

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2000.00081 vom 6. Juli 2000

ZH Verwaltungsgericht, 2000-07-06, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2000.00081

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2000.00081 du 6 juillet 2000

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2000.00081 del 6 luglio 2000

Regeste

Nationalstrassen-Ausführungsprojekt | Nationalstrassen-Ausführungsprojekt, Abschnitt N 4.1.6 Knonau bis Üetliberg West: Abweisung der Beschwerde, mit welcher die Linienführung der Nationalstrasse entsprechend dem nach Anpassung des generellen Projekts unverändert gebliebenen Ausführungsprojekt beanstandet wird (E. 4).

Erwägungen

E. 4

In der Hauptsache beanstandet der Beschwerdeführer die vom ursprünglichen generellen Projekt abweichende Linienführung der Nationalstrasse im strittigen Abschnitt. a) Das vom Bundesrat am 15. November 1995 genehmigte generelle Projekt des Nationalstrassenabschnitts N 4.1.6 sah beim Südportal des Islisbergtunnels eine Überquerung des Jonentobels an der engsten Stelle des Tals vor. In ihrer südlichen Fortsetzung verlief die Strasse gemäss dem damaligen Projekt auf einer Strecke von 385 m wiederum unterirdisch, wobei die Erstellung dieses Streckenabschnitts im Tagbau mit anschliessender Überdeckung vorgesehen war (Überdeckung Lochhof). Im Ausführungsprojekt wurde die Zwillingsbrücke über das Jonentobel gegenüber dem ursprünglichen generellen Projekt um 50 bis 100 m nach Osten verschoben. Da das Tal dort breiter ist, wird für die Brücke ein längeres Bauwerk erforderlich, und es ergibt sich auch südlich der Brücke eine geänderte Linienführung, bei welcher das Ausführungsprojekt auf die im ursprünglichen generellen Projekt vorgesehene Überdeckung der Autobahn im Gebiet Lochhof verzichtet. Mit der Änderung des generellen Projekts vom 6. Dezember 1999 hat der Bundesrat dieses nun an das Ausführungsprojekt angepasst. Das Verwaltungsgericht stellte in seinem Entscheid vom 23. Juni 1999 fest, dass die mit dem Ausführungsprojekt geänderte Linienführung der Brücke über das Jonentobel und der Verzicht auf die Überdeckung Lochhof eine wesentliche Abweichung vom generellen Projekt darstellte, die mit dem generellen Projekt nicht zu vereinbaren war (VGr, 23. Juni 1999, VB.1998.00114, E. 8). Dies führte zur Aufhebung des regierungsrätlichen Einspracheentscheids für den fraglichen Streckenabschnitt. Nachdem der Bundesrat nun die Linienführung des generellen Projekts in diesem Bereich an das Ausführungsprojekt angepasst hat, ist diese Diskrepanz behoben und der Beschwerdeführer kann sich nicht mehr auf eine Abweichung vom generellen Projekt berufen. b) Der Beschwerdeführer beanstandet, dass die neue Linienführung des generellen Projekts und damit auch des Ausführungsprojekts den Anliegen des Landschaftsschutzes zu wenig Rechnung trage. Da das generelle Projekt nicht Gegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens ist, kann dieses nur indirekt beanstandet werden, soweit sich die geltend gemachten Mängel im Ausführungsprojekt niedergeschlagen haben (E. 3a). Falls sich das Ausführungsprojekt als mit dem Bundesrecht unvereinbar erweist, ist

es anschliessend Sache des Bundesrats, die nötigen Konsequenzen hinsichtlich der Änderung des generellen Projekts zu ziehen (BGE 122 II 165, nicht publ. E. 6a; 118 Ib 206 E. 8d; 117 Ib 285 E. 7c und d a.E.). In diesem Rahmen ist eine beschwerdeberechtigte Organisation befugt, die Linienführung der Nationalstrasse auch hinsichtlich des generellen Projekts in Frage zu stellen (BGE 117 Ib 285 E. 7c; 112 Ib 543 = Pra 1988 Nr. 53 E. 1d). c) Bei der Ausgestaltung der Nationalstrassen ist gemäss Art. 5 NSG eine Interessenabwägung zwischen verkehrstechnischen Anforderungen auf der einen und anderen schutzwürdigen Interessen wie jenen des Gewässer-, Natur- und Heimatschutzes auf der andern Seite vorzunehmen. Art. 9 EntG und Art. 3 NHG gebieten ebenfalls, Naturschönheiten soweit möglich zu erhalten und öffentliche Werke so auszuführen, dass sie das Landschaftsbild möglichst wenig stören (vgl. BGE 122 II 165 E. 14). Nach Art. 41 Abs. 1 NSG sind ferner bei der Erstellung der Nationalstrassen auch wirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Die Jonentobelbrücke liegt im Landschaftsschutzgebiet von regionaler Bedeutung Affoltern 105. Der vorgesehene Bau einer Zwillingsbrücke über das Tobel wurde im Umweltverträglichkeitsbericht 2. Stufe als lediglich mittelschwerer Eingriff beurteilt, da die Einsehbarkeit des Bauwerks aufgrund der damaligen Linienführung beschränkt und die Beeinträchtigung damit nur von lokaler Bedeutung war. In den diesbezüglichen Stellungnahmen kantonaler Fachstellen und des BUWAL im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Ausführungsprojekt (UVP 3. Stufe) wurde beantragt, die baulichen Eingriffe im Jonentobel auf das absolut notwendige Minimum zu beschränken; ferner sei grosser Wert auf die optimale Eingliederung der Brücke in die Landschaft zu legen. Der Streckenabschnitt im Bereich Lochhof liegt im inventarisierten Landschaftsschutzgebiet von kantonalen Bedeutung Affoltern 101. Im Umweltverträglichkeitsbericht zum generellen Projekt (UVP 2. Stufe) wurde darauf hingewiesen, dass die Linienführung hier einen geomorphologisch wertvollen Bereich berührt, was trotz der vorgesehenen teilweisen Überdeckung als grosser Eingriff gewertet wurde. Das kantonale Amt für Raumplanung und das BUWAL hatten daher im Rahmen ihrer Stellungnahmen zum UVB beantragt, eine noch weiter gehende Überdeckung zu prüfen. Der Regierungsrat und das eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) wandten sich jedoch angesichts der erwarteten Mehrkosten gegen eine Verlängerung der Überdeckung. Der Bundesrat verlangte bei der Genehmigung des generellen Projekts vom 15. November 1995, dass die von den Fachstellen des Bundes und des Kantons vorgebrachten Begehren im Rahmen des Vertretbaren zu berücksichtigen seien (vgl. zum Ganzen VGr, 23. Juni 1999, VB.1998.00114, E. 8b). Durch die geänderte Linienführung der Brücke über das Jonentobel und den Verzicht auf die Überdeckung Lochhof wird die Brücke für eine weitere Umgebung sichtbar, und die offene Linienführung im Bereich Lochhof beeinträchtigt die schützenswerte Landschaft in einer Weise, welche das ursprüngliche generelle Projekt mit der Überdeckung vermeiden wollte. Zur Änderung der Linienführung führte der Regierungsrat in seinem Beschluss vom 20. Oktober 1999, mit welchem er den Bundesrat um Änderung des generellen Projekts ersuchte, im Wesentlichen aus, dass diese das Ergebnis einer fortlaufenden Überarbeitung gewesen sei, in deren Verlauf das Projekt als Ganzes überprüft und die Linienführung horizontal und vertikal optimiert worden sei. Bei der Anpassung der Linienführung im hier fraglichen Abschnitt habe die Schonung des Waldes und die Einpassung in das relativ steile Gelände im Vordergrund gestanden. Durch die Verschiebung des Südportals des Islisbergtunnels um rund 100 m könnten die Waldrodungen verringert werden, und die Immissionen, die vom Betrieb der Autobahn ausgehen, würden das Tal weniger belasten. Auch liege das Trasse

gemäss dem Ausführungsprojekt praktisch in einer Geraden, während das ursprüngliche generelle Projekt eine Links-Rechts-Kurve vorgesehen habe. Schliesslich resultierten aus der Überprüfung des ganzen Projekts Einsparungen von über 65 Mio. Franken, wovon rund 20 Mio. auf die Überdeckung Lochhof entfielen. Dem Antrag des EVED vom 16. November 1999 zuhanden des Bundesrats sind keine zusätzlichen relevanten Angaben zur Änderung der Linienführung zu entnehmen. d) Unter den Gesichtspunkten des Landschafts- und Umweltschutzes erweist sich die geänderte Linienführung gegenüber dem ursprünglichen generellen Projekt insgesamt als nachteilig. Die geltend gemachten Vorteile bezüglich Walderhaltung und Immissionsschutz sind, wie das Verwaltungsgericht bereits im Entscheid vom 23. Juni 1999 (VB.1998.00114, E. 8d) festgestellt hat, von untergeordneter Bedeutung und wiegen den grösseren Eingriff in die Landschaft nicht auf. Daraus ergibt sich jedoch noch nicht, dass die vorgenommene Änderung des generellen Projekts den Anforderungen des Landschaftsschutzes gemäss Art. 5 NSG, Art. 9 EntG und Art. 3 NHG nicht genügt. Diese Vorschriften verlangen nicht den grösstmöglichen Schutz der Landschaft, sondern eine Abwägung der Schutzinteressen gegenüber anderen Anliegen wie insbesondere verkehrstechnischen Anforderungen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten (vgl. E. 4c). Der Regierungsrat hat in der Begründung seines Beschlusses vom 20. Oktober 1999 darauf hingewiesen, dass mit der Änderung des Projekts sowohl eine verkehrstechnische Verbesserung als auch erhebliche Einsparungen erzielt werden. Die Gewichtung der sich gegenüber stehenden Interessen ist eine Rechtsfrage, die vom Verwaltungsgericht im Beschwerdeverfahren überprüft wird (§ 50 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959/8. Juni 1997). Es ist jedoch nicht Sache des Gerichts zu untersuchen, ob eine von der zuständigen Behörde getroffene Lösung unter mehreren möglichen die beste sei. Ebenso wie das Bundesgericht, das sich bei der Überprüfung von Interessenabwägungen dieser Art eine gewisse Zurückhaltung auferlegt (BGE 118 Ib 206 E. 10; 112 Ib 280 E. 8b; 112 Ib 543 = Pra 1988 Nr. 53 E. 1d), hat auch das Verwaltungsgericht nur zu prüfen, ob die Vorinstanz durch eine unrichtige Gewichtung oder Nichtbeachtung massgeblicher Interessen das Recht verletzt oder das ihr zustehende Ermessen missbraucht oder überschritten hat. Vorliegend sind keine massgeblichen Mängel der bei der Anpassung der Linienführung getroffenen Interessenabwägung erkennbar. Zunächst kann nicht davon ausgegangen werden, dass die im ursprünglichen generellen Projekt gewählte Variante die einzig vertretbare gewesen sei. Das Verwaltungsgericht hat diese in seinem Entscheid vom 23. Juni 1999 entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers nicht materiell beurteilt, sondern lediglich festgestellt, dass das Ausführungsprojekt in unzulässiger Weise vom generellen Projekt abwich. Eine Änderung der Linienführung aufgrund neuer Gesichtspunkte oder zufolge einer neuen Beurteilung der in Frage stehenden Interessen war grundsätzlich jederzeit zulässig. Sodann ist zu berücksichtigen, dass gemäss der Darstellung des Regierungsrats sachgerechte Gründe für eine Änderung des generellen Projekts vorlagen. Die von ihm erwähnten verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte durften bei der Interessenabwägung berücksichtigt werden. Insgesamt erscheint bei dieser Sachlage die vom Bundesrat mit der Anpassung des generellen Projekts vorgenommene neue Interessenabwägung als haltbar. e) Die vom Beschwerdeführer gegen die neue Linienführung erhobenen Einwände stehen diesem Ergebnis nicht entgegen. Dass durch den Verzicht auf die Überdeckung Lochhof das Volumen des Aushubmaterials, das weggeführt werden muss, erhöht wird, trifft zwar zu, ist jedoch im Vergleich zu den übrigen auf dem Spiel stehenden Interessen nicht von massgeblicher Bedeutung. Ob eine Überdeckung dem Wild als

Übergang dienen würde, steht nicht fest; der Beschwerdeführer substantiiert jedenfalls in keiner Weise, weshalb an dieser Stelle eine entsprechende Verbindung erforderlich sei. Dass die im ursprünglichen Projekt vorgesehene kürzere Brücke für sich allein günstiger zu stehen gekommen wäre, mag zutreffen; diese Einsparung wird jedoch durch die insgesamt erzielbare Kostenreduktion kompensiert. Der Beschwerdeführer macht ferner geltend, die geänderte Linienführung sei gewählt worden, um im Fall einer Verzögerung des Baubeginns am Islisbergtunnel einen vorläufigen Autobahnanschluss an dieser Stelle realisieren zu können. Ein entsprechender Autobahnanschluss ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Wie bereits im Entscheid vom 23. Juni 1999 (VB.1998.00114, E. 6) festgestellt, würde der Bau eines zusätzlichen Anschlusses eine vorgängige Änderung sowohl des generellen Projekts wie auch des Ausführungsprojekts voraussetzen, wobei dem Beschwerdeführer gegen das letztere wiederum die Einsprache und die anschliessenden Rechtsmittel zur Verfügung stünden. Der Beschwerdeführer scheint denn auch nicht mehr in erster Linie die Realisierung des genannten Autobahnanschlusses zu befürchten, sondern will offenbar geltend machen, dass die geänderte Linienführung trotz inzwischen gesicherter Finanzierung des Islisbergtunnels lediglich beibehalten werde, um die bei einer nochmaligen Änderung des Ausführungsprojekts zu erwartenden zeitlichen Verzögerungen zu vermeiden. Sollten derartige Erwägungen terminlicher Art in die Interessenabwägung eingeflossen sein, wäre dies jedoch nicht von vornherein unzulässig. Eine nähere Prüfung dieses Zusammenhanges kann unterbleiben, da die Interessenabwägung, wie sich gezeigt hat, auch ohne dieses zusätzliche Argument als haltbar erscheint.

E. 5

Die Beschwerde erweist sich damit als unbegründet und ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Kosten■ und Entschädigungsfolgen des Verfahrens richten sich nach der Enteignungsgesetzgebung des Bundes (VGr, 23. Juni 1999, VB.1998.00114, E. 12). Die Verfahrenskosten sind daher gemäss Art. 114 EntG unabhängig vom Ausgang durch den Enteigner, im vorliegenden Fall durch den Kanton Zürich, zu tragen. Demgemäss entscheidet das Verwaltungsgericht: 1. Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird. 2. ...

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