

5. September 2018

## **Rekurs**

gegen

Verfügung vom 7.8.2018: Einsprache-Entscheid  
Fällanden; 740, Maurstrasse: Neubau Fussgänger-Schutzinsel, Abbruch Personenunterführung Nr. 193-002 und Neubau Fussgängerübergang Höhe Denner-Filiale Projektfestsetzung und Ausgabenbewilligung.  
mit den Anträgen

1. *Der angefochtene Entscheid vom 26. Juni 2018 und eine Projektgenehmigung sei soweit aufzuheben, als damit ...*

- *ein Abbruch der Personenunterführung Schulhaus/Kindergarten Lätten (nachfolgend nur noch «PU» benannt) bestätigt resp. von der Genehmigung umfasst wird;*

### eventuell

- *eine neue oberirdische, bauliche Fussgängeranlage «Neuer Übergang Schulhaus/neue Kindertagesstätten-Komplex» (nachfolgend auch «Übergang» benannt) unter Abbruch der PU bestätigt resp. von der Genehmigung umfasst wird.*

2.1 *Dem Rekurs sei die aufschiebende Wirkung entsprechend den angefochtenen Projektteilen zu erteilen.*

2.2 *Es sei ein Augenschein durchzuführen.*

3. *Die Rekursantworten seien den Rekurrenten nach Eingang zur Replik zuzustellen*

4. *Alles unter ausgangsgemässer Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Rekursgegner.*

## **Begründung**

### **I. FORMELLES**

#### 1. Vollmacht

Der Rekurrent hat den Unterzeichneten zur vorliegenden Rekurseingabe gehörig bevollmächtigt

**BO:** Vollmacht Rekurrent **Beilage 1**

#### 2. Rekursfrist

Der angefochtene Entscheid wurde versandt am 7.8.2018.

Darin wurde dem Rekurrenten explizit der Rechtsmittelweg an das Baurekursgericht eingeräumt.

Die heutige Rekurseingabe erfolgt fristgemäss.

**BO:** Angefochtener Entscheid der Vorinstanz vom 7.8.2018 **Beilage 2**

#### 3.1 Ausgangslage Rekurs

Zwar verweist das Strassengesetz bezüglich des Weiterzuges von Entscheiden über die Festsetzung von öffentlichen Strassenprojekten auf die Vorschriften über die Verwaltungsrechtspflege. Nach § 41 Abs. 1 StrG richtet sich der Rechtsschutz, «soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt oder nicht die kantonale Enteignungsgesetzgebung Anwendung findet, nach dem Gemeindegesez und dem Verwaltungsrechtspflegegesetz».

Gemäss § 19 Abs. 1 VRG können Anordnungen einer unteren Verwaltungsbehörde, durch welche eine Sache materiell oder durch Nichteintreten erledigt worden ist, durch Rekurs an die obere Behörde weitergezogen werden. Als allgemeines Rechtsmittel gegen Anordnungen der Gemeindebehörden ist der Rekurs an den Bezirksrat vorgesehen (vgl. §§ 141 ff. des Gemeindegesetzes, GG, i.V.m. § 10 des Gesetzes über die Bezirksverwaltung). Wenn eine Direktion oder eine ihr gleichgestellte Kommission verfügt hat, wäre der Regierungsrat Rekursinstanz (§ 19a Abs. 1 VRG).

Falls die Rekursinstanz Baurekursgericht sich nicht - und an ihrer Stelle etwa den Regierungsrat - für zuständig erachtete, ersuche ich um Überweisung an die zuständige Rechtsmittelinstanz (Regierungsrat); unter Entschädigungsfolge zu Lasten des die explizite Rechtsmittelbelehrung verfassenden Rekursgegners

### 3.2 Rekurslegitimation

3.2.1 Der Rekurrent ist als unterlegene Partei im Einspracheverfahren mehr als irgendwelche Dritte vom angefochtenen Entscheid, mit welchem seine Einsprache abgewiesen wurde, betroffen.

Seine formelle Beschwerde muss für die Rekurslegitimation genügen.

3.2.2 Der Rekurrent ist aber auch als Einwohner Fällandens und insbesondere als Anwohner an der Maurstrasse in 8117 Fällanden rekurslegitimiert:

Schliesslich befinden sich die hier innerhalb des Projekts konkrete Streitgegenstände bildenden, baulichen Anlagen auf/neben der Maurstrasse ...

- neue oberirdische, bauliche Fussgängeranlage «Neuer Übergang Schulhaus/neuer Kindergarten» (**nachfolgend nur noch «Übergang SKL» be-nannt**), und

- die vom Projekt zum **Abbruch bestimmte Personenunterführung** Schulhaus/Kindergarten (nachfolgend nur noch «**PU SKL**» oder «**Unterführung**» benannt) ...

