

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2008.00176 vom 1. Dezember 2010

ZH Verwaltungsgericht, 2010-12-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2008.00176

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2008.00176 du 1 décembre 2010

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2008.00176 del 1 dicembre 2010

Regeste

Festsetzung Strassenprojekt | Zürcher Oberlandautobahn: Frage der Übernahme in das Nationalstrassennetz des Bundes und der Beeinträchtigung der Moorlandschaft. Die Zürcher Oberlandautobahn wurde bisher nach kantonalem Recht geplant, obschon der Regierungsrat anerkennt, dass der Kanton das Projekt aus Kostengründen nicht selber verwirklichen kann. Beim Bund sind allerdings Gesetzesänderungen geplant, welche die Übernahme eines rechtskräftigen kantonalen Strassenprojekts ins Nationalstrassennetz ermöglichen sollen. Die entsprechenden Bestimmungen sind zwar noch nicht verabschiedet, und es bestehen für die Realisierung der Oberlandautobahn als Nationalstrasse noch verschiedene weitere Hürden. Das Gericht anerkennt jedoch, dass der Kanton ein vitales Interesse hat, das kantonale Projektierungsverfahren zu Ende zu führen, um von der erwarteten Gesetzesänderung des Bundes Gebrauch zu machen, sobald sich diese Möglichkeit bietet. Für die Betroffenen bedeutete das allerdings, dass sie gegen ein Strassenprojekt Beschwerde führen mussten, für dessen Realisierung zurzeit gar keine Rechtsgrundlage besteht. Zum Ausgleich dafür auferlegt das Gericht die gesamten Verfahrenskosten dem Kanton (E. 5). Bezüglich der gerügten Beeinträchtigung der Moorlandschaft Wetzikon/Hinwil werden unter anderem Auswirkungen auf die Landschaft, auf den Wasserhaushalt der Moore sowie auf Pflanzen und Tiere beanstandet. Die heikelste Kontroverse betrifft dabei die Frage, ob die Grenze der geschützten Moorlandschaft im Raum Hellberg richtig gezogen wurde. Bei der Festsetzung des Schutzgebiets war ursprünglich vorgesehen, zusätzliche Flächen einzubeziehen, die heute nicht in der Moorlandschaft liegen. Sie waren auf Intervention des Zürcher Regierungsrats aus dem Perimeter ausgeschlossen worden, um den Bau der Oberlandautobahn nicht zu behindern. Diese Abgrenzung, die in einer Verordnung des Bundesrats bestätigt wurde, wurde beim Verwaltungsgericht ebenfalls angefochten. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts darf die Festlegung der Moorlandschaft nicht von Rücksichten auf den Strassenbau abhängig gemacht werden. Trotz der problematischen Entstehungsgeschichte betrachtet die Mehrheit des Gerichts jedoch die bestehende Grenzziehung dennoch als gültig, weil dem Bundesrat bei seiner Entscheidung ein weites Ermessen zustand. Eine Minderheit vertritt dagegen die Meinung, der Perimeter der Moorlandschaft im Raum Hellberg sei nicht gesetzeskonform, weil das dortige Flachmoor mit dem angrenzenden Gebiet ebenfalls zur Moorlandschaft gehöre. Nach dieser Auffassung läge der oberirdische Autobahnabschnitt vom Tunnelportal bei Hellberg bis zum Kreisel Betzholz in der Moorlandschaft und wäre damit nicht zulässig (E. 10). Teilweise Gutheissung einer Beschwerde betreffend strengeren Massnahmen gegen Staub und andere Luftbelastungen während der Bauarbeiten für ein unmittelbar neben dem Bauareal gelegenes Grundstück. Abweisung der übrigen Beschwerden.

Erwägungen

E. 1

A AG, vertreten durch RA B,

E. 2

C,

E. 2.1

Zur Beschwerde ist nach § 49 in Verbindung mit § 21 Abs. 1 VRG berechtigt, wer durch die angefochtene Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Diese Voraussetzungen entsprechen inhaltlich denjenigen von Art. 89 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesgericht (BGG). Sind sie erfüllt, so ist der Beschwerdeführer mit allen in § 50 VRG vorgesehenen Beschwerdegründen zugelassen; er kann insbesondere auch die Verletzung von Normen rügen, welche den Schutz öffentlicher Interessen oder der Interessen Dritter bezwecken (vgl. Bernhard Waldmann, in: Basler Kommentar zum Bundesgerichtsgesetz, Basel 2008, Art. 89 N. 3). Vorliegend sind die Beschwerdeführenden 1–3 und 8–11 durch das angefochtene Strassenprojekt zweifellos in erheblichem Ausmass berührt; sie müssen mit beträchtlichen Immissionen während und zum Teil auch nach der Erstellung der Anlage rechnen, und ihre Liegenschaften werden dauernd oder zumindest vorübergehend in Anspruch genommen. Damit sind sie grundsätzlich zur Beschwerde legitimiert. Die Legitimation der Beschwerdeführer 4–7, die sich auf das Verbandsbeschwerderecht berufen, ist gesondert zu prüfen.

E. 2.2

Der Beschwerdegegner bezweifelt die Legitimation der Beschwerdeführerinnen 2 und 3 bezüglich der Fragen des Moorlandschaftsschutzes und beantragt, auf ihre diesbezüglichen Rügen nicht einzutreten. Nach seiner Auffassung würde den Beschwerdeführerinnen selbst dann kein tatsächlicher Vorteil erwachsen, wenn ihre Einwendungen teilweise zuträfen und entsprechende Projektanpassungen erforderlich würden, da die Linienwahl und der Halbanschluss Wetzikon-Ost auch bei einem geänderten Projekt nicht wegfielen. Die Beschwerdeführerinnen 2 und 3 sind durch die unmittelbare Nachbarschaft zu den Tunnelportalen des Tunnels Alt Hellberg, zum Kreisel und den Anschlussbauwerken des Halbanschlusses Wetzikon-Ost sowie durch eine Landabtretung von 207 m² offenkundig in erheblichem Mass vom Ausführungsprojekt betroffen (Situation 1:1000, Dok. Nr. 712; Landerwerbsplan 1:1000, Dok. Nr. 779). Sie sind somit grundsätzlich zur Beschwerdeführung gegen das Projekt legitimiert, was auch der Beschwerdegegner nicht bestreitet. Haben die Einwendungen der Beschwerdeführerinnen lediglich zum Ziel, Projektänderungen herbeizuführen, die ihnen keinen Nutzen bringen, das Gesamtprojekt aber unberührt lassen, entfällt insoweit ihre Legitimation. Zu Einwendungen, welche auf die Aufhebung des angefochtenen Ausführungsprojekts insgesamt abzielen, sind sie dagegen legitimiert, da mit dem Dahinfallen des Projekts auch die sie betreffenden Nachteile entfallen. Ob danach ein neues Projekt ausgearbeitet wird und dieses für sie allenfalls vergleichbare Nachteile bringt, ist für die Beschwerdebefugnis nicht von Belang. Wie der Beschwerdegegner zutreffend feststellt, stellt sich die Frage der Legitimation der Beschwerdeführerinnen 2 und 3 unter anderem, soweit sie die Linienführung des Halbanschlusses Wetzikon-Ost beanstanden (Beschwerdeschrift, Rz. 57 ff.). Denn eine

Verschiebung dieses Halbanschlusses in nordwestlicher Richtung zur Entlastung des Naturschutzgebietes müsste die Liegenschaften der Beschwerdeführerinnen wohl umso mehr in Mitleidenschaft ziehen. Die Beschwerdeführenden verlangen jedoch gestützt auf ihre Ausführungen zum Moorschutz in erster Linie die Aufhebung des gesamten Festsetzungsbeschlusses einschliesslich des Halbanschlusses Wetzikon-Ost, wozu sie nach dem Gesagten legitimiert sind. Die Frage ist im Übrigen für den Ausgang des Verfahrens nicht entscheidend, da entsprechende Rügen auch von den Beschwerdeführern 4 und 5 erhoben werden. - Verbände 3.

E. 3

D AG, 2–3 vertreten durch RA E ,

E. 3.1

Die Beschwerdeführer 5 und 7 (ZVS/BirdLife Zürich [im Folgenden: ZVS] und Pro Natura Zürich) erhoben je einzeln Einsprachen an den Regierungsrat. Während der Regierungsrat die Einsprache des ZVS materiell behandelte, trat er auf jene von Pro Natura Zürich nicht ein, weil sie verspätet eingereicht worden sei; er nahm sie daher bloss als Stellungnahme entgegen (angefochtener Entscheid, S. 54, 126). Mit der Beschwerde beantragen die Beschwerdeführer, auch die Einsprache von Pro Natura Zürich als rechtzeitig zu anerkennen. Überdies beteiligen sich am Beschwerdeverfahren neu auch die gesamtschweizerischen Organisationen Schweizer Vogelschutz SVS/BirdLife Schweiz [im Folgenden: SVS] und Pro Natura Schweiz (Beschwerdeführer 4 und 6). Der Beschwerdegegner beantragt, auf die Beschwerde von Pro Natura Zürich wegen der verspäteten Einsprache nicht einzutreten. Auf die Beschwerden des SVS und von Pro Natura Schweiz sei ebenfalls nicht einzutreten, weil diese am vorinstanzlichen Einspracheverfahren nicht teilgenommen hätten.

E. 3.2

Pro Natura Zürich ist ohne Weiteres zur Beschwerde gegen den Nichteintretensentscheid des Regierungsrats legitimiert. Ob das Nichteintreten berechtigt war, ist Sache der materiellen Beurteilung durch das Verwaltungsgericht. Das Ausführungsprojekt wurde in den betroffenen Gemeinden vom 7. November bis 7. Dezember 2005 öffentlich aufgelegt. Einsprachen konnten innert dieser Auflagefrist erhoben werden (§ 17 Abs. 1 StrassG). Pro Natura Zürich reichte seine Einsprache datiert vom 14. Dezember 2005 und damit klarerweise zu spät ein. Der Beschwerdeführer macht jedoch geltend, dass er vom Beschwerdegegner mit Schreiben vom 14. November 2005 um eine Stellungnahme bis 16. Dezember 2005 gebeten worden sei. Auf diese Rechtsmittelbelehrung habe er sich verlassen dürfen, zumal er nicht anwaltlich vertreten sei. Das besagte Schreiben vom 14. November 2005 betraf eine Stellungnahme, welche Pro Natura Zürich im Rahmen seiner Tätigkeit als Mitglied der Begleitgruppe Behörden abzugeben hatte. Die für Einsprachen massgebliche Frist der Planaufgabe war demgegenüber bereits mit schriftlicher Mitteilung an die betroffenen Grundeigentümer vom 18. Oktober 2005 und Publikationen vom 4. und 11. November 2005 bekannt gegeben worden; die schriftliche Mitteilung hatte auch der Beschwerdeführer als Grundeigentümer in der Gemeinde Wetzikon erhalten. Überdies wurde in dem Schreiben an die Mitglieder der Begleitgruppe Behörden vom 14. November 2005 nochmals darauf hingewiesen, dass bis zum 7. Dezember 2005 das ordentliche Planaufgabeverfahren im Gang sei, wenn auch die Bedeutung dieses Termins für die Erhebung von Einsprachen dort nicht mehr erwähnt wurde. Für Empfänger dieser

Mitteilungen war mit genügender Deutlichkeit erkennbar, dass Einsprachen innert der Planaufgabe vom 7. November bis 7. Dezember 2005 zu erheben waren. Dass sich die im Schreiben vom 14. November 2005 genannte Frist nicht auf die Einsprache, sondern auf die Mitwirkung in der Begleitgruppe Behörden bezog, war bei der gebotenen Aufmerksamkeit ebenfalls nicht zu übersehen. Das gilt zumal für den Beschwerdeführer, der regelmässig an politischen Prozessen teilnimmt und dessen Vertretern solche Zusammenhänge nicht fremd sind. Dass er mit dem Schreiben des Beschwerdegegners vom 14. November 2005 geradezu irreführt worden sei, wie er angibt, trifft zweifellos nicht zu. Wenn der Beschwerdeführer schliesslich anführt, es sei gar nicht so ungewöhnlich, dass Fristen zu verschiedenen Zeitpunkten ablaufen, hätte ihn dieses Wissen umso mehr dazu veranlassen müssen, der Frage des Fristablaufs bei einer Mehrheit von infrage kommenden Terminen erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Die am 14. Dezember 2005 eingereichte Einsprache erweist sich damit als verspätet und der Regierungsrat ist zu Recht nicht auf sie eingetreten. Die Beschwerde von Pro Natura Zürich ist daher abzuweisen.

E. 3.3

Gesamtschweizerische Organisationen, die von ihrem Beschwerderecht Gebrauch machen wollen, müssen sich von Beginn weg am betreffenden Verfahren beteiligen; wird nach Bundesrecht oder kantonalem Recht ein Einspracheverfahren durchgeführt, besteht die Pflicht zur Teilnahme bereits in diesem (Art. 55b des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 [USG] bzw. Art. 12c des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz [NHG], je Abs. 1 und 2 in der Fassung vom 20. Dezember 2006, in Kraft seit 1. Juli 2007). Eine entsprechende Regelung galt bereits seit der Revision des Verbandsbeschwerderechts von 1995 (Art. 55 Abs. 5 USG bzw. Art. 12a Abs. 2 NHG, je in der Fassung gemäss BG vom 24. März 1995, in Kraft seit 1. Februar 1996). Die Beschwerdeführer 4 und 6 (SVS und Pro Natura Schweiz) haben nicht selber am Einspracheverfahren teilgenommen, sondern treten erst vor Verwaltungsgericht als Beschwerdeführer auf. Sie machen jedoch geltend, dass sie im Einspracheverfahren durch ihre örtlichen Sektionen vertreten worden seien. Nach der Praxis des Bundesgerichts (BGE 123 II 289) sei dies zulässig, auch wenn die Sektionen nicht ausdrücklich in ihrem Namen gehandelt hätten; vielmehr genüge eine erkennbare enge Bindung zwischen der gesamtschweizerischen Organisation und der prozessführenden Sektion.

E. 3.3.1

Nach der älteren Praxis des Bundesgerichts, die unter anderem in dem von den Beschwerdeführern zitierten Entscheid aus dem Jahr 1998 zum Ausdruck gelangt, konnten sich die gesamtschweizerischen Organisationen im kantonalen Verfahren durch ihre lokalen Sektionen vertreten lassen, ohne dass dafür eine ausdrückliche Ermächtigung erforderlich war; die statutarisch festgelegte Aufgabenteilung bzw. die erkennbare enge Bindung zwischen der gesamtschweizerischen Organisation und der prozessführenden Sektion wurden als ausreichend anerkannt (BGE 123 II 289 E. 1e/aa; vgl. die Zusammenfassung der Rechtsprechung in BGE 125 II 50 E. 2a; dazu Andreas Seitz/Willi Zimmermann, Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG: Bundesgerichtliche Rechtsprechung 1997–2007, URP 2008 S. 103, 148 f.). Ursprünglich hatte es die Rechtsprechung sogar als zulässig erachtet, dass die beschwerdeberechtigte Organisation sich erst am letztinstanzlichen kantonalen Verfahren beteiligte (Seitz/Zimmermann, a.a.O.). Nachdem der Gesetzgeber die Beschwerdebefugnis der Verbände 1995 dahingehend präzisiert hatte, dass diese an einem kantonalen Verfahren von Beginn weg – wo möglich

bereits in einem allfälligen Einspracheverfahren – teilzunehmen hatten, liess das Bundesgericht offen, ob und unter welchen Voraussetzungen sich die gesamtschweizerischen Organisationen in den kantonalen Verfahren weiterhin durch ihre Sektionen vertreten lassen konnten (BGE 125 II 50, E. 2b; Seitz/Zimmermann, S. 149 f.). In der Lehre wurde die Auffassung vertreten, dass kein Anlass bestehe, die bisherige Praxis des Bundesgerichts aufzugeben (Theo Loretan, in: Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. A., Zürich 2002, Art. 55 N. 20). Allerdings zeigt sich, dass gesamtschweizerische Organisationen vermehrt dazu übergangen, von Beginn weg selber an kantonalen Verfahren teilzunehmen (vgl. BGr, 1. Juni 2006, 1A.168/2005, E. 1.3; 11. März 2008, 1A.50/2007, E. 1.3; VGr, 10. März 2004, VB.2003.00054; 20. Dezember 2006, VB.2005.00347; 3. September 2008, VB.2008.00132 [alle unter www.vgrzh.ch]).

E. 3.3.2

Seit der neusten Revision des Verbandsbeschwerderechts vom 20. Dezember 2006 (in Kraft seit 1. Juli 2007) enthalten Art. 55 USG und Art. 12 NHG in den Absätzen 4 und 5 gleichlautende Bestimmungen des folgenden Wortlauts: 4 Zuständig für die Beschwerdeerhebung ist das oberste Exekutiv-organ der Organisation. 5 Die Organisationen können ihre rechtlich selbständigen kantonalen und überkantonalen Unterorganisationen für deren örtliches Tätigkeitsgebiet generell zur Erhebung von Einsprachen und im Einzelfall zur Erhebung von Beschwerden ermächtigen. Wie der Bundesrat in seiner Botschaft erläuterte, hatte eine Auswertung bestehender interner Reglemente der wichtigeren Umweltschutzorganisationen ergeben, dass praktisch alle gesamtschweizerischen Organisationen, die über regionale oder kantonale Unterorganisationen verfügen, diesen das Recht zur Erhebung von Einsprachen übertragen; keine einheitliche Regelung bestehe dagegen für das Recht zur Erhebung von Beschwerden. Mehrere Kantone hätten sich in der Vernehmlassung dahingehend geäußert, dass der Kontakt mit den lokalen Sektionen begrüßt werde, vor allem wegen der grösseren Vertrautheit dieser Unterorganisationen mit den Gegebenheiten vor Ort (BBl 2005 5351, 5371). In einer ergänzenden Stellungnahme vom 24. August 2005 bestätigte der Bundesrat diese Auffassung: Die Möglichkeit, die Erhebung von Einsprachen an rechtlich selbständige kantonale und überkantonale Unterorganisationen zu delegieren, entspreche einem Bedürfnis der Praxis. Demgegenüber gehe es bei der eigentlichen Beschwerdetätigkeit eher um die Sicherstellung eines einheitlichen Bundesrechtsvollzugs (BBl 2005 5391, 5395). Eine generelle Bevollmächtigung der Unterorganisationen ist somit nach dem neuen Recht weiterhin zulässig für Einsprachen, wogegen für das Erheben einer Beschwerde eine Ermächtigung im Einzelfall erforderlich ist (vgl. Isabelle Häner, Neuerungen im USG unter besonderer Berücksichtigung des Verbandsbeschwerderechts, PBG aktuell, 3/2007, S. 5, 9; Reinhard Zweidler, Vereinfachung der UVP – Präzisierung des Verbandsbeschwerderechts, URP 2007, S. 520, 534). Wie anhand der neuen Bestimmungen "Einsprachen" von "Beschwerden" und andern Rechtsmitteln abzugrenzen sind, braucht vorliegend nicht näher geklärt zu werden.

E. 3.3.3

Der ZVS erhob am 23. November 2005 Einsprache gegen das Gesamtprojekt und am 17. April 2007 gegen die Projektänderung. Beide Einsprachen erfolgten somit vor der am 1. Juli 2007 in Kraft getretenen letzten Gesetzesrevision. Zu jener Zeit war nach dem Gesagten aufgrund der Rechtsprechung nicht deutlich, wie weit kantonale Sektionen ihre gesamtschweizerischen Organisationen im kantonalen Verfahren vertreten konnten, ohne

dafür eine ausdrückliche Ermächtigung zu besitzen; immerhin wurde diese Möglichkeit vom Bundesgericht nicht ausgeschlossen und von der Lehre befürwortet. Auch nach der Rechtsänderung vom 1. Juli 2007 ist eine generelle Ermächtigung der kantonalen Sektionen zum Erheben von Einsprachen weiterhin zulässig. Ob die Ermächtigung noch immer ohne ausdrückliche Anordnung, allein aufgrund der statutarischen Aufgabenteilung bzw. der engen Bindung zwischen gesamtschweizerischer Organisation und prozessführender Sektion, angenommen werden darf, steht allerdings nicht fest. Die Beschwerdeführer machen in der Replik geltend, der ZVS sei als Kantonalverband seit über 30 Jahren Mitglied des SVS; es bestehe eine offensichtliche enge Bindung zwischen ZVS und SVS. Die eingereichten Statuten des ZVS sowie diejenigen des SVS (nicht eingereicht, jedoch im Internet verfügbar) bestätigen ohne Weiteres die enge Verbindung zwischen Kantonalverband und gesamtschweizerischer Organisation sowohl in organisatorischer Hinsicht wie auch bezüglich der Zielsetzung. Die Statuten enthalten allerdings keinerlei Hinweis auf eine Ermächtigung der kantonalen Unterorganisation zur Erhebung von Einsprachen. In Anbetracht dessen, dass vor dem Inkrafttreten der revidierten Gesetzesbestimmungen am 1. Juli 2007 keine eindeutige Rechtslage bestand und diese Unsicherheit sich nicht zu Ungunsten der Einsprecher auswirken darf, ist jedoch davon auszugehen, dass der ZVS befugt war, auch im Namen des SVS Einsprache zu erheben, ohne diesen ausdrücklich zu erwähnen. Ob die besagten Statuten auch unter heute geltendem Recht (Art. 55 Abs. 5 USG und Art. 12 Abs. 5 NHG) eine ausreichende Grundlage für die Einspracheermächtigung der kantonalen Unterorganisation ergäben, braucht hier nicht entschieden zu werden. Die Einsprache des ZVS ist somit auch dem SVS zuzurechnen, und dieser ist daher berechtigt, Beschwerde an das Verwaltungsgericht zu erheben. Für das Beschwerdeverfahren wiederum hat der SVS die Zürcher Sektion ausdrücklich bevollmächtigt.

E. 3.3.4

Nach denselben Grundsätzen konnte sich grundsätzlich auch Pro Natura Schweiz im Einspracheverfahren durch ihre Sektion Pro Natura Zürich vertreten lassen. Nachdem die lokale Organisation jedoch ihre Einsprache verspätet eingereicht hat, besitzt auch der gesamtschweizerische Verband keine Möglichkeit, nachträglich in das Verfahren einzugreifen. Die Beschwerdebefugnis der gesamtschweizerischen Organisationen ist wie erwähnt seit der Gesetzesrevision von 1995 davon abhängig, dass diese sich bereits an einem allfälligen Einspracheverfahren als Partei beteiligt haben. Auf die Beschwerde von Pro Natura Schweiz ist daher nicht einzutreten. Rechtliches Gehör 4.

E. 4

Schweizer Vogelschutz SVS/BirdLife Schweiz, vertreten durch ZVS/Birdlife Zürich,

E. 4.1

Die Beschwerdeführenden machen in verschiedenen Punkten eine Verweigerung des rechtlichen Gehörs geltend, weil der Regierungsrat im angefochtenen Entscheid nicht auf alle Einwände ihrer Einsprachen eingegangen sei. Der Beschwerdegegner hat jedoch im Beschwerdeverfahren detailliert zu den Beschwerden Stellung genommen, und die Beschwerdeführenden hatten im Rahmen der Replik Gelegenheit, sich zu diesen Ausführungen zu äussern. Im Einspracheverfahren allenfalls eingetretene Verletzungen des rechtlichen Gehörs wurden damit geheilt. Eine Rückweisung an den Regierungsrat rechtfertigt sich angesichts der eher geringfügigen Mängel und der klar überwiegenden

Interessen der Verfahrensökonomie nicht.

E. 4.2

Die Beschwerdeführer 4 und 5 beantragen zu zahlreichen Fragen die Anordnung gerichtlicher Expertisen, so zur Abgrenzung der Moorlandschaft, zu deren Beeinträchtigung durch die Verkehrsanlagen, zur Stickoxidbelastung der Moore aus der Tunnelluftabsaugung Hellberg, zur Rechtswidrigkeit derselben und zur Linienführung im Bereich des Halbanschlusses Wetzikon-Ost. In allen genannten Punkten stellen sich jedoch in erster Linie Fragen rechtlicher Art, deren Klärung Sache des Gerichts ist und keinen Beizug von Gutachtern erfordert. Die tatsächlichen Grundlagen lassen sich aufgrund der Akten und des Augenscheins ausreichend feststellen, sodass auch insoweit auf Expertisen verzichtet werden kann. Übernahme ins Nationalstrassennetz 5. Die Beschwerdeführerinnen 2, 3 und 8 machen geltend, die Festsetzung des Ausführungsprojekts durch den Regierungsrat entspreche keinem öffentlichen Interesse. Bekanntlich sei vorgesehen, die Oberlandautobahn ins Nationalstrassennetz aufzunehmen; wenn die Bundesversammlung der Aufnahme zustimme, müsse anschliessend ein Planungsverfahren nach dem Nationalstrassengesetz durchgeführt werden, und die kantonale Planung werde nutzlos.

E. 5

ZVS/BirdLife Zürich,

E. 5.1

Die Planung der Oberlandautobahn wurde bisher nach kantonalem Recht durchgeführt. Im angefochtenen Entscheid wurde das Ausführungsprojekt für eine Staatsstrasse (K 53.3) gemäss § 15 StrassG festgesetzt und über Einsprachen im Sinn von § 17 StrassG entschieden. Der Regierungsrat hat jedoch stets auf die Schwierigkeiten einer alleinigen Finanzierung durch den Kanton Zürich hingewiesen (vgl. den angefochtenen Entscheid, S. 40), und er geht auch in der vorläufigen Beschwerdeantwort vom 9. September 2008 nicht davon aus, dass der Kanton das Projekt selbständig finanzieren werde. Kantonsrat und Regierungsrat setzten sich schon während des Planungsverfahrens dafür ein, dass der fragliche Strassenabschnitt in das Nationalstrassen-Programm des Bundes aufgenommen wird, um eine Finanzierung durch den Bund zu ermöglichen. Auf Antrag des Kantons Zürich wurde die Oberlandautobahn, Abschnitt Oberuster–Betzholz, in dem vom Bundesrat am 26. April 2006 verabschiedeten Sachplan Verkehr als Vorhaben 3-122 mit dem Vermerk "Zwischenergebnis" als Teil des Grundnetzes der Nationalstrassen aufgenommen (UVEK, Sachplan Verkehr, Teil Programm, 26. April 2006, Ziff. 6.3, S. 29; dazu Detailkarte A). Auch in der Vernehmlassungsvorlage vom 9. Mai 2008 zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Publikation vom 15. Juli 2008, BBl 2008 6014) wird vorgeschlagen, den Abschnitt A53 Brütisellen–Wetzikon–Rüti ins Nationalstrassennetz aufzunehmen (Vernehmlassungsentwurf, Anhang 1, S. 44 und 47). Für den definitiven Entscheid (sog. Netzbeschluss, SR 725.113.11) ist die Bundesversammlung zuständig (Art. 11 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen [NSG]). Der Streckenabschnitt der Zürcher Oberlandautobahn ist im Vernehmlassungsentwurf zur Netzvorlage allerdings nur als Nationalstrasse dritter Klasse vorgesehen, was nicht dem vorgesehenen Ausbau als vierspurige Autobahn entspricht. Gemäss Art. 2 Abs. 1 des Netzbeschlusses ist der Bundesrat jedoch ermächtigt, die Klassierung im Einvernehmen mit dem Kanton zu ändern, wenn verkehrstechnische oder andere wichtige Gründe es erfordern (vgl. die Vernehmlassungsvorlage vom 9. Mai 2008

zur Anpassung des Bundesbeschlusses, S. 25). Wie die Unterlagen des Beschwerdegegners zeigen, erfolgte die Planung der Zürcher Oberlandautobahn denn auch stets in Zusammenarbeit mit den zuständigen Amtsstellen des Bundes.

E. 5.2

Wird ein Strassenabschnitt ins Nationalstrassennetz aufgenommen, gelten für dessen Planung und Bau die Bestimmungen des NSG, welche in verschiedener Hinsicht von jenen des kantonalen Strassenrechts abweichen: - Für die Planung gilt ein dreistufiges Verfahren (mit dreistufiger UVP): Die Bundesversammlung entscheidet über die allgemeine Linienführung (Art. 11 Abs. 1 NSG), wobei mit dem Antrag des Bundesrats an die Bundesversammlung die erste Stufe der UVP durchgeführt werden muss. Der Bundesrat genehmigt sodann das generelle Projekt (Art. 20 NSG), welches das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zusammen mit der zweiten Stufe der UVP vorbereitet (Art. 13 und 19 NSG). Schliesslich erarbeitet das ASTRA ein Ausführungsprojekt, das vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigt wird. Das Departement entscheidet mit der Plangenehmigung zugleich über Einwände und Einsprachen (Art. 27d und 28 NSG) und erteilt sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen; kantonale Bewilligungen oder Pläne sind nicht erforderlich (Art. 26 NSG). - Die Plangenehmigung des UVEK ist mit Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht anfechtbar, im Gegensatz zum Festsetzungsbeschluss des Regierungsrats im kantonalen Verfahren, welcher wie vorliegend an das Verwaltungsgericht weitergezogen werden kann. - Für die Bauausführung ist das ASTRA zuständig (Art. 40a lit. b NSG). Zusammen mit dem UVEK führt es den Landerwerb nach dem Enteignungsrecht des Bundes durch (Art. 32 Abs. 1 NSG, Art. 26 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 [NSV]; unter Vorbehalt kantonalen Vorschriften über die Landumlegung gemäss Art. 32 Abs. 2 NSG, Art. 21 f. NSV) und vergibt die Bauaufträge nach den Bestimmungen des Bundesrechts über das öffentliche Beschaffungswesen (Art. 41 Abs. 2 NSG; vgl. die Botschaft vom 7. September 2005 zur Ausführungsgesetzgebung zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen [NFA], BBl 2005 6029, 6149). Bis Ende 2007 galten insoweit andere Vorschriften, als die Ausarbeitung des Ausführungsprojekts und der Bau der Nationalstrassen einschliesslich des Landerwerbs und der Vergabe der Bauaufträge den Kantonen oblag. Mit dem Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über die Schaffung und die Änderung von Erlassen zur Neugestaltung des Finanzausgleichs (NFA; AS 2007 5779), welches am 1. Januar 2008 in Kraft trat, wurden diese Aufgaben jedoch auf den Bund übertragen. Das neue Recht enthält Übergangsbestimmungen für Strassenabschnitte, welche noch im Rahmen der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes durch die Kantone zu bauen sind (Art. 21 Abs. 2 lit. a NSG betreffend Ausführungsprojekte; Art. 40a lit. a NSG für den Bau der Strassen). Vorliegend gelangen diese jedoch nicht zur Anwendung, da das strittige Strassenprojekt von Beginn weg als kantonale Strasse geplant wurde. Deshalb war hier der Regierungsrat zur Festsetzung des Ausführungsprojekts zuständig, wogegen bei der Projektierung eines Nationalstrassenabschnitts schon nach älterem Recht das UVEK zur Genehmigung des Ausführungsprojekts einschliesslich Erledigung der Einsprachen zuständig war (Art. 26 und 28 NSG in der Fassung gemäss BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Januar 2000). Dementsprechend zählt die Oberlandautobahn auch nicht zu den vom Bundesrat gemäss Art. 62a Abs. 5 NSG bezeichneten Strecken, die noch im Rahmen der Fertigstellung des beschlossenen

Nationalstrassennetzes durch die Kantone zu bauen sind (vgl. Art. 32 und Anhang 1 NSV).

E. 5.3

Aufgrund der dargestellten Rechtslage musste bisher davon ausgegangen werden, dass ein Strassenprojekt, das zunächst nach kantonalem Recht festgesetzt und erst dann ins Nationalstrassennetz übernommen wird, nicht ohne Weiteres gestützt auf die Nationalstrassengesetzgebung realisiert werden kann. Die dargestellten Unterschiede im Planungsverfahren und insbesondere die Tatsache, dass die massgeblichen Entscheide durch kantonale Behörden getroffen wurden, die keine Zuständigkeit nach Nationalstrassenrecht besitzen, sprachen gegen diese Möglichkeit. Dementsprechend hat auch der Bundesrat bei anderer Gelegenheit erklärt, dass bei einem kantonalen Strassenprojekt, das vor Baubeginn in eine Nationalstrasse umklassiert werde, das mehrstufige Planungs- und Projektierungsverfahren gemäss Nationalstrassenrecht nachgeholt werden müsse, weil nicht einfach ein kantonales Hauptstrassenprojekt als Nationalstrasse gebaut werden könne (Stellungnahme des Bundesrats vom 3. Mai 2000 zur parlamentarischen Initiative betreffend Umklassierung der Prättigauerstrasse, BBl 2000 3224, 3231). Falls das fertige Projekt der Zürcher Oberlandautobahn nicht für den späteren Bau als Nationalstrasse nach Bundesrecht verwendet werden kann, der Kanton aber andererseits auch nicht beabsichtigt, die Strasse nach kantonalem Recht zu realisieren, besteht tatsächlich die von den Beschwerdeführenden aufgezeigte Gefahr, dass das für alle Beteiligten aufwendige Planungs- und Rechtsmittelverfahren nutzlos wird.

E. 5.4

Die Vernehmlassungsvorlage vom 9. Mai 2008 zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz sieht indessen eine Ergänzung des Nationalstrassengesetzes vor, gemäss welcher ein neuer Art. 8a NSG die Übernahme von Projekten der Kantone regeln soll (Vernehmlassungsbericht, Anhang 2, S. 48). Nach diesem Entwurf lautet Art. 8a Abs. 3 NSG wie folgt: "Liegt für eine neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecke ein rechtskräftig bewilligtes kantonales Projekt vor, so entscheidet die Bundesversammlung, ob das Projekt vom Bund übernommen wird. Für solche Projekte ist keine bundesrechtliche Plangenehmigung erforderlich. Dem Bund steht das Enteignungsrecht zu." Gemäss dem Bericht zur Vernehmlassung soll diese Bestimmung dem Bund ermöglichen, rechtskräftig bewilligte kantonale Projekte, die sich noch nicht im Bau befinden, zu übernehmen, ohne dass das Planungs- und Projektierungsverfahren gemäss Nationalstrassenrecht nachgeholt werden muss. Vorausgesetzt wird jedoch, dass die Projekte den bundesrechtlichen Normen und Standards entsprechen. Auch bleibt die Bundesversammlung frei, mit Blick auf die übergeordneten Interessen des Bundes über die Übernahme jedes einzelnen Projekts zu entscheiden (Vernehmlassungsbericht, S. 29). Als rechtskräftig bewilligt gelten kantonale Projekte gemäss dem Vernehmlassungsbericht nur, wenn mit der Plangenehmigung, ebenso wie im bundesrechtlichen Verfahren nach Art. 28 Abs. 1 NSG, auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen entschieden wurde. Wo das kantonale Recht die enteignungsrechtlichen Einsprachen in ein separates Verfahren verweist, sei das Projekt noch nicht rechtskräftig bewilligt; in diesem Fall seien die bundesrechtlichen Verfahren zu durchlaufen (Vernehmlassungsbericht, S. 28).

E. 5.5

Der Beschwerdegegner weist in seiner Beschwerdeantwort vom 9. September 2008 darauf hin, dass bei der Entwicklung des Projekts Oberlandautobahn die Richtlinien des Bundes

für den Bau von Nationalstrassen berücksichtigt worden seien. Auch würden im kantonalen Verfahren die Mitwirkungsrechte der Betroffenen ebenso gewahrt wie in jenem des Bundes, und die durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung gewährleiste die Einhaltung des Bundesumweltschutzes. Das nach kantonalem Recht festgesetzte Projekt biete daher die Grundlage für einen Strassenbau nach Nationalstrassenrecht und es sei mit grosser Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass das strittige Ausführungsprojekt vom Bund übernommen und realisiert werde, sofern es beim Inkrafttreten des neuen Netzbeschlusses rechtskräftig sei. Für den Kanton sei es daher von hohem Interesse, möglichst rasch eine rechtskräftige Erledigung des Verfahrens herbeizuführen, um eine Wiederholung des langwierigen Festsetzungsverfahrens auf Stufe Bund zu vermeiden. Mit der Duplik vom 5. Juni 2009 teilte der Beschwerdegegner sodann mit, das ASTRA habe das kantonale Ausführungsprojekt einer eingehenden technischen Beurteilung unterzogen und diesem eine hohe Qualität attestiert. Im Hinblick auf neuere technische Standards hätten sich jedoch einige Projektanpassungen als notwendig erwiesen. Für die Dauer dieser Überarbeitung beantragte er damals die einstweilige Sistierung des Beschwerdeverfahrens. Mit der Eingabe vom 18. Februar 2010 ersuchte der Beschwerdegegner dann darum, die Sistierung aufzuheben und das Verfahren weiterzuführen. Er verwies dabei auf eine Stellungnahme des Vorstehers des UVEK vom 5. Februar 2010, welche mit Bezug auf die Zürcher Oberlandautobahn u.a. festhält: "Der Bundesrat hat die festgestellten Abweichungen von den Nationalstrassenstandards zur Kenntnis genommen und nach Erwägung der Vor- und Nachteile am 27. Januar 2010 entschieden, diese Abweichungen zu akzeptieren. Der Bundesrat wird dem Parlament im Rahmen einer allfälligen Botschaft über die Anpassung des Bundesbeschlusses vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11) vorschlagen, das kantonale Projekt zur 'Zürcher Oberlandautobahn' zu übernehmen, sofern es in Rechtskraft erwachsen ist." Eine Überarbeitung des kantonalen Projekts sei daher nicht mehr erforderlich. Unter Bezugnahme auf Einwendungen der Beschwerdeführerinnen 2 und 3 präziserte der Beschwerdegegner mit Stellungnahme vom 28. Mai 2010, dass am vorliegend strittigen Ausführungsprojekt keine auflagerrelevanten Anpassungen erforderlich seien; das Projekt könne im Fall seiner Übernahme durch den Bund in der heutigen Form realisiert werden. Allfällige Anpassungen untergeordneter Bedeutung könnten noch im Rahmen der Detailprojektierung – innerhalb der Festlegungen des vorliegenden Ausführungsprojekts und ohne erneute Projektauflage – vorgenommen werden. Diese Angaben werden in einem Schreiben des ASTRA vom 5. Mai 2010 bestätigt.

E. 5.6

Aufgrund der dargestellten Rechts- und Sachlage besteht eine realistische Chance, dass das kantonale Ausführungsprojekt der Zürcher Oberlandautobahn, sofern dessen Festsetzung rechtskräftig wird, als Grundlage für die Übernahme dieser Verkehrsanlage ins Nationalstrassennetz und deren anschliessenden Bau als Nationalstrasse verwendet werden kann. Dabei bestehen allerdings weiterhin erhebliche Unsicherheiten: - Ob es zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz mit der erwarteten Aufnahme des Streckenabschnitts Zürcher Oberlandautobahn kommt, steht noch nicht fest. Gemäss der vom Beschwerdegegner eingereichten Stellungnahme des Vorstehers des UVEK vom 5. Februar 2010 ist zurzeit noch offen, ob der Bundesrat überhaupt eine entsprechende Botschaft vorlegen wird; dies hänge insbesondere von einer Einigung zwischen den Kantonen und dem Bund in derzeit noch nicht geklärten Finanzierungsfragen ab. Sofern es zu einer Vorlage kommt, ist für den definitiven Entscheid die Bundesversammlung zuständig. - Sodann bedarf es einer entsprechenden Klassierung

dieser Strecke durch den Bundesrat, damit sie als vierspurige Autobahn erstellt werden kann. - Des Weiteren steht nicht fest, ob der neue Art. 8a NSG, der dem Bund die Übernahme rechtskräftig bewilligter kantonaler Projekte ermöglichen soll, ohne das Planungs- und Projektierungsverfahren gemäss Nationalstrassenrecht nachzuholen, mit dem vorgesehenen Inhalt ins Gesetz aufgenommen wird (vgl. den Fragenkatalog zur Vernehmlassung, der u.a. nach der Beurteilung der vorgesehenen Rechtsänderungen bezüglich der Übernahme laufender Projekte fragt). Sofern diese Bestimmung Gesetz wird, steht es der Bundesversammlung überdies nach dem ausdrücklichen Wortlaut der Bestimmung frei, die Übernahme eines kantonalen Projekts zu genehmigen oder abzulehnen. - Als problematisch könnte sich schliesslich die im Bericht zur Vernehmlassung vom 9. Mai 2008 betreffend Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz vertretene Auffassung erweisen, wonach ein kantonales Projekt im Sinn von Art. 8a Abs. 3 NSG nur dann als rechtskräftig bewilligt gelte, wenn mit der kantonalen Plangenehmigung auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen entschieden wurde. Nach dem Strassenrecht des Kantons Zürich ist es zwar möglich, bei der öffentlichen Auflage eines Strassenprojekts festzulegen, dass Einsprachen gegen die Enteignung sowie Entschädigungsbegehren innert der Auflagefrist eingereicht werden müssen (§ 17 Abs. 2 StrassG); in diesem Fall wird mit der Festsetzung des Projekts auch über solche Einsprachen entschieden (§ 17 Abs. 4 StrassG). Beim Projekt Oberlandautobahn wurde dieser Weg jedoch nicht gewählt, sondern der Regierungsrat verwies die Einsprecher mit Bezug auf ihre enteignungsrechtlichen Anträge auf das Landerwerbsverfahren (Dispositiv III). Ob dieses Vorgehen den Anforderungen von Art. 8a Abs. 3 NSG genügen wird, falls die Bestimmung in der vorgesehenen Fassung in Kraft tritt, steht somit noch nicht fest. In Anbetracht dieser Ungewissheiten kann nicht ausgeschlossen werden, dass das kantonale Verfahren sich letzten Endes als nutzlos erweist. Auf der andern Seite besteht jedoch ein grosses Interesse des Kantons, das kantonale Projektierungsverfahren bald rechtskräftig abzuschliessen, um von den erwarteten Rechtsänderungen des Bundes Gebrauch zu machen, sobald sich diese Möglichkeit bietet. Das Interesse des Beschwerdegegners an einer beförderlichen Behandlung der Beschwerde geht daher den entgegenstehenden Interessen der Beschwerdeführenden, welche in erster Linie einen allenfalls nutzlosen Aufwand im Beschwerdeverfahren vermeiden möchten, klarerweise vor. Der Auffassung der Beschwerdeführenden, dass die Festsetzung des Ausführungsprojekts durch den Regierungsrat keinem ausreichenden öffentlichen Interesse entspreche, kann daher nicht gefolgt werden. Dass die Beschwerdeführenden bei diesem Vorgehen gezwungen sind, für eine noch ungewisse Planung des Kantons an einem aufwendigen Beschwerdeverfahren teilzunehmen, ist bei der Verlegung der Verfahrenskosten zu berücksichtigen.

