

CH_VB JAAC 69.67 vom 10. Dezember 2004

Bundesverwaltung, 2004-12-10, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_JAAC_69.67__

FR: CH_VB JAAC 69.67 du 10 décembre 2004

IT: CH_VB JAAC 69.67 del 10 dicembre 2004

Erwägungen

E. 1

ist hingegen nicht in diesem Verfahren zu entscheiden, wenn diese Schliessung mit dem Bahnvorhaben keine bauliche, betriebliche und funktionelle Einheit bildet (E. 6). - Darüber hinaus gebieten auch die Grundsätze der Koordination, über eine allfällige Aufhebung des Strassenanschlusses im laufenden, kommunalen Quartierplanverfahren zu befinden, welches sich mit der Erschliessung der betroffenen Grundstücke befasst (E. 7). Ferrovie. Approvazione dei piani per una linea su una strada. Eliminazione di un allacciamento stradale. Autorità competente. Coordinamento. - Se la costruzione di una nuova linea ferroviaria porta all'utilizzo di parti di una strada, nella procedura di approvazione dei piani del diritto delle ferrovie, oltre alle vere e proprie infrastrutture della ferrovia, devono essere autorizzate anche le modifiche edilizie della strada causate dal tracciato della linea ferroviaria. In questa procedura invece non si decide in merito all'eliminazione dell'allacciamento di una strada laterale, se questa eliminazione non costituisce un'unità edile, d'esercizio e funzionale con il progetto ferroviario (consid. 6). - Inoltre, anche in virtù dei principi del coordinamento, la decisione relativa all'eventuale eliminazione dell'allacciamento stradale deve essere presa nel quadro della procedura in corso concernente il piano di quartiere comunale, la quale tratta la questione dell'allacciamento dei fondi interessati (consid. 7). Zusammenfassung des Sachverhalts: Am 27. Januar 2004 genehmigte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Planvorlage für die Errichtung einer Stadtbahn im mittleren Glattal. In der Gemeinde Dübendorf ordnete das BAV im Bereich Ringstrasse auch die Aufhebung der Anbindung mehrerer Seitenstrassen an. Dagegen haben die Eigentümer eines betroffenen Grundstücks bei der Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt (REKO/INUM, vormals Rekurskommission des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation [REKO/UVEK]) Verwaltungsbeschwerde geführt. Sie beantragen die Aufhebung der Plangenehmigungsverfügung im Umfang der sie betreffenden Strassenschliessung. Dem BAV (Vorinstanz) werfen sie mangelnde Koordination vor. Sie sind der Meinung, über das vorderseitige Schicksal ihrer Anschlussstrasse könne erst entschieden werden, wenn feststeht, dass eine adäquate rückwärtige Alternativerschliessung für ihr Grundstück überhaupt möglich ist. Deshalb sei die entsprechende Festsetzung durch das Quartierplanverfahren, welches die Gemeinde Dübendorf gegenwärtig durchführt, abzuwarten und das vorliegende Verfahren bis dahin zu sistieren.

E. 2

Die Vorinstanz schliesst auf Abweisung der Beschwerde. Die Bahnbetreiberin sowie die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich beantragen ebenfalls die Abweisung, jedoch nur soweit überhaupt auf die Beschwerde eingetreten werden kann. Aus den Erwägungen: (...)

E. 6

Die Beschwerdeführenden sind der Ansicht, für die durch die Vorinstanz festgesetzte Aufhebung der Einmündung der Industrie- in die Ringstrasse im Plangenehmigungsverfahren habe weder eine rechtliche Grundlage noch eine sachliche Veranlassung bestanden. Sie bringen vor, die Schliessung sei sowohl im falschen Verfahren wie auch im falschen Zeitpunkt beschlossen worden. Vorab ist deshalb zu klären, ob die Vorinstanz befugt war, die strittige Strassenschliessung im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens zu verfügen.

E. 6.1

Gemäss Art. 18 Abs. 1 und 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) dürfen Eisenbahnanlagen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden, wobei mit Ausnahme gewisser Grossprojekte die Vorinstanz Genehmigungsbehörde ist. Im Sinne der Verfahrenskoordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren werden mit der Plangenehmigung sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt und kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es die Bahnunternehmung in der Erfüllung ihrer Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 18 Abs. 3 und 4 EBG). Dem kantonalen Recht unterstehen demgegenüber die Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienen (Art. 18m Abs. 1 EBG).