... nur in ca. etwas mehr als 200 m Entfernung von seiner Liegenschaft Maurstrasse 9; er nutzt als Anwohner die bestehende PU mehr als irgendwelche Dritte, um vom südöstlichen Dorfbereich zu seiner Liegenschaft zu gelangen.

Damit ist auch seine zusätzlich legitimationsbegründende materielle Beschwer offensichtlich.

### 4. Aufschiebende Wirkung; Augenschein

Die Gutheissung der geltend gemachten Rügen haben eine Aufhebung des an-gefochtenen Entscheids im Umfang der Anträge zur Folge.

Die aufschiebende Wirkung ist daher zu aller Mindest für

- den Abbruch der PU S/K, und
- den neu zu erstellenden Übergang S/K zu erteilen.

Die Vorinstanz führt wesentlich für ihre Begründung des angefochtenen Entscheides eine angeblich «sichere» Lage der neu oberirdisch platzierten Fussgängerquerung, und zusätzlich ein der Unterquerung in der bestehenden PU angeblich entspringendes «subjektives Unsicherheitsgefühl»: Beides lässt sich – sollte nicht schon aus anderen Gründen eine Gutheissung erfolgen – nur in tatsächlicher Begutachtung und Erhebung der örtlichen Verhältnisse erfassen; eine entsprechende konkrete, objektbezogene Erhebung hat die Vorinstanz unterlassen. Dieser Umstand kann wenigstens teilweise anlässlich eines Augenscheines behoben werden.

Die Vorinstanz führt wesentlich für ihre Begründung des angefochtenen Entscheides eine angeblich «sichere» Lage der neu oberirdisch platzierten Fussgänger-querung, und zusätzlich ein der Unterquerung in der bestehenden PU angeblich entspringendes «subjektives Unsicherheitsgefühl»: Beides lässt sich – sollte nicht schon aus anderen Gründen eine Gutheissung erfolgen – nur in tatsächlicher Begutachtung und Erhebung der örtlichen Verhältnisse erfassen; eine ent-sprechende konkrete, Objekt-bezogene Erhebung hat die Vorinstanz unterlas-sen. Dieser Umstand kann wenigstens teilweise anlässlich eines Augenscheines behoben werden.

### 5. Kosten und Umtriebsentschädigung

Es wird die Zusprechung einer ausgangsgemässen Umtriebsentschädigung zu Lasten der Rekursgegnerin beantragt.

## II. MATERIELLES

### 1. **Ausgangslage** Sachverhalt

1.1 Mit resp. im Zusammenhang und aufgrund des Betriebes der bestehenden Schulanlage Lätten der Schulgemeinde Fällanden wurde auch die direkt gegenüberliegende Unterführung - aus Verkehrssicherheitsgründen – erstellt; sie er-möglichte insbesondere Kindern unter den Schülern von südlich der Maustrasse einen gefährdungslosen Zu- und Weggang zur Schule. Die vom Kinder betreffenden Einzugsbereich rege genutzte PU erfüllte ihre Funktion bestens.

Kürzlich wurde hier zusätzlich – vor dem Schulhaus Lätten neben die bestehende Unterführung (PU SKL) zu, das Projekt eines weiteren Neubaus *Kindergarten und Tagesbetreuung* bewilligt; es werden dort 7 Kindergärten und die Tagesbetreuung untergebracht werden.

Das Projekt wurde unter Einbezug der fraglichen PU und dessen fortdauernden Existenz und Betriebes gestaltet und situiert:



**BO:** Modell und Umgebungsplan Abb. 1 + 2: Oben: Bestehende Schulhäuser Lätten,

Mitte: Neuer Komplex Kindergarten- und Tagesbetreuungs-Komplex

Unten: bestehende Unterführung zu kombinierter Schulanlage-Komplex

Bereits der Grundriss EG zeigt zudem, dass sich selbst ein Ausbau der Rampe problemlos und ohne nennenswerten Aufwand in Koordination mit dem Bau der Kindergarten-Anlage (Umgebung) realisieren liesse.