E. 5.7

Die Beschwerdeführerinnen 2 und 3 beanstanden in einer Eingabe vom 9. Juni 2010, dass der Beschwerdegegner auch in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 28. Mai 2010 nicht deutlich erklärt habe, ob noch weitere Projektanpassungen vorgenommen worden seien. Mit der Aussage, es seien keine Anpassungen erfolgt, die eine erneute Projektauflage zur Folge hätten, bringe er nur seine eigene Auffassung bezüglich der Auflagepflicht zum Ausdruck. Auch gebe die Aussage, es seien keine Projektanpassungen geplant, keine Antwort auf die Frage, welche Anpassungen bereits erfolgt seien. Gegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens ist das Ausführungsprojekt, welches der Regierungsrat mit dem angefochtenen Beschluss festgesetzt hat. Abgesehen von den Änderungen, welche der

Regierungsrat in seinem Entscheid ausdrücklich angeordnet hat, entspricht dieses den Plänen und den weiteren Unterlagen der durchgeführten öffentlichen Projektauflagen. Falls die mit der Projektierung befassten Stellen inzwischen die Planung weitergeführt und in Detailfragen ergänzende oder abweichende Lösungen ausgearbeitet haben bzw. in Zukunft noch ausarbeiten, ist dies für das vorliegende Verfahren nicht massgeblich. Sollte es sich dabei um auflagerelevante Änderungen handeln, so erlangen diese nach kantonalem Recht keine Rechtswirkung, solange sie nicht mittels öffentlicher Auflage als Projektänderungen bekannt gemacht werden. Gegen solche Änderungen könnten wiederum die entsprechenden Rechtsmittel ergriffen werden. Für die allfällige Übergabe des Projekts an den Bund ist ebenfalls nur das vom Regierungsrat festgesetzte Ausführungsprojekt – nebst allfälligen aus dem vorliegenden Beschwerdeverfahren sich ergebenden Änderungen – massgebend. Ob dieses den Anforderungen des Bundesrechts genügt bzw. in welchem Verfahren allenfalls notwendige Anpassungen nach der Übernahme durch den Bund genehmigt werden müssen, beurteilt sich nach Bundesrecht und wird von den dafür zuständigen Bundesbehörden zu prüfen sein. Der Einwand der Beschwerdeführerinnen erweist sich damit als unbegründet. Verhältnis zum Enteignungsverfahren 6.

E. 6

Pro Natura Schweiz, vertreten durch Pro Natura Zürich,

E. 6.1

Das Projektierungsverfahren gemäss Strassengesetz übernimmt seit der Anfang 1998 in Kraft getretenen Gesetzesrevision auch Aufgaben des Enteignungsverfahrens. Mit der Projektauflage kann angeordnet werden, dass Einsprachen gegen die Enteignung sowie Entschädigungsbegehren etc. innert der Auflagefrist eingereicht werden müssen (§ 17 Abs. 2 StrassG); diesfalls sind im anschliessenden Enteignungsverfahren, das gemäss dem Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten vom 30. November 1879 (AbtrG) durchgeführt wird (§ 21 StrassG) keine Einsprachen gegen die Enteignung mehr zulässig (§ 17 Abs. 3 lit. b StrassG; vgl. VGr, 24. Mai 2006, VB.2005.00567, E. 2.1). Vorliegend wurde allerdings auf eine entsprechende Anordnung verzichtet, sodass das Einspracheverfahren getrennt vom Enteignungsverfahren durchgeführt wird (vgl. den Entscheid des Regierungsrats, S. 39, 41 f.); über Einsprachen gegen die Enteignung sowie Entschädigungsbegehren wird daher erst anlässlich der Enteignung entschieden. Bereits im Einspracheverfahren sind jedoch alle Einsprachen zu beurteilen, die sich gegen das Projekt richten (§ 17 Abs. 2 Satz 1 StrassG). Mit diesen ist der Betroffene im nachfolgenden Enteignungsverfahren ausgeschlossen (§ 17 Abs. 3 lit. a StrassG). Im angefochtenen Entscheid beauftragte der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion, den Landerwerb vorzunehmen, und er ermächtigte sie zur Durchführung von Enteignungsverfahren, falls ein freihändiger Erwerb von Grund und Rechten zu angemessenen Bedingungen nicht möglich sei (Disp.-Ziff. VII). Gemäss den Erwägungen des Regierungsrats wird das Enteignungsverfahren bei grossen Projekten mit komplexen Landerwerbsverhältnissen erst nach der Rechtskraft des Entscheids über das Ausführungsprojekt eröffnet (S. 41 f.).

E. 6.2

Die Beschwerdeführerin 8 macht geltend, durch die Trennung des Enteignungsverfahrens vom Projektierungsverfahren werde die Rechtsposition der Eigentümer geschwächt. Anhand der Pläne des Ausführungsprojekts sei nicht ohne Weiteres ersichtlich, in welchem Ausmass ihr Grundeigentum durch den Strassenbau tangiert werde; dementsprechend laufe

sie Gefahr, Projekteinsprachen zu unterlassen. Die Abtrennung des Enteignungsverfahrens widerspreche den Grundsätzen der Koordination zusammenhängender Entscheide.

E. 6.2.1

Bei der Errichtung einer Anlage, welche Entscheide mehrerer Behörden erfordert, ist gemäss Art. 25a des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG) für eine ausreichende Koordination zu sorgen (Abs. 1). Es sind alle Gesuchsunterlagen gemeinsam öffentlich aufzulegen (Abs. 2 lit. b), die Entscheide sind möglichst gemeinsam oder gleichzeitig zu eröffnen (Abs. 2 lit. d) und dürfen keine Widersprüche enthalten (Abs. 3). Diese Grundsätze gelten sinngemäss auch für das Nutzungsplanungsverfahren (Abs. 4). Strassenprojekte sind Sondernutzungspläne (VGr, 1. Juli 2010, VB.2010.00130, E. 5.4; 23. März 2006, VB.2005.00576, E. 2.3, www.vgrzh.ch), auf welche diese Vorschriften zur Anwendung gelangen (Arnold Marti, in: Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Zürich 1999, Art. 25a N. 43). Ein koordiniertes Vorgehen ist daher z.B. notwendig, wenn für den Bau einer Strasse zusätzlich eine Rodungsbewilligung gemäss Waldgesetz oder eine Ausnahmegewilligung nach Art. 38 Abs. 2 des Gewässerschutzgesetzes vom 24. Januar 1991 erforderlich ist (BGr, 24. Januar 2007, 1A.166/2006, E. 2.2, www.bger.ch). Die formelle Koordination dient der materiellen Koordination der Entscheide; sie ist erforderlich, wenn untrennbar miteinander verbundene Rechtsfragen zu beurteilen sind (Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 5. A., Bern 2008, S. 458; Bernhard Waldmann/Peter Hänni, Handkommentar zum Raumplanungsgesetz, Art. 25a N. 25, 32 f.). Das ist insbesondere dann der Fall, wenn eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden muss, in welche Gesichtspunkte der parallelen Verfahren einfließen (BGr, 24. Januar 2007, 1A.166/2006, E. 2.2.3, www.bger.ch). Dagegen begründet die Tatsache allein, dass mehrere Verfahren dieselbe Anlage betreffen, noch keine Koordinationspflicht (VGr, 25. Januar 2001, VB.2000.00367, E. 4, www.vgrzh.ch; Hänni, S. 458 f.).

E. 6.2.2

Im Zusammenwirken von Strassenprojektierung und Enteignung ist eine Koordination insoweit erforderlich, als über die Zulässigkeit des Projekts (öffentliches Interesse, Vereinbarkeit mit den massgeblichen Bestimmungen des Raumplanungs- und Umweltrechts etc.) und über die Zulässigkeit der Enteignung gleichzeitig zu entscheiden ist; in beiden Verfahren ist eine umfassende Interessenabwägung erforderlich, welche nicht getrennt vorgenommen werden kann. Dieser Anforderung wird mit der Regel, dass Einsprachen, die sich gegen das Projekt richten, bereits im Einspracheverfahren zu erheben und zu beurteilen sind (vgl. § 17 Abs. 3 lit. a StrassG), entsprochen. Dagegen können Fragen des Landerwerbs und der Entschädigung ohne Weiteres abgetrennt und im Enteignungsverfahren behandelt werden. Das Strassengesetz lässt zwar auch im Enteignungsverfahren noch Einsprachen "gegen die Enteignung" zu, sofern diese nicht aufgrund ausdrücklicher Anordnung bereits im Einspracheverfahren eingereicht werden mussten (§ 17 Abs. 2 und Abs. 3 lit. b StrassG). Dabei kann es sich jedoch offensichtlich nicht mehr um Einsprachen handeln, welche das Projekt infrage stellen; denkbar sind noch Streitpunkte betreffend den Umfang und die Dauer der erforderlichen Landabtretung, nicht aber betreffend Linienführung, Dimensionen oder Höhenlage der projektierten Verkehrsanlagen. Wird die Regelung des Strassengesetzes in diesem Sinn verstanden, ist sie ohne Weiteres mit dem Koordinationsgebot von Art. 25a RPG vereinbar. Dass der Bund für seinen Zuständigkeitsbereich eine andere Lösung getroffen hat, bei welcher im selben

Entscheid sowohl über das Projekt wie auch über die enteignungsrechtlichen Einwendungen geurteilt wird (Nationalstrassen: Art. 28 Abs. 1 NSG; Eisenbahnanlagen: Ueli Stückelberger/Christoph Haldimann, Schienenverkehrsrecht, in Georg Müller [Hrsg.], Verkehrsrecht, Basel 2008, S. 251, N. 26; Flugplatzanlagen: Tobias Jaag/Julia Hänni, Luftverkehrsrecht, Teil I, in Georg Müller, a.a.O., S. 339, N. 49), spricht nicht gegen die vom Zürcher Strassengesetz getroffene Regelung. Der Bundesgesetzgeber hat bewusst darauf verzichtet, das im Bund praktizierte Modell der Entscheidkonzentration auch den Kantonen vorzuschreiben (Marti, Art. 25a N. 5, 20).

E. 6.2.3

Zutreffend ist der Einwand der Beschwerdeführerin 8, dass der Umfang der Inanspruchnahme ihres Eigentums aus den Plänen und Unterlagen des Ausführungsprojekts noch nicht in allen Einzelheiten ersichtlich ist. Der Beschwerdegegner bestätigt dies in seinen Stellungnahmen, indem er zu verschiedenen Einwendungen der Beschwerdeführenden darauf hinweist, dass die vorgebrachten Anliegen erst im Rahmen der Detailprojektierung abschliessend beurteilt werden könnten. So stellt er der Beschwerdeführerin 1 mit Blick auf die von ihr angestrebte Parkierungsanlage eine Zufahrt sowie weitere Unterstützung anlässlich der Detailprojektierung in Aussicht. Der Beschwerdeführerin 8, welche Vorkehrungen gegen Baulärm entsprechend der Massnahmenstufe C der Baulärm-Richtlinie des Bundesamts für Umwelt verlangt, entgegnet er, dass aufgrund der bisherigen Abklärungen im Rahmen des Ausführungsprojekts die Massnahmenstufe B ausreiche; verfeinerte Angaben seien erst im Rahmen der Detailprojektierung möglich. Für den Fall, dass sich dabei eine relevante Verschlechterung zeige, werde dannzumal die Massnahmenstufe C angeordnet. Mit Bezug auf die Luftbelastung während der Bauphase verweist er ebenfalls auf den Zeitpunkt der Detailprojektierung. Den Beschwerdeführenden 9–11 sichert er zu, die von ihnen beanstandete Linienführung im Bereich der Hofstrasse und Grüningerstrasse im Rahmen der Detailprojektierung nochmals im Sinn ihrer Anliegen zu überprüfen. Die genannten Vorbehalte betreffen zwar nur zum geringeren Teil eine flächenmässige Inanspruchnahme von Eigentum der Beschwerdeführenden; für den Entzug von Abwehrrechten gegen Immissionen gelten jedoch dieselben Grundsätze.

E. 6.2.4

Das Gebot der Koordination verlangt nicht, dass sämtliche Details eines Projekts im Rahmen eines Gesamtentscheids (bzw. gleichzeitiger, koordinierter Entscheide) beurteilt werden. Über einzelne Punkte untergeordneter Bedeutung kann auch separat entschieden werden, sofern kein Abstimmungsbedarf mit dem koordinierten (Haupt)Entscheid besteht, die Rechte der Betroffenen nicht beeinträchtigt werden und die Abtrennung aufgrund des kantonalen Rechts zulässig ist (BGr, 31. Januar 2003, 1A.172/2002, E. 2.3.1; BGE 124 II 293 E. 19b; vgl. Marti, Art. 25a N. 17; Waldmann/Hänni, Art. 25a N. 31). Dass bei einem Projekt vom Umfang und der Komplexität der Zürcher Oberlandautobahn nicht jedes Detail der Bauausführung bereits bei der Festsetzung des Gesamtprojekts abschliessend geregelt werden kann, leuchtet ohne Weiteres ein. In der Regel handelt es sich bei diesen Details auch nicht um Fragen, welche die Grundeigentümer und Anwohner in ihren geschützten Interessen betreffen. Trifft dies trotzdem zu, wie es hier zum Teil der Fall ist, muss es zulässig sein, diese Fragen von der Festsetzung des Gesamtprojekts abzutrennen und separat zu entscheiden. Mit Bezug auf den Koordinationsbedarf gelten auch hier die zum Entschädigungsverfahren genannten Grundsätze: Eine Abtrennung kommt nur infrage für

Details, die keinen Einfluss auf das festzusetzende Projekt zeitigen können.

E. 6.2.5

Besonderer Beachtung bedarf dabei die Frage des Rechtsschutzes. Wird über Anliegen der Beschwerdeführenden erst im Rahmen der Detailprojektierung entschieden, stehen ihnen dannzumal die Rechtsmittel, mit denen das Ausführungsprojekt wie vorliegend angefochten werden kann, nicht mehr zur Verfügung. Ihr Rechtsschutz darf jedoch dadurch, dass einzelne Punkte ihrer Einsprachen von der Festsetzung des Ausführungsprojekts abgetrennt und in die Detailprojektierung verlagert werden, nicht beschnitten werden; das gilt für alle Anordnungen, welche die Beschwerdeführenden in ihrer Eigenschaft als Grundeigentümer oder in sonst wie rechtlich relevanter Weise treffen (vgl. auch Art. 29a BV). Als Verfahren zur Gewährleistung des Rechtsschutzes eignet sich in diesen Fällen das Enteignungsverfahren. In demselben sind zwar grundsätzlich Einsprachen gegen das Projekt ausgeschlossen, da über diese bereits mit der Festsetzung zu entscheiden ist (§ 17 Abs. 3 und 4 StrassG). Können jedoch bei der Festsetzung des Ausführungsprojekts Einsprachen zu untergeordneten Belangen aus den genannten Gründen nicht abschliessend beurteilt werden, ist der Rechtsschutz nachträglich im Rahmen des Enteignungsverfahrens zu gewähren. Diese Aufgabe ist dem Enteignungsverfahren nicht fremd, kann doch bei Strassenprojekten von untergeordneter Bedeutung auch gänzlich auf das Einspracheverfahren verzichtet werden, sodass Begehren um Projektänderung direkt im Enteignungsverfahren zu behandeln sind (§ 17 Abs. 5 StrassG); diese Regelung ist für untergeordnete Aspekte eines grösseren Projekts sinngemäss anwendbar. In beiden Fällen muss das Enteignungsverfahren den Rechtsschutz auch dann gewährleisten, wenn keine Inanspruchnahme von Privateigentum im Streit steht; die Rechtslage ist insofern mit jener vor der Revision des Strassengesetzes von 1997 vergleichbar, als das Enteignungsverfahren ebenfalls für den Rechtsschutz von Anwohnern herangezogen wurde, die von keiner Enteignung betroffen waren (VGr, 24. Mai 2006, VB.2005.00567, E. 2.1; 25. Januar 1990, BEZ 1990 Nr. 1).

E. 6.2.6

Der Rechtsschutz nach kantonalem Recht gelangt freilich, wie die Beschwerdeführenden zu Recht einwenden, nicht zur Anwendung, nachdem das Projekt durch die Übernahme ins Nationalstrassennetz auf den Bund übergegangen ist. Offenbar ist vorgesehen, die Detailprojektierung erst nach der Übergabe an den Bund unter der Federführung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) vorzunehmen (Technischer Bericht, Zusammenfassung Lose 1+2, Fassung vom 22. November 2007, S. 20; ebenso die Beschwerdeantwort, N. 32). Soweit der Beschwerdegegner Lösungen im Rahmen der Detailprojektierung in Aussicht stellt, bedeuten diese Ausführungen daher Versprechen zulasten eines Dritten, der zu den fraglichen Punkten soweit ersichtlich noch keine Zustimmung signalisiert hat und von diesen wohl auch keine Kenntnis besitzt. Diese Fragen sind jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens. Sofern bei der Übergabe des Projekts an den Bund nicht alle strittigen Aspekte der Einsprachen geklärt sind, wird es Sache des Bundesrechts sein, den Rechtsschutz im erforderlichen Umfang zu gewährleisten. Ebenfalls nicht hier zu beurteilen ist, ob unerledigte Punkte von Einsprachen allenfalls ein Hindernis für die Übernahme des Projekts ins Nationalstrassennetz darstellen.

E. 6.3

Die Beschwerdeführerinnen 2 und 3 wenden ein, dass es nicht zulässig sei, Enteignungen vorzunehmen, solange nicht feststehe, dass das Projekt tatsächlich realisiert wird. Mit Bezug auf die Realisierung der Zürcher Oberlandautobahn verbleiben, wie erwähnt, auch nach rechtskräftiger Festsetzung des Ausführungsprojekts noch Unsicherheiten. Ob diese der Enteignung der benötigten Flächen einstweilen entgegenstehen, ist jedoch vorliegend nicht zu entscheiden. Nachdem Einwendungen gegen die Enteignung nicht im Einspracheverfahren anzumelden waren, werden sie grundsätzlich erst im Enteignungsverfahren behandelt; anders verhält es sich nur bei Fragen, welche die Festsetzung des Ausführungsprojekts beeinflussen können (vorn, E. 6.2.2). Mit Bezug auf den Zeitpunkt der Landabtretung besteht kein derartiger Koordinationsbedarf. Die benötigten Flächen sind mit den Baulinien, die das Ausführungsprojekt entlang den projektierten Verkehrsanlagen festsetzt, ausreichend gesichert (§§ 99 ff. des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 [PBG]). Die der Volkswirtschaftsdirektion im angefochtenen Beschluss erteilte Ermächtigung zur Durchführung von Enteignungsverfahren bezieht sich lediglich auf die Einleitung dieser Verfahren und nimmt deren Ergebnis nicht vorweg. Sie ist daher nicht zu beanstanden.

E. 6.4

Eine gegenteilige Beanstandung erhebt die Beschwerdeführerin 8, welche bemängelt, durch die Abtrennung des Enteignungsverfahrens vom Einspracheverfahren werde die Ungewissheit für die zu Enteignenden in unzumutbarer Weise verlängert. Sie verlangt daher, dass der Beschwerdegegner den Landerwerb auf jeden Fall möglichst bald durchführe. Mit ihrem Einwand zieht die Beschwerdeführerin die Regelung von § 17 StrassG in Zweifel, welche die Zweiteilung des Verfahrens ausdrücklich vorsieht. Es bestehen jedoch keine Anhaltspunkte für die Annahme, dass das hier eingeschlagene zweistufige Vorgehen länger dauert als ein kombiniertes Verfahren, bei welchem Einsprachen gegen die Enteignung zugleich mit der Projektfestsetzung zu behandeln wären. Zu befürchten wäre vielmehr, dass enteignungsrechtliche Einwendungen einzelner Beteiligter auch die Projektfestsetzung verzögern würden, sodass für die Mehrzahl der zu Enteignenden ein insgesamt längeres Verfahren resultierte. Die in § 17 StrassG ermöglichte Abspaltung des Enteignungsverfahrens ist daher auch unter diesem Gesichtspunkt nicht zu beanstanden. Wahl der Linienführung 7. Mehrere Beschwerdeführende beanstanden die generelle Linienführung der Autobahn im Bereich Wetzikon–Kreisel Betzholz. Sie verlangen, dass eine andere Variante gewählt werde, welche die Moorlandschaft Wetzikon/Hinwil grossräumig umfahre, und machen geltend, der angefochtene Entscheid schenke den diesbezüglichen Einwänden keine ausreichende Beachtung.

