

Strassenbau. Art. 111 BGG. Art. 46 Abs. 1 lit. a VRPV. Einsprachelegitimation. Wer zur Beschwerde an das Bundesgericht berechtigt ist, muss sich am Verfahren vor allen kantonalen Vorinstanzen als Partei beteiligen können. Bei Strassenbauprojekten zieht das Bundesgericht für die Beurteilung der Einsprachebeziehungsweise Beschwerdelegitimation die Rechtsprechung zur Anfechtung von Bauvorhaben durch Nachbarn und zur Anfechtung von funktionellen Verkehrsbeschränkungen (zum Beispiel Tempobeschränkungen) heran. Bei der Beurteilung der Legitimation ist nicht schematisch auf einzelne Kriterien (wie zum Beispiel Distanz zum Vorhaben, Sichtverbindung usw.) abzustellen, sondern es kommt auf eine Gesamtwürdigung der im konkreten Fall vorliegenden tatsächlichen Verhältnisse an. Im konkreten Fall war nach einer ergänzenden Abklärung durch die Vorinstanz eine besondere Betroffenheit der Beschwerdeführerin zu verneinen. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die neue Strassengestaltung waren zu gering und zu wenig spezifisch. Die Vorinstanz hatte die Einsprachelegitimation zu Recht verneint. Abweisung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde.

Obergericht, 29. Mai 2020, OG V 19 45

(Das Bundesgericht wies die dagegen erhobene Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ab, BGer 1C_392/2020 vom 20.05.2021)

Aus den Erwägungen:

3. a) Art. 111 BGG schreibt die Einheit des Verfahrens vor: Wer zur Beschwerde an das Bundesgericht berechtigt ist, muss sich am Verfahren vor allen kantonalen Vorinstanzen als Partei beteiligen können (Art. 111 Abs. 1 BGG); die unmittelbare Vorinstanz des Bundesgerichts muss grundsätzlich mindestens die Rügen nach den Art. 95 - 98 BGG prüfen können (Art. 111 Abs. 3 BGG). Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, dass die kantonalen Behörden die Rechtsmittelbefugnis nicht enger fassen dürfen, als dies für die Beschwerde an das Bundesgericht vorgesehen ist (BGE 1C_317/2010 vom 15.12.2010 E. 4.1). Daraus erhellt, dass für die hier strittige Frage der Einsprachelegitimation der Beschwerdeführerin die bundesgerichtliche Rechtsprechung zur Legitimation in Strassenbausachen massgebend sein muss. Ist die Beschwerdeführerin nach diesen Grundsätzen legitimiert, so muss sie dies auch vor den kantonalen Behörden sein. Im Übrigen ist ohnehin nicht ersichtlich, inwiefern das kantonale Verfahrensrecht die Legitimation, zumindest mit Bezug auf das besondere Berührtsein und das schutzwürdige Interesse in Form eines praktischen Nutzens, anders regeln sollte als die entsprechenden Bestimmungen im BGG (vergleiche Art. 46 Abs. 1 lit. a VRPV sowie oben E. 1d).

b) Bei Strassenbauprojekten zieht das Bundesgericht für die Beurteilung der Einsprachebeziehungsweise Beschwerdelegitimation die Rechtsprechung zur Anfechtung von Bauvorhaben durch Nachbarn und zur Anfechtung von funktionellen Verkehrsbeschränkungen (zum Beispiel Tempobeschränkungen) heran (BGE 1C_317/2010 a.a.O. E. 4.3 und E. 5.6). Will ein Nachbar eine Baubewilligung anfechten, genügt die Behauptung allein, er sei von den Folgen der Baubewilligung betroffen, nicht, um die Beschwerdebefugnis zu begründen. Vielmehr müssen aufgrund des konkreten Sachverhalts das besondere Berührtsein und das schutzwürdige Interesse glaubhaft erscheinen, ansonsten jedermann, der eine unzutreffende Behauptung aufstellt, die Beschwerdebefugnis zustünde. Dies liefe im Ergebnis auf eine unzulässige Popularbeschwerde hinaus (BGE 2C_888/2015 vom 23.05.2016 E. 2.1, 1C_317/2010 a.a.O. E. 4.3, 1C_40/2010 vom 09.03.2010 E. 2.2; Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 07.07.2017, OG V 16 43, publ. in Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 2016 und 2017, Nr. 31 S. 176 E. 1b). Ein Kriterium für die Beurteilung der Beschwerdebefugnis ist die räumliche Distanz der Liegenschaft beziehungsweise des