E. 6.2

Bauten und Anlagen sind dann im eisenbahn- und damit bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen, wenn sie ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb der Eisenbahn dienen (Art. 18 Abs. 1 EBG). Um zu entscheiden, ob ein Vorhaben ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dient, greift eine funktionelle Betrachtung Platz. Von einer ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienenden Anlage kann nur gesprochen werden, wenn sachlich und räumlich ein notwendiger, enger Zusammenhang derselben mit dem Bahnbetrieb besteht (vgl. dazu BGE 127 II 227 E. 4 sowie Alexander Ruch, Eisenbahnrecht des Bundes und Raumordnungsrecht der Kantone, Überlegungen zu einem unerschöpflichen Thema, Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht [ZBl] 1989 523 ff., S. 526). Steht eine andere, bahnbetriebsfremde Zwecksetzung im Vordergrund, ist das kantonale Bewilligungsverfahren anwendbar (vgl. auch Entscheide der REKO/INUM vom 15. Oktober 2004 [A-2004-20], E. 6 respektive der REKO/UVEK vom 29. August 2000 [A-2000-11], E. 7). Bei gemischten Anlagen, die baulich, betrieblich und funktionell als Einheit erscheinen, ist gemäss Bundesgericht eine gesonderte Prüfung der Zweckbestimmung einzelner Bauteile abzulehnen; vielmehr sind sie in einem einzigen Verfahren zu bewilligen, wobei dann das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren zum Zuge kommt, wenn das Gesamtbauwerk überwiegend dem Bahnbetrieb dient (BGE 116 Ib 400 E. 5). Nicht ohne zu betonen, dass in der Regel nur ein 3

Bewilligungsverfahren durchzuführen ist, hat das Bundesgericht jedoch festgehalten, die Durchführung zweier paralleler Verfahren für gemischte Bauten und Anlagen sei nicht ausgeschlossen (BGE 127 II 227 E. 4).

E. 6.3

Bei der Glattalbahn handelt es sich um ein schienengebundenes Transportmittel mit eigenem Trasse, wobei mehrheitlich Flächen öffentlicher Strassen in Anspruch genommen

werden sollen, so auch ein Teil der Ringstrasse. Die Glattalbahn gilt als Nebenbahn im Sinne von Art. 2 Abs. 1 EBG bzw. als Stadtbahn. Im Bereich der Ringstrasse und andernorts bilden die eigentliche Bahninfrastruktur sowie die unmittelbar durch die Linienführung der Bahn bedingten baulichen Veränderungen der Strasse selber eine untrennbare Einheit, weswegen diese Projektkomponenten alle im gleichen Verfahren zu bewilligen waren. Und weil das Gesamtwerk hauptsächlich in der Neuerrichtung einer Bahn besteht, durch sie erst nötig und im Wesentlichen durch ihre Bedürfnisse bestimmt wird sowie überwiegend ihrem Betrieb dient, war die Anlage im eisenbahnrechtlichen Verfahren zu bewilligen.

E. 6.4

Schwieriger zu beurteilen ist, ob auch die Aufhebung des Anschlusses der Industrie- an die Ringstrasse im eisenbahnrechtlichen Verfahren angeordnet werden durfte. Diese bauliche Massnahme wäre nur dann entsprechend dem Bestimmungszweck des Gesamtbauwerks zusammen mit diesem im eisenbahnrechtlichen Verfahren zu bewilligen gewesen, wenn sie als Teil einer gemischten Baute oder Anlage im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu Art. 18 EBG zu betrachten ist. Diese Zugehörigkeit ist dann gegeben, wenn die Anschlussaufhebung in baulicher, betrieblicher und funktioneller Hinsicht zusammen mit dem Rest als eine Einheit erscheint (BGE 111 Ib 38 E. 6, BGE 116 Ib 400 E. 5 und BGE 122 II 265 E. 5).