E. 7

Pro Natura Zürich,

E. 7.1

Wie der Regierungsrat im angefochtenen Entscheid zutreffend ausführt, wurde die dem Ausführungsprojekt zugrunde liegende Linienführung (Variante "Mitte plus") im kantonalen Richtplan Verkehr behördenverbindlich festgelegt (Beschluss des Kantonsrats vom 26. März 2007; Richtplantext S. 10, Objekt Nr. 29; Erläuterungsbericht zu den Einwendungen S. 25 f., Ziff. 54). Da den Beschwerdeführenden jedoch anlässlich der Festsetzung des Richtplans kein Rechtsmittel zur Verfügung stand, haben sie im Beschwerdeverfahren noch die Möglichkeit, Festlegungen des Richtplans zu beanstanden

(BGE 119 Ia 285 E. 3b; Heinz Aemisegger/Karin Scherrer, Basler Kommentar Bundesgerichtsgesetz, Art. 82 N. 37; Heinz Aemisegger/Stephan Haag in: Kommentar zum RPG, Zürich 2010, Art. 33 Rz. 49; Alfred Kölz/Jürg Bosshart/Martin Röhl, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 2. A., Zürich 1999, § 19 N. 26). Gemäss § 50 Abs. 1 in Verbindung mit § 20 VRG können mit der Beschwerde an das Verwaltungsgericht Rechtsverletzungen einschliesslich Ermessensmissbrauch, Ermessensüberschreitung oder Ermessensunterschreitung sowie unrichtige oder ungenügende Feststellung des Sachverhalts gerügt werden. Die Rüge der Unangemessenheit ist nur zulässig, wenn ein Gesetz dies vorsieht (§ 50 Abs. 2 VRG), was vorliegend nicht zutrifft. Bei planungsrechtlichen Entscheiden, zu denen das vorliegend strittige Strassenprojekt zählt, müssen zahlreiche, oft widerstreitende Interessen gegeneinander abgewogen werden. Im Rahmen der ihm obliegenden Rechtskontrolle hat das Verwaltungsgericht nicht zu prüfen, welche der von den Parteien verfochtenen Planungsvarianten den Vorzug verdient; seine Aufgabe beschränkt sich auf die Untersuchung, ob das mit dem angefochtenen Beschluss festgesetzte Projekt formelle oder materielle Planungsgrundsätze verletzt. Hat die fachkundig beratene Behörde in Kenntnis der wesentlichen Sachumstände eine vertretbare Lösung getroffen, so hat das Verwaltungsgericht ihren Beurteilungsspielraum zu respektieren (BGE 129 II 331 E. 3.2, RB 1981 Nr. 29; vgl. Kölz/Bosshart/Röhl, § 50 N. 83; Aemis-egger/Haag, Art. 33 Rz. 77). Auch steht es dem Verwaltungsgericht nicht zu, die mit dem Planungsentscheid verbundenen politischen Wertungen zu hinterfragen, solange diese innerhalb des vom Gesetzgeber abgesteckten Rahmens liegen. Hinsichtlich der Auswirkungen eines Strassenprojekts auf die Umwelt ist eine Gesamtbeurteilung vorzunehmen (VGr, 21. Juni 2007, VB.2006.00555, E. 2.3; RB 2003 Nr. 20; BGE 118 Ib 599 E. 8).

E. 7.2

Der Regierungsrat hat die Gründe, die zur Wahl der Variante "Mitte plus" führten, im angefochtenen Entscheid zusammengefasst (S. 44 ff.) und in der Beschwerdeantwort ergänzend erläutert (N. 22 ff.). Ferner reichte er zwei Berichte zur Zweckmässigkeitsbeurteilung ein, die als Teil der Projektunterlagen ausgearbeitet wurden (Bericht Phasen 1 und 2: Variantenprüfung und Überprüfung technische Machbarkeit, Dok. Nr. 627/750; Bericht Phase 3: Gesamtbeurteilung, Dok. Nr. 628/751; beide Dokumente datieren vom 22. November 2007). Der erste Bericht prüft und bewertet verschiedene Varianten der Linienführung im Hinblick auf eine Mehrzahl von Kriterien (Nutzen für den Verkehr, Sicherheit, Landbedarf, Beeinträchtigung der Landschaft, Lärm, Grundwasser, Realisierbarkeit, Kosten). Der zweite vergleicht das Projekt Zürcher Oberlandautobahn als Ganzes mit allfälligen Alternativen (völliger Verzicht auf die Autobahn; Förderung des öffentlichen Verkehrs) und beurteilt gestützt darauf die Frage nach der generellen Zweckmässigkeit des Bauvorhabens.

E. 7.3

Nach den genannten Grundsätzen müssten die Beschwerdeführenden, um die Wahl der Linienführung ernsthaft infrage zu stellen, darlegen, inwiefern die bei der Festsetzung des Richtplans getroffenen Festlegungen unhaltbar seien. Dafür genügt es nicht, auf Nachteile hinzuweisen, welche die vorliegend gewählte Variante für einzelne Umweltaspekte mit sich bringt. Bei einem Strassenbau dieser Art weist jede Linienführung Vor- und Nachteile in verschiedenen Bereichen auf, und die Aufgabe der zuständigen Behörden ist es, diese Interessen gesamthaft zu prüfen und gegeneinander abzuwägen. Eine in diesem Sinn

substanzierte Auseinandersetzung mit dem Variantenentscheid des Richtplans findet sich in den meisten Beschwerden nicht. Die im zweiten Bericht behandelte Grundsatzfrage wird von den Beschwerdeführenden nicht explizit zum Thema ihrer Beschwerden gemacht und sie wäre denn auch höchstens beschränkt justiziabel. Die Wahl der grossräumigen Linienführung wird nur von der Beschwerdeführerin 8 in einer den genannten Anforderungen entsprechenden Weise gerügt. Andere Beschwerdeführende haben sich mit einzelnen Teilaspekten näher auseinandergesetzt.

E. 7.4

Die Beschwerdeführerin 8 beanstandete in ihrer Beschwerde vor allem, dass die Erwägungen des angefochtenen Entscheids keine zureichende Begründung der Variantenwahl enthielten. Nachdem der Beschwerdegegner die Berichte zur Zweckmässigkeitsbeurteilung eingereicht hatte, setzte sie sich in der Replik mit diesen auseinander: - Zum einen bezeichnet sie die Aussagen des ersten Berichts bezüglich der Auswirkungen der Variante Süd auf das Grundwasser als widersprüchlich. Beim Vergleich der Varianten (Phase 1) rechnet der Bericht für die von der Beschwerdeführerin befürwortete Variante "Süd" in Bezug auf das Grundwasser mit gewissen Schwierigkeiten, jedoch mit keiner erheblichen Beeinträchtigung (S. 22). Die Variante wird in diesem Punkt ebenso wie die vom Regierungsrat bevorzugte Variante "Mitte plus" als schwach negativ (Note -1) bewertet (Tabellen S. 18 und 23). Der Abschnitt über die technische Machbarkeit (Phase 2) erwähnt dann jedoch für die Variante Süd grosse Schwierigkeiten mit Bezug auf den Bau im Grundwasser, welche deren Machbarkeit infrage stellen (S. 28 f.). Offenbar wurden die beiden Teile des Berichts zu verschiedenen Zeiten oder von verschiedenen Mitarbeitern erstellt. Zu beachten ist jedoch, dass die Varianten Süd und Mitte plus im ersten Teil des Berichts unter Berücksichtigung sämtlicher Kriterien insgesamt gleich gut abschnitten. In Anbetracht des grossen Ermessens, welches dem Regierungsrat und insbesondere dem Kantonsrat bei der Wahl der Linienführung zusteht, war es daher auch ohne die erwähnten Schwierigkeiten der technischen Machbarkeit ohne Weiteres zulässig, der Variante "Mitte plus" den Vorzug zu geben. Diese Behörden sind denn auch nicht an eine genaue tabellarische Bewertung und Benotung der Vor- und Nachteile gebunden. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die vorgenommene Bewertung angesichts des unterschiedlichen Gegenstands der Phasen 1 und 2 sowie der Umschreibung des Indikators "Wasser" in Phase 1 nicht als widersprüchlich zu beurteilen ist. Wie es sich mit den genannten Schwierigkeiten verhält, braucht daher nicht näher abgeklärt zu werden; der beantragte Bezug der Machbarkeitsstudie und die Anordnung einer Oberexpertise zur Variante Süd sind nicht erforderlich. - Sodann beanstandet die Beschwerdeführerin 8, im zweiten Bericht werde die Variante "Mitte plus" bezüglich der Eingriffe in die Landschaft zu günstig beurteilt (S. 11 f.). Dieser zweite Bericht befasst sich jedoch, wie erwähnt, mit der Grundsatzfrage, ob die Zürcher Oberlandautobahn überhaupt zweckmässig sei, wobei für das Bauprojekt die Variante "Mitte plus" zugrunde gelegt wird. Ein Vergleich verschiedener Varianten der Linienführung wird damit nicht angestrebt, und für diesen lässt sich aus dem Bericht auch nichts ableiten. - Dass es sich bei beiden Berichten, wie die Beschwerdeführerin 8 ausführt, um keine unabhängigen Expertisen handle, trifft insofern zu, als diese Abklärungen – ebenso wie die gesamte Projektierung der Verkehrsanlage und auch der UVB – vom Kanton im Hinblick auf dieses Projekt in Auftrag gegeben wurden und nicht die Stellung gerichtlicher Gutachten beanspruchen. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin kann daraus jedoch nicht abgeleitet werden, dass der Variantenentscheid ohne vertiefte Abklärungen getroffen worden sei.

E. 7.5

Die Beschwerdeführenden 2–5 verlangen insbesondere den Verzicht auf den Halbanschluss Wetzikon-Ost. Nebst Bedenken des Moor- und Landschaftsschutzes machen sie geltend, dieser Halbanschluss sei auch verkehrstechnisch nicht sinnvoll. Der Vertreter der Beschwerdeführerin 3 führte am Augenschein aus, für den Lastwagenverkehr führe der geplante Zubringer zunächst über einen rund 1 bis 2 km langen Umweg durch Wohnquartiere und erst anschliessend zurück ins Industriegebiet. Angesichts der grossen Nachteile (Lärmbelastung, Verlust von Landreserven) und des geringen Nutzens sei die Verhältnismässigkeit dieser Strassenbaute fraglich. Der Halbanschluss Wetzikon-Ost ist ein wesentlicher Bestandteil der Variante "Mitte plus"; er ist das Merkmal, welches diese von der Variante "Mitte minus" unterscheidet und ihr im Variantenvergleich zu einer günstigeren Bewertung verhalf (Zweckmässigkeitsbeurteilung, Bericht Phasen 1 und 2, S. 17 ff., 24 f.). Die Berechtigung des Halbanschlusses kann daher nur im Gesamtzusammenhang der Vor- und Nachteile der Varianten beurteilt werden, mit welchen sich die Beschwerdeführenden jedoch nicht in der erforderlichen Weise substantiiert auseinandersetzen. Im Übrigen ist ohne Weiteres deutlich, dass die verkehrstechnische Bedeutung des Halbanschlusses weit über die Erschliessung des Industriegebiets an der Hofstrasse hinausgeht und nicht allein am Nutzen für dieses Gebiet gemessen werden kann.

E. 7.6

Die Beschwerdeführer 4 und 5 schlagen schliesslich eine neue Variante der Linienführung vor, die zwischen den Varianten Süd und Mitte plus zu liegen käme. Der Beschwerdegegner hat in der Beschwerdeantwort auf verschiedene Nachteile dieses Vorschlags hingewiesen (N. 85 ff.). Zu dieser Variante liegen noch keine vertieften Abklärungen vor. Die Beschwerdeführer setzen sich aber ohnehin nicht substantiiert mit der Festlegung des Richtplans und den dort berücksichtigten Kriterien auseinander. Der von ihnen genannte Vorteil der vorgeschlagenen Streckenführung – diese würde den Bau der Autobahn vollständig ausserhalb des strittigen (gemäss ihren Vorstellungen erweiterten) Perimeters der Moorlandschaft ermöglichen – genügt nach dem Gesagten nicht, um die mit der Richtplanfestsetzung getroffene Interessenabwägung insgesamt infrage zu stellen.

E. 7.7

Auf Einwände bezüglich der gewählten Linienführung ist damit im Beschwerdeverfahren nicht weiter einzugehen. Zu prüfen ist hingegen, ob das Ausführungsprojekt, das auf dieser Linienführung beruht, mit den anwendbaren Rechtsnormen vereinbar ist. Formelle Fragen bezüglich Umwelt- und Landschaftsschutz 8.

E. 8

F, vertreten durch RA G, 9. Stockwerkeigentümergeinschaft Hofstrasse 112, bestehend aus: 16 Beschwerdeführenden, 10. Stockwerkeigentümergeinschaft Hofstrasse 114, bestehend aus:

E. 8.1

Einzelne Beschwerdeführende weisen darauf hin, dass für die Zürcher Oberlandautobahn, würde diese gemäss dem Nationalstrassenrecht des Bundes projektiert, eine mehrstufige UVP durchgeführt werden müsste. Sie leiten daraus jedoch keine konkreten Forderungen für das kantonale Verfahren ab. Tatsächlich ist dieser Aspekt vorliegend nicht von Bedeutung. Ob der Bund das nach kantonalem Recht festgesetzte Projekt dereinst

übernehmen kann und welche ergänzenden Massnahmen dannzumal allenfalls erforderlich sind, wird durch die zuständigen Bundesbehörden aufgrund der anwendbaren Bestimmungen des Nationalstrassenrechts zu beurteilen sein und ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Dass für Nationalstrassen eine mehrstufige UVP durchgeführt wird, beruht im Übrigen darauf, dass die Projektierung dort in einem mehrstufigen Entscheidungsprozess durchgeführt wird, auf welchen die Prüfung der Umweltverträglichkeit entsprechend dem Grundsatz von Art. 6 UVPV abzustimmen ist. Dass die mehrstufige UVP deswegen gründlicher oder zuverlässiger sei als die im Kanton durchgeführte einstufige, kann daraus nicht abgeleitet werden.

E. 8.2

Mehrere Beschwerdeführende vertreten die Auffassung, das strittige Strassenprojekt hätte der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zur Begutachtung unterbreitet werden müssen. Für Nationalstrassenprojekte sei diese Begutachtung zwingend, und da vorgesehen sei, das Projekt dem Bund zu übergeben und als Nationalstrasse zu realisieren, sei diese Anforderung auch hier zu beachten. Die zuständigen Fachstellen des Kantons stellten denselben Antrag. Gemäss Art. 7 NHG ist die Begutachtung durch die ENHK zwingend erforderlich, wenn bei der Erfüllung einer Bundesaufgabe ein Objekt beeinträchtigt werden könnte, das in einem Inventar des Bundes aufgeführt ist. Die "Drumlinlandschaft Zürcher Oberland" ist im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) als Schutzobjekt verzeichnet (Verordnung vom 10. August 1977 über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler, VBLN, SR 451.11, Objekt Nr. 1401). Der Perimeter des Schutzobjekts wird in seinem nördlichsten Bereich von der zum Halbanschluss Wetzikon-Ost gehörenden Brücke Schwändi überspannt, wobei ein Brückenpfeiler innerhalb des Perimeters gesetzt wird. Die Voraussetzung, dass durch den Strassenbau ein Objekt gemäss Bundesinventar beeinträchtigt werden könnte, ist damit erfüllt. Würde die Zürcher Oberlandautobahn vorliegend als Nationalstrasse projektiert, wäre eine Begutachtung, wie die Beschwerdeführenden zutreffend feststellen, demnach zwingend erforderlich, denn der Bau einer Nationalstrasse gilt als Erfüllung einer Bundesaufgabe. Die Autobahn wurde und wird indessen nach kantonalem Recht als kantonale Verkehrsanlage projektiert; die Übernahme ins Nationalstrassennetz ist zwar vorgesehen, aber bis heute weder definitiv beschlossen noch vollzogen. Für das vorliegende Verfahren ist daher auch mit Bezug auf die Begutachtung durch die ENHK vom bisherigen Rechtszustand auszugehen. Bei dieser Ausgangslage ist weder eine obligatorische Begutachtung nach Art. 7 NHG vorzunehmen noch kommt eine fakultative nach Art. 8 NHG (dazu BGE 136 II 214 E. 4.1) infrage, denn auch diese findet nur bei der Erfüllung einer Bundesaufgabe statt (Jörg Leimbacher, Kommentar NHG, Art. 8 N. 2). Denkbar wäre hingegen eine freiwillige Begutachtung gemäss Art. 17a NHG in Verbindung mit Art. 25 Abs. 1 lit. e NHV; nach diesen Bestimmungen kann die ENHK mit Zustimmung des Kantons ein Gutachten erstatten, "sofern ein Vorhaben, das keine Bundesaufgabe nach Artikel 2 NHG darstellt, ein Objekt beeinträchtigen könnte, das in einem Inventar des Bundes nach Artikel 5 NHG aufgeführt oder anderweitig von besonderer Bedeutung ist" (Art. 25 Abs. 1 lit. e NHV). Diese Voraussetzung wäre hier erfüllt. Der Beschwerdegegner hätte somit zwar die Möglichkeit, ein Gutachten der ENHK zu veranlassen. Er ist dazu jedoch nicht verpflichtet, und der Verzicht auf die Begutachtung steht in seinem Ermessen, welches vom Verwaltungsgericht nicht überprüft wird. Ob das Gutachten der ENHK eine Voraussetzung für die spätere Übernahme des Strassenprojekts ins Nationalstrassennetz darstellt, ist hier nicht zu

entschieden.

E. 8.3

Die Beschwerdeführenden berufen sich in zahlreichen Punkten auf Stellungnahmen kantonaler Fachstellen des Umwelt- und Landschaftsschutzes, die einzelne Aspekte des Ausführungsprojekts negativ beurteilten. Die Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichts durch die Umweltschutzfachstelle gemäss Art. 9 Abs. 5 USG wird von der Rechtsprechung einer "amtlichen Expertise" gleichgestellt, von welcher die entscheidende Behörde nur aus triftigen Gründen abweichen darf. Das gilt jedoch nur hinsichtlich der tatsächlichen Feststellungen; die rechtliche Würdigung ist nicht Sache der Fachstelle (BGr, 3. April 1996, URP 1996 S. 382, E. 10a; Heribert Rausch/Helen Keller, Kommentar USG, Art. 9 N. 124 mit Hinweisen). Auch kommt diese Bedeutung in erster Linie dem Bericht der (zentralen) kantonalen Umweltschutzfachstelle (Art. 12 Abs. 1 UVPV) zu, d.h. im Kanton Zürich jenem der Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU). Die Stellungnahmen von "weiteren Personen, Kommissionen, Organisationen oder Behörden" (Art. 17 lit. f UVPV), die der Fachstelle als Grundlage ihrer Prüfung dienen (vgl. Rausch/Keller, N. 120), haben nicht denselben Stellenwert. Die von den Beschwerdeführenden zitierten Fachstellen äusserten sich verschiedentlich zu Rechtsfragen, insbesondere zur Vereinbarkeit des Projekts mit Art. 78 Abs. 5 BV und zu dessen "Umweltverträglichkeit" insgesamt. Solche Aussagen waren für den Regierungsrat nach dem Gesagten nicht verbindlich, und sie stammten zumeist auch nicht von der zentralen Fachstelle KofU. An diese Stellungnahmen war der Regierungsrat daher bei der Festsetzung des Ausführungsprojekts nicht gebunden. Auch die Anträge der Fachstellen musste er nicht fraglos übernehmen; wo er von ihnen abgewichen ist, hat er dies in seinem Beschluss summarisch begründet. Aufgabe des Regierungsrats war es, seinen Entscheid in gesamthafter Abwägung aller infrage stehenden Interessen zu treffen, soweit die Gesetzgebung eine Abwägung zulässt und erfordert. Diese Interessenabwägung ist Rechtsfrage. Neben den Anliegen des Umwelt- und Landschaftsschutzes waren dabei Gesichtspunkte der Verkehrsführung, Fragen der Verkehrssicherheit und der Bautechnik, die Bau- und Betriebskosten und Weiteres zu berücksichtigen. Dass die Fachstellen sich auf die Anliegen ihres Bereichs konzentrieren und die dort zutage tretenden Nachteile hervorheben, entspricht ihrer Aufgabe und dient der Optimierung des Projekts. Die Rechtmässigkeit des angefochtenen Ausführungsprojekts hängt jedoch nicht davon ab, dass es von sämtlichen Fachstellen positiv beurteilt wird. Auf die diesbezüglichen Ausführungen der Beschwerdeführerinnen ist daher nur einzugehen, soweit darin konkrete Einwendungen zu rechtlich relevanten Fragen erhoben werden.

Moorschutz - Allgemein 9. 9.1 Die projektierte Verkehrsanlage liegt im Bereich mehrerer Schutzobjekte des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes: - Die Moorlandschaft Nr. 106 "Wetzikon/Hinwil" verläuft nordöstlich des Tunnels Alt Hellberg und reicht im Nordwesten nahe an den Halbanschluss Wetzikon-Ost, im Südosten an den Kreisel Betzholz heran. Der westlichste Abschnitt der Moorlandschaft soll von der Autobahn in einem Tunnel durchquert werden. - Die Hochmoore Nr. 104 "Ambitzgi/Böhnlerriet" und Nr. 105 "Oberhöfler Riet" sowie die Flachmoore Nr. 57 "Ambitzgi" und Nr. 58 "Wetziker Riet/Oberhöfler Riet/Schwändi/Hiwiler Riet", die sich an manchen Stellen bis in die unmittelbare Nähe der geplanten Verkehrsanlagen erstrecken. Die befürchteten Auswirkungen der Verkehrsanlage auf die Moorlandschaft und die Moore wurden bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit von verschiedenen Stellen thematisiert und waren wesentlicher Anlass für die Projektänderungen, welche die ergänzende Projektauflage von 2007 erforderlich machten.