Mietobjekts eines Beschwerdeführers zum umstrittenen Bauprojekt. Das Beschwerderecht wird in der Regel anerkannt, wenn die Liegenschaft des Nachbarn unmittelbar an das Baugrundstück angrenzt oder allenfalls nur durch einen Verkehrsträger davon getrennt wird (BGE 1C_317/2010 a.a.O. E. 4.3 mit Hinweis auf BGE 121 II 174 E. 2b). Bei der Anordnung von funktionellen Verkehrsbeschränkungen steht die Beschwerdebefugnis allen Verkehrsteilnehmern zu, welche die mit einer Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benützen, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist, während bloss gelegentliches Befahren der Strasse nicht genügt (BGE 1C_317/2010 a.a.O. E. 4.3, 1C_54/2007 vom 06.11.2007 E. 3.1; vergleiche ferner: Entscheid Obergericht a.a.O., Nr. 31 S. 176 E. 1b).

c) Bei der Beurteilung der Legitimation ist nicht schematisch auf einzelne Kriterien (wie zum Beispiel Distanz zum Vorhaben, Sichtverbindung usw.) abzustellen, sondern es kommt auf eine Gesamtwürdigung der im konkreten Fall vorliegenden tatsächlichen Verhältnisse an (BGE 1C_317/2010 a.a.O. E. 4.3). Daran ändert nichts, dass in der Rechtsprechung gewisse Faustregeln anerkannt sind. So dient beispielsweise in der Praxis als wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Betroffenheit die räumliche Distanz zum Bauvorhaben beziehungsweise zur Anlage. Die Rechtsprechung bejaht in der Regel die Legitimation von Nachbarn, deren Liegenschaften sich in einem Umkreis von bis zu rund 100 m befinden. Bei grösseren Entfernungen muss eine Beeinträchtigung aufgrund der konkreten Gegebenheiten glaubhaft gemacht werden (BGE 1C_477/2014 vom 12.08.2014 E. 4.2). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Beeinträchtigung eine minimale Intensität aufweisen muss. Die Eigentumsgarantie schützt den Strassenanstösser nicht vor jeder ihm lästigen Änderung des Verkehrsregimes, sondern nur von einer solchen, die ihm die bestimmungsgemässe Nutzung seines Grundeigentums faktisch verunmöglicht oder übermässig erschwert (BGE 131 I 16 E. 1.3.3; BGE 1P.157/2006 vom 04.12.2006 E. 1.2). Dementsprechend vermögen bloss Gefahren respektive Beeinträchtigungen von einer gewissen Bedeutung und Wahrscheinlichkeit eine Legitimation zu begründen, nicht rein theoretische und weit entfernt mögliche, weil sonst eine sinnvolle Abgrenzung zur Popularbeschwerde kaum möglich ist (vergleiche BGE 128 II 170 E. 2.1, 121 II 180 E. 3a; BGE 1P.164/2004 vom 17.06.2004 E. 2.6).

4. a) Die Beschwerdeführerin ist Eigentümerin der Gewerbeliegenschaft Nr. X in Schattdorf, auf welcher sie einen Garagenbetrieb mit Handel und Reparatur von Autos betreibt. Unbestritten ist, dass sich die Liegenschaft respektive der Garagenbetrieb rund 600 - 700 Meter vom Projektperimeter entfernt und somit ausserhalb des rechtsprechungsgemässen Radius von 100 Metern befinden. Die Beschwerdeführerin macht geltend, sie sei vom aufgelegten Strassenprojekt dennoch besonders berührt. Das angefochtene Projekt sehe vor, dass beim Knoten Schächen ein dreiadriger Kreisell errichtet werde. Die Gotthardstrasse in Richtung Gewerbeliegenschaft der Beschwerdeführerin solle nicht mehr wie heute direkt, sondern inskünftig einzig noch über die Dorfstrasse an den Knoten Schächen angeschlossen sein. Zudem soll die Gotthardstrasse von einer Hauptstrasse zu einer Quartiersammelstrasse herabgestuft werden. Es sei mit Wartezeiten und gefährlichen Fahrmanövern zu rechnen. Die vorgesehene Einmündung verkomme zu einer eigentlichen „Stresskreuzung“, wovon die Beschwerdeführerin erheblich und mehr als Übrige betroffen sei. Ihre Angestellten müssten zwecks Fahrzeugeinlösung beim Strassenverkehrsamt in Bürglen sowie der Ausübung des Pannendienstes den Knoten Schächen täglich über 50 Mal befahren. Die Kundinnen und Kunden müssten Wartezeiten in Kauf nehmen und aufgrund der Linienführung sei kaum mehr zufälliger Durchgangsverkehr zu erwarten. Weiter würden Lieferanten erhebliche Zeitverluste erleiden und Rückstaus verursachen. Durch die Beeinträchtigungen und in Anbetracht der Tatsache, dass ihre Gewerbeliegenschaft nicht mehr an einer stark frequentierten, hochwertigen Strasse gelegen wäre, bestehe die reelle Gefahr, dass die Beschwerdeführerin nicht mehr als A-Händlerin, sondern als B- oder C-Händlerin eingestuft werde, was mit gewichtigen wirtschaftlichen Einbussen verbunden wäre.

b) Die Vorinstanz führt im angefochtenen Beschluss aus, die ergänzende Abklärung habe ergeben, dass die Erschliessung von Norden her selbst mit dem Lastwagentyp „Sattelschlepper EU“ gewährleistet sei. Dabei handle es sich um einen grösseren Fahrzeugtypen als durch die Norm (VSS 640 271a) verlangt werde. Damit werde bewiesen, dass der Knoten Schächen mit allen normgemässen Fahrzeugen befahren werden könne. Vernehmlassungsweise führt die Vorinstanz aus, zwar sei für das Befahren des Knotens Schächen mit Lastwagen ein Überschleppen beziehungsweise Überstreichen von angrenzenden Verkehrsflächen notwendig. Die Befahrbarkeit sei aber selbst mit einem Lastwagentyp „Sattelzug EU“, der eine grössere Schleppkurve aufweise, gewährleistet und die Zeitverzögerung, die durch die Umgestaltung des Knotens entstehen könnte, sei minim. Allfällige minime Wartezeiten wegen des Überschleppens erreiche keine genügende Intensität, um ein schutzwürdiges Interesse zu begründen.

5. a) In seinem Rückweisungsurteil vom 10. Mai 2019 führte das Obergericht aus (E. 3b f.), die Gotthardstrasse führe heute aus nördlicher Richtung von Altdorf her über den Knoten Schächen Richtung Süden und bilde gegenwärtig die Hauptverkehrsverbindung zwischen dem nördlich gelegenen Kantonshauptort Altdorf, der Gemeinde Schattdorf und dem südlich gelegenen Erstfeld. Die Gotthardstrasse sei heute direkt an den Knoten Schächen angeschlossen beziehungsweise führe als Hauptstrasse über diesen. Das heisse, dass Zulieferer der Beschwerdeführerin aus nördlicher Richtung von Altdorf herkommend, direkt über den Knoten in die Gotthardstrasse fahren und die Gewerbeliegenschaft der Beschwerdeführerin via die südliche Gotthardstrasse erreichen könnten. Zwar werde die Liegenschaft auch von Süden her erschlossen, nämlich über die südliche Gotthardstrasse. Aus nördlicher Richtung erfolge die Erschliessung allerdings über die nördliche Gotthardstrasse, welche heute, wie erwähnt, in einer geraden Linie über den Knoten Schächen führe. Für die Erschliessung der Gewerbeliegenschaft der Beschwerdeführerin sei die heutige Gotthardstrasse aus Norden her durchaus von einiger Bedeutung und eine Einschränkung der Passierbarkeit im Bereich des Knotens Schächen insbesondere für Lastwagen, welche nach glaubhafter Schilderung der Beschwerdeführerin monatlich häufig zur Gewerbeliegenschaft gelangen würden, würden die Erschliessungsinteressen der Beschwerdeführerin allenfalls unzulässig einschränken können. Aus den Projektunterlagen ergebe sich, dass die Gotthardstrasse inskünftig aus südlicher Richtung nicht mehr direkt an den Knoten Schächen angeschlossen sein, sondern in die Dorfstrasse münden solle. Die Dorfstrasse wiederum werde an den Knoten angeschlossen sein, sodass von der Gotthardstrasse aus südlicher Richtung zuerst auf die Dorfstrasse eingemündet werden müsse, um danach zum Knoten Schächen gelangen zu können. Aus dem Rückweisungsurteil ergibt sich weiter, dass aufgrund der damaligen Projektunterlagen nicht mit hinreichender Klarheit festgestellt werden konnte, ob die Befahrbarkeit der Strecke von der südlichen Gotthardstrasse über die Dorfstrasse in den Kreisel Schächen (und umgekehrt) mit der grössten anzunehmenden Fahrzeugkategorie (grösster Lastwagentyp) gewährleistet war. Das Obergericht kam daher zum Schluss, dass die Einsprachelegitimation der Beschwerdeführerin nicht verneint werden könne, solange nicht feststehe, ob die Zulieferung mit Lastwagen von Norden her auch mit der neuen Knotengestaltung möglich bleibe.

b) Die Vorinstanz hat im Nachgang zum Rückweisungsurteil eine ergänzende Abklärung vorgenommen und geprüft, ob ein Lastwagen des Typs „Sattelzug EU“ den vorgesehenen Kreisel Schächen via die Dorfstrasse in die südliche Gotthardstrasse (und umgekehrt) befahren kann. Aus den aktenkundigen planerischen Darstellungen zu den entsprechenden Schleppkurven ist ersichtlich, dass die Befahrbarkeit mit diesem Lastwagentyp gewährleistet ist. Weil der Lastwagentyp „Sattelzug EU“ nach den glaubhaften und unbestritten gebliebenen Ausführungen der Vorinstanz die grössere Schleppkurve als der gemäss VSS normierte Lastwagentyp aufweist, kann davon ausgegangen werden, dass die Strecke Kreisel Schächen über die Dorfstrasse in die südliche Gotthardstrasse (und umgekehrt) mit der grössten anzunehmenden Fahrzeugkategorie befahrbar bleibt. Dadurch ist nunmehr hinreichend klar erstellt, dass auch nach der Umgestaltung des Knotens Schächen die

Zulieferung mit Lastwagen von Norden her sichergestellt ist. Die Beschwerdeführerin bringt zwar vor, der Knoten Schächen sei für die sie anfahrenen Lastwagen nicht vollumfänglich befahrbar (Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 02.09.2019 Ziff. 8.7). Aus den von ihr eingereichten Beilagen ist jedoch ersichtlich, dass die Schleppkurven der von ihr geltend gemachten Lastwagentypen mit den Schleppkurven des von der Vorinstanz geprüften Lastwagentyps vergleichbar sind. Aus den Beilagen ist denn auch ersichtlich, dass auch die von der Beschwerdeführerin geltend gemachten Lastwagentypen die hier interessierende Strecke befahren können. Dass die Lastwagen dabei teilweise angrenzende Verkehrsflächen überschleppen müssen, ändert an der Befahrbarkeit nichts. Wie die Beschwerdeführerin grundsätzlich korrekt ausführt, ist dadurch höchstens mit einem gewissen Zeitverlust im Vergleich zu heute zu rechnen. Dieser Zeitverlust ist mit der Vorinstanz allerdings als minim zu erwarten. Ein ausgebildeter Lastwagenchauffeur ist in der Lage, die Strecke zeitgerecht zu befahren, auch wenn im Vergleich zu heute aufgrund der neuen Linienführung mehr Geschick notwendig ist. Dass beim Ein- und Ausfahren in beziehungsweise aus dem Kreisel und beim Einmünden und Abbiegen in die südliche Gotthardstrasse auf den Gegenverkehr geachtet werden und gegebenenfalls gewartet werden muss, entspricht gewöhnlichen Vorgängen im Strassenverkehr. Dies reicht für eine besondere Betroffenheit nicht aus, denn diesen Vorgängen sind sämtliche Bewohner und Gewerbetreibende der Gemeinde ausgesetzt. Dass eine genügend erhebliche und für die Beschwerdeführerin spezifische Beeinträchtigung zu erwarten wäre, ergibt sich daraus nicht. Aufgrund der ergänzenden Abklärung der Vorinstanz steht vielmehr fest, dass die Lastwagenzulieferung von Norden her auch mit der neuen Gestaltung des Knotens Schächen in vergleichbarer Weise wie heute gewährleistet ist.

Zu berücksichtigen ist sodann, dass es eine direkte Durchfahrt wie heute ohnehin wohl nicht mehr geben, von der Beschwerdeführerin aber auch nicht gefordert wird. Aufgrund der geplanten Verbindungsstrasse, welche vom Kreisel Wysshus Ost durch das Industrieareal der RUAG verlaufen, mit einer Brücke den Schächen überqueren und in Schattdorf am hier interessierenden Knoten Schächen an die Gotthardstrasse anschliessen soll, ist es erforderlich, dass der Knoten umgestaltet wird. Dass die Errichtung eines Kreisels hierfür geeignet ist, wird von keiner Seite bestritten und insbesondere auch von der Beschwerdeführerin befürwortet. Die Beschwerdeführerin hält im Unterschied zur Vorinstanz allerdings dafür, dass die südliche Gotthardstrasse direkt an den Kreisel angeschlossen sein solle. Damit reduzieren sich die Beeinträchtigungen, woran die Beschwerdeführerin Anstoss nimmt, auf den Bereich der Einmündung der südlichen Gotthardstrasse in die Dorfstrasse. Allfällige Verzögerungen aufgrund des Kreisels sind somit auch aus Sicht der Beschwerdeführerin zu vernachlässigen. Wie allerdings bereits aufgezeigt wurde, ist auch das Abbiegemanöver von der Dorfstrasse in die Gotthardstrasse (und umgekehrt) für einen ausgebildeten Lastwagenchauffeur zeitgerecht zu meistern. Zudem wird der Hauptverkehr nicht über die südliche Gotthardstrasse und die Dorfstrasse führen, sondern über die geplante Verbindungsstrasse und die nördliche Gotthardstrasse geleitet werden. Dies gehört zum Konzept des geplanten Projekts, soll doch der Durchgangsverkehr durch die Gemeinde Schattdorf reduziert werden (vergleiche Regionales Gesamtverkehrskonzept Urner Unterland, Synthesebericht vom 26.06.2018, S. 15 und S. 30). Die südliche Gotthardstrasse soll gerade zu diesem Zweck zu einer Quartiersammelstrasse werden und nicht mehr direkt an den Knoten angeschlossen sein. Im hier fraglichen Bereich ist somit nicht mit erheblichem Durchgangsverkehr zu rechnen, womit nicht mit ins Gewicht fallenden Zeitverzögerungen beim Abbiegen aufgrund von Gegenverkehr zu rechnen ist beziehungsweise entsprechende (gewichtige) Verzögerungen theoretisch und wenig konkret erscheinen. Daran vermögen auch die Berechnungen der Beschwerdeführerin in der Replik (Ziff. 4.2) nichts zu ändern. Diese sind zu grosszügig bemessen und erscheinen nicht realistisch. Bei der von ihr in der Replik angeführten Zahl von „50 Zufahrten“ täglich wird beispielsweise nicht zwischen Lastwagenfahrten und Personenwagenfahrten unterschieden. Personenwagen werden im Vergleich zu den Lastwagen aber regelmässig erheblich weniger Zeit für das Abbiegen benötigen. Vielfach werden Personenwagen die Fahrt bloss verzögern und nicht oder nur sehr kurz anhalten müssen, zumal an der Einmündung der Gotthard- in die Dorfstrasse nicht

ein „Stopp“ markiert sein wird. Der zusätzliche Zeitaufwand für Personenwagen bedingt durch die neue Knotengestaltung dürfte deshalb kaum quantifizierbar sein und fällt jedenfalls nicht ins Gewicht. Deshalb müssen Fahrten mit Personenwagen zum Vornherein ausser Betracht fallen, wenn es darum geht, eine besondere Betroffenheit der Beschwerdeführerin unter dem Aspekt der zeitlichen Verzögerung zu beurteilen. Bei den Lastwagen auf der anderen Seite ist zwar davon auszugehen, dass sie im Vergleich zu den Personenwagen mehr Zeit brauchen dürften. Aber auch hier fällt die potentielle zeitliche Verzögerung nicht ins Gewicht. In der Einsprache vom 25. Mai 2018 sprach die Beschwerdeführerin von monatlich rund 300 Lastwagen, welche auf ihre Gewerbeliegenschaft „zu“ und von dieser „weg“ fahren würden (S. 4). Unter diesen Umständen ist von rund 600 Lastwagenfahrbewegungen pro Monat auszugehen. Wird berücksichtigt, dass die Gewerbeliegenschaft der Beschwerdeführerin auch eine südliche Erschliessung (aus Richtung Erstfeld auf der südlichen Gotthardstrasse) aufweist, entfallen von den rund 600 Lastwagenfahrbewegungen monatlich ein erheblicher Anteil auf die südliche Erschliessung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die südliche Erschliessung aufgrund des geplanten Autobahnhalbanschlusses Altdorf Süd, welcher koordiniert mit dem vorliegenden Strassenbauprojekt erstellt werden soll, an Bedeutung gewinnen wird (vergleiche Regionales Gesamtverkehrskonzept Urner Unterland, Synthesebericht vom 26.06.2018, S. 30). Die direkteste Anfahrt zur Gewerbeliegenschaft über die Autobahn von Norden her wird zukünftig über den Halbanschluss und anschliessend über die Rynächtstrasse und die südliche Gotthardstrasse erfolgen. Die Beschwerdeführerin legt nicht dar, wieviele von den monatlichen Lastwagenfahrten heute auf die nördliche Erschliessung entfallen und mit wievielen sie nach Realisierung des Halbanschlusses noch rechnet. Aufgrund der vorstehenden Überlegungen zur Bedeutung der südlichen Erschliessung geht das Gericht davon aus, dass ein grösserer Anteil der Lastwagenfahrten auf die südliche Erschliessung entfallen wird. Wird davon ausgegangen, dass zwei Drittel der Fahrten über die südliche Erschliessung abgewickelt werden können, verbleiben für die nördliche Erschliessung rund 200 Lastwagenfahrten pro Monat. Selbst wenn man sich auf die – klar überhöhte – Annahme der Beschwerdeführerin zur durchschnittlichen Verzögerung pro Fahrt stützen würde, ergäbe sich nicht, wie geltend gemacht, eine zeitliche Verzögerung von 25 Minuten, sondern von bloss rund viereinhalb Minuten täglich ($200 \times 30 \text{ Sekunden} = 6000 / 21.75 = 275.86 / 60 = 4.59 \text{ Minuten pro Tag}$). In Wirklichkeit dürfte die zusätzliche Fahrzeit für Lastwagen aber weit tiefer sein, denn für die Abbiegemanöver durchschnittlich 30 Sekunden zu veranschlagen, erscheint weit überhöht (vergleiche hierzu: Korrektur Kantonsstrasse 221.2 Belp-Rubigen-Worb-Metzgerhüsi; Ortsdurchfahr Viehweid, Belp, Schlussbericht zur Wirkungsanalyse vom Dezember 2005, S. 14 und 22, abrufbar: <https://www.mm.directories.be.ch/files/1917/12601.pdf>, zuletzt besucht am: 01.05.2020). Realistischer, aber immer noch eher grosszügig geschätzt, erscheint eine durchschnittliche Verzögerung aufgrund des Abbiegemanövers von 8 bis maximal 10 Sekunden pro Fahrt. Damit liegt für Lastwagen die ungefähre zusätzlich benötigte Zeit, verteilt über den ganzen Tag hinweg, bei durchschnittlich rund einer bis maximal eineinhalb Minuten. Eine zusätzliche Fahrzeit im tiefen einstelligen Minutenbereich pro Tag beziehungsweise von 8 - 10 Sekunden pro Fahrt erreicht keine genügende Intensität, um ein schutzwürdiges Interesse zu begründen. Zu betonen ist nochmals, dass die Lastwagenzulieferung von Norden her weiterhin gut möglich sein wird und die Bedeutung der Zufahrt von Norden her durch die Verbesserung der südlichen Erschliessung sinken wird.

c) Die Beschwerdeführerin macht zusätzlich geltend, Mitarbeiter und Kunden könnten durch die neue Knotengestaltung nicht mehr ungehindert zur Gewerbeliegenschaft fahren. Sie macht hier indessen Beeinträchtigungen geltend, die einerseits zu gering sind und andererseits die Beschwerdeführerin nicht spezifischer treffen als die Allgemeinheit. Zu gering sind die Beeinträchtigungen, weil bereits die Beeinträchtigungen für Lastwagenfahrten als zu gering beurteilt wurden. A maiore ad minus muss dies auch für Fahrten mit Personenwagen gelten. Zu wenig spezifisch ist die Betroffenheit, weil von einem möglichen Rückgang von zufälligem Durchgangsverkehr durch (potentielle) Kunden alle Gewerbetreibende an der südlichen Gotthardstrasse gleichermassen betroffen sind. Dies im

Unterscheid zur Frage der Lastwagenschliessung, denn der allfällige Wegfall der Lastwagenschliessung von Norden her aufgrund der neuen Knotengestaltung hätte den Automobilbetrieb der Beschwerdeführerin besonders getroffen. Was schliesslich bestehende Kunden betrifft oder Kunden, die speziell einen Markenhändler suchen, so ist durch die neue Knotengestaltung kaum eine Beeinträchtigung oder ein Rückgang zu erwarten. Da entsprechende Kunden den von ihnen gewünschten Garagenbetrieb gezielt aufsuchen, nehmen sie gewisse Hindernisse bei der Zufahrt in Kauf, zumal wenn, wie hier, die Zufahrt im Vergleich zu heute oder auch im Vergleich zur Variante mit direktem Anschluss an den Kreisel nur ganz geringfügig erschwert ist. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass Fahrern mit Personenwagen von Norden her nebst der Zufahrt über den Knoten Schächen in die südliche Gotthardstrasse auch die Variante über die Dorf- und Adlergartenstrasse offensteht. Nebst diesen beiden Zufahrtswegen von Norden her steht den Personenwagen selbstverständlich – wie den Lastwagen – auch die Anfahrt von Süden her offen, sodass die geltend gemachten Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit den Mitarbeitern und Kunden insgesamt zu gering beziehungsweise – soweit den zufälligen Durchgangsverkehr betreffend – zu wenig spezifisch sind. Eine besondere Betroffenheit der Beschwerdeführerin ergibt sich daraus unter Würdigung der Gesamtheit der konkreten Umstände nicht.

6. Zusammenfassend ergibt sich, dass die Beschwerdeführerin nach der ergänzenden Abklärung der Vorinstanz weder unter dem Titel der Lastwagenschliessung noch der Mitarbeiter- oder Kundenbeeinträchtigungen eine besondere Betroffenheit durch das aufgelegte Strassenprojekt glaubhaft machen kann. Damit gebricht es ihr an der Einsprachelegitimation, weshalb die Vorinstanz auf die Einsprache zu Recht nicht eingetreten ist. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist abzuweisen. Unter den gegebenen Umständen erübrigt es sich, auf den unter den Beteiligten strittigen Punkt der Mitwirkung bei der Sachverhaltserhebung einzugehen.