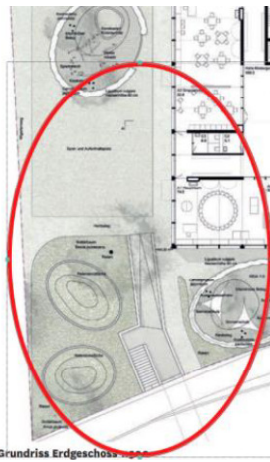
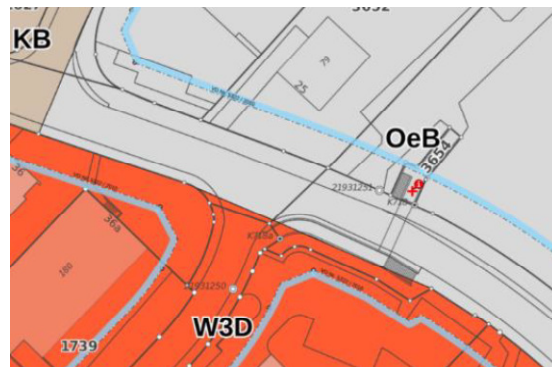


Abb.3: EG Grundriss

1.2 Der Kanton muss infolge Sanierungsbedürftigkeit des Strassenbelags und der Werkleitungen die Maurstrasse erneuern.

Dazu gehört u.a. auch der Abschnitt vor den zwei künftigen grossen Schul-/Kindertagesstätten-Komplexen mit der bestehenden Unterführung.



**BO:** Abb. 4 + 5: Maurstrasse und streitbetroffener Abschnitt mit der baulinien-gesicherten Unterführung

1.3 Die bestehende, bauliniengesicherte Unterführung südlich der Schul- und Kinderartenanlagen ist ein selbständiges Bauwerk unter der Kantonsstrasse.

Sie ist heute und in den nächsten Jahren nicht sanierungsbedürftig, was Vorinstanz und die Gemeinde Fällanden nicht bestreiten.

Sie selbst wurde vor der Geltung / Inkraftsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehG) bewilligt und realisiert.

## 2. Rechtslage

2.1 Die bestehende Unterführung aus den vorstehenden Gründen daher weder bau-lich noch funktionell in eine Werkleitungs- und Strassenbelagssanierung Maurstrasse eingebunden werden.

Der Kanton Zürich ist damit auf der anderen Seite aufgrund des Behinderten-gleichstellungsgesetzes (BehiG) auch hinsichtlich des allenfalls mit der Unterfüh-rung gebildeten „Fussweges“ nicht verpflichtet, einen „solchen“ dem BehG anzu-passen:

Vielmehr ist der Kanton nach BehG verpflichtet, seine Strassen- und Werkleitungssanierung der Maurstrasse - soweit BehG unterstellt (← Projektierungsbewilligung-pflichtig, Art. 3 lit. a BehG), und somit die Anlage der Maurstrasse selbst behindertengerecht auszugestalten:

Dies bedingt keinen Abbruch der bestehenden Unterführung. Denn:

*Eine - wie dicht auch immer - mit behindertengerechten (oberirdischen) Überführungen ausgestattete Strassenanlage ist fraglos auch ohne Zerstörung der bestehenden Unterführung realisierbar.*

Es stellt sich daher nur die Frage der Verhältnismässigkeit auf der Grundlage der bei der Sanierung zu beachtenden Projektierungsgrundsätze.

Besteht aber nach BehG daher keine Pflicht, die hier lediglich vorerst weiter zu unterhaltende Unterführung selbst BehG-konform umzugestalten, stellt sich ein entsprechendes Bedürfnis nach deren Abbruch überhaupt nicht ein.

Schon aus diesem Grund erweist sich die Begründung der Vorinstanz, welche sich auf ihre Pflicht zur Umgestaltung des Bauwerks „PU“ der Schul- und Kinder-tagesstättenanlagen Lätten aufgrund des BehG - und auf dessen Unverhältnismässigkeit - beruft, schon im Ansatz als falsch.

2.2 Der Kanton kann - wie begründet wurde - die Belags- und Werkleitungs-mässig zu sanierende Maurstrasse mit oberirdischen Übergängen dergestalt versehen, objektiv ohne eine bestehende Unterführung, welche nicht sanierungsbedürftig ist, abzubrechen.

Letzteres widerspricht grundsätzlich Sicherheitsüberlegungen, würde doch direkt beim Kindergarten- und Schulkomplex eine bestehende und genutzte Unterführung/Querung beseitigt, deren Sicherheits-Standard von den oberirdischen Über-gängen nicht erreicht wird und die von (erheblichen Teilen) behinderter Menschen durchaus genutzt werden kann – ohne exakt und bis auf den letzten mm den Massen einer SNV-Norm (indirekte Rechtswirkung) genügen zu müssen.