9.2 Gemäss Art. 78 Abs. 5 der Bundesverfassung sind Moore und Moorlandschaften von besonderer Schönheit und gesamtschweizerischer Bedeutung geschützt. Es dürfen darin weder Anlagen gebaut noch Bodenveränderungen vorgenommen werden. Ausgenommen sind Einrichtungen, die dem Schutz oder der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung der Moore und Moorlandschaften dienen. Mit diesem beinahe absoluten Veränderungsverbot geniessen Moore und Moorlandschaften von Verfassungs wegen einen strengeren Schutz als andere Schutzobjekte des Umwelt- und Landschaftsschutzes; auch eine Interessenabwägung im Einzelfall zwischen dem verfassungsrechtlichen Veränderungsverbot und Nutzungsinteressen kommt nicht infrage (BGE 127 II 184 E. 5 b/aa). Das NHG unterstellt die Moore den Vorschriften über den Biotopschutz (Art. 23a in Verbindung mit Art. 18a, 18c und 18d NHG), wobei Moore jedoch insofern einem strengeren Schutz unterliegen, als das unmittelbar anwendbare Veränderungsverbot von Art. 78 Abs. 5 BV keine Interessenabwägung nach Art. 18 Abs. 1 ter NHG zulässt (BGr, 24. September 1996, 1A.264/1995 = URP 1996 S. 815, E. 6a; Seitz/Zimmermann, S. 179). Die Umschreibung der Moore von nationaler Bedeutung und der zu gewährleistende Schutz ergeben sich aus der Hochmoorverordnung vom 21. Januar 1991 (HMV) und der Flachmoorverordnung vom 7. September 1994 (FMV). Den Schutz der Moorlandschaften regeln die Art. 23b–23d NHG sowie die Moorlandschaftsverordnung vom 1. Mai 1996 (MLV). Nach Art. 23d Abs. 1 NHG sind Gestaltung und Nutzung von Moorlandschaften zulässig, "soweit sie der Erhaltung der für die Moorlandschaften typischen Eigenheiten nicht widersprechen"; Absatz 2 enthält eine nicht abschliessende Aufzählung zulässiger Nutzungen. Das Gesetz ersetzt damit die verfassungsrechtliche Voraussetzung, wonach solche Nutzungen nur zulässig sind, wenn sie der Moorlandschaft dienen, durch eine weniger einschränkende, nach welcher sie mit dem Schutz der Moorlandschaft bloss verträglich sein müssen (BGr, 7. September 2005, 1A.40/2005, E. 4.1, www.bger.ch; BGE 124 II 19 E. 5c; Bernhard Waldmann, *Der Schutz von Mooren und Moorlandschaften*, Freiburg 1997, S. 249 f.). Die Verfassungsmässigkeit dieser Bestimmung ist umstritten (Arnold Marti, *Kommentar BV*, 2. A., 2008, Art. 78 N. 17; Keller, *Kommentar NHG*, Art. 23d N. 4; Waldmann, S. 283 f.). Auf jeden Fall ist sie möglichst verfassungskonform anzuwenden (BGE 123 II 248 E. 3 a/cc); insbesondere bleibt für weitere Ausnahmen, die über die in Art. 23d Abs. 2 NHG aufgezählten hinausgehen, trotz des nicht abschliessenden Charakters der Aufzählung nur sehr wenig Raum (BGr, 23. September 2003, 1A.124/2003, E. 4.4; 7. März 2000, 1A.14/1999, E. 3b, beide unter www.bger.ch).

9.3 Im Zusammenhang mit der Projektierung der Zürcher Oberlandautobahn liessen die kantonalen Behörden zwei Rechtsgutachten zu Fragen des Moorschutzes ausarbeiten: - Im Hinblick auf die Erstellung des Ausführungsprojekts erstattete Dr. Peter M. Keller, Bern, am 7. September 2000 ein Rechtsgutachten zur "Linienführung im Bereich der Moorlandschaft Wetzikon/Hinwil". - Im Anschluss an die Projektänderungen von 2007 erstellte Prof. Dr. Bernhard Waldmann, Freiburg, im Mai 2007 ein Gutachten "Rechtliche Beurteilung der Relevanz von Stickstoff-Depositionen in Mooren von nationaler Bedeutung". - Perimeter der Moorlandschaft 10. Die Beschwerdeführer 4 und 5 beanstanden vorweg die Abgrenzung des Perimeters der Moorlandschaft Nr. 106 "Wetzikon/Hinwil". 10.1 Der Beschwerdeführer 5 hatte diesen Einwand in seiner Einsprache vom 23. November 2005 noch nicht vorgebracht. Der Beschwerdeführer 7 hatte ihn mit Einsprache vom 14. Dezember 2005 zwar erhoben, doch war diese verspätet und daher nicht zulässig (vorn, E. 3.2). Da es sich jedoch um eine Rechtsfrage handelt, kann diese noch im Beschwerdeverfahren zur Sprache gebracht werden. Auch die zugehörigen neuen

Tatsachenbehauptungen sind zulässig, nachdem das Verwaltungsgericht hier als erste gerichtliche Instanz entscheidet (§ 52 Abs. 2 VRG). 10.2 Das Bundesinventar der Moorlandschaften ist eine Verordnung des Bundesrats und kann von den Gerichten akzessorisch auf ihre Verfassungs- und Gesetzeskonformität überprüft werden. Soweit jedoch Verfassung und Gesetz dem Bundesrat einen Ermessens- oder Beurteilungsspielraum einräumen, haben die Gerichte diesen zu respektieren und dürfen sie nicht ihr Ermessen an die Stelle desjenigen des Bundesrats setzen (BGE 127 II 184, E. 5a; BGr, 29. November 1994, ZBl 97/1996 S. 122, E. 5a; Fahrländer, Kommentar NHG, Zürich 1997, Art. 18a N. 12; Waldmann, S. 152 ff.). Das Bundesgericht hat in seiner Rechtsprechung betont, dass der Gesetzgeber den Bundesrat und damit ein politisches Organ mit der Inventarisierung der Moorlandschaften und der Festlegung der Grenzen der Moorlandschaften beauftragt habe. Als Ordnungsgeber sei der Bundesrat für die normative Konkretisierung des Moorschutzes verantwortlich. Dies lege die Annahme nahe, dass ihm auch bei der Handhabung der unbestimmten Gesetzesbegriffe von Art. 23b NHG ein gewisser Konkretisierungsauftrag im Einzelfall und damit ein Beurteilungsspielraum eingeräumt worden sei; dafür spreche auch die ausdrückliche Verpflichtung des Bundesrats in Art. 23b Abs. 3 NHG, bei der Bezeichnung der Moorlandschaften eng mit den Kantonen zusammenzuarbeiten. Die Kantone hätten zwar kein Vetorecht, doch sei die hier vorgesehene Zusammenarbeit enger als bei den anderen Bundesinventaren und gehe über eine blosser Anhörung hinaus (unter Hinweis auf Keller, Art. 23b N. 14; Waldmann, S. 143 f.). Wohl habe sich der Bundesrat an die gesetzlichen Kriterien zu halten, doch seien diese nicht so präzise gefasst, dass sie in jedem Einzelfall zu klaren und eindeutigen Ergebnissen führten. Das gelte vor allem für die Abgrenzung des Perimeters am Rand einer Moorlandschaft: Die Frage, ob ein bestimmter Landschaftsteil noch eine hinreichend enge Beziehung zu den Mooren besitze, lasse sich oft nicht eindeutig beantworten, sodass es mehrere mit dem Gesetz vereinbare, vertretbare Lösungen geben könne (unter Hinweis auf Keller, Kommentar NHG, Art. 23b N. 14 und 17; Waldmann, S. 143 f., 172 f.; Urs Hintermann, Inventar der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung, BUWAL-Schriftenreihe Umwelt Nr. 168, Bern 1992, S. 21). Wenn sich der Bundesrat im Einvernehmen mit dem betroffenen Kanton für eine mit dem Gesetz vereinbare Grenzziehung entschieden habe, sei diese Abgrenzung von den anwendenden Behörden und Gerichten zu respektieren. Diese dürften die Grenzziehung nur korrigieren, wo der Bundesrat seinen Beurteilungsspielraum überschritten oder missbraucht habe (BGE 127 II 184, E. 5a bb). Einschränkend fügte das Bundesgericht bei, der Spielraum des Bundesrats dürfe nicht so weit verstanden werden, dass eine effektive gerichtliche Kontrolle nicht mehr möglich sei. Die Aufnahme einer Parzelle in ein Moor- oder Moorlandschaftsinventar könne einschneidende Eigentumsbeschränkungen zur Folge haben, und Art. 6 Ziff. 1 EMRK sowie Art. 30 Abs. 1 BV verlangten daher zumindest eine nachträgliche, akzessorische gerichtliche Überprüfung der bundesrätlichen Festlegung. Das kantonale Gericht müsse und dürfe somit prüfen, ob der Bundesrat sich an die gesetzlichen Vorgaben in Art. 23b NHG gehalten und seinen Beurteilungsspielraum nach dem Zweck des Gesetzes, im Sinn des verfassungsrechtlichen Moorschutzes, ausgeübt habe. Es dürfe auch einschreiten, wenn der Bundesrat von einem falschen Sachverhalt ausgegangen sei. Dagegen dürfe es nicht eine vertretbare Abgrenzung der Moorlandschaft durch eine andere ersetzen (BGE 127 II 184, E. 5a/cc und dd). 10.3 Gemäss Art. 23b Abs. 1 NHG ist eine Moorlandschaft eine in besonderem Mass durch Moore geprägte, naturnahe Landschaft, deren moorfreier Teil zu den Mooren in enger ökologischer, visueller, kultureller oder

geschichtlicher Beziehung steht. Um von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung zu sein, muss die Moorlandschaft zudem gemäss Art. 23b Abs. 2 NHG in ihrer Art einmalig sein oder in einer Gruppe von vergleichbaren Moorlandschaften zu den wertvollsten gehören. Dass die Moorlandschaft Nr. 106 "Wetzikon/Hinwil" als Ganzes diese Kriterien erfüllt und zu Recht inventarisiert wurde, ist unbestritten. Strittig ist dagegen ihre Ausdehnung, wobei sich die Kritik unter anderem auf das Vorgehen bei der Festlegung des Perimeters bezieht. In einem Vernehmlassungsentwurf des Bundes von 1991 war vorgesehen, der Moorlandschaft Nr. 106 im Süden und Norden zusätzliche Flächen zuzuweisen, die über den heutigen Perimeter hinausgingen und die vorgesehene Linienführung der Zürcher Oberlandautobahn behindert hätten. Im Rahmen einer Einigung des Zürcher Regierungsrats mit dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft BUWAL (heute Bundesamt für Umwelt BAFU) von 1993 wurde dann der heutige Perimeter bestimmt, welcher ermöglicht, dass alle oberirdischen Teile der Verkehrsanlage ausserhalb der Moorlandschaft erstellt werden können. Diese Grenzziehung wurde vom Bundesrat 1996 bestätigt. Die damals vorgenommenen Reduktionen betrafen drei Teilbereiche: - das Gebiet Schwändi im nördlichsten Teil des Perimeters, über welches ein Viadukt des Halbanschlusses Wetzikon-Ost führen soll; - das westlich davon gelegene Gebiet Allenberg, in welchem die Autobahn zwischen den Tunnels Grüt-Morgen und Alt Hellberg oberirdisch geführt wird (mit Abzweigungen für den Halbanschluss Wetzikon-Ost); - das Gebiet Hellberg nordwestlich des Kreisels Betzholz, welches für die oberirdische Strecke zwischen dem Tunnel Alt Hellberg und dem Kreisel Betzholz beansprucht wird. Würden diese Gebiete heute vom Perimeter der Moorlandschaft Nr. 106 umfasst, wäre das strittige Strassenprojekt, das in diesen Bereichen oberirdische Verkehrsanlagen vorsieht, mit dem Schutz der Moorlandschaft zweifellos nicht vereinbar. Das machen die Beschwerdeführer denn auch geltend.

10.4 Die Beschwerdeführer stützen sich bei ihrer Kritik im Wesentlichen auf den seinerzeitigen Vernehmlassungsentwurf, der von Fachleuten des Bundes ausgearbeitet worden sei und eine landschaftlich logische Abgrenzung vorgenommen habe: - In den Gebieten Schwändi und Allenberg habe der Entwurf einen Perimeterverlauf "nach den bestehenden naturräumlichen Gegebenheiten" vorgesehen. Unter anderem bilde der Wald einen Teil der Moorlandschaft, weshalb deren Grenze dem Waldrand entlang verlaufen müsse; der jetzt festgelegte Perimeter befinde sich jedoch rund 30 m tief im Wald. Für den Bereich Allenberg verweisen die Beschwerdeführer auf die Begründung des ursprünglichen Entwurfs, wonach beide Seiten des Allenberg aus dem Moor einsehbar seien, weshalb der nächste Drumlin mit einbezogen werde. Der Einbezug in die Moorlandschaft sei auch nötig, um eine weitere Überbauung dieses gut einsehbaren Hügels zu verhindern. - Im Gebiet Hellberg umfasste die Moorlandschaft gemäss dem Entwurf zusätzlich Teile des Flachmoors Nr. 58, nämlich eine kleine Moorfläche unmittelbar südwestlich der Eisenbahnlinie und eine etwas grössere nordöstlich von Hellberg (Flachmoor Hellbergriet, auch Chliriet genannt). Der Perimeter der Moorlandschaft reichte noch über diese Flächen hinaus; der Entwurf begründete die Grenzziehung damit, dass der Sichthorizont des Flachmoors bei Hellberg durch den Rand des Sennwaldes und anschliessend durch den Drumlin gebildet werde, auf dem die Siedlung Hellberg steht. Die Beschwerdeführer beanstanden, dass von diesem gut nachvollziehbaren Verlauf ohne sachlichen Grund abgewichen werde und die genannten Moorflächen nun ausserhalb der Moorlandschaft zu liegen kämen.

10.5 Wenn der Entwurf eine grosszügigere Grenzziehung zugunsten der Moorlandschaft vorsah und der heutige Perimeter von diesem abweicht, bedeutet dies noch nicht, dass die definitive Grenzziehung rechtswidrig ist; ein

ähnlicher Sachverhalt lag auch dem erwähnten Entscheid des Bundesgerichts BGE 127 II 184 zugrunde. Die im Entwurf genannten Gründe für die vorgeschlagene Grenzziehung sind zweifellos von Bedeutung, doch sind sie nicht allein massgeblich. Für die Abgrenzung einer Moorlandschaft bestehen weniger klare Kriterien als für Moore, bei welchen der Biotopschutz im Vordergrund steht. Auch aus der Tatsache, dass die Gründe, die den Bundesrat zum Abweichen von den Vorschlägen der vorbereitenden Kommission bewogen haben, nicht aktenkundig sind, kann nicht ohne Weiteres geschlossen werden, dass er auf eine gesetzeskonforme Prüfung verzichtet habe (BGE 127 II 184 E. 5b cc). Der Gutachter Keller hat zu den drei Bereichen, in welchen die Grenzen der Moorlandschaft Nr. 106 gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf enger gezogen wurden, Stellung genommen und ist dabei zu folgender Beurteilung gelangt (Gutachten, S. 16 f.): - Beim Gebiet Schwändi entstehe weder vom dort gelegenen Flachmoorteil noch von einem der umliegenden Punkte aus der Eindruck einer Moorlandschaft. Dieses könne daher nicht als Teil der Moorlandschaft Nr. 106 gelten. - Beim Gebiet Allenberg liege der aus dem Perimeter ausgeschlossene Bereich hinter dem Allenberg und damit hinter dem letzten Drumlin praktisch am Siedlungsrand von Wetzikon, der sich an dieser Stelle durch hässliche Industriebauten kennzeichne. Er umfasse keine Moore und stehe zu diesen soweit ersichtlich auch nicht in enger ökologischer, visueller, kultureller oder geschichtlicher Beziehung. Auch aufgrund der bestehenden Besiedlung und Nutzung und aufgrund der Verwendung natürlicher Grenzen erscheine die heutige Grenzziehung nachvollziehbar. - Kritischer äussert sich der Gutachter zum Gebiet Hellberg. Er verweist auf die im Bericht zum Vernehmlassungsentwurf genannten wichtigen Gründe für dessen Einbezug in die Moorlandschaft: Einbezug des Flachmoors Hellbergriet, Rand des Sennwalds als Sichthorizont, herkömmliche landwirtschaftliche Nutzung und Bauweise ausserhalb der Siedlung Hellberg, Einbezug des unbewaldeten Drumlins Zil. Nach den Aussagen des BUWAL in dessen Stellungnahme vom 4. November 1993 gehöre diese Landschaftskammer ebenfalls zur Moorlandschaft, wenn auch nicht zu deren Kerngebiet. In landschaftlicher Hinsicht sei sie durch einen Drumlin sowie nach den Angaben der kantonalen Fachstelle Naturschutz durch das gemeinsame hydrologische Einzugsgebiet der Moore Hellbergriet und Oberhöfler Riet mit dem geltenden Perimeter der Moorlandschaft verbunden. Der Gutachter bezeichnet es daher als "mehr als fraglich", ob dieser Bereich zu Recht aus dem Perimeter der Moorlandschaft ausgeklammert worden sei, und schlägt vor, die Frage durch eine Fachperson des Moorlandschaftsschutzes vertiefter beurteilen zu lassen.

10.6 10.6.1 Im Gebiet Schwändi ist zu unterscheiden zwischen der nördlichsten Ecke in der Verzweigung der Bahnlinien und der südwestlich anschliessenden Perimetergrenze, die durch den Wald verläuft. Im Dreieck zwischen den Bahntrassees besteht eine widersprüchliche Situation, indem der Perimeter der Moorlandschaft dort sogar weniger weit geht als jener des Flachmoors Schwändi (Teil des Flachmoorobjekts Nr. 58); dieses reicht in nordwestlicher Richtung ca. 40 m über die Moorlandschaft hinaus. Der Widerspruch dürfte darauf zurückzuführen sein, dass die Moorlandschaft bei der Festlegung des Perimeters im Jahr 1996 enger begrenzt wurde, um den damals noch weiter südöstlich geplanten Verlauf des Viadukts nicht zu behindern. Die Grenze des Flachmoors, das ursprünglich bis in den spitzen Winkel der Verzweigung der beiden SBB-Linien gereicht hatte, wurde nach den Angaben des Beschwerdegegners erst mit Bundesratsbeschluss vom 25. Februar 2004 gegen Südosten angepasst (Beschwerdeantwort N. 5). Wie der Augenschein gezeigt hat, entspricht die heutige Grenze des Flachmoors, soweit ohne fachkundige Prüfung feststellbar, in etwa dem Verlauf der moortypischen Vegetation. Diese

Begrenzung wird im Beschwerdeverfahren denn auch von keiner Partei mehr substantiiert infrage gestellt. Dementsprechend muss der Perimeter der Moorlandschaft mindestens bis zur Grenze des Flachmoors und typischerweise noch ein Stück darüber hinaus reichen. Das Dreieck zwischen dem Unterwerk der SBB und der Bahnstrecke Richtung Hinwil kann dagegen offensichtlich nicht mehr als Moorlandschaft gelten; insoweit ist dem Gutachten Keller ohne Weiteres zuzustimmen. Eine genauere Abgrenzung ist im vorliegenden Zusammenhang nicht erforderlich, da der Autobahnzubringer mit dem Viadukt gemäss revidiertem Ausführungsprojekt nur über das Unterwerk und die angrenzende, zweifellos nicht als Moorlandschaft zu betrachtende kleine Fläche führt. Mit Bezug auf den südwestlich anschliessenden Abschnitt der Perimetergrenze, der durch den Wald verläuft, erscheint die Begrenzung insofern vertretbar, als hier an der Grenze zum Industriegebiet auch optisch nicht der Eindruck einer Moorlandschaft entsteht. Die von den Beschwerdeführern vertretene Grenzziehung entlang dem Waldrand mag zwar in vielen Fällen zweckmässig sein (vgl. Keller, Kommentar NHG, Art. 23b N. 19), ist jedoch nicht zwingend. Der Perimeter der Moorlandschaft Nr. 106 verläuft auch an anderen Stellen über grössere Strecken innerhalb von Waldflächen, so im Südosten in den Gebieten Büelholz, Sennweid und Schweipel sowie im Nordosten auf dem Moosstock; diese Begrenzungen waren bereits im Vernehmlassungsentwurf enthalten und wurden unverändert übernommen.

10.6.2 Im Gebiet Allenberg sah der Entwurf eine Ausdehnung des Perimeters der Moorlandschaft bis an die Siedlungsgebiete von Grüt und Wetzikon vor. Die Differenz zur heutigen Begrenzung betrifft eine relativ grosse Fläche, von welcher jedoch vorliegend nur der Bereich von Bedeutung ist, welcher für die Verkehrsanlagen beim Halbanschluss Wetzikon-Ost in Anspruch genommen wird (Tunnelportale, Verzweigungen, Kreisell). Hinzu kommt ein kurzer Abschnitt des Tunnels Alt Hellberg, welcher im Anschluss an die Portale im Tagbau erstellt werden soll. Diese Fläche präsentiert sich heute als unbebautes Wies- und Ackerland mit einzelnen Bäumen. Sie ist im Südwesten begrenzt durch den Hügel Allenberg, im Osten durch den Wald und im Nordosten durch das Industriegebiet entlang der Hofstrasse. Es handelt sich damit um eine zwar noch unberührte, aber nicht in sich geschlossene Landschaft; sie stösst schon heute an das Industriegebiet, und es erscheint nicht zwingend, dass die Begrenzung genau an dieser durch die heutige Zonenordnung bestimmten Linie erfolgen muss. Jedenfalls erscheint es im Rahmen des dem Bundesrat zustehenden Ermessens vertretbar, diesen Bereich nicht der Moorlandschaft zuzurechnen. Ob es auch zulässig war, den angrenzenden Hügel Allenberg aus der Moorlandschaft auszuschliessen, braucht hier nicht beurteilt zu werden, da dieser für die oberirdischen Verkehrsanlagen nicht in Anspruch genommen wird (vgl. jedoch zur Frage der landschaftlichen Beeinträchtigung hinten, E. 14.4.2).

10.6.3 Beim Gebiet Hellberg hat der Gutachter Keller zutreffend auf die Gründe hingewiesen, die für den Einbezug des Flachmoors Hellbergriet (Chliriet) und eine Grenzziehung gemäss dem Vernehmlassungsentwurf sprechen. Auch das BUWAL vertrat diese Auffassung noch in seinem Schreiben vom 4. November 1993, in welchem es der vom Zürcher Regierungsrat gewünschten Reduktion des Perimeters zustimmte: "Die verlangte Aenderung im Südteil der Moorlandschaft (Hellberg) ist eher bescheiden. Sie schliesst eine Landschaftskammer vom Kerngebiet der Moorlandschaft aus; beide gehören sicher insgesamt zur Moorlandschaft, sind jedoch durch einen Drumlin voneinander getrennt. Trotz des vorgeschlagenen Ausschlusses ist die nationale Bedeutung des restlichen Teils der Moorlandschaft immer noch gegeben, so dass wir der Aenderung zustimmen können." Das Bundesamt ging somit davon aus, dass die fragliche Landschaftskammer im Prinzip zur

Moorlandschaft gehöre. Dass der restliche Teil der Moorlandschaft auch mit dem reduzierten Perimeter noch von nationaler Bedeutung blieb, war zweifellos kein zulässiges Abgrenzungskriterium; der von Verfassung und Gesetz gewährleistete integrale Schutz gilt für alle Teile einer Moorlandschaft und untersagt nicht nur Beeinträchtigungen, die dazu führen, dass die Moorlandschaft geradezu ihre Schutzwürdigkeit verliert. Auch die am Ende des Schreibens vom 4. November 1993 enthaltene Feststellung, wonach der Kanton bereit sei, eine Wiederanpassung des Perimeters im Raum Hellberg zu diskutieren, falls die Autobahn nicht gemäss der vorgesehenen Variante realisiert werde, lässt erkennen, dass das fragliche Gebiet nach Auffassung des BUWAL zur schützenswerten Moorlandschaft gehörte und das Amt dem Verzicht auf die Unterschutzstellung nur mit Rücksicht auf den beabsichtigten Bau der Autobahn zustimmte. Insoweit erscheint die Ausgangslage klar; der von mehreren Beschwerdeführenden beantragte Beizug der Akten der damaligen Perimeterfestlegung wie auch die von der Beschwerdeführerin 8 verlangte Expertise erübrigen sich. Nach der vorn dargestellten Rechtslage darf die Qualifikation eines Gebiets als Moorlandschaft nicht von einer Interessenabwägung abhängig gemacht werden, welche entgegenstehende Nutzungsinteressen mitberücksichtigt (BGE 127 II 184, E. 5b aa). Die Interessen des Strassenbaus stellten daher kein zulässiges Kriterium für die Festlegung des Perimeters dar. Entscheidend sind jedoch nicht einzelne, allenfalls unmassgebliche Gründe, die bei der Festlegung des Perimeters mitberücksichtigt wurden, sondern die Frage, ob die Grenzziehung auch nach den Kriterien von Art. 23b NHG zulässig ist (BGE 127 II 184 E. 5b/dd; VGr, 21. Januar 2000, VB.1999.00135 = URP 2000 S. 235, E. 6c; Gutachten Keller, S. 15 f.). Der Augenschein hat bestätigt, dass es sich beim fraglichen Bereich um eine praktisch intakte, nur zurückhaltend landwirtschaftlich genutzte Landschaft handelt (Augenschein-Standorte Chliriet, Abluftanlage und Tunnelportal). Die bestehende Bahnlinie fügt sich durch ihre niedrige Lage gut ins Landschaftsbild ein und tritt kaum störend in Erscheinung. Die Geländekammer ist in sich geschlossen; durch den erhöht gelegenen Sennwald wird sie auch gegenüber dem Verkehrskreisel Betzholz sowohl optisch wie bezüglich der Immissionen abgeschirmt, und im Westen bilden die Bauten des Weilers Hellberg einen passenden Abschluss. Zu berücksichtigen ist jedoch auch hier, dass das Bundesgericht dem Bundesrat nach der dargestellten Rechtsprechung einen weitgehenden Beurteilungsspielraum zubilligt. Auch die Auffassung des zuständigen Bundesamts ist für ihn nicht verbindlich. Mit Bezug auf die im Gutachten Keller vertretene Auffassung ist ferner zu beachten, dass der Experte noch von einem engeren Rahmen des bundesrätlichen Ermessens ausging, wie ihn das Verwaltungsgericht in seinem Entscheid betreffend die Moorlandschaft Pfäffikersee angenommen hatte (VGr, 21. Januar 2000, VB.1999.00135 = URP 2000 S. 235, E. 5; vgl. Gutachten Keller, S. 15). Das daraufhin angerufene Bundesgericht schützte das Ermessen des Bundesrats jedoch in weiterem Umfang und beurteilte die vom Verwaltungsgericht beanstandete Abgrenzung jener Moorlandschaft als gesetzeskonform (BGE 127 II 184, E. 5). Auf der Grundlage dieser Rechtsprechung erscheint auch die vom Bundesrat im vorliegenden Fall vorgenommene Abgrenzung des Perimeters trotz der genannten Bedenken noch als vertretbar. - Tunnelbau

E. 11

Miteigentümergeinschaft Tiefgarage, bestehend aus den Beschwerdeführenden 9 und 10; vertreten durch die Delegation der Stockwerkeigentümergeinschaften, 9–11 vertreten durch RA H, Beschwerdeführende, gegen Regierungsrat des Kantons Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Beschwerdegegner, betreffend Festsetzung Strassenprojekt, hat sich ergeben: I. Der Kanton Zürich plant als Staatsstrasse

K 53.3 (Zürcher Oberlandautobahn) die Erstellung einer Hochleistungs-Strassenverbindung vom Anschluss Uster Ost (km 40.100) bis zum Kreisel Betzholz (km 50.300). Das Ausführungsprojekt wurde in den betroffenen Gemeinden Gossau, Seegräben, Uster, Hinwil und Wetzikon vom 7. November bis 7. Dezember 2005 öffentlich aufgelegt; innerhalb der Einsprachefrist gingen 177 Einsprachen ein. In der Folge wurden in den Gemeinden Wetzikon und Gossau vom 19. März bis 19. April 2007 drei Projektänderungen erneut aufgelegt, gegen welche weitere 23 Einsprachen eingingen. Mit Beschluss vom 5. März 2008 entschied der Regierungsrat: I. Das bereinigte Ausführungsprojekt zur Staatsstrasse K 53.3 (Zürcher Oberlandautobahn; Uster Ost–Kreisel Betzholz; km 40.100–km 50.300) wird gemäss den bei den Akten liegenden Plänen und Unterlagen festgesetzt. II. Über die gegen das Ausführungsprojekt eingereichten Einsprachen wird im Sinne der Erwägungen entschieden. III. In Bezug auf die enteignungsrechtlichen Anträge werden die Einsprecher auf das Landerwerbsverfahren verwiesen. IV. Von den Eingaben des Stadtrats Uster, des Gemeinderats Seegräben, des Gemeinderats Hinwil, des Gemeinderats Wetzikon sowie des Amts für Verkehr, der Kantonspolizei, des TBA (Unterhaltsregion IV), der Natur- und Heimatschutzkommission des Kantons Zürich sowie des Vereins Pro Natura wird im Sinne der Erwägungen Vormerk genommen. V. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, den Bericht über die Umweltverträglichkeit, die Beurteilung der Umweltschutzfachstellen sowie den Entscheid, soweit er die Ergebnisse der Prüfung betrifft, nach Massgabe von Art. 20 UVPV während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. VI. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, das Projekt dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) zur materiellen Prüfung einzureichen. VII. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, die zur Durchführung des Landerwerbs notwendigen finanziellen Mittel zu beantragen. Für das Landerwerbsverfahren wird sie ermächtigt, Verträge abzuschliessen, Prozesse zu führen, Vergleiche zu treffen sowie Enteignungsverfahren durchzuführen, falls ein freihändiger Erwerb von Grund und Rechten zu angemessenen Bedingungen nicht möglich ist. VIII. Es werden keine Kosten erhoben. IX. Parteientschädigungen werden nicht zugesprochen. X. (Rechtsmittelbelehrung) XI. (Mitteilung) II. A. Gegen den Beschluss des Regierungsrats vom 5. März 2008 wurden in der Zeit vom 25. April bis 8. Mai 2008 sechs Beschwerden an das Verwaltungsgericht erhoben: VB.2008.00175 Beschwerdeführerin Nr. 1 (A AG) VB.2008.00176 Beschwerdeführerinnen Nrn. 2 und 3 (C, D AG) VB.2008.00177 Beschwerdeführer Nrn. 4–7 (Schweizer Vogelschutz u.a.) VB.2008.00181 Beschwerdeführerin Nr. 8 (F) und J VB.2008.00189 Beschwerdeführende Nrn. 9–11 (Stockwerkeigentümergeinschaften und Miteigentümergeinschaft Hofstrasse 112 und 114 in Wetzikon) VB.2008.00205 Beschwerdeführer I Mehrere Beschwerdeführende beantragten die Aufhebung des angefochtenen Beschlusses, teils unter Rückweisung an den Regierungsrat. Des Weiteren wurden verschiedene Begehren betreffend Details des Projekts und zum Verfahren gestellt, auf die weiter hinten zurückzukommen ist. B. Mit Präsidialverfügung vom 29. Mai 2008 wurden die sechs Beschwerdeverfahren vereinigt. Da einzelne Beschwerdeführende beantragt hatten, das Beschwerdeverfahren im Hinblick auf die vorgesehene Aufnahme der Zürcher Oberlandautobahn in das Nationalstrassennetz zu sistieren, wurde der Beschwerdegegner gleichzeitig aufgefordert, einstweilen eine beschränkte Beschwerdeantwort zu dieser Frage einzureichen. Nach Eingang seiner Stellungnahme vom 9. September 2008 wurde das Sistierungsbegehren mit Präsidialverfügung vom 29. September 2009 abgewiesen. C. Mit Beschwerdeantwort vom 29. Januar 2009 stellte der Beschwerdegegner Antrag auf Abweisung aller Beschwerden

mit Ausnahme eines Teilantrags der Beschwerdeführerin 8 (Erstellung eines Rissprotokolls ihrer Gebäude und periodische Prüfung in der Bauphase), unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdeführenden. In ihren vom 6. März bis 15. April 2009 datierenden Repliken hielten die Beschwerdeführenden an ihren Anträgen fest. Die Beschwerdeführerin 1 verzichtete auf eine Replik. Mit Duplik vom 5. Juni 2009 hielt der Beschwerdegegner ebenfalls an den Anträgen seiner Beschwerdeantwort fest. D. Nachdem der Beschwerdegegner in der Duplik beantragt hatte, das Verfahren zu sistieren, um eine technische Aktualisierung des Projektdossiers nach Vorgaben des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) vorzunehmen, wurde mit Präsidialverfügung vom 20. August 2009 eine Sistierung bis Ende Dezember 2009 angeordnet. Am 18. Dezember 2009 wurde die Sistierung auf Begehren des Beschwerdegegners bis Ende März 2010 verlängert. Mit Eingabe vom 18. Februar 2010 stellte der Beschwerdegegner das Gesuch, die Sistierung sei aufzuheben und das Verfahren fortzusetzen; dem Gesuch wurde mit Präsidialverfügung vom 22. Februar 2010 entsprochen. Nachdem die Beschwerdeführerinnen 2 und 3 in einer Eingabe vom 15. März 2010 die Frage aufgeworfen hatten, ob in der Zwischenzeit Anpassungen des Projekts erfolgt bzw. noch geplant seien, reichte der Beschwerdegegner am 28. Mai 2010 eine Stellungnahme zu dieser Frage ein. Dazu äusserten sich die Beschwerdeführerinnen 2 und 3 wiederum mit Eingabe vom 9. Juni 2010. E. Am 15. März 2010 zog I seine Beschwerde zurück. Das Verfahren VB.2008.00205 wurde infolge des Rückzugs mit Verfügung vom 26. März 2010 als erledigt abgeschlossen. F. Im Jahr 2009 verstarb der Beschwerdeführer J. Gemäss Mitteilungen der Rechtsvertreterin vom 7. und 17. September 2010 wird die Beschwerde VB.2008.00181 von seiner Ehefrau (Beschwerdeführerin 8) weitergeführt; weitere Erben treten nicht in das Verfahren ein. G. Am 16. September 2010 führte das Gericht unter Teilnahme der Parteien einen Augenschein durch. Mit Präsidialverfügung vom 28. September 2010 erhielten die Parteien Gelegenheit, zum Protokoll Stellung zu nehmen. Davon machten die Beschwerdeführenden 2, 3 und 9–11 sowie der Beschwerdegegner Gebrauch. Die Kammer zieht in Erwägung: Zuständigkeit, Verfahren 1. Gegen kantonale Strassenprojekte kann gemäss § 17 Abs. 1 des Gesetzes über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen vom 27. September 1981 (StrassG) binnen der Auflagefrist von 30 Tagen (§ 16 StrassG) Einsprache erhoben werden. Über die Einsprachen wird mit der Projektfestsetzung befunden; dieser Entscheid ist nach den Vorschriften über die Verwaltungsrechtspflege weiterziehbar (§ 17 Abs. 4 StrassG). Am 1. Juli 2010 sind die revidierten Bestimmungen des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG) in Kraft getreten. Die Zuständigkeit richtet sich für hängige Verfahren nach bisherigem Recht (RB 2004 Nr. 8; VGr, 8. September 2010, VB.2010.00290, E. 1.1, www.vgrzh.ch). Im Übrigen ist das neue Verfahrensrecht nach den intertemporalen Regeln sofort anzuwenden (BGE 126 III 431 E. 2b; RB 2004 Nr. 8 E. 3.1). Legitimation - Grundeigentümer 2.

E. 11.1

Die Autobahn verläuft im Nahbereich der Moorlandschaft Nr. 106 grösstenteils im Tunnel "Alt Hellberg", welcher eine Länge von rund 2'400 m aufweist. Teile dieses Tunnels sollen im Bergbau erstellt werden, nämlich die Abschnitte unter dem Allenberg (ca. km 46.750–46.890) und unter dem Alt Hellberg (ca. km 47.300–47.800). Die Erstellung der übrigen Abschnitte ist im Tagbau vorgesehen (vgl. zum Ganzen den Übersichtsplan Längenprofil Los 2, Dok. Nr. 708, sowie die Pläne Situation 1:1000, Abschnitt Allenberg–Brüschweid, Dok. Nr. 713, und Abschnitt Brüschweid–Hellberg, Dok. Nr. 714). Der grössere Teil der Tunnelstrecken verläuft ausserhalb der Moorlandschaft, wenn auch

zum Teil nahe an deren Perimeter. Diese Abschnitte, darunter der lange Teilbereich von Allenberg bis Hellberg (Tagbautunnel Brüscheid), sollen im Tagbau erstellt werden. Auf einer Strecke von rund 1 km verläuft der Tunnel dagegen innerhalb des Perimeters der Moorlandschaft. In diesem Bereich wird er rund zur Hälfte im Bergbau erstellt (südliches Ende des Bergbautunnels Allenberg sowie Bergbautunnel Alt Hellberg); der übrige Teil (ein Abschnitt von rund 400 m Länge im Gebiet Bönler) soll im Tagbau erstellt werden.

E. 11.2

Nach Art. 5 Abs. 2 lit. d MLV haben die Kantone dafür zu sorgen, dass Bauten und Anlagen, die weder mit der Gestaltung und Nutzung der Moorlandschaft gemäss Art. 23d Abs. 2 NHG in Zusammenhang stehen noch der Biotoppflege oder der Aufrechterhaltung der typischen Besiedlung dienen, "nur ausgebaut oder neu errichtet werden, wenn sie nationale Bedeutung haben, unmittelbar standortgebunden sind und den Schutzziele nicht widersprechen". Aus dieser Bestimmung wurde abgeleitet, dass ein Eingriff in das Schutzobjekt zugunsten von Strassen oder anderen Verkehrsanlagen allenfalls denkbar sei, wenn keine Alternativen zur vorgesehenen Streckenführung zur Verfügung stehen und das Projekt von nationaler Bedeutung sei wie bei Hauptachsen des Eisenbahnnetzes, Nationalstrassen etc. (Keller, Kommentar NHG, Art. 23d N. 11, unter Hinweis auf Karl Ludwig Fahrländer, Kommentar NHG, Art. 18a N. 51 f.). Die Verfassungs- und Gesetzmässigkeit einer solchen Ausnahme ist umstritten (offengelassen in BGr, 23. September 2003, 1A.124/2003, E. 4.4, www.bger.ch) ; deren Voraussetzungen wären jedoch im vorliegenden Fall ohnehin nicht erfüllt, wie der Gutachter Keller zutreffend festhält: Zum einen handelt es sich bei der Zürcher Oberlandautobahn bis zur allfälligen Übernahme durch den Bund nicht um eine Nationalstrasse und damit nicht um ein Projekt von nationaler Bedeutung im Sinn der genannten Bestimmung; zum andern besteht für dieselbe keine absolute Standortgebundenheit (Keller, Gutachten S. 10). Für den Bau der Autobahn gelten daher die allgemeinen Bestimmungen des Moorlandschaftsschutzes, welche grundsätzlich keine Beeinträchtigung zulassen.

E. 11.3

Die Einwendungen der Beschwerdeführenden richten sich in erster Linie gegen die im Tagbau zu erstellende Tunnelstrecke innerhalb der Moorlandschaft (Tagbautunnel Bönler, ca. km 46.890–47.300). Die hier vorgesehene Baustelle erreicht Ausmasse von 420 m Länge, 75 bis 80 m Breite und 12 bis 19 m Tiefe (UVB, S. 215; vgl. Situation 1:1000, Dok. Nr. 713; Längenprofile 1:1000, Dok. Nrn. 719 und 720; Landerwerbsplan 1:1000, Dok. Nr. 780; Baulogistik, Installationsplätze, Zwischendeponie, Transportpiste 1:5000, Dok. Nr. 747). Der Tagbau verändert während der Bauphase "den Charakter der Landschaft beträchtlich, tritt deutlich in Erscheinung und zerschneidet das Gebiet"; der Eingriff in die als "sehr wertvoll" bewertete Landschaft wird im UVB demgemäss als "schwerwiegend negativ" bezeichnet (UVB, S. 215). Nach der Bauphase, deren Dauer mit ca. 14 Monaten angegeben ist, wird das Gelände über dem Tagbautunnel wiederhergestellt. Der Schutz der Moorlandschaft ist im Gegensatz zum Schutz der Hoch- und Flachmoore nicht auf die Erhaltung der Biotope, sondern auf den Landschaftsschutz ausgerichtet. Wird die Landschaft nach der Bauphase in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt, so ist das Schutzziel längerfristig nicht beeinträchtigt. Es stellt sich jedoch die Frage, ob das im Gebiet einer geschützten Moorlandschaft geltende Veränderungsverbot auch einen bloss vorübergehenden Eingriff ausschliesst, wie dies vonseiten der Beschwerdeführenden vertreten wird. Die kantonale Natur- und Heimatschutz-Kommission (KNHK) äusserte sich

zu diesem Punkt kritisch: "Kann die temporär stark in Mitleidenschaft genommene, verfassungsrechtlich jedoch in ihrem vollen Umfang geschützte Landschaft wiederhergestellt werden? Kann man davon sprechen, eine Drumlinlandschaft nicht bleibend zu verändern, wenn man sie im Tagbau durchsticht?". In der Rechtsprechung wurde das Thema, soweit ersichtlich, noch nicht erörtert. Aus dem Entscheid des Bundesgerichts vom 23. September 2003 (1A.124/2003) lässt sich entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen 2 und 3 nichts zur Frage der vorübergehenden Inanspruchnahme von Moorlandschaftsflächen ableiten. Der Experte Keller erachtet eine vorübergehende Beeinträchtigung offenbar für zulässig, ohne dies näher zu begründen. Mit Bezug auf die damals geprüfte Variante "Bergmännisch", die in den hier fraglichen Belangen dem heutigen Projekt weitgehend entspricht, führte er aus, es sei dieser zugute zu halten, dass sie im Tagbaubereich weder Drumlins, Wald noch Biotope tangiere, sondern durch offenes und damit innerhalb vergleichsweise kurzer Zeit wiederherstellbares Kulturland führe. Damit widerspreche sie der Verpflichtung zur Erhaltung der für die Moorlandschaft Nr. 106 typischen Eigenheiten nach Art. 23d Abs. 1 NHG nicht. Sofern der Eingriff mit grösstmöglicher Schonung durchgeführt werde und eine in landschaftlicher Hinsicht einwandfreie Wiederherstellung des betroffenen Projektperimeters erfolge, vermöge dies den Wert der Moorlandschaft im Sinn der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nicht wirklich zu vermindern (Keller, Gutachten S. 10 f.). Dieser Auffassung des Experten ist zuzustimmen. Der Schutz der Moorlandschaften ist auf Dauer angelegt und wird durch eine vorübergehende Beeinträchtigung nicht infrage gestellt. Bei der Beurteilung des Eingriffs muss allerdings auch dessen Dauer in Rechnung gestellt werden. Mit Blick auf die vorliegend geplante rund 14-monatige Bauzeit kann der Eingriff jedoch selbst in Anbetracht des weitgehenden Veränderungsverbots von Art. 78 Abs. 5 BV sowie Art. 23c und 23d NHG noch als zulässig gelten.

E. 11.4

Schliesslich stellt sich die Frage, ob der Tunnelbau den Wasserhaushalt der Moore nachteilig beeinflusst. Bereits das Gutachten Keller wies darauf hin, dass dieser Punkt einer weiteren Klärung bedürfe und die Erstellung unterirdischer Bauten und Anlagen in der Pufferzone von Mooren nur zulässig sei, wenn der Gebietswasserhaushalt nicht beeinträchtigt werde (Gutachten S. 8 f.). Die Beschwerdeführerin 8 macht geltend, ein entsprechender Nachweis sei nicht erbracht.

E. 11.4.1

In den Jahren 1999–2005 wurden umfangreiche Untersuchungen zur Moorhydrologie getätigt, welche mit dem UVB ausgewertet wurden (UVP-Hauptuntersuchung, Bericht vom 25. Juli 2005, Ziff. 7.10, S. 157–202, sowie Anhang 7.10-1 bis 7.10-7). Der UVB stellt die hydrologischen Auswirkungen des Tunnelbaus auf die betroffenen Moore dar und nennt zu jedem Moor detailliert die Massnahmen, welche negative Auswirkungen während der Bauphase verhindern sollen (UVB, Ziff. 7.10.3, S. 184–194, Tabellen Bauhilfsmassnahmen 7.10-29 bis 7.10-34). Für die Betriebsphase werden weitere Massnahmen aufgeführt, um nachteilige Eingriffe in den Wasserhaushalt der Moore zu vermeiden (UVB, Ziff. 7.10.4, S. 194–196). Die Fachstelle Naturschutz des Amtes für Landschaft und Natur (ALN) hat den Schlussfolgerungen des UVB in ihrer Stellungnahme vom 3. Juli 2006 zugestimmt und beantragt, die vorgesehenen Bauhilfsmassnahmen mit dem Ausführungsprojekt verbindlich anzuordnen. Ferner stellte sie verschiedene ergänzende Anträge (S. 12 f., Anträge 1–11). Im Entscheid des Regierungsrats wurde den Anträgen der Fachstelle teils entsprochen, teils

wurde eine nähere Prüfung auf die Phase der Detailprojektierung verschoben (S. 13–15).

E. 11.4.2

Dieses Vorgehen ist nicht zu beanstanden. Dass über einzelne Massnahmen erst bei der Detailprojektierung entschieden wird, erscheint zweckmässig, zumal deren Umschreibung im UVB wie auch in den Anträgen der Fachstelle zum Teil noch wenig konkret ist und die Umsetzung wesentlich mit der Gestaltung der Bauarbeiten zusammenhängt. Eine Beeinträchtigung der Moore zu vermeiden, ist zwar Voraussetzung der Rechtmässigkeit des Projekts. Die grundsätzliche Durchführbarkeit der Massnahmen wird jedoch von keiner Seite bestritten. In welchem Mass diese erforderlich sind und wie sie umgesetzt werden, braucht daher nicht schon zum heutigen Zeitpunkt entschieden zu werden.

E. 11.4.3

Die von der Beschwerdeführerin 8 erhobenen Einwände stellen dieses Ergebnis nicht infrage. So verweist sie auf einen Zusatzbericht zur UVP-Voruntersuchung aus dem Jahr 2001, in welchem davon ausgegangen wurde, dass der Nachweis der Nichtbeeinträchtigung nicht erbracht sei. Der damalige Stand der Untersuchung ist jedoch durch die seitherigen Abklärungen überholt. Die von ihr zitierte Aussage des UVB, dass ein hundertprozentiger Nachweis für die Nicht-Beeinträchtigung der angrenzenden Moore nicht für alle Fälle erbracht werden könne (UVB, S. 200, Ziff. 7.10.7), ist im Zusammenhang zu würdigen: Die Bearbeiter des Berichts gingen davon aus, dass sich nicht alle Veränderungen des Wasserhaushalts im Voraus genau prognostizieren liessen, und sahen daher eine Bauüberwachung vor, welche die Einhaltung der moorhydrologischen Auflagen während des Baus und noch für eine gewisse Zeitspanne danach beurteilen soll. Damit könne sichergestellt werden, dass auf unvorhergesehene Auswirkungen adäquat reagiert werde. Diese Ausführungen lassen nicht auf eine Beeinträchtigung des Moorwasserhaushalts schliessen. Entsprechendes gilt für die von der Beschwerdeführerin aufgrund des UVB befürchtete Beeinträchtigung des Chliriets und des Oberhöflerriets. Der Bericht stellt zwar fest, dass der Wasserhaushalt dieser Gebiete durch die Bauarbeiten betroffen werde, geht jedoch davon aus, dass eine Beeinträchtigung mit den vorgesehenen Massnahmen ausgeschlossen werden könne (S. 201; vgl. S. 192 ff., 196). Nach der Rechtsprechung stellt denn auch nicht jede Einwirkung auf ein Moor bereits eine unzulässige Beeinträchtigung dar (BGr, 24. September 1996, 1A.264/1995 = URP 1996 S. 815, E. 8d). Nach demselben Entscheid sind überdies die Auswirkungen auf das betroffene Moor in seiner Gesamtheit in Betracht zu ziehen, und ist es daher denkbar, dass geringfügige Nachteile durch anderweitige Vorteile ausgeglichen werden. Die geplante Verbesserung der moorhydrologischen Situation im Chliriet durch die Aufhebung der Hinwilerstrasse darf daher entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin berücksichtigt werden. Schliesslich kann die Beschwerdeführerin aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung vom 22. November 2007 (Dok. Nr. 627/750), welche in einer stichwortartigen Zusammenstellung der Vor- und Nachteile der gewählten Linienführung auch Auswirkungen auf die Wasserzufuhr zum Ambitzgiriet erwähnt (S. 18), nicht ableiten, dass dort eine vom ausführlichen UVB abweichende Beurteilung der Moorhydrologie vorgenommen wurde. Der entsprechende Einwand wäre im Übrigen mit der Duplik verspätet erhoben worden. -
Stickstoff-Depositionen

E. 12

Aus den Abgasen des Strassenverkehrs resultiert – nebst andern Schadstoffen – eine Deposition von Stickoxiden (NO_x) und Ammoniak (NH_3) in den angrenzenden Gebieten. Der Eintrag von Stickstoff (N) in den Boden wirkt als Dünger, der an nährstoffarmen Standorten wie Hoch- und Flachmooren zu einer Überdüngung und damit zu einer Verringerung der standortspezifischen Artenvielfalt der Vegetation führen kann.

E. 12.1

Im UVB von 2005 (S. 144 f.) und insbesondere in den dazu ergangenen Stellungnahmen der Fachstellen wurde diese Problematik erkannt, und es wurde ein Zusatzgutachten über die "Modellierung der Stickstoffdeposition in den Flach- und Hochmooren der Drumlinlandschaft im Einflussbereich der Oberlandautobahn" der Firma Meteotest eingeholt. Da für Stickstoff-Depositionen keine gesetzlichen Grenzwerte existieren, wurde unter Beizug internationaler Normen, die im Rahmen des ECE-UNO-Übereinkommens vom 13. November 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung (SR 0.814.32) entwickelt wurden, die maximal zulässige kritische Eintragsgrösse (Critical Load) für verschiedene Moortypen definiert. Gestützt auf die Modellierung der aktuellen und zu erwartenden Stickstoff-Einträge stellte das Gutachten dar, welche Anteile der kritischen Eintragsgrösse im heutigen Zustand bereits vorhanden und aus dem Bau und Betrieb der Autobahn noch zu erwarten sind. Dabei zeigte sich einerseits, dass die kritische Eintragsgrösse in den Hoch- und Zwischenmooren der Drumlinlandschaft aufgrund der grossräumigen Hintergrundbelastung bereits heute deutlich überschritten ist. Für den Bau und Betrieb der Autobahn ergab die Modellierung in den meisten Teilgebieten nur geringe Zunahmen (in einzelnen Bereichen auch Abnahmen) der Belastung; in der Umgebung des Tunnelportals Hellberg (südliches Ende des Tunnels Alt Hellberg) waren jedoch für sensible Moorbereiche zusätzliche Depositionen von stellenweise bis zu 67 %, bei maximaler Belastung bis zu 129 % der kritischen Eintragsgrösse zu erwarten. Ferner wurden für das Gebiet Schwändi (Viadukt zum Halbanschluss Wetzikon-Ost) zusätzliche Stickstoff-Einträge auf das Flachmoor Schwändiriet von 9,5 % bis maximal 14 % der kritischen Eintragsgrösse ermittelt. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurden mit den Projektänderungen von 2007 zwei Anpassungen vorgenommen, die sich auf die Stickstoff-Depositionen in den kritischen Bereichen auswirken: Im Gebiet Schwändi wurden Strasse und Viadukt westwärts verschoben, womit sich der Abstand zum Flachmoor erhöht, und es wurden zusätzliche Massnahmen für die Bauphase vorgesehen. Im Bereich des Tunnelportals Hellberg wurde für die Tunnelröhre in Fahrtrichtung Betzholz knapp 200 m vor dem Portal eine Tunnelluft-Absauganlage projektiert, die durchschnittlich rund 80 % der Abluft über den Kamin absaugen soll, sodass nur noch rund 20 % über das Portal entweichen (UVB zur Tunnelluftabsaugung Hellberg vom 19. Februar 2007, Ziff. 7.2). Gemäss den Berechnungen im UVB zur Tunnelluftabsaugung Hellberg reduzieren sich damit die zu erwartenden zusätzlichen Stickstoff-Depositionen in der Umgebung des Tunnelportals auf folgende Anteile an der kritischen Eintragsgrösse: - Hochmoorflächen: max. 1,3 % (in den östlichen Flächen) - Flachmoor (rich fens): knapp 9 % (in den am stärksten belasteten Flächen im südwestlichen Abschnitt des Oberhöflerriets) - Flachmoor (poor fens): 17 % (an den am stärksten belasteten Standorten) Für das Gebiet Schwändi betragen die entsprechenden Werte an einzelnen Stellen 3–5 %, an den meisten Stellen jedoch weniger als 2,5 % (vgl. zum Ganzen den UVB zur Tunnelluftabsaugung Hellberg vom 19. Februar 2007, Ziff. 7.2.4 sowie die Anhänge 7.2-2 bis 7.2-11; ferner die Zusammenfassung im Gutachten Waldmann, S. 24 f.).

E. 12.2

Die Fachstelle Naturschutz des ALN hatte bereits in ihrer Stellungnahme vom 3. Juli 2006 zum ursprünglichen Projekt die Auffassung vertreten, dass angesichts der bereits bestehenden hohen Belastung, bei welcher die kritische Grösse der Stickstoff-Einträge schon ohne den Bau der Autobahn deutlich überschritten ist, jegliche Erhöhung der Stickstoff-Deposition in potenziellem Konflikt mit den Bestimmungen über den Moorschutz stehe. Bei zusätzlichen dauerhaften Depositionen von über 5 % und insbesondere bei solchen von mehr als 10 % der kritischen Eintragsgrösse sei von einer erheblichen und für die Moorentwicklung negativen Beeinträchtigung auszugehen. In diesem Zusammenhang wurde Prof. Bernhard Waldmann mit der Ausarbeitung des erwähnten Rechtsgutachtens beauftragt. Der Gutachter prüfte insbesondere die Frage, "ob das moorschutzrechtliche Nutzungs- und Veränderungsverbot auch dann zur Anwendung gelangt, wenn eine Anlage nicht für sich allein, sondern erst mit anderen (bestehenden) Emissionen geschützte Moorflächen beeinträchtigt" (S. 17). Der Gutachter untersuchte die Frage unter dem Gesichtspunkt, dass Einwirkungen auf ein Moor keine unzulässige Bodenveränderung im Sinn von Art. 78 Abs. 5 BV verursachen dürfen. Als Grenze des zulässigen Eintrags von Stickstoff erachtet er die im UVB und von den kantonalen Behörden angewandten kritischen Eintragsgrössen (Critical Loads) als sachgerechte Schwellenwerte. Einträge, welche diese Werte erreichen oder überschreiten, stünden im Widerspruch zum Schutzziel; unterhalb derselben seien dagegen keine schädigenden Auswirkungen auf das Ökosystem der Moore zu erwarten (S. 18). Wo die Überschreitung der kritischen Eintragsrate nicht der einzelnen Anlage zuzuschreiben sei, sondern sich aus der Summe verschiedener Stickstoffemissionen ergebe, bleibe für die Anwendung des moorschutzrechtlichen Veränderungsverbots kein Raum. Es erscheine nicht gerechtfertigt, die vom konkreten Vorhaben verursachten Einträge mit jenen aus andern Quellen zu addieren und die Zulässigkeit anhand der Gesamtsumme zu beurteilen. Zumal wenn der Schwellenwert aufgrund der allgemeinen Luftbelastung bereits erreicht oder gar überschritten sei, lasse sich nicht sagen, dass die Anlage die negativen Einwirkungen verursache, solange die durch sie bewirkten Depositionen unter der kritischen Eintragsrate lägen; ein Vorbehalt sei allenfalls zu machen für Depositionen, die sich nur knapp unter der kritischen Rate befänden. Der Auffassung der Fachstelle Naturschutz, dass in einem solchen Fall bereits Stickstoff-Depositionen von 5–10 % und insbesondere solche über 10 % als erhebliche Beeinträchtigung zu gelten hätten, könne jedenfalls nicht gefolgt werden. Der Gutachter weist auch darauf hin, dass die gegenteilige Auffassung zur Folge hätte, dass in weiten Gebieten der Schweiz keine Grossanlagen mehr gebaut werden könnten (S. 18 ff.). Anhand dieser Grundsätze beurteilt er das geänderte Ausführungsprojekt sowohl im Bereich des Tunnels Hellberg wie auch im Gebiet Schwändi als schutzzielverträglich (S. 27). Soweit die Überschreitung der kritischen Eintragsrate durch mehrere Verursacher bewirkt wird, verweist der Gutachter im Übrigen auf die Instrumente des allgemeinen Luftreinhalterechts, insbesondere den Massnahmenplan gemäss Art. 44a USG und Art. 31–34 LRV (S. 19 f., 21 f.). Er erwähnt auch, dass das kantonale Recht mit dem Naturschutz-Gesamt-konzept von 1995 und dem Luft-Programm 1996 (mit seitherigen Änderungen und Ergänzungen) bereits verschiedene Massnahmen vorsieht, welche unter anderem auf eine Reduktion der Stickstoffemissionen abzielen (S. 28 f.).

E. 12.3

Die Fachstelle Naturschutz des ALN hielt in ihrer Stellungnahme vom 23. Mai 2007 zum ergänzenden UVB betreffend die Tunnelluftabsaugung Hellberg daran fest, dass die vom Strassenprojekt zu erwartenden zusätzlichen Stickstoffeinträge zu negativen Veränderungen der Moorvegetation führen könnten. Sie macht geltend, bei maximaler Grenzbelastung erreiche der Stickstoffeintrag 17 bis 32 % der kritischen Eintragsgrösse, wobei die zu erwartende Steigerung bei höherer Verkehrsbelastung noch nicht eingerechnet sei. Die zusätzlichen Stickstofffrachten bewirkten in den sehr nährstoffarmen Zwischenmoorbereichen eine beschleunigte Eutrophierung. Düngerversuche in Mooren hätten gezeigt, dass durch Nährstoffeinträge mittel- bis langfristig die selteneren Vegetationstypen und mit ihnen die angepasste Fauna verdrängt würden. Es sei deshalb von einer Beeinträchtigung der Moorvegetation und damit des Moorlebensraums auszugehen; das Ausführungsprojekt entspreche auch mit der geplanten Projektänderung nicht den Anforderungen von Art. 78 Abs. 5 BV. Mehrere Beschwerdeführende schlossen sich dieser Kritik an. Die Beschwerdeführerin 8 hält die Schlussfolgerungen des Gutachtens Waldmann für unzutreffend. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts seien bei einem anerkanntermassen ungenügenden Massnahmenplan insbesondere gegenüber Grosse mittlen verschärfte Emissionsbegrenzungen anzuordnen (BGE 119 Ib 480 E. 7a; Loretan, Art. 44a N. 45). Gemäss einer weiteren Entscheidung des Bundesgerichts seien selbst geringfügige Belastungen eines Moores zu unterlassen, namentlich wenn bereits vorbestehende Belastungen vorhanden seien (BGr, 24. September 1996, 1A.264/1995, URP 1996 S. 815, E. 8d/bb). Entgegen der Meinung des Gutachters seien daher alle zusätzlichen Einwirkungen zu vermeiden; die Auffassung des Gutachters würde im Ergebnis bedeuten, dass ein einmal beeinträchtigtes Moor seinen Schutz gemäss Art. 87 Abs. 5 BV verlöre. Die Beschwerdeführer 4 und 5 machen geltend, die zusätzlichen Stickstoffeinträge bewirkten eine sehr reale Überdüngungsgefahr; sie betrachten das Gutachten Waldmann als blosser Parteibehauptung und verlangen eine erneute Begutachtung durch einen unabhängigen Experten.

E. 12.4

Die vom Gutachter Waldmann nachvollziehbar begründete Rechtsauffassung überzeugt ohne Weiteres. Die von den Beschwerdeführenden vorgebrachten Einwendungen vermögen sie nicht infrage zu stellen. Bei der von der Beschwerdeführerin 8 erwähnten Rechtsprechung zur verschärfte Emissionsbegrenzung bei ungenügendem Massnahmenplan geht es um die Begrenzung der Emissionen im Sinn von Art. 11 Abs. 3 USG. Vorliegend ist dagegen zu beurteilen, ob die verursachten Immissionen unzulässige Einwirkungen im Sinn des Moorschutzrechts sind. Diese Frage wird nicht nach den Kriterien von Art. 11 Abs. 3 und Art. 12 USG geprüft, und die unterschiedlichen rechtlichen Ausgangslagen sind daher nicht vergleichbar. Die Beschwerdeführerin vermag denn auch nicht zu sagen, mit welchen zusätzlichen Massnahmen sich die Emission von stickstoffhaltigen Abgasen vorliegend weiter vermindern liesse. Was sodann den Entscheid des Bundesgerichts vom 24. September 1996 anbelangt, so ergibt sich aus diesem nicht, dass Belastungen auch dann vermieden werden müssen, wenn sie für sich allein keine Beeinträchtigung des Moores bewirken. Aus dem Entscheid ist, wie vom Gutachter zutreffend erkannt, vielmehr zu schliessen, dass eine Schadstoffbelastung, die für sich allein den kritischen Eintragswert überschreitet und damit eine Beeinträchtigung darstellt, auch dann berücksichtigt werden muss, wenn bereits andere, höhere Belastungen vorhanden sind (Gutachten Waldmann, S. 21). Damit wird auch die von der Beschwerdeführerin 8 vorgebrachte Befürchtung entkräftet, ein einmal beeinträchtigtes Moor könnte seinen

Schutz gemäss Art. 87 Abs. 5 BV verlieren. Die Anordnung eines neuen Rechtsgutachtens, wie von den Beschwerdeführern 4 und 5 beantragt, ist schon deswegen nicht erforderlich, weil hier nicht die Abklärung des Sachverhalts infrage steht und das Gericht Rechtsfragen in eigener Kompetenz beurteilt. Auch die von der Beschwerdeführerin 8 mit der Duplik beantragte Anordnung einer Oberexpertise könnte sich nur auf Rechtsfragen beziehen, da die tatsächlichen Grundlagen im Wesentlichen unbestritten sind, und ist aus dem gleichen Grund abzulehnen. Mit Bezug auf die von der Fachstelle Naturschutz befürchteten höheren Stickstoffeinträge bei maximaler Grenzbelastung ist zu bedenken, dass für die Auswirkungen einer zusätzlichen Düngung zweifellos nicht eine momentane Höchstbelastung, sondern längerfristige Mittelwerte massgeblich sind. Als Ergebnis kann somit festgehalten werden, dass die Verkehrsanlage gemäss Ausführungsprojekt zu keinen Stickstoff-Depositionen führt, welche mit dem Schutz der Moore unvereinbar wären. - Auswirkungen auf die Fauna

E. 13.1

Die Fachstelle Naturschutz des Amtes für Landschaft und Natur (ALN) wies schon früh darauf hin, dass alle Auswirkungen des Projekts auf die schutzwürdigen Biotope und die darin vorkommenden Tiere und Pflanzen zu prüfen seien, namentlich Hydrologie, Nährstoffeinträge, Lärm, Licht, Zerschneidung/Isolation, Staub und Erschütterungen. In ihrer Stellungnahme vom 23. Mai 2007 zur ergänzenden UVP betreffend die Projektänderung Tunnelluftabsaugung Hellberg führte die Fachstelle aus, in der UVP-Hauptuntersuchung seien die für die Fauna wesentlichen Aspekte Isolation, Licht und Lärm ungenügend behandelt worden, weshalb sie ein ergänzendes Gutachten in Auftrag gegeben habe. Gestützt auf dieses vertrat sie in der Stellungnahme vom 23. Mai 2007 (S. 4) die Auffassung, das Strassenprojekt führe "hinsichtlich der Auswirkungen auf die Fauna ... bezogen auf die untersuchten Parameter Isolation, Lärm und Licht, gegenüber dem Ausgangszustand zu einer Zunahme der Belastungen. ... Im Raum Hellberg werden gegenüber dem Ausgangszustand mit der verstärkten Isolation des Chliriet, den Lärmimmissionen und den Auswirkungen der ständigen Lichtquellen am Portal Beeinträchtigungen verschiedener faunistischer Artengruppen erwartet. Von den Belastungen sind verschiedene moortypische Arten und Arten der roten Liste betroffen." Dabei verwies sie auf die zusammenfassende Beurteilung der Expertise (Gutachten RENAT GmbH, S. 24): "Die Beeinflussung der Fauna durch das Projekt ist in der Bau- wie in der Betriebsphase bedeutend. Dabei werden die Wirkungen wesentlich nachteiliger eingestuft als dies im UVB der Fall ist (...). Die Wirkungen können nicht quantifiziert werden. Weder die Datenlage noch die wissenschaftlichen Kenntnisse zu den Wirkungsweisen würden dies erlauben. Dennoch deutet die Mehrheit der erkannten Wirkungen darauf hin, dass das Vorhaben namentlich in den Gebieten Hellberg-Betzholz und Schwändi zu erheblichen Beeinträchtigungen der heutigen Qualität der Moorlebensräume führt." (Die Auswirkungen auf verschiedene Bereiche und Artengruppen werden sodann näher ausgeführt.) Die Fachstelle gelangte zum Schluss: "Erhebliche Beeinträchtigungen der Moorlebensräume stehen im Widerspruch zu den Schutzziele der Flach- und Hochmoorverordnung des Bundes. Die Streckenführung beim Oberhöflerriet entspricht deshalb auch mit der geplanten Projektänderung nicht den Anforderungen von Art. 78 Abs. 5 BV des Bundes" (Stellungnahme vom 23. Mai 2007, S. 5). Die Beschwerdeführerin 8 greift diese Kritik auf und macht geltend, die Fauna der Moore werde durch Lärm- und Lichteinwirkungen sowie durch die verstärkte Isolierung des Chliriets beeinträchtigt.

E. 13.2

Der Regierungsrat legte im angefochtenen Entscheid dar, dass beim Urteil über die Vereinbarkeit des Projekts mit den Schutzziele eine langfristige Betrachtungsweise notwendig sei. Die Prüfung der in einem Schutzobjekt zu erwartenden Einwirkungen gehe daher zwangsläufig mit einer Prognose einher, die sich letztlich auf empirische (natur-)wissenschaftliche Kenntnisse und Modelle stütze. Rein hypothetisch mögliche Auswirkungen seien rechtlich nicht relevant; die bloss entfernte Möglichkeit eines Schadenseintritts bleibe bei der Anwendung des moorschutzrechtlichen Nutzungs- und Veränderungsverbots unbeachtet (unter Hinweis auf BGr, 24. September 1996, 1A.264/1995 = URP 1996 S. 815). Die Fachstelle Naturschutz halte fest, dass sich die von ihr geltend gemachten Auswirkungen nicht quantifizieren liessen bzw. nicht vorausgesagt werden könne, wie bestimmte Artengruppen auf die besagten Einwirkungen reagieren würden und welche Wirkungen zu erwarten seien. Daraus könne keine Schutzzielwidrigkeit abgeleitet werden (S. 30 f.). Zudem seien nur die Lebensräume der moorspezifischen Fauna absolut geschützt; wenn bestimmte Artengruppen, die nicht darunter fielen, auf die besagten Einwirkungen reagierten, stelle dies noch keine Schutzzielunverträglichkeit dar (S. 33). In der Beschwerdeantwort (Rz. 104) führt der Beschwerdegegner ergänzend aus, dass selbst Einwirkungen auf eine nach Art. 20 NHV geschützte oder in den roten Listen des Bundesamtes aufgeführte Tierart nicht zwingend die Anwendung des absoluten Nutzungs- und Veränderungsverbots zur Folge hätten (unter Hinweis auf Art. 14 Abs. 6 NHV). Erst recht scheide eine solche Anwendung aus, wo ausserhalb der Moorlandschaft gelegene Wanderkorridore für bedrohte und andere Tierarten beeinträchtigt würden. Die Beschwerdeführerin widerspricht in der Replik der Auffassung des Beschwerdegegners, dass es sich bei der Oberlandautobahn um eine standortgebundene Anlage im Sinn von Art. 14 Abs. 6 NHV handle, und verweist dabei auf die von ihr erwähnten Varianten der Linienführung.

E. 13.3

Der Schutz der Flach- und Hochmoore richtet sich wie erwähnt nach den Vorschriften über den Biotopschutz (Art. 23a in Verbindung mit Art. 18a, 18c und 18d NHG), die durch das nahezu absolute Veränderungsverbot von Art. 78 Abs. 5 BV verschärft werden. Für eine Interessenabwägung nach Art. 18 Abs. 1 ter NHG bleibt kein Raum; damit ist auch die Anwendung von Art. 14 Abs. 6 NHV, wonach Eingriffe in ein schützenswertes Biotop bewilligt werden können, wenn sie standortgebunden sind und an ihnen ein überwiegendes Interesse besteht, auszuschliessen. Die zwischen den Parteien strittige Frage, ob es sich bei der Oberlandautobahn um eine standortgebundene Anlage im Sinn dieser Bestimmung handle, ist demnach nicht relevant. Die strittigen Verkehrsanlagen sind ausserhalb der Moore projektiert. In sinngemässer Anwendung von Art. 5 Abs. 3 FMV bzw. Art. 5 Abs. 2 HMV sind sie daher zulässig, soweit sie deren Schutzziele nicht beeinträchtigen. Zu den Schutzziele gehören nach den übereinstimmenden Vorschriften von Art. 4 FMV und Art. 4 HMV die Erhaltung und Förderung der standortheimischen Pflanzen- und Tierwelt und ihrer ökologischen Grundlagen. Eine Beeinträchtigung ist grundsätzlich dann gegeben, wenn der Betrieb einer Anlage Auswirkungen mit sich bringt, welche die ungeschmälerte Erhaltung des Moors einschliesslich seiner Fauna und Flora erschweren oder seiner Regeneration entgegenwirken.

E. 13.4

Der Beschwerdegegner wendet ein, dass nur die Lebensräume der moorspezifischen Fauna absolut geschützt seien; Einwirkungen auf Artengruppen, die nicht darunter fielen, beeinträchtigten die Schutzziele nicht. Im Gutachten der RENAT GmbH wird detailliert dargelegt, welche Fauna in den einzelnen Mooregebieten vorkommt, inwiefern sie dort schon bisher gefährdet ist (S. 8 f.) und welche Einwirkungen vonseiten des Strassenprojekts zu erwarten sind. Der an sich zutreffende Einwand des Beschwerdegegners ist hier daher kaum von Belang. Soweit die bisherigen Abklärungen eine Gefährdung bestimmter Artengruppen und deren Auswirkung auf die moorspezifische Fauna nicht klarer zuordnen lassen, ist dies jedenfalls nicht den Beschwerdeführenden anzulasten.

E. 13.5

Berechtigt ist hingegen der Einwand, dass nicht jede bloss entfernte Möglichkeit eines Schadenseintritts bereits eine Beeinträchtigung im Sinn von Art. 5 Abs. 3 FMV darstellt (BGr, 24. September 1996, 1A.264/1995 = URP 1996 S. 815, E. 8d). So hat das Bundesgericht in der erwähnten Entscheidung, in welchem ein Hängegleiter-Landeplatz nahe eines Moores zu beurteilen war, die Möglichkeit gelegentlicher Fehllandungen im Ried oder die Befürchtung, dass einzelne Benutzer in verbotenen Bereichen parkieren würden, nicht als erhebliche Störungsquellen in Betracht gezogen (E. 8c/bb und cc). Als relevante Auswirkungen, die das Schutzziel zu beeinträchtigen vermochten, beurteilte es dagegen das Überfliegen der Moorflächen, da aus früheren Beobachtungen bekannt war, dass brütende Vögel dadurch gestört und in die Flucht getrieben werden können (E. 8c/aa, 8d/aa). Das Gutachten der RENAT GmbH und mit ihm die Fachstelle Naturschutz weisen darauf hin, mit welchen Unsicherheiten die Abschätzung der Einwirkungen auf die Moorfauna verbunden ist. Ob durch die aufgezeigten Wirkungen die ungeschmälerte Erhaltung dieser Fauna in einer Weise erschwert oder ihrer Regeneration entgegengewirkt wird, dass im Sinn der erwähnten Rechtsprechung eine Beeinträchtigung der betroffenen Moore resultiert, lässt sich dem Gutachten nicht unmittelbar entnehmen und ist ohne Fachkenntnisse auch nicht zu beurteilen. Beim Entscheid darüber muss der projektierenden Behörde daher ein Sachverhaltsermessen zugebilligt werden, in welches das Gericht nicht eingreift. Unter diesem Gesichtswinkel ist die Beurteilung des Regierungsrats nicht zu beanstanden; die Ergebnisse der Abklärungen sind jedenfalls nicht so eindeutig, dass sein Entscheid als Überschreitung des Ermessens zu werten wäre. Landschaftsschutz

E. 14.1

Die Beschwerdeführenden beanstanden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes insbesondere durch die folgenden Teile der Verkehrsanlagen: - die Brücke Schwändi mit der Zufahrtsstrasse durch den Wald (Situation 1:1000, Dok. Nr. 712; Details Brücke Schwändi, Dok. Nr. 772), - die Tunnelportale am Nordende des Tunnels Alt Hellberg mit den Anschlussbauwerken des Halbanschlusses Wetzikon-Ost (Situation 1:1000, Dok. Nr. 712), - die Tunnelluftabsaugung Hellberg (Situation 1:1000, Dok. Nr. 714; Details Lüftungswerk 1:200, Dok. Nr. 534), - das Tunnelportal am Südenende des Tunnels Alt Hellberg mit der offenen Autobahnstrecke bis zum Kreisell Betzholz (Situation 1:1000, Dok. Nrn. 712 und 715; Längenprofil 1:1000, Dok. Nr. 722; Querprofile, Dok. Nr. 740). Auch seitens der kantonalen Fachstellen wurden diese Bereiche kritisch beurteilt.

E. 14.2

Die fraglichen Einwendungen beziehen sich zum Teil ausdrücklich auf den Schutz der Moorlandschaft, sind jedoch auch zu berücksichtigen, soweit andere Rechtsgrundlagen des

Landschaftsschutzes zur Anwendung gelangen. Wegen der unterschiedlichen Rechtsfolgen sind die verschiedenen Normen gesondert zu prüfen.

E. 14.2.1

Ziel des Moorlandschaftsschutzes ist die "Erhaltung jener natürlichen und kulturellen Eigenheiten der Moorlandschaften, die ihre besondere Schönheit und nationale Bedeutung ausmachen" (Art. 23c Abs. 1 NHG). Die allgemeinen Schutzziele sind in Art. 4 MLV näher ausgeführt. Im Einzelnen werden die Schutzziele sodann durch den Bundesrat für jede Moorlandschaft entsprechend ihrer Eigenart festgelegt; für die Moorlandschaft Nr. 106 Wetzikon/Hinwil sind sie im entsprechenden Objektblatt enthalten. Die beanstandeten baulichen Anlagen (Brücke Schwändi und Tunnelluftabsaugung Hellberg) liegen nicht innerhalb der Moorlandschaft, sondern – wenn auch zum Teil in sehr geringem Abstand – ausserhalb ihres Perimeters. Es stellt sich damit die Frage, ob die genannten Bestimmungen die Moorlandschaft auch gegen eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Bauten und Anlagen ausserhalb ihres Perimeters schützen. Aus den anwendbaren Vorschriften lässt sich dies nicht ableiten. Die Erhaltung der natürlichen und kulturellen Eigenheiten einer Moorlandschaft gemäss Art. 23c Abs. 1 NHG erfordert keine Massnahmen ausserhalb derselben. Die in Art. 4 Abs. 1 lit. b–d MLV genannten detaillierten Schutzziele (Erhaltung der charakteristischen Elemente und Strukturen, Rücksichtnahme auf geschützte Pflanzen- und Tierarten, Unterstützung der moor- und moorlandschaftstypischen Nutzung) zielen ebenfalls auf das Gebiet innerhalb des Perimeters. Dasselbe gilt für die in Art. 5 MLV vorgesehenen Schutz- und Unterhaltmassnahmen. Die besonderen Schutzziele für die Moorlandschaft Nr. 106 lassen ebenso wenig weitergehende Schlüsse zu. Nichts anderes ergibt sich aus Art. 4 Abs. 1 lit. a MLV, wonach "in allen Objekten ... die Landschaft vor Veränderungen zu schützen" ist, "welche die Schönheit oder die nationale Bedeutung der Moorlandschaft beeinträchtigen". Die Einleitung von Abs. 1, welche vom Schutz "in" den Objekten des Moorlandschaftsschutzes spricht, lässt vielmehr darauf schliessen, dass die Bestimmung nur Veränderungen innerhalb der Moorlandschaft erfassen will. Zu beachten ist auch, dass die Verordnung nur das Schutzziel von Art. 23c Abs. 1 NHG konkretisiert. Ferner besteht bereits bei der Festlegung des Perimeters einer Moorlandschaft durchaus die Möglichkeit, diese bis ans Siedlungsgebiet oder an Strassen heranzuführen (Keller, Kommentar NHG, Art. 23b N. 18 f.). Für das landschaftliche Umfeld der Moorlandschaft kann somit jedenfalls kein absoluter Schutz vor Beeinträchtigungen im Sinn von Art. 78 Abs. 5 BV sowie Art. 23c und 23d NHG beansprucht werden. Dies erscheint auch sachgerecht, denn für optische Beeinträchtigungen von ausserhalb des Perimeters ist kein absoluter Massstab denkbar. Naheliegender erscheint, dass der Einfluss von Anlagen, die an der Grenze zu einer Moorlandschaft errichtet werden, in ähnlicher Weise zu berücksichtigen ist, wie es die Rechtsprechung bei Objekten des Landschaftsschutzes im Sinn von Art. 6 NHG verlangt. Danach ist auch bei einer Anlage ausserhalb des Schutzobjekts zu prüfen, wie sie sich mit Blick auf das angestrebte Schutzziel auswirkt (BGE 115 Ib 311 E. 5e; bestätigt in BGr, 5. November 2001, 1A.173/2000, E. 4a; BGr, 12. März 2002, 1A.84/2001, E. 2, beide unter www.bger.ch; vgl. Leimbacher, Kommentar NHG, Art. 6 N. 3). Die Anwendung dieses Grundsatzes auf Moorlandschaften entspricht der Auffassung des Gutachters Keller (S. 14).

E. 14.2.2

Die "Drumlinlandschaft Zürcher Oberland" ist als Schutzobjekt des Landschaftsschutzes im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) verzeichnet (Verordnung

vom 10. August 1977 über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler, VBLN, SR 451.11, Objekt Nr. 1401). Sie wird in ihrem nördlichsten Bereich von der zum Halbinschluss Wetzikon-Ost gehörenden Brücke Schwändi überspannt, wobei ein Brückenpfeiler innerhalb des BLN-Perimeters gesetzt wird. Nach Art. 3 NHG sorgen der Bund, seine Anstalten und Betriebe sowie die Kantone bei der Erfüllung von Bundesaufgaben im Sinn von Art. 2 NHG dafür, dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kunstdenkmäler geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben. Durch die Aufnahme eines Objekts von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes wird dargetan, dass es in besonderem Mass die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient; ein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung darf bei der Erfüllung einer Bundesaufgabe nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen (Art. 6 NHG). Die Beschwerdeführerinnen 2, 3 und 8 sind der Auffassung, die genannten Bestimmungen seien auf das vorliegend beurteilte Strassenprojekt anzuwenden, weil bereits vorgesehen sei, dieses mittels Aufnahme ins Nationalstrassennetz auf den Bund zu übertragen. Dem kann nicht gefolgt werden. Der Bau von Nationalstrassen gilt zwar unstreitig als Erfüllung einer Bundesaufgabe im Sinn von Art. 2 NHG. Die Zürcher Oberlandautobahn wird jedoch, wie bereits mehrfach erwähnt, nach kantonalem Recht als kantonale Verkehrsanlage projektiert, und deren Bau stellt daher keine Erfüllung einer Bundesaufgabe im Sinn des NHG dar. Wird keine Bundesaufgabe erfüllt, gelangen die genannten Bestimmungen zum Schutz inventarisierter Objekte grundsätzlich nicht zur Anwendung. Die Gebote der ungeschmälerten Erhaltung und grösstmöglichen Schonung mögen allenfalls bei der Genehmigung kantonaler Richtpläne durch den Bundesrat von Bedeutung sein (Leimbacher, Kommentar NHG, Art. 6 N. 28 ff.); im Übrigen gilt für Belange des Natur- und Heimatschutzes im kantonalen Bereich gemäss ausdrücklicher Bestätigung von Art. 78 Abs. 1 BV das kantonale Recht.

E. 14.2.3

Gemäss Art. 103 Abs. 2 der Verfassung des Kantons Zürich vom 27. Februar 2005 (KV) sorgen Kanton und Gemeinden für die Erhaltung von wertvollen Landschaften, Ortsbildern, Gebäudegruppen und Einzelbauten sowie von Naturdenkmälern und Kulturgütern. Art. 104 Abs. 1 KV überträgt dem Kanton und den Gemeinden ferner die Sorge für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des gesamten Verkehrs und für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz. Auf Gesetzesstufe bestimmt § 14 des Strassengesetzes, die Strassen seien "mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung ... des Umweltschutzes ... und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren". Das kantonale Recht verlangt somit beim Strassenbau eine "bestmögliche" Rücksichtnahme auf den Landschaftsschutz, lässt jedoch eine Abwägung mit entgegenstehenden Interessen zu.

E. 14.2.4

Das ganze von der Autobahn durchfahrene Gebiet zwischen Wetzikon und dem Kreisel Betzholz liegt ferner im Geltungsbereich der Verordnung der Baudirektion vom 13. März 1998 zum Schutz der Drumlinlandschaft Zürcher Oberland. Ziff. 12 Abs. 2 der Verordnung enthält jedoch unter der Überschrift "Oberlandautobahn" die Bestimmung: "Über die Abgrenzung der Schutzzonen in den vom geplanten Strassenbau benötigten Bereichen wird

abschliessend im Verfahren über die Festsetzung des Strassenprojekts entschieden. Im Umfang des festzusetzenden Strassenprojekts wird die Geltungsdauer der Schutzverordnung im Sinn der Erwägungen bis zur Inanspruchnahme durch den Strassenbau beschränkt." Die Verordnung hat daher auf das vorliegende Verfahren keinen Einfluss.

E. 14.3

).

E. 14.4

Die beanstandeten Einwirkungen auf die Landschaft sind, wie der Augenschein gezeigt hat, von unterschiedlichem Gewicht.

E. 14.4.1

Die projektierte Brücke Schwändi überquert zwei Bahnlinien und das zwischen diesen liegende Unterwerk der SBB. In Anbetracht dieser Anlagen sowie des benachbarten Industriequartiers wird sie hier kaum als Fremdkörper erscheinen. Auch der Blick auf den nördlichsten Ausleger der Moorlandschaft und des Flachmoors wird durch das Bauwerk nicht wesentlich beeinträchtigt. Das anschliessende Strassenstück bis zum Kreisel beim Autobahnanschluss führt zunächst den Industriebauten und dem Waldrand entlang, weiter südlich dann ein Stück weit durch den Wald. Eine Beeinträchtigung der Moorlandschaft, deren Perimeter hier etwa 30 m innerhalb des Waldes verläuft, ist nicht ersichtlich.

E. 14.4.2

Durch die Tunnelportale am Nordende des Tunnels Alt Hellberg mit den Anschlussbauwerken des Halbanchlusses Wetzikon-Ost wird die dort gelegene, noch weitgehend unberührte Landschaft wesentlich verändert. Es ist dies zweifellos ein erheblicher Eingriff in die Landschaft, die jedoch in diesem Bereich nicht zur Moorlandschaft gehört. Legt man den vom Bundesrat festgelegten Perimeter zugrunde, besteht zwischen der Moorlandschaft und den Strassenbauten gar keine Sichtverbindung, weil sie durch die Erhebung des Allenbergs und den Wald voneinander getrennt sind. Rechnet man den Allenberg noch zur Moorlandschaft, was nach dem Gesagten nicht ausgeschlossen erscheint (vorn, E. 10.6.2), so hätte dieser jedenfalls nur die Funktion, die Moorlandschaft in geeigneter Weise zu begrenzen, nicht sie in nordöstlicher Richtung weiterzuführen. In dieser Funktion würde er durch die am Fuss des Hügels gelegenen Verkehrsanlagen ebenfalls nicht wesentlