaben in Franken	Neue Ausgaben in Franken	Total in Franken
<i>Investitionsrechnung</i>				
Konto 8400.5011080020 Staatsstrassen Anteil öV	24%		695 000	695 000
Konto 8400.5011000000 Staatsstrassen	14%		403 000	403 000
Konto 8400.5010000000 Fussgängeranlagen	10%		298 000	298 000
Konto 8400.5013000000 Fahrradanlagen	34%		958 000	958 000
Konto 8400.5011100000 Erneuerung Staatsstrassen	18%	515 000		515 000
Total	100%	515 000	2 354 000	2 869 000

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung ist die mit Verfügung des Tiefbauamtes Nr. 1305/2023 bewilligte Ausgabe von Fr. 210 000 enthalten. Diese Verfügung ist bezüglich der Ausgaben aufzuheben.

Das Vorhaben verursacht, unter der Berücksichtigung der voraussichtlichen Einnahmen von Fr. 211 000, jährliche Kapitalfolgekosten von Fr. 74 500. Sie berechnen sich nach IPSAS wie folgt:

Baukosten Kontierung		Kapitalfolgekosten			
		Anteil Baukosten in Franken	Zinsen (0,75%) in Franken	Abschrei- bungssatz	Betrag in Franken
Staatsstrassen Anteil öV	26%	695 000	2 500	2,5%	17 000
Staatsstrassen	13%	329 000	1 000	2,5%	8 000
Fussgängeranlagen	11%	298 000	1 000	2,5%	7 000
Fahrradanlagen	36%	958 000	3 500	2,5%	24 000
Erneuerung Staatsstrassen	14%	378 000	1 500	2,5%	9 000
Zwischentotal			9 500		65 000
Total	100%	2 658 000			74 500

Den gesamten Rechnungsverkehr hat das Objekt Nr. 84S-81291, Hinwil, 790 Zürichstrasse, aufzunehmen. Der Betrag ist im Budget 2024 enthalten sowie im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan 2024–2027 eingestellt.

D. Öffentlichkeit

Dieser Beschluss ist gestützt auf § 23 des Gesetzes über die Information und den Datenschutz (LS 170.4) nicht öffentlich, soweit dies zum Schutz der Privatsphäre der Einsprecherin erforderlich ist. Die Baudirektion hat den Beschluss vor der Veröffentlichung so weit zu anonymisieren, dass die Privatsphäre der Einsprecherin gewährleistet ist.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Das Projekt für die Radweglückenschliessung und den Neubau der hindernisfreien Bushaltestellen sowie die weiteren damit verbundenen Massnahmen an der 790 Zürichstrasse in der Gemeinde Hinwil wird gemäss den bei den Akten liegenden Plänen festgesetzt.

II. Die Einsprache [REDACTED], Zürich, wird teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen, soweit auf sie eingetreten wird.

III. Für die Bauausführung werden eine gebundene Ausgabe von Fr. 515 000 und eine neue Ausgabe von Fr. 2 354 000, insgesamt Fr. 2 869 000, zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt.

IV. Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindex gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst:
$$\text{Bewilligte Ausgabe} \times \text{Zielindex} \div \text{Startindex (Indexstand Oktober 2022)}$$

V. Die Verfügung des Tiefbauamtes Nr. 1305/2023 wird aufgehoben.

VI. Die Baudirektion, Immobilienamt, Landerwerb, wird beauftragt, den Landerwerb nach §§ 18 ff. des Strassengesetzes durchzuführen. Sie wird weiter ermächtigt, das für die Ausführung des Projekts erforderliche Land nötigenfalls auf dem Weg der Expropriation zu erwerben und Anstösserbeiträge zu erheben, allfällige Prozesse zu führen, Vergleiche zu treffen oder auf gütlicher Basis im Rahmen der bewilligten Kosten zum Erwerb von Grund und Rechten Verträge abzuschliessen.

VII. Gegen diesen Beschluss kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Der angefochtene Beschluss ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen.

VIII. Dieser Beschluss ist im Sinne der Erwägung D teilweise nicht öffentlich.

IX. Mitteilung an den Gemeinderat Hinwil, Dürntnerstrasse 8, 8340 Hinwil (unter Beilage eines mit dem Festsetzungsvermerk versehenen Projekts [ES]), [REDACTED]

[REDACTED] [R]), sowie an die Finanzdirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli