

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2001.00351 vom 20. Dezember 2001

ZH Verwaltungsgericht, 2001-12-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2001.00351

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2001.00351 du 20 décembre 2001

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2001.00351 del 20 dicembre 2001

Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Strassenprojekt im Zusammenhang mit der Erschliessung des Installationsplatzes für den Bau des Üetlibergtunnels Die Beschwerde ist vorliegend zulässig (E. 1a). Die Beschwerdeführer sind nach § 338a Abs. 2 PBG legitimiert (E. 1b). Auf Augenschein und zweiten Schriftenwechsel ist zu verzichten (E. 2). Es ist weder eine formelle UVP durchzuführen noch materielle die Umweltverträglichkeit eingehend zu prüfen (E. 3a). Die fragliche Strasse soll für alle zugelassenen Strassenfahrzeuge passierbar sein (E. 4a). Zusätzlicher Schwerverkehr ist nicht in grossem Mass zu erwarten (E. 4b). Ebenso wenig ist eine spürbare Beeinträchtigung des BLN-Objekts Reppischtal zu prognostizieren (E. 4c). Nicht von Bedeutung ist das von den Beschwerdeführern erwähnte Verkehrskonzept (E. 4d).

Erwägungen

E. 3

a) Die Beschwerdeführer verlangen eine materielle Prüfung der Umweltverträglichkeit. Offenbar gehen auch sie davon aus, dass keine Pflicht besteht, eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Sinn von Art. 9 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG) durchzuführen. In der Tat ist eine UVP-Pflicht zu verneinen. Gemäss Art. 9 Abs. 1 USG bezeichnet der Bundesrat die der UVP unterstehenden Anlagen. Der Bundesrat ist diesem Auftrag in der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 (UVPV) nachgekommen. Nach Art. 1 UVPV unterliegen Projekte für neue Anlagen, die im Anhang der Verordnung aufgeführt sind, der UVP. Ziff. 11.3 Anhang UVPV unterstellt "andere Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen" (die keine Nationalstrassen oder mit Bundeshilfe ausgebaute Hauptstrassen sind) der UVP. Art. 2 Abs. 1 UVPV schreibt die Prüfung vor für Änderungen bestehender Anlagen, die im Anhang aufgeführt sind, wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft (lit. a) und wenn über die Änderung im Verfahren entschieden wird, das gemäss Art. 5 UVPV bei neuen Anlagen für die Prüfung massgeblich ist (lit. b). Zudem unterliegen Änderungen bestehender Anlagen, die nicht im Verordnungsanhang aufgeführt sind, der UVP, wenn die Anlage nach der Änderung einer Anlage im Anhang entspricht (Abs. 2 lit. a) und über die Änderung im Verfahren entschieden wird, das bei neuen Anlagen für die Prüfung massgeblich ist (lit. b). Ziffer 11.3 des Anhangs der kantonalen Einführungsverordnung über die UVP vom 16. April 1997 bezeichnet das strassenrechtliche Genehmigungsverfahren vor dem Regierungsrat als massgebliches Verfahren im Sinn von Art. 5 UVPV. Dieses Verfahren ist vorliegend zum Zug gekommen. Die fragliche Strasse ist im regionalen Richtplan als Staatsstrasse eingetragen. Sie soll nach dem Ausbau eine Fahrbahnbreite von grundsätzlich