E. 6.4.1

Das Verkehrskonzept des im Entstehen begriffenen Quartierplans, welcher festlegen wird, wie die rückwärtige Erschliessung Hochbord konkret auszugestalten ist (vgl. §§ 123 ff. des kantonal zürcherischen Gesetzes vom

E. 6.4.2

Steht somit fest, dass die Strassenschliessung nicht als Teil des Gesamtbauwerks zu betrachten ist, fragt sich, ob sie nicht deshalb gleichwohl im eisenbahnrechtlichen Verfahren zu genehmigen gewesen wäre, weil sie - für sich betrachtet - ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb der Bahn dient (Art. 18 Abs. 1 EBG). Dies ist zu verneinen, denn gegen eine solche Zweckbestimmung sprechen einerseits die Gründe, welche hiervor bereits angeführt worden sind um aufzuzeigen, dass die strittige Massnahme funktionell und betrieblich nicht oder nur untergeordnet mit dem Gesamtbauwerk zusammenhängt (vgl. E. 6.4.1). Andererseits ist zu beachten, dass für die kantonalen Stellen, welche sich vor dem Entscheid der Vorinstanz zum Fragekomplex geäussert haben, die Bahnbedürfnisse nicht im Vordergrund standen. Vielmehr war es für sie wichtig, über eine Entflechtung der Verkehrsströme entlastend auf den Strassenverkehr einzuwirken und diesen zu reduzieren: So führte der Zürcher Regierungsrat in seinem Beschluss vom 13. Juni 2001 aus, das Gebiet Hochbord müsse durchgehend rückwärtig erschlossen werden, um trotz der ebenerdigen Führung der Glattalbahn auf der Ringstrasse den Verkehrsfluss gewährleisten zu können. Zu den vorgesehenen Massnahmen, zu denen er auch den Ausbau des Knotens Zürich-/Hochbordstrasse zählte, welcher seinerseits Voraussetzung für die rückwärtige Erschliessung Hochbord ist, hielt er fest, sie (die Massnahmen) seien auf ein Angebot in der Ringstrasse für 24'000 Fahrzeuge pro Tag und die Führung von zwei Stadtbahnlinien je im 10-Minuten-Takt ohne nennenswerte Wartezeiten ausgelegt. Das kantonale Tiefbauamt sprach in seiner Stellungnahme vom 5. Mai 2004 von einer gesamtverkehrlich optimierten Lösung. Ausserdem haben im vorliegenden Verfahren

weder die Beschwerdegegnerin noch die Vorinstanz oder die anderen Verfahrensbeteiligten vorgebracht, die Strassenschliessung diene (überwiegend) Bahnzwecken.

E. 7

sind; trotzdem bleibt es möglich, dass mehrere erstinstanzliche Behörden entscheiden, wobei diese dann zumindest qualitativ für eine Koordination zu sorgen haben (vgl. BGE 116 Ib 50 E. 4b; Botschaft, a.a.O., S. 2593). Wenn alle Entscheide an einer Stelle konzentriert werden, spricht man vom Konzentrations-, andernfalls vom Koordinationsmodell (Marti, a.a.O., N. 3 zu Art. 25a). Inhaltlich geht es bei der Koordination um die Vermeidung von Widersprüchen sowie darum, dass anstelle von bloss sektoriellen Betrachtungen eine Interessenabwägung mittels methodischem Dreischritt - Ermittlung, Beurteilung und Optimierung der berührten Interessen - für Transparenz und Ergebnisgerechtigkeit sorgt (Bandli, a.a.O., S. 512).