In Anbetracht des im Zuge der Erweiterung des Schulkomplexes sich noch mas-siv ausweitenden Sicherheits-Bedarfs eines nahen, direkten Übergangs für Kin-der (Kindergartenerweiterungen) beim Schulkomplex, gepaart mit ebenso absehbaren, ganz erheblichen Intensivierungen an Querungen durch Kinder im Schul-/und insbesondere Vor-Schulalter (neue kombinierte Schul-/Kindertagesstätten-Anlage) ist ein Abbruch objektiv nicht angebracht:

Denn eine *sicherere Querung* einer Kantonsstrasse, als eine solche in einer Unterführung existiert nicht – selbstverständlich in einer (SN-Norm-gerechten) hell bemalten/beleuchteten PU... Dagegen vermögen von der Vorinstanz diffus be-nannte Mankos an „subjektiven Sicherheitsgefühlen“ Nichts ändern: Sie existieren nur in deren durch keine Erhebungen gestützten Behauptungen: Tatsächlich konnte die Vorinstanz nicht einmal „Unsicherheitsgefühle“ auslösende Vorfälle in der Vergangenheit substantiieren, noch hat eine entsprechende Untersuchung betreffend die konkrete Unterführung stattgefunden (Befragung) etc.

## 3. Öffentliches Interesse und Verhältnismässigkeit

Selbst wenn aber - wider Erwarten - die bestehende Unterführung als Strassen-anlagen-Bestandteil erachtet würde, welches - ansonsten unverändert - aufgrund des BehG einer behindertengerechten Benutzbarkeit zugeführt werden müsste, muss dies keineswegs zu deren Abbruch führen:

3.1 Die Intensität der zu erwartenden Frequenz an sicherheitsaffinen Nutzern, welche auf eine diesbezüglich konkurrenzlose Unterführung in nächster Nähe ange-wiesen sind, ist hier neben den Schulanlagen hoch.

Eine beschränkte Veränderung der bestehender Rampenneigungen (bestehend um ca. 10 - 14%, die Neigung ist nur in Teilbereichen etwas über der Norm) ist räumlich insbesondere auf der Nordseite ohne

Weiteres (Kosten/Geometrie) machbar – wie bereits das Projekt der Situierung des neuen Kindergarten-Ta-gestätten-Komplexes direkt neben die Nord-Rampe zeigt (vgl. oben Abb.. 3-5); dies kann adäquat und verhältnismässig abgefangen werden – ohne massgebenden Verlust an Umgebungs-Qualität der bestehenden und der künftigen Anlage.

Ein teilweiser Neigungsausgleich im Süden erwiese sich vor dem Hintergrund der Lage, Funktion und Bedeutung der Anlage für sämtliche Nutzer - insbesondere schon nur derjenigen der Schulen und der Kindergärten sowie -tagesstätten klar als verhältnismässig: Sie könnte hier auch durch eine ost- statt bestehend westliche Rampen-Situierung – und dortige verlängerte Realisierung umgesetzt werden (vgl. Baulinienbereich und lediglich betroffenes Vorgartengebiet im Osten):

Die Vorinstanz hat jedenfalls keinerlei diesbezügliche Abklärungen gemacht; sie stellt denn auch keine entsprechende Vergleichsbetrachtung an:

Ihre Behauptung, dies sei nicht möglich oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand machbar, erweist sich als willkürliche Sachverhalts-Feststellung und als ebensolche Schlussfolgerung.

3.2 Das bereits grosse öffentliche Interesse am Erhalt der bestehenden PU-Sicherheit wächst nicht nur mit dem genannten Schul-/Kindertagesstättenprojekt. Entgegen der willkürlichen gegenteiligen Einschätzung durch die Vorinstanz wird diese Interessenlage noch durch die Bevölkerungsentwicklung zusätzlich akzentuiert und bestätigt:

Die PU wurde zusammen mit dem Schulhaus Lätten vor Jahrzehnten gebaut. Der Verkehr auf der Kantonsstrasse hat seither stark zugenommen; zudem kann davon ausgegangen werden, dass die Anzahl Schüler mit der Einwohnerzahl etwa korreliert wie auch die Anzahl Motorfahrzeuge in der Schweiz mit derjenigen im Kanton Zürich:

Die Zahlen:

	1961 (Baubeginn Schulhaus Lätten)	2017	Zunahme
Einwohner Gemeinde Fällanden:	1.580	8.575	+ 540 %
Anzahl Motorfahrzeuge CH:	930.000	6.480.000	+ 696 %

Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich und BfS.

Die Verkehrssituation ist heute objektiv für wesentlich mehr Personen ungleich belastender; zudem: nachdem die Umfahrung Fällanden in weite Ferne gerückt ist, wird der Verkehr auf der Maurstrasse noch weiter zunehmen:

Das spezifische Verkehrssicherheits-Interesse an einer diesbezüglich „unerreichbaren“ PU an sich ist sehr hoch – und hier konkret aus der vorstehend dargelegten, absehbar künftigen Entwicklung sogar ausserordentliche hoch.

3.3 Hinzu kommen die Verhältnisse hinsichtlich des sich exponentiell entwickelnden Veloverkehrs:

Die Vorinstanz übersieht bei ihrer Interessenabwägung denn auch, dass die bestehende PU nicht nur die Maurstrasse, sondern auch den talseitigen Velo-Weg mit Trottoir unterquert: Das entsprechende Gefährdungspotential eines Veloweges hat sich in Fällanden konkret artikuliert und ist bekannt. Mit dem Erhalt der PU kann die Unterquerung des Veloverkehrs beibehalten werden; damit wird vermieden, dass insbesondere Kinder, nachdem sie einmal die Strasse schadlos gequert haben, zusätzlich noch mit Veloverkehr konfrontiert werden:

Genau dies wäre aber die Folge eines Abbruchs der PU und deren projektierten oberirdischen „Ersatzüberganges“; hingegen könnte bei der bestehenden PU talseitig die Treppe nur etwas angepasst werden.

Dieser spezifische zusätzliche Verlust an Sicherheit widerspricht schliesslich einem eigenen Sanierungsziel der Durchgängigkeit von Fuss- und Velonetzen: Mit dem Rückbau der PU würde „notwendigerweise“ eine neue Kreuzung Kinder/Velofahrer geschaffen: Konkret zusätzlich widersinnig erscheint das Projekt hier, wo neu Kinder den Veloweg nicht nur queren, sondern auch noch ca. 50 m mitbenützen (!) müssten; ein zusätzlicher wesentlicher Grund, welcher angesichts der auf dem Spiel stehenden Schutzinteressen gegen den Abbruch der PU spricht. Auch diesen Umstand hat die Vorinstanz willkürlich nicht oder falsch gewichtet.

3.4 Angesichts des äusserst intensiven öffentlichen Interesses an objektiver Sicherheit hier muss der mit einem Erhalt der PU verbundene Aufwand als fraglos verhältnismässig erachtet werden.

Der Verbesserungs-Aufwand kann kurzfristig hinsichtlich Treppe (talseits) und Unterhalt (Licht, Farbe etc.) ohne Weiterungen umgesetzt werden; allfällige oben benannte Rampenerweiterungen sind sowohl räumlich möglich, als auch durch das hohe öffentliche Interesse mehr als gesichert (EntG).

Zudem ergäbe sich erst durch einen tatsächlichen Umbau der PU selbst (Massnahmen über Ausbesserung/Anstriche etc. hinaus) oder eine Veränderung/Erweiterung des Schulkomplexes einen formellen Bedarf an Herstellung der entsprechend BehG-konformen Verhältnissen; im letzteren Fall wäre aber die Gemeinde dazu verpflichtet.

Dieser hätte sich auch nach Norm SIA 500 daran zu orientieren, dass auch höhere Neigungen als die Regelvorgabe (6%), bis 12%, bedingt zulässig sind:

Eine vorurteilslose Abwägung im konkreten Fall (nach der obenstehend gemachten Gewichtung der Interessenlage) wiese nach, dass hier die Regelvorgabe nicht möglich wäre, sollte sich - was bestritten ist - eine südliche Rampenerweiterung als unmöglich oder unverhältnismässig erweisen.

Eine entsprechende, nachvollziehbare, konkrete Prüfung wurde nicht vorgenommen, weshalb entsprechende Vorbringen der Vorinstanz zur Verhältnismässigkeit blosser Behauptungen sind, die hier substantiiert bestritten sind.

#### **BO: Räumliche und Eigentumsverhältnisse und SIA Norm 500 Prüfung**

Zusätzlich kann davon ausgegangen werden, dass mit den Uebergängen "Sennhütte" und "Denner" ein rechtskonformer entsprechender Übergang resp. Zugang insgesamt sichergestellt wäre.

Eine Überprüfung der potentiellen konkreten Verhältnisse einer teilweisen Rampenberichtigung im Hinblick auf sowohl die räumlichen als auch die anstehenden baulich-/nutzungsmässigen Erweiterungen (Schulkomplex-Erweiterung) wurde vorliegend jedenfalls unterlassen, weshalb sich der angefochtene Entscheid nicht nur materiell, sondern auch formell auf einen unrichtig festgestellten Sachverhalt abstützt.

#### 4. Zusätzliche SVG-Sicherheits- und Interessen des Umweltschutzes (USG)

Bereits vorstehend wurde dargelegt, dass ein höheres Sicherheits-Niveau als jenes mit einer PU nicht erreichbar ist.

Demgegenüber haften den vorgesehenen ebenerdigen Überführungen von Staatsstrassen nicht nur ein objektives Gefährdungsrisiko an:

Der erheblichen Rest-Gefährdungslage - insbesondere hier für Kinder im Schul- und Vorschul-Alter – grundsätzlich damit zu begegnen, dass eine Vielzahl nahe beieinanderliegende oberirdische Querungen erstellt werden, um den Verkehrsfluss auf eine „risiko-ärmere“ Geschwindigkeit zu dämmen, widerspricht nicht nur der Funktion der kantonalen (Hochleistungs-)Strassen als solche (Stop-and-Go-Verkehr auf einer Kantonsstrasse Eingangs und Ausgangs der Gemeinde Fällanden).

Die Massnahme erwiese sich auch als den Immissionsschutz-Interessen entgegenwirkend (Lärm/Gestank: Vorsorgeprinzip, USG/LSV; Luft: Vorsorgeprinzip, USG/LRV).

Nicht ...	Verbesserung der/des		
	Sicherheit	▶	weniger Unfälle
	Verkehrsflusses	▶	weniger Staus
	Verträglichkeit	▶	weniger Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe),

... sondern mit dem Abbruch würde das Gegenteil davon erreicht oder zumindest provoziert (disharmonischer Verkehrsfluss auf kantonalen Hauptverkehrsstrassen).

#### 5. Neuer Übergang westlich der Unterführung der Schulen/Kindertagesstätten:

5.1 Der Kanton Zürich ist unabhängig vom (Weiterbestand) der PU verpflichtet, hinreichende Übergänge über die Kantonsstrasse zu schaffen. Vorstehend wurde zudem nachgewiesen, dass vor dem Hintergrund der spezifischen öffentlichen Interessenlage - insbesondere hinsichtlich der auf dem Spiele stehenden Gefährdung von Polizeigütern (Leben, Gesundheit, Sicherheit) - ein neuer oberirdischer Übergang westlich der Schule/n selbst die bestehende PU eben nicht zu ersetzen vermag.

Die damit verbundene Erhöhung der objektiven Gefährdungslage für jeden einzelnen querenden Fussgänger, Behinderten oder Transportierten (Kinder in Kinderwagen etc.),

- sowohl auf der eigentlichen Fahrbahn,
- als auch auf dem Veloweg (!),

wäre erheblich:

5.2 Jede Person (Erwachsener, Kinder, SchülerInnen/Kindergarten-BesucherInnen), welche die PU nutzen würde (wie bis anhin, neu auch Zusätzliche bei einer Erweiterung der Schul-/kindertagesstätten-Komplexes), würde objektiv neu einem konkreten, zumindest abstrakten Gefährdungspotential ausgeliefert: Wie hoch dieses Gefährdungspotenzial zu bemessen ist, kann dahingestellt bleiben, denn bereits die Unfallzahlen mit Fussgänger-Personenschäden auf der Maurstrasse zeugen davon, dass es *real besteht*.

**BO:** GIS Kt. Zürich: Unfallstatistik auf ZH-Kantonsstrassen

Ein Gewinn an einem (diffusen) „subjektiven Sicherheitsgefühl“, das die Vorinstanz vage in Rechnung stellt, ist damit nicht verbunden: Die Annahme stützt sich auf keine konkreten Erhebungen mit PU-Situationen der hier vorliegenden konkreten, sehr beschränkten - und wenn überhaupt notwendig verhältnismässig erweiterbaren - Dimension und Lage: Sie bleibt nicht nachvollziehbar und ist, soweit sie hier zur Begründung des angefochtene Entscheids der Vorinstanz diene, ist willkürlich:

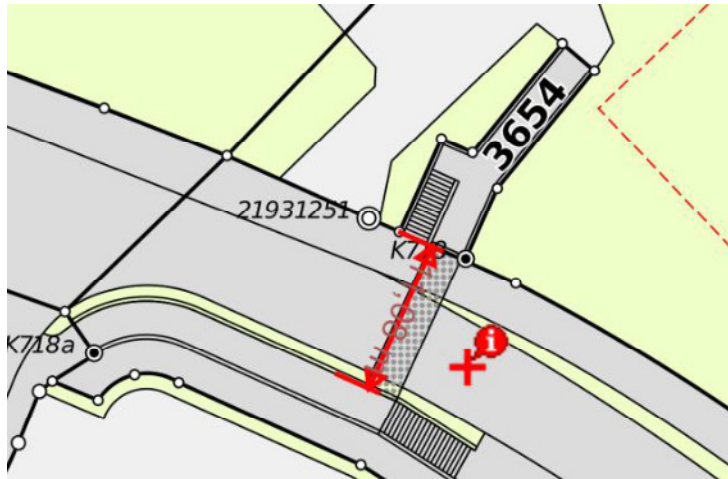


Abb.6: Unterführung Schulhaus Lätten

Objektiv ist nämlich das Gegenteil der Fall. Das Sicherheitsgefühl eines objektiven gefährlosen Unterquerens der erheblich frequentierten Kantonsstrasse (vgl. Verkehrszahlen; GIS Kt. ZH und entsprechende kantonale Daten) wöge ein allfällig von der Tunnell-Situation (nur rund 11-12 m!) entstehende subjektive Verminderung *bei Weitem aufgewogen*. Denn nur eine (kleine) Minderheit (losgelöst von körperlichen Eigenschaften der Betroffenen, d.h. Erwachsene oder Kinder,) lässt sich hier konkret vom kleinen „Tunnel“ diesbezüglich negativ beeinflussen.

#### **BO: Erhebungen**

Selbst wenn: Einem allfällig objektiv gegebenen „latenten subjektiven Unsicherheitsgefühl“ dort – welches hier nicht einmal konkret erhoben worden ist, weshalb es wohl schon angesichts der sehr kurzen Unterführung auch nicht objektiv besteht – kann bei Erhalt der PU mit untergeordneten Massnahmen begegnet werden (Belichtung, Anstriche, Überwachung etc.).

5.4 Hinzu kommt aber, dass ein *Ersatz durch die konkrete* oberirdische Überführung dort ein *zusätzliches, konkretes Unsicherheitspotenzial* erst schafft:

Zunächst sind die oberirdisch Querenden einer wachsenden Anzahl von Fahrzeugen (vgl. Verkehrsstatistik Kanton Zürich: Maurstrasse); nicht nur in Bezug auf Motorfahrzeuge: Hinsichtlich des Velo-Verkehrs ist mit einer *massiv wachsenden Frequenz* (u.a. E-Bikes etc.) zu rechnen, was die Zahlen der letzten Jahre beweisen.

Notorisch ist damit und in Verbindung mit der technischen Entwicklung (E-Bikes) ein konkret wachsendes Gefährdungspotenzial verbunden. Es sind - und werden vermehrt - Radfahrer unterwegs sein, die eine wachsende Gefährdung mit sich bringen (in Fällanden kam es kürzlich zu einer tödlichen Kollision zwischen zwei Radfahrern):

Nun unterquert die bestehende PU nicht nur die Maurstrasse, sondern auch das talseitige Trottoir mit zusätzlichem Veloweg.

Während nun die bestehende PU/Rampe damit auch den Velo-Verkehr unterquert, setzt die neue oberirdische Überquerung hier konkret alle querenden Personen (Erwachsene wie Kinder und Behinderte) - haben sie einmal die Strasse schadlos hinter sich gelassen – zusätzlich der neu projektierten Velo-Fahrbahn von 2.75 m(!) aus.

5.5 Nicht nur dies:

Sondern dies geschieht darüber hinaus noch zwischen zwei nahen (rund 12 m) nahen Verzweigungen (Einfahrten), nämlich denjenigen der Wigarten- und der Langärstrasse in die Maurstrasse, wo ein erhebliches objektives Zusatz-Minus an Übersichtlichkeit und Sicherheitsniveau besteht.

Insbesondere Kinder (aber auch ältere und behinderte Personen werden dort schlicht überfordert sein):

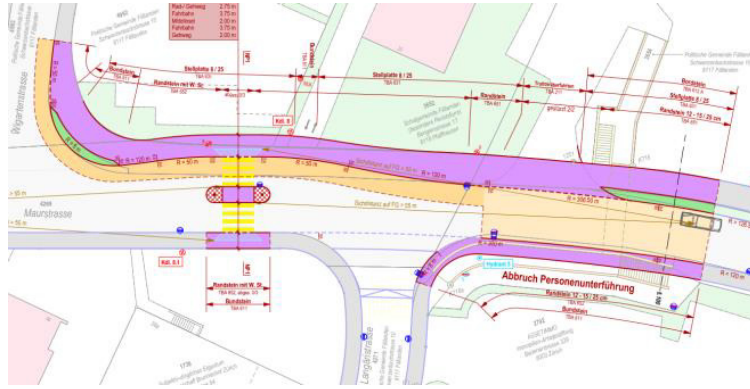


Abb. 7: Projekt mit zusätzlicher Velo-Weg-Querung

Insgesamt muss hier hinsichtlich Sicherheit für alle querenden Personen objektiv von einem tatsächlichen, erheblichen Zusatz-Minus-Saldo ausgegangen werden: Hätte die Vorinstanz die beschriebenen Verhältnisse wie oben ausgeführt untersucht und erhoben, wäre sie zu demselben Ergebnis gekommen.

Stattdessen operiert sie mit vagen psychologischen, nicht fassbaren Gefühlszuständen, welche sie - damit willkürlich - den Nutzern der PU unterstellt. Die konkrete oberirdische Querung könnte - lagemässig weiter entfernt von den Verzweigungen und der PU platziert - nur als zusätzliche Option einen vertretbaren Gewinn an (behinderungsfreier) Querungsmöglichkeit über die Maurstrasse eine Massnahme repräsentieren, welche auf hinreichendem öffentlichen Interesse beruhen und den Grundsatz der Verhältnismässigkeit berücksichtigen würde (vgl. Eventualantrag).

#### 6. Kosten / Wirtschaftlichkeit im Besonderen

Angesichts der oben ausgeführten objektiven Verhältnisse hinsichtlich Sicherheit (öffentliches Interesse!) führt auch die Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit zu einem Verzicht auf den Abbruch der PU:

Sie befindet sich in einem guten, normalen und betriebskonformen Zustand:

Sie könnte auch als bestehende, baulich unveränderte Anlage auch beibehalten werden im Hinblick auf das BehG, wie oben dargelegt worden ist.

Die „Reparaturen“ sind lediglich unter Renovationen einzuordnen, und nicht wie die Vorinstanz glauben machen will, unter „Reparaturen“. Eine „Instandsetzung“ steht in den „nächsten Jahren“ (Bau der PU vor weniger als 40 Jahren) auch nicht an, wie die Vorinstanz ohne Begründung vorgibt.

Die Statik muss bei jedem entsprechenden Bauwerk periodisch überprüft werden; in der Anlage des Werks ist sie längstens genügend dimensioniert). Die notwendigen Renovationen (keine Reparaturen) werden mitnichten mit einem Aufwand „von rund Fr. 500 000“ verbunden sein: Sondern die entsprechenden *notwendigen* und *Verbesserungs*-Arbeiten (ohne Rampen ausbau: Renovation, Belichtung, Farbe, kleine Ausbesserungen, Überprüfung) werden maximal um 70'000.- bis 100'000.- Aufwand generieren.

#### **BO: Unabhängige Erhebung bei Belassung ohne Ausbau**

Dieser Aufwand steht in *keinem annähernd annehmbaren Verhältnis* schon zum Abbruch derselben, welcher mit mindestens Fr. 490 000 einen exorbitanten Aufwand verursacht:

Angesichts des damit verbundenen objektiven Sicherheitsverlustes für alle die Maurstrasse im betroffenen Bereich querenden Personen, und der zusätzlichen konkreten Nachteile der heute als *Ersatz* vorgesehenen Fussgängerquerung muss die Schlussfolgerung der Vorinstanz in ihrem Entscheid vom 7.8.2018 als auf einer willkürlich, jedenfalls rechtsfehlerhaft vorgenommenen Sachverhalts-Feststellung und ebensolcher Ermessensausübung beruhend qualifiziert werden.



Selbst bei einer - wie begründet nicht notwendigen, aber *verhältnismässig realisierbaren* (vgl. oben) - behindertengerecht auszubauenden PU stehen die Kosten für die konkret projektierte oberirdische Querung und für den Abbruch der PU in einem krassen wirtschaftlichen Missverhältnis zu den fortlaufenden, objektiv anfallenden Kosten der Belassung derselben PU: Das Missverhältnis wird noch drastischer, wenn die sich damit eingehandelten abstrakten und konkreten Gefährdungsrisiken – wie oben dargelegt – mitberücksichtigt werden.

### **III. Fazit**

Der Abbruch der PU – und der Ersatz derselben durch die projektierte oberirdische Querung auf der Maurstrasse zwischen den Einbiegungen Wigarten- und Langärstrasse erweisen sich als klar nicht von einem annähernd hinreichenden öffentlichen Interesse getragen; das Projekt erweist sich diesbezüglich auch als in ausgeprägter Masse als nicht verhältnismässig.

Ich ersuche Sie daher aus allen angeführten Gründen um Gutheissung der eingangs gestellten Anträge unter Zusprechung einer angemessenen Umtriebsentschädigung.

Mit freundlichen Grüssen