6,0 m, teilweise 6,5 m aufweisen. Die Reduktion auf die Breite von 6,0 m ist ein Ergebnis des Einspracheverfahrens. Im Bereich der Bahnunterführung beträgt die Fahrbahnbreite nur 4,0 m. Es ist offensichtlich, dass diese Strasse keine mit Bundeshilfe ausgebaut Hauptstrasse oder eine andere Hochleistungsstrasse darstellt. Sie ist aber mit der vorgesehenen Dimensionierung auch keine Hauptverkehrsstrasse (vgl. hierzu VGr, 29. März 2001, BEZ 2001 Nr. 22 E. 3). Ist somit keine Pflicht gegeben, eine formelle UVP durchzuführen, so besteht jedenfalls vorliegend auch kein Anlass, eine eingehende materielle Prüfung der Umweltverträglichkeit ausserhalb des eigentlichen UVP-Verfahrens durchzuführen. Strassen sind gemäss den in § 14 StrassG genannten Projektierungsgrundsätzen zu projektieren. Danach sind Strassen entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik zu projektieren. Dabei ist unter anderem auf die bestmögliche Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung zu achten und sind die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Es versteht sich, dass die Strassenprojekte die konkreten Vorschriften des eidgenössischen Umweltschutzrechts einzuhalten haben, auch wenn keine formelle UVP durchzuführen ist. Nachfolgend ist im Licht der Ausführungen der Beschwerdeführer zu prüfen, ob das Projekt diesbezüglich Mängel aufweist. Die Beschwerdeführer können sich ihrer Pflicht, ihre Beschwerde ausreichend zu begründen (§ 54 VRG) jedoch nicht dadurch entziehen, dass sie unsubstanzierte weitreichende Vermutungen über mögliche Auswirkungen anstellen und diesbezügliche Abklärungen verlangen. b) Am Rande sei bemerkt, dass sich die Beschwerdeführer wegen der fehlenden UVP-Pflicht auch nicht auf die Beschwerdelegitimation nach Art. 55 USG berufen können. Ob die Legitimation gemäss Art. 12 des Natur- und Heimatschutzgesetzes vom 1. Juli 1966 gegeben ist, erscheint insofern zweifelhaft, als unklar ist, ob der Kanton – der wegen der Verbindung zum Nationalstrassenbau immerhin einen Drittel der voraussichtlichen Kosten vom Bund zurückerstattet erhält – mit dem angefochtenen Strassenprojekt eine Bundesaufgabe erfüllt. Diese Frage kann hier aber unbeantwortet bleiben.

E. 4

a) Der Tunnel unter dem SBB-Bahndamm bei Landikon ist wegen seiner Schmalheit und der geringen Höhe von 3,5 m als "Mausloch" bekannt. Das ursprüngliche Vorprojekt des Tiefbauamtes wollte den Durchlass auf 11 m verbreitern. Das bewilligte Projekt sieht eine Gesamtbreite von 8,5 m und eine lichte Höhe von 4,5 m vor. Der Regierungsrat weist in der Beschwerdeantwort zu Recht darauf hin, dass die Stallikonerstrasse S■7 Teil des regionalen Strassenverkehrsnetzes ist und als öffentliche Strasse für alle gesetzlich zugelassenen Fahrzeuge befahrbar sein sollte. Motorwagen dürfen nach Art. 94 Abs. 3 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 bis zu 4,00 m hoch sein. Es ist daher nicht zu beanstanden, dass der Kanton anlässlich der ohnehin erforderlichen Sanierung des Bauwerks eine normenkonforme lichte Höhe vorsieht, damit der Durchgang für alle zugelassenen Fahrzeuge benutzbar wird. Für eine Erhöhung des Lichtraumprofils spricht weiter der Umstand, dass die Durchfahrt schon bisher von Lastwagen durchfahren wird, wobei es wegen der ungenügenden Höhe immer wieder zu Berührungen mit Beschädigungen am Bauwerk und an den Fahrzeugen kommt. Dies spricht vor allem auch gegen den Eventualantrag der Beschwerdeführer, die Erhöhung des Lichtraumprofils allenfalls nur vorübergehend, für die Zeit der Bauarbeiten am Üetlibergtunnel, vorzunehmen und hernach wieder rückgängig zu machen. b) Die Beschwerdeführer behaupten bzw. befürchten, dass die Erweiterung des Nadelöhrs bei der Bahnunterführung zusätzlichen Verkehr ins Reppischtal bringen und damit das

BLN-Objekt Albiskette und Reppischtal durch Immissionen beeinträchtigen würde. Es mag durchaus zutreffen, dass Lastwagen dank der Möglichkeit, die Bahnunterführung ohne Gefahr zu passieren, diese Strecke neu benützen werden. Die Beschwerdeführer legen indessen keine hinreichenden Indizien dafür vor, weshalb Schwerverkehr in grösserem Ausmass überhaupt ins Reppischtal sollte fahren wollen. Die Attraktivitätssteigerung hält sich im Übrigen in Grenzen, da die Unterführung weiterhin nur einspurig befahrbar sein wird. Der Baustellenverkehr zum Installationsplatz Reppischtal stammt zum überwiegenden Teil aus dem Raum Limmattal/Birmensdorf und wird auf jeden Fall stattfinden. Kann er die sanierte Strasse benützen, entfällt die Notwendigkeit, via Ringlikon oder via Wettswil/Stallikon zuzufahren, was aus Umweltschutzsicht einen Vorteil darstellt. Längerfristig betrachtet, wird die Autobahn N4/N20 die Hauptstrasse durch das Knonaueramt entlasten. Gerade für den Schwerverkehr wird deren Benützung wesentlich attraktiver sein als die Fahrt durch das Reppischtal. c) Die Strasse, deren Sanierung angefochten ist, liegt vollständig ausserhalb des Perimeters des BLN-Objektes Nr. 1306. Hingegen verläuft die Reppischtalstrasse weiter südlich innerhalb dieses Naturschutzobjektes. Dessen Bedeutung wird auf dem Objektblatt wie folgt umschrieben: "Markante Molassekette des Albis zwischen den engen Tälern der Sihl und der Reppisch. Junger Taleinschnitt der Reppisch mit aktiver Morphogenese. Bemerkenswerte Aufschlüsse der oberen Süsswassermolasse, ... Durch Bergsturz gestauter Türlerseer. Naturnahe und natürliche Wälder ... Fauna mit breitem Artenspektrum. Beliebtes Wandergebiet." Selbst wenn der Schwerverkehr wegen der projektierten Strassenverbesserung im Reppischtal etwas zunehmen sollte, so bestehen doch keinerlei Anzeichen dafür, dass diese Zunahme Ausmasse annehmen könnte, welche den Wert des BLN-Objektes Nr. 1306 als Naturdenkmal und Erholungsraum spürbar beeinträchtigen würden. Dies lässt sich aus den zuvor genannten Gründen auch ohne die von den Beschwerdeführern verlangten Untersuchungen mit hinreichender Sicherheit feststellen. Dass auch eine geringe Verkehrszunahme bereits einen Widerspruch zur Bedeutung des BLN-Objektes Nr. 1306 erzeugt, lässt sich im Licht der zitierten Beschreibung nicht behaupten. Ebenso wenig ist ein Widerspruch zu Vorschriften über den Lärmschutz oder die Luftreinhaltung zu erwarten. d) Zu keinem anderen Ergebnis führt der Hinweis der Beschwerdeführer auf Konzepte zur Entlastung überlasteter Räume von Verkehr. Die Ausführungen der Beschwerdeführer hierzu sind so unbestimmt, dass darüber an sich wegen mangelnder Substanziierung auch stillschweigend hinweggegangen werden könnte. Der Beschwerdegegner weist aber darauf hin, dass die Beschwerdeführer mit ihrer Einwendung vermutlich das vom Regierungsrat am 18. Juli 2001 beschlossene Gesamtkonzept und den Projektierungskredit für das integrierte Verkehrsmanagement (IVM) meinen (RRB 1092/2001). Dieses Konzept befasst sich mit der Steuerung des Verkehrs in den Agglomerationen Zürich und Winterthur sowie in weiteren verkehrsüberlasteten Räumen, vor allem durch eine Verkehrsmengensteuerung auf Autobahnen und Autostrassen. Eine Entlastung von Hauptverkehrsstrassen durch eine Mehrbelastung des untergeordneten Strassennetzes ist nicht Element dieses Konzeptes. Der Einwand der Beschwerdeführer ist daher unberechtigt.

E. 5

... Demgemäss entscheidet die Kammer: 1. Die Beschwerde wird abgewiesen. ...