E. 7.1

Gesetzlich geregelt sind die Grundsätze der Koordination in Art. 25a des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz [RPG], SR 700). Zwar sind die Koordinationsvorschriften des RPG für in der Bewilligungshoheit des Bundes stehende Bauvorhaben grundsätzlich nicht anwendbar, was aber nicht heisst, dass Bundesbehörden die Koordinationsgrundsätze nicht auch zu beachten hätten - im Gegenteil. Letztere gelten sowohl für bundesrechtliche als auch für kantonale Verfahren (Arnold Marti, in: Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Zürich 1999, N. 12 und 22 zu Art. 25a). Verbesserungen in diesem Bereich zu erzielen, war gerade das Hauptanliegen des als Mantelgesetz ausgestalteten eidgenössischen Koordinationsgesetzes (Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung der Plangenehmigungsverfahren vom 18. Juni 1999, AS 1999 3071 ff., vgl. dazu BBl 1998 2591 ff. [Botschaft] sowie Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltrecht, 4. Auflage, Bern 2002, S. 450). Dass eine Koordinationspflicht besteht - insbesondere auch dann, wenn eidgenössische und kantonale Behörden gleichzeitig zuständig sind -, hat auch das Bundesgericht festgehalten (BGE 116 Ib 50 E. 4b) und dies nicht zuletzt damit begründet, andernfalls bestehe das Risiko sachlich unhaltbarer Ergebnisse (Art. 4 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29. Mai 1974 [aBV[87]], vgl. auch Art. 9 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV], SR 101). Nebst den in der Lehre zum Teil umstrittenen verfassungsrechtlichen Grundlagen (vgl. Hänni, a.a.O., S. 443, Fn. 42) enthält aber auch das Bundesrecht selber Vorschriften, welche die Behörden zur Koordination anhalten. So ist etwa eine Vorgabe des RPG, dass Bund, Kantone und Gemeinden ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abstimmen (Art. 1 Abs. 1 RPG). Art. 3 der Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung [EBV], SR 742.141.1) verlangt unter dem (Rand-)Titel «Berücksichtigung anderer Interessen», dass den Belangen der Raumplanung bereits bei der Planung und Projektierung (von Eisenbahnanlagen) Rechnung zu tragen sei. Dass die Vorinstanz, wenn sie denn vorliegend zuständig gewesen wäre (vgl. E. 6), zur Beachtung der Koordinationsgrundsätze verpflichtet gewesen wäre, hat im Übrigen weder sie selber noch die Beschwerdegegnerin bestritten.

E. 7.2

Ganz allgemein versteht man unter Koordination die Abstimmung von Massnahmen, von Kompetenzen und von Zuständigkeiten, um Vorgänge zieladäquat und/oder effizient zu

steuern (Hänni, a.a.O., S. 439). Gemeinhin wird zwischen formeller und materieller Koordination unterschieden (vgl. Christoph Bandli, Neue Verfahren im Koordinationsgesetz: Ausgleich von Schutz und Nutzen mittels Interessenabwägung, Umweltrecht in der Praxis [URP] 2001, S. 511 ff.). Während man unter formeller Koordination die Harmonisierung oder Zusammenlegung verschiedener Verfahren zwecks Sicherstellung der materiellen Koordination versteht, ist mit letzterer die Abstimmung von allen auf ein Vorhaben anwendbaren materiellen Vorschriften, mithin also die Interessenabwägung gemeint (vgl. Bandli, a.a.O., S. 534). Das hat zur Folge, dass materiellrechtliche Vorschriften, die sachlich eng zusammenhängen, von einer einzigen Instanz zu beurteilen

E. 7.3

Da die Aufhebung des Strassenanschlusses vorliegend zumindest nicht überwiegend durch die Bedürfnisse der Bahn bedingt ist (E. 6.4.2), muss sie als Teilaspekt der Erschliessung der Liegenschaft der Beschwerdeführenden betrachtet werden (E. 6.4.1). Damit wiederum befasst sich das kommunale Quartierplanverfahren und zwar aus einer das ganze Hochbord einschliessenden Optik. Entsprechend den Vorgaben des Zürcher Regierungsrats ist die rückwärtige Erschliessung der Liegenschaften westlich der Ringstrasse Ziel bzw. Aufgabe dieses Verfahrens. Somit wird der Quartierplan, sofern es gelingt, die jeweiligen Grundstücke ausreichend von hinten zu erschliessen, auch die Aufhebung des entsprechenden Anschlusses an die Ringstrasse vorsehen können. Das Quartierplanverfahren erscheint somit als geeigneter, um bezüglich Erschliessung zusammen mit dem rück- auch über das vorderseitige Schicksal der an der Industriestrasse gelegenen Liegenschaft der Beschwerdeführenden zu befinden. Insofern hätte von einer sachgerechten Abstimmung der Zuständigkeiten im koordinationsrechtlichen Sinne gesprochen werden können, wenn die Vorinstanz den Entscheid den kommunalen Behörden überlassen hätte, zumal sie ihre eigene Zuständigkeit wegen des fehlenden engen Zusammenhangs zum Bahnprojekt nicht als zwingend hätte erachten dürfen. Das gilt umso mehr, wenn man bedenkt, dass das Quartierplanverfahren im Verzug ist. Von einer solchen Kompetenzordnung gehen im Übrigen auch die kommunalen Quartierplanverantwortlichen aus, halten sie im 1. Entwurf des erläuternden Berichts unter dem Titel Koordination mit der Glattalbahn doch fest, der Quartierplan nehme die erforderlichen Aufhebungen der Strassenanschlüsse der Sonntal-, Industrie- und Lager- an die Ringstrasse vor, lege die entsprechenden Kehrplätze fest und schaffe die entsprechenden neuen internen Verbindungen. Durch das Vorgehen der Vorinstanz, welche den Anschluss bereits jetzt definitiv schliesst, wird eine sorgfältige Interessenabwägung verunmöglicht. Indem die Vorinstanz ohne Not heute raumwirksam tätig wird, schränkt sie nicht nur den Spielraum des Quartierplans ein, sondern untergräbt die Möglichkeit, dass die auf die Beibehaltung einer vorderseitigen Anschliessung abzielenden Vorschläge der Beschwerdeführenden mit der dereinstigen behördlichen Variante auf der Rückseite verglichen werden können. Zu prüfen, welche dieser Lösungen rechtskonform sind und welche von ihnen als die sachgerechteste erscheint, wird nichts mehr nützen, da bereits verbindlich entschieden ist. Somit hat die Vorinstanz, indem sie selber verfügt und den Entscheid einer anderen Behörde

E. 7.4

Die Vorinstanz hat sich im Beschwerdeverfahren nicht substantiiert zum Vorwurf geäußert, sie habe unzureichend koordiniert. Auf entsprechende Kritik der

Beschwerdeführenden im Einspracheverfahren hat sie mit einer Auflage reagiert, mit welcher sie die Beschwerdegegnerin zur Gewährleistung einer adäquaten Erschliessung der fraglichen Liegenschaft verpflichtet. Damit genügt sie den Anforderungen der Koordination jedoch nicht, denn sie übersieht, dass diese Lösung gerade nicht Gewähr für eine umfassende, alle Interessen und anwendbare Normen berücksichtigende Betrachtung bietet. Zwar bleibt für die Beschwerdeführenden die vorderseitige Anbindung vorderhand sichergestellt. Sobald die rückwärtige Erschliessung aber feststeht bzw. auch baulich realisiert ist, fällt diese Garantie dahin, ohne dass zuvor eine Gesamtbetrachtung der Interessen erfolgt wäre. Im Rahmen des Quartierplanverfahrens sowie in einem allfälligen Rechtsmittelverfahren gegen die schlussendlich verfügte Variante werden die Beschwerdeführenden ihre Vorschläge, die allesamt die Vorderseite betreffen, nicht mehr ins Spiel bringen können, weil dem die Rechtskraft der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfügung entgegenstehen würde. Auch ist nicht anzunehmen, dass sich die kantonalen bzw. kommunalen Behörden gegen die Auffassung der Vorinstanz bezüglich Zuständigkeit stellen und eine Wiederherstellung der Anbindung an die Ringstrasse auch nur ins Auge fassen würden, selbst wenn ihnen das sachlich angezeigt erschiene.

E. 7.5

Für die Beschwerdegegnerin ist koordinationsrechtlich relevant, dass die angefochtene Verfügung mit dem Einleitungsbeschluss der Stadt Dübendorf vom 20. September 2001, welcher unter anderem festhalte, die bestehende Einmündung der Industrie- in die Ringstrasse sei aufzuheben, übereinstimmt. Im nachfolgenden Rekursverfahren sei der Einwand, eine rückwärtige Erschliessung der Ringstrassengrundstücke sei verfrüht, rechtskräftig abgewiesen worden, weshalb die Festlegung auch für die Beschwerdeführenden, die hätten rekurrieren können, Gültigkeit erhalten habe. Gleiches gelte für die Verfügung vom 4. Oktober 2002, mit welcher die Baudirektion die Einleitung des Quartierplanverfahrens genehmigt habe. Somit treffe es nicht zu, die Beschwerdeführenden hätten sich nicht gegen «die vom Regierungsrat verfügte rückwärtige Erschliessung» wehren können. Mit einem Rekurs gegen den Einleitungsbeschluss kann nur geltend gemacht werden, die Voraussetzungen zur Durchführung des (Quartierplan-)Verfahrens fehlten (§ 148 Abs. 2 PBG). Die Genehmigung der Verfahrenseinleitung kann ebenfalls nur wegen Fehlens dieser Voraussetzungen verweigert werden (§ 149 PBG). Die strittige Schliessung konnte daher von vornherein nicht Thema der Rekursverfahren vor der Zürcher Baudirektion sein. Erst recht nicht ersichtlich ist, wie sich die Beschwerdeführenden gegen den Regierungsratsbeschluss hätten wenden sollen. Abgesehen davon ist es nicht so, dass der Regierungsrat die Strassenanbindung förmlich aufgehoben hat. Das ergibt sich aus dem Wortlaut des Beschlusses, wonach lediglich «Kenntnis davon genommen wird, dass die Stadt Dübendorf für die Durchführung der planungs- und baurechtlich erforderlichen Schritte für die rechtzeitige Verwirklichung der rückwärtigen Erschliessung Hochbord sowie deren Umsetzung verantwortlich ist» sowie aufgrund der Überlegung,

E. 8

unnötig präjudiziert hat, das Abstimmen einer Massnahme auf ihr rechtliches und tatsächliches Umfeld unterlassen und dies ausserdem für die Zukunft verunmöglicht. Damit hat sie gegen die Koordinationsgrundsätze verstossen.

E. 9

dass die Vorinstanz die Schliessung nicht hätte anordnen müssen, wenn der Regierungsrat dies zuvor schon getan hätte. Ausserdem ist zu beachten, dass der Beschluss gerade nicht von der vorderseitigen Anschlussaufhebung spricht, sondern im Wesentlichen die Linienführung der Glattalbahn zum Gegenstand hat. Insofern kann also auch nicht die Rede davon sein, die Vorinstanz habe für eine gehörige Koordination gesorgt, indem sie ihren Schliessungsentscheid mit dem Beschluss des Zürcher Regierungsrats vom

E. 13

Juni 2001 abgestimmt habe. Die Abstimmung hätte mit dem kommunalen Verfahren, welches die regierungsrätlichen Planungsvorgaben aufzunehmen und zu konkretisieren hat, erfolgen sollen. Daher bleibt es dabei, dass die Vorinstanz vorliegend die Grundsätze der Koordination missachtet hat. 8. Wäre die Vorinstanz zuständig gewesen, könnte der Mangel, welcher der Plangenehmigungsverfügung wegen der Missachtung der Koordinationsregeln innewohnt, behoben werden, indem die Verfügung im verlangten Umfang aufgehoben und die Vorinstanz angewiesen würde, das Verfahren solange zu sistieren, bis im Quartierplanverfahren über die rückwärtige Erschliessung der fraglichen Liegenschaft entschieden ist. Da die Anordnung aber überdies nicht im eisenbahnrechtlichen Verfahren hätte ergehen dürfen, fällt der REKO/INUM nur die Befugnis zu, die angefochtene Verfügung im verlangten Umfang aufzuheben. Über die konkrete Anbindung der Industrie- an die Ringstrasse ist zusammen mit der rückwärtigen Erschliessung im kommunalen Quartierplanverfahren zu befinden. Deshalb kann die REKO/INUM nicht auf die übrigen Anträge der Beschwerdeführenden, es sei auf die Schliessung des Anschlusses zu verzichten, eventuell sei zumindest die direkte Zufahrt zu ihrem Grundstück weiterhin zu gewährleisten, eintreten; denn damit wird von ihr letztlich die positive Regelung der vorderseitigen Anschlussgestaltung verlangt. In diesem Punkt ist die Sache an die Dübendorfer Quartierplanverantwortlichen zu überweisen. (...) [87] Zu lesen auf der Internetseite des Bundesamtes für Justiz unter http://www.ofj.admin.ch/etc/medialib/data/staat_buerger/gesetzgebung/bundesverfassung.Par.0006.File.tmp/bv-alt-d.pdf Page d'accueil de la Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement 10

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali JAAC 69.67 - Auszug aus einem Entscheid der Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt vom 10. Dezember 2004 [A-2004-28] In Verwaltungspraxis der Bundesbehörden Dans Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération In Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione Jahr 2005 Année Anno Band 69 Volume Volume Seite --- Page Pagina Ref. No 150 007 040 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert. Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale. Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.

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