

# **BGer 1E.5/2000 vom 25. April 2001**

Bundesgericht, 2001-04-25, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_1E.5\\_2000](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1E.5_2000)

FR: TF 1E.5/2000 du 25 avril 2001

IT: TF 1E.5/2000 del 25 aprile 2001

## **Regeste**

Strassenbau und Strassenverkehr

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Die drei vom Schweizer Heimatschutz eingereichten Verwaltungsgerichtsbeschwerden richten sich alle gegen Entscheide, die im Einsprache- und Beschwerdeverfahren betreffend die Nationalstrassen-Ausführungsprojekte N 4.1.6 und N 4.1.7 gefällt worden sind. Die inhaltlich zusammenhängenden Beschwerden sind gemeinsam zu behandeln und zu beurteilen.

### **E. 2**

Der Beschwerdeführer hat den Beschluss des Zürcher Regierungsrates vom 19. Januar 2000 mangels Rechtsmittelbelehrung am 29. Februar 2000 sowohl beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich als auch beim Bundesgericht angefochten. Das Bundesgericht hat das Verfahren sistiert, während das Verwaltungsgericht die bei ihm erhobene Beschwerde an die Hand genommen und materiell behandelt hat, soweit darauf eingetreten werden konnte. Das Urteil des Zürcher Verwaltungsgerichts vom 6. Juli 2000 ist mithin der in der Sache ergangene letztinstanzliche kantonale Entscheid und bildet als solcher allein Anfechtungsobjekt der eidgenössischen Verwaltungsgerichtsbeschwerde ( Art. 98 lit. g OG ). Auf die gegen den Regierungsratsbeschluss gerichtete Beschwerde vom 29. Februar 2000 ist daher - unter Wiederaufnahme des bundesgerichtlichen Verfahrens - nicht einzutreten. Zu behandeln bleiben die Verwaltungsgerichtsbeschwerden vom 6. September 1999 und vom 11. September 2000, die sich gegen die Urteile des Zürcher Verwaltungsgerichtes vom 23. Juni 1999 bzw. vom 6. Juli 2000 richten.

### **E. 3**

a) Die Zulässigkeit der eidgenössischen Verwaltungsgerichtsbeschwerde steht ausser Frage.  
b) Unbestritten ist grundsätzlich auch die Beschwerdelegitimation des Schweizer Heimatschutzes als ideelle Vereinigung im Sinne von Art. 55 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814. 01) und Art. 12 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 (NHG, SR 451) . Die Beschwerdelegitimation einer solchen Organisation reicht allerdings nur so weit, als diese das vorgelegte Projekt bereits im Einspracheverfahren als rechtswidrig oder unzweckmässig bezeichnet hat. Wie das Verwaltungsgericht in seinem Entscheid vom 23. Juni 1999 zu Recht bemerkt, sind neue, den Streitgegenstand erweiternde Begehren im Beschwerdeverfahren unzulässig. Das Verwaltungsgericht ist dementsprechend auf die Beschwerdeanträge 4 (Überdeckung der Autobahn bei Knonau) und 5 (lufthygienische Massnahmen in Knonau und Wettswil) nicht eingetreten. Ebenfalls nicht eingegangen

wurde auf den Antrag 1.4 betreffend die Erhaltung der Geländekammer zwischen Bonstetten und Hedingen, soweit dieser nicht mit den im Einspracheverfahren gestellten Begehren zusammenfiel. Dessen ungeachtet hat der Beschwerdeführer die genannten Anträge vor Bundesgericht wiederholt, ohne auch nur zu behaupten, dass das Verwaltungsgericht diese hätte behandeln müssen. Auf die Beschwerde vom 6. September 1999 ist hinsichtlich dieser Begehren von vornherein nicht einzutreten.

#### **E. 4**

Mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde kann die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, sowie unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts geltend gemacht werden ( Art. 104 lit. a OG ). Hat - wie hier - ein Gericht als Vorinstanz entschieden und den Sachverhalt nicht offensichtlich unrichtig, unvollständig oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensbestimmungen festgestellt, so ist das Bundesgericht nach Art. 105 Abs. 2 OG an die dem angefochtenen Entscheid zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen gebunden. Über die Angemessenheit des angefochtenen Entscheides ist nicht zu befinden, da das Bundesrecht die Rüge der Unangemessenheit in der fraglichen Materie nicht zulässt ( Art. 104 lit. c OG ). Der Beschwerdeführer bringt nicht vor, dass das Verwaltungsgericht den Sachverhalt offensichtlich unrichtig, unvollständig oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensvorschriften festgestellt hätte. Es besteht daher kein Anlass, dem Begehren um Vornahme eines Augenscheines stattzugeben. Wie sich aus dem Folgenden ergibt, kann auch von der Durchführung eines weiteren Schriftenwechsels abgesehen werden.

#### **E. 5**

Der Beschwerdeführer verlangt vor Bundesgericht erneut, dass die Baustellenzufahrt ab Kantonsstrasse Bonstetten - Hedingen bis zum Südportal des Islisbergtunnels nur als Provisorium erstellt werde. Insbesondere soll auf das geplante, neu zu erstellende Teilstück zwischen der Kantonsstrasse (Zürichstrasse) und der Industriezone Hedingen verzichtet werden. Die insgesamt rund 3 km lange Baustellenzufahrt soll nach den Plänen nördlich von Hedingen von der Zürichstrasse abzweigen und bis zur Industriezone Hedingen führen, wobei sie im Wesentlichen der SBB-Linie folgen und diese queren wird; als Kreuzungsbauwerk soll entweder der auszubauende Niveau-Übergang Moosstrasse oder eine neue Unterführung dienen. Ab der Industriezone verläuft die Bauzufahrt auf den bestehenden und teilweise zu verstärkenden Strassen und Flurwegen. Die an das Industriegebiet anschliessende Litzistrasse soll zum Schutze der Schulkinder mit einem 1,5 m breiten Gehsteig versehen werden. Zudem wird für die Fussgänger ein neuer Steg über den Hofibach gebaut. Der zunächst vorgesehene Ausbau der Baustellenzufahrt ist, wie bereits erwähnt (Sachverhalt lit. C), im Einspracheverfahren generell redimensioniert worden. Die Breite der zu verstärkenden Flurwege ist von ursprünglich 6 m auf 3,5 m reduziert worden; das Kreuzen der Lastwagen wird durch drei Ausweichstellen ermöglicht. Vom bestehenden Trasse der Litzistrasse soll nicht abgewichen werden. Auch die Breite der geplanten neuen Zufahrt von der Zürichstrasse bis zur Maienbrunnenstrasse (Industriezone) soll verringert werden (von 6,5 m auf 6 m). Der Beschwerdeführer anerkennt, dass die Teilstrecke Maienbrunnenstrasse - Südportal Islisbergtunnel durch diese Änderungen aus Sicht des Landschaftsschutzes wesentlich verbessert worden ist. Er verlangt, dass für das Teilstück Zürichstrasse - Maienbrunnenstrasse die gleiche Lösung getroffen und nur eine provisorische Zufahrt über die bestehenden Flurwege hergestellt werde. Derart könnte auf die kostspielige SBB-Unterführung verzichtet und eine weit

landschaftsschonendere Linienführung gewählt werden. Das Verwaltungsgericht hat in seinem Entscheid vom 23. Juni 1999 den vom Beschwerdeführer verlangten Rückbau der beanspruchten Flurwege und weiteren Strassenstücke als unverhältnismässig abgelehnt. Es hat weiter ausgeführt, es müsse möglich sein, im Rahmen des nationalstrassenrechtlichen Verfahrens auch die Interessen der Gemeinden mitzubersichtigen. Ob hierzu richtig vorgegangen worden sei, sei fraglich, spiele aber im vorliegenden Beschwerdeverfahren keine Rolle. Soweit nämlich die Gemeinde Hedingen beschlossen habe, dass eine Bahnunterführung zu erstellen sei und die Bauzufahrt zur N 4 teilweise als Quartierstrasse bestehen bleiben solle, sei der Schweizer Heimatschutz zu Einwendungen nicht befugt, da er nach den bundesrechtlichen Legitimationsbestimmungen zur Anfechtung eines nach kantonalem Recht projektierten Strassenbauwerks nicht berechtigt sei. Der Beschwerdeführer setzt sich mit diesen Erwägungen in keiner Weise auseinander und legt insbesondere nicht dar, dass sie mit dem Bundesrecht unvereinbar wären. Eine Bundesrechtswidrigkeit ist auch nicht ersichtlich. Auf die Kritik des Beschwerdeführers am Ausbaustandard der Zufahrtstrasse, wie er auf Beschluss der Gemeinde festgelegt worden ist, ist daher nicht weiter einzugehen.

## **E. 6**

Das Generelle Projekt sah im Bereich des Isenberges eine Überdeckung der Nationalstrasse auf einer Länge von rund 150 m vor, die unter anderem als Wildtierüberführung bzw. dem Austritt des Wildes vom Wald auf die Wiesen dienen sollte. Im Rahmen der Ausführungsprojektierung ist das Trasse der N 4 leicht nach Osten verschoben und die Überdeckung durch eine zunächst bloss 35 m breite Wildbrücke ersetzt worden. Auf Begehren des kantonalen Amtes für Raumplanung sowie des BUWAL ist die Breite des Wildübergangs Isenberg im bereinigten Ausführungsprojekt schliesslich auf 50 m festgelegt worden. Wie sich aus den Plänen ergibt, sieht das Ausführungsprojekt der N 4.1.6 verschiedene im Generellen Projekt nicht enthaltene Wildpassagen vor. So wird im Gebiet Schliffi südlich des Anschlusses Affoltern a.A. eine 35 m breite Wildtierunterführung für den talquerenden Wildwechsel erstellt werden. Zudem soll die Zufahrtsstrasse West zum Anschluss Affoltern angehoben werden und derart ein Durchlass für die Wildunterführung Chilchmatt entstehen, welche die Nord-Süd-Wanderung vom Toussenholz zum Isenbergwald weiterhin ermöglichen wird. Im Einspracheentscheid des Regierungsrates wird ferner in Aussicht gestellt, dass je nach den weiteren Abklärungen über die überregionalen Wildtierkorridore eine zusätzliche Wildtierverbindung zwischen Affoltern und Mettmenstetten geschaffen werden könnte. Der Beschwerdeführer hat sowohl im Einsprache- als auch im Beschwerdeverfahren verlangt, dass der im Ausführungsprojekt gegenüber dem Generellen Projekt verkürzte Wildübergang Isenberg wieder verbreitert werde. Das Verwaltungsgericht hat eine Verbreiterung abgelehnt, da der vorgesehene Übergang nach Auffassung der Fachstellen den Anforderungen an eine Wildtierpassage genüge. Im Übrigen stelle der Verzicht auf die Überdeckung Isenberg weder vom räumlichen Umfang her noch hinsichtlich deren Funktion eine wesentliche Abweichung vom Generellen Projekt dar. In seiner Verwaltungsgerichtsbeschwerde macht der Beschwerdeführer geltend, dass der Verzicht auf die ursprünglich geplante Überdeckung Isenberg mit dem Generellen Projekt unvereinbar sei und diese zugunsten der Wildtiere und der Landschaft wieder vorgesehen werden müsse. Beim Wildwechsel Isenberg handle es sich um eine ausserordentlich schöne, ökologisch wertvolle Naturlandschaft, die den Wald am Isenberg über die offenen Flächen mit den Waldinseln und Landwirtschaftsflächen in der Ebene zwischen Affoltern und Zwillikon verbinde. Die offene Linienführung mit einer

Überdeckung von lediglich 50 m Länge führe zu einer argen Beeinträchtigung der Fauna. Auch die Natur- und Heimatschutzkommission habe einen Wildwechsel in der ursprünglich vorgesehenen Breite verlangt. Das UVEK hat in seiner Vernehmlassung vom 14. Dezember 1999 darauf hingewiesen, dass sich die Wissenschaft erst in jüngster Zeit intensiv mit den Fragen des Standortes und der Dimensionierung von Wildübergängen und Grünbrücken über Autobahnen auseinandergesetzt habe. Aus mehreren aussagekräftigen Studien ergebe sich, dass keine allgemein gültigen baulichen Normen für Über- oder Unterführungswerke bestünden. Zentral sei vielmehr, dass die Bauwerke gestützt auf die erforschten Bewegungen und Korridore an optimalen Standorten realisiert und entsprechend der Bedeutung des Korridors dimensioniert würden. Diese wildbiologisch wesentlichen wissenschaftlichen Erkenntnisse seien derart neu, dass sie bis anhin noch nicht hätten vollständig umgesetzt werden können und nachträgliche planerische Anpassungen erforderten. So sei hier der Übergang Isenberg auf schliesslich 50 m reduziert worden, da er in eine mehr oder weniger geschlossene Geländekammer führe und daher nur von lokaler Bedeutung sei. Dagegen bestehe zwischen Affoltern und Mettmenstetten ein Wildkorridor von überregionaler Bedeutung, der das Reusstal mit den Ausläufern des Albis verbinde. Diesem viel bedeutenderen Korridor werde durch die zusätzliche Unterführung südlich von Affoltern Rechnung getragen. Die gegenüber dem Generellen Projekt im Ausführungsprojekt vorgesehenen Änderungen seien aus wildbiologischer Sicht insgesamt positiv. In seiner Stellungnahme zur Vernehmlassung des UVEK bestreitet der Beschwerdeführer, dass dem Wildübergang Isenberg bloss lokale Bedeutung zukomme, und hält an seinem Verbreiterungsbegehren fest. Zusätzlich stellt er den Antrag, dass bei Dachlissen und in der Nähe von Uttenberg zwei weitere Grünbrücken neu in die Nationalstrassenplanung aufzunehmen seien. Die ergänzend in das Ausführungsprojekt aufgenommene Wildtierunterführung bei Schliffi genüge angesichts der Bedeutung des zwischen Affoltern und Mettmenstetten bestehenden Wildkorridors nicht. a) Das Verwaltungsgericht hat in seinem Entscheid vom 23. Juni 1999 die Abweichung des Ausführungsprojektes vom Generellen Projekt im Bereich des Isenbergwaldes als gering bezeichnet und demgemäss die Vereinbarkeit der beiden Projekte bejaht. Der Beschwerdeführer hält vor Bundesgericht die Rüge der Verletzung des Generellen Projektes aufrecht, ohne sie jedoch näher zu begründen. Damit ist er der sich aus Art. 108 Abs. 2 OG ergebenden Begründungspflicht nicht nachgekommen. Auf die Beschwerde ist somit in dieser Beziehung nicht einzutreten. Beigefügt werden kann, dass der Vorwurf der Verletzung des Generellen Projekts, wäre auf ihn einzutreten, zurückgewiesen werden müsste. Nach Art. 12 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 (NSG, SR 725. 11) sind die Nationalstrassen in den Generellen Projekten nur in ihren wesentlichen Zügen darzustellen; insbesondere müssen die Linienführung der Strassen, die Anschlussstellen und die Kreuzungsbauwerke ersichtlich sein. Diese Projektbestandteile dürfen bei der Ausführungsprojektierung nicht wesentlich geändert werden, doch sind kleinere Abweichungen nicht ausgeschlossen ( BGE 112 Ib 543 E. 3 S. 554). Nun geht es hier weder um die Linienführung der Nationalstrasse noch um eine Anschlussstelle oder um ein Kreuzungsbauwerk, sondern lediglich um eine Grünbrücke bzw. deren Breite. Die Ausgestaltung und Dimensionierung eines solchen Bauwerks bilden offensichtlich nicht Gegenstand des Generellen Projekts. Wohl präzisiert Art. 10 Abs. 1 der Verordnung über die Nationalstrassen vom 18. Dezember 1995 (NSV, SR 725. 111) in der Fassung vom 13. Dezember 1999, dass die Linienführung, "einschliesslich der ober- und unterirdischen Strassenführung", im Generellen Projekt festzuhalten sei. Mit "unterirdischer

Strassenführung" können jedoch nur eigentliche Tunnelstrecken gemeint sein. Eine andere Auslegung - nämlich dass auch kleinere Überdeckungen bereits im Generellen Projekt festgelegt werden müssten - liesse sich mit der im Gesetz festgelegten Stufenfolge der Projektierung nicht vereinbaren. b) Gemäss den vom UVEK wie auch vom Beschwerdeführer nachgereichten Unterlagen verläuft ein Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung zwischen Affoltern a.A. und Mettmenstetten. Ein weiterer talquerender Korridor besteht zwischen Bonstetten und Hedingen, wo die N 4 im Islisbergtunnel verlaufen und daher die Wildwanderungen nicht beeinträchtigt wird. Im hier umstrittenen Gebiet Isenberg sind die Wildbewegungen quer zur Achse der N 4 auch nach den neusten Erkenntnissen lediglich von lokaler Bedeutung (vgl. den im Auftrag des BUWAL erstellten Bericht "Wildtierkorridore Schweiz - Räumlich eingeschränkte, überregionale wichtige Verbindungen für terrestrische Wildtiere im ökologischen Vernetzungssystem der Schweiz", Schweiz. Gesellschaft für Wildtierbiologie und Schweiz. Vogelwarte Sempach, 1999, Abbildung 13 und Anhang 10.4-39, sowie den Bericht "Wildtierkorridore im Kanton Zürich", Schweiz. Vogelwarte Sempach, 1999, Abbildungen 6 und 7 sowie Tabellen 2 und 3). Es besteht daher kein Anlass, die Überdeckung Isenberg aus wildbiologischen Gründen zu verbreitern. c) Das vom Beschwerdeführer mit Eingabe vom 22. Januar 2000 gestellte Begehren um den Bau zusätzlicher Wildtierüberführungen zwischen Affoltern und Mettmenstetten ist neu und sprengt den Rahmen des heutigen Beschwerdeverfahrens. Wie bereits erwähnt hat der Regierungsrat in seinem Beschluss erklärt, er wolle mit dem Entscheid über eine allfällige weitere Wildtierverbindung bis zum Vorliegen ergänzender Unterlagen zuwarten. Der Beschwerdeführer hätte den Aufschub einer Entscheidung vor Verwaltungsgericht anfechten müssen, falls er zusätzliche Wildtierpassagen von vornherein für geboten hielt. Er kann nicht erst im bundesgerichtlichen Verfahren auf diese Frage zurückkommen. Auf den Antrag ist mithin nicht einzutreten.

## **E. 7**

Zur Linienführung der Nationalstrasse N 4 im Bereich Jonentalbrücke - Lochhof stellt der Beschwerdeführer die gleichen Begehren wie im vorinstanzlichen Verfahren. In verfahrensmässiger Hinsicht fordert er wiederum, dass ihm die Pläne des Generellen Projektes und dessen Genehmigung durch den Bundesrat - unter Ansetzung einer Beschwerdefrist - zu eröffnen seien. Das Verwaltungsgericht hat in seinem Entscheid vom 6. Juli 2000 darauf hingewiesen, dass das Generelle Projekt nicht Gegenstand des Beschwerdeverfahrens bilde und nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung nur indirekt beanstandet werden könne; auf das Begehren um nachträgliche Eröffnung des Generellen Projektes sei daher nicht einzutreten. Der Beschwerdeführer setzt sich auch mit diesen Erwägungen nicht auseinander, sondern beschränkt sich darauf zu behaupten, die vom Bundesrat und seinen Fachinstanzen vorgenommene Interessenabwägung sei nunmehr vor Bundesgericht überprüfbar. Das trifft jedoch nicht zu. a) Nach ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung sind die Generellen Projekte für den Bau der Nationalstrassen der Überprüfung durch das Bundesgericht entzogen, da sie vom Bundesrat genehmigt werden ( Art. 20 NSG ) und Bundesratsentscheide - soweit das Gesetz nichts anderes vorsieht - der Verwaltungsgerichtsbarkeit nicht unterstehen (vgl. Art. 98 lit. a OG ). Eine direkte Anfechtung des bundesrätlichen Genehmigungsbeschlusses ist deshalb ausgeschlossen, und zwar nicht nur hinsichtlich seines Inhaltes, sondern auch in Bezug auf das Zustandekommen, das heisst auf das vor dem Bundesrat durchgeführte Bereinigungs- und Genehmigungsverfahren. Das genehmigte Generelle Projekt kann nur indirekt und

insofern beanstandet werden, als sich die geltend gemachten Mängel im Ausführungsprojekt, das allein Objekt der Anfechtung bildet, niedergeschlagen haben ( BGE 117 Ib 285 E. 6 und 7, 118 Ib 206 E. 8, 119 Ib 458 nicht publ. E. 5 und 6, 122 II 165 nicht publ. E. 6a). Auf das Begehren um formelle Eröffnung des bundesrätlichen Genehmigungsbeschlusses und Einräumung eines Rechtsmittels ist somit nicht einzutreten. b) Nach dem Gesagten erweist sich das Begehren um Beizug eines Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission über die Landschafts- und Umweltverträglichkeit des Generellen Projekts gleichfalls als unzulässig. Ebenso wenig ist auf die Rüge der mangelnden Begründung des bundesrätlichen Genehmigungsbeschlusses einzugehen. c) Soweit schliesslich der Beschwerdeführer im Zusammenhang mit seinen Einwendungen gegen das Generelle Projekt rügt, dass das Verwaltungsgericht in seinem Urteil vom 23. Juni 1999 sowohl die Anpassung des Ausführungsprojekts an das Generelle Projekt als auch die Anpassung des Generellen Projekts an das Ausführungsprojekt als möglich bezeichnet hat, erscheint diese Kritik als verspätet. Sie hätte im Anschluss an den Entscheid vom 23. Juni 1999 erhoben werden müssen und kann im Beschwerdeverfahren, das sich gegen den Verwaltungsgerichtsentscheid vom 6. Juli 2000 richtet, nicht mehr vorgebracht werden.

## **E. 8**

In der Sache selbst bringt der Beschwerdeführer vor, die nunmehr geplante offene Linienführung im Gebiet Lochhof beeinträchtigt die beiden kantonalen und regionalen Landschaftsschutzgebiete Affoltern 101 und 105 massiv und gefährde die Wohnqualität sowie die Erholungsfunktion der fraglichen Gegend. Durch eine Überdeckung der Autobahn würde der Eingriff wesentlich gemildert und zudem den Wildtieren ein Übergang geboten. Die Überdeckung hätte ausserdem zur Folge, dass weniger Aushubmaterial abtransportiert werden müsste. Schliesslich wäre die Jonentalbrücke - würde sie wie ursprünglich vorgesehen an der engsten Stelle des Tales gebaut - erheblich kürzer, weniger einsehbar und erst noch kostengünstiger. Die Linienführung und Überdeckung der N 4 gemäss dem erstgenehmigten Generellen Projekt stelle daher eindeutig die bessere Lösung dar. Das Verwaltungsgericht hat in seiner Entscheid vom 6. Juli 2000 kein Hehl daraus gemacht, dass die nachträgliche Änderung der Linienführung im Bereich Lochhof aus Sicht des Landschafts- und Umweltschutzes im Vergleich zum ursprünglichen Generellen Projekt insgesamt nachteiliger ist. Das heisse jedoch noch nicht, dass das Ausführungsprojekt gegen Bundesrecht verstosse. Die anwendbaren Vorschriften verlangten nicht den grösstmöglichen Schutz der vom Strassenbau betroffenen Landschaft, sondern nur die Mitberücksichtigung der Landschaftsschutzanliegen bei der Abwägung aller auf dem Spiele stehenden Interessen, zu denen auch die verkehrstechnischen Anforderungen und die wirtschaftlichen Gesichtspunkte zählten. Wenn nun bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts den verkehrstechnischen und finanziellen Gesichtspunkten mehr Gewicht beigelegt worden sei als den Landschaftsschutzbelangen, so sei darin - insbesondere bei der in solchen Fragen üblichen Zurückhaltung der Gerichte - weder eine rechtsverletzende unrichtige Gewichtung der massgeblichen Interessen noch ein Ermessensmissbrauch zu sehen (vgl. auch Sachverhalt lit. G). In der Tat ist es nicht Sache des Gerichts zu untersuchen, ob die von den verantwortlichen Planungsbehörden getroffene Lösung die beste unter mehreren möglichen sei. Das Bundesgericht ist auch nicht Aufsichtsbehörde in Umweltschutz- und Landschaftsschutzbelangen. Es hat vielmehr - gleich wie die richterliche Vorinstanz - nur zu prüfen, ob bei der Genehmigung des Ausführungsprojekts in dem Sinne entgegen den Vorschriften von Art. 5 NSG, Art. 3 NHG

und Art. 9 des Bundesgesetzes über die Enteignung (EntG, SR 711) vorgegangen worden sei, als wichtige Interessen unberücksichtigt geblieben seien, öffentliche Anliegen klar unrichtig gewichtet worden seien oder die Planungsbehörden das ihnen zustehende Ermessen missbraucht oder überschritten hätten. Im vorliegenden Zusammenhang ist einerseits in Betracht zu ziehen, dass die Qualität des Ausbaus der durch das Knonaueramt führenden Nationalstrasse im Laufe der jahrzehntelangen Projektierung aus Sicht des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes wesentlich verbessert worden ist. Durch die nachträgliche Verlegung des Trassees in den Islisbergtunnel werden beträchtliche Teile der Bevölkerung und der Landschaft von autobahnbedingten Beeinträchtigungen verschont; die Überdeckungen Rüteli und Eigi sowie die Tieflage des Trassees in gewissen Bereichen bieten ebenfalls zusätzlichen Schutz. Andererseits darf nicht vergessen werden, dass solche baulichen Verbesserungen ihren Preis haben und die für den Nationalstrassenbau zur Verfügung stehenden Mittel nicht unbegrenzt sind. Wie im (bei den Akten liegenden) Schlussbericht der Arbeitsgruppe "Standards im Nationalstrassenbau" festgehalten wird, haben in den vergangenen rund dreissig Jahren die Ansprüche des Gewässer-, Natur- und Umweltschutzes an den Nationalstrassenbau zugenommen, während gleichzeitig - auch unter dem Druck vermehrter Opposition gegen den Autobahnbau - die finanziellen Überlegungen in den Hintergrund gedrängt worden sind. Angesichts des starken Kostenanstiegs hat schliesslich der Bundesrat im Mai 1996 den Auftrag zur Einsetzung einer Arbeitsgruppe erteilt, die vor allem die Frage zu untersuchen habe, wie Kostensteigerungen im Nationalstrassenbau inskünftig vermieden werden können. Diese Arbeitsgruppe hat in ihrem Schlussbericht neue "Standards" für den Nationalstrassenbau festgelegt, die eine Ausgewogenheit von Kosten und Nutzen gewährleisten sollen. Danach sind auch die Umwelt- und Landschaftsschutzanliegen in die Nutzen- und Kostenbewertungen einzubeziehen und soll der bisherige Trend zu grosszügigen, über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehenden baulichen Lösungen zurückgebunden werden. Als Folge dieser neuen Grundsätze und der Kostenvorgaben des Bundesrates ist unter anderem, wie sich aus dem erwähnten Schlussbericht ergibt (Schlussbericht der Arbeitsgruppe an den Bundesrat vom 9. Dezember 1997 S. 47), die Linienführung der N 4 im umstrittenen Gebiet geändert und auf die Überdeckung Lochhof verzichtet worden. Das Bundesgericht hat zur neuen Kostenpolitik des Bundes im Nationalstrassenbau, die mit Art. 5 NSG grundsätzlich im Einklang steht und zur Aufnahme neuer Bestimmungen ins Verordnungsrecht geführt hat (vgl. Art. 15a NSV), keine Stellung zu beziehen. Es hätte nur dann eingzugreifen, wenn die neue Praxis im konkreten Fall zu Lösungen führte, die sich mit den Normen des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzrechts nicht vereinbaren liessen. Das ist hier jedoch nicht der Fall. Der Beschwerdeführer behauptet selbst nicht, dass infolge der geänderten baulichen Ausgestaltung auf dem fraglichen Abschnitt die massgeblichen Grenzwerte der Lärmschutz-Verordnung nicht mehr eingehalten werden könnten oder sich die lufthygienische Situation wesentlich verschlechterte. Es ist auch unbestritten, dass das Jonentobel und der Lochhof zwar zu Landschaftsschutzgebieten regionaler bzw. kantonaler Bedeutung gehören, die Gegend aber nicht zu den Landschaften nationaler Bedeutung zählt und daher kein Anspruch auf ungeschmälerte Erhaltung im Sinne von Art. 6 NHG erhoben werden kann. Schliesslich lässt sich auch nicht sagen, dass bei der Ausführungsprojektierung für den umstrittenen Abschnitt den Anliegen des Landschaftsschutzes keine Rechnung getragen worden wäre. Zum einen kann das Trassees dank der Verschiebung nach Osten zwischen die Moränenzüge gelegt werden und wird dadurch weniger in diese eingegriffen. Zum andern soll für die endgültige Gestaltung des

Südportals Islisbergtunnel, der Jonentalbrücke und der Stützmauer beim Lochhof ein Wettbewerb durchgeführt werden, um das Strassenbauwerk bestmöglich in die Landschaft einzugliedern. Eine Missachtung erheblicher Interessen oder eine rechtsverletzende Ausübung des den Planungsbehörden zustehenden Ermessens ist somit nicht festzustellen. Die Beschwerde des Schweizer Heimatschutzes ist daher auch in diesem Punkte abzuweisen, soweit auf sie einzutreten ist.

#### **E. 9**

Die Kosten der bundesgerichtlichen Verfahren sind in Anwendung von Art. 116 EntG dem Kanton Zürich als Enteigner und Werkeigentümer aufzuerlegen. Parteientschädigungen sind dem Beschwerdeführer nicht zuzusprechen, da solche nicht verlangt worden sind und sich der Beschwerdeführer auch nicht durch einen Rechtsanwalt vertreten lassen hat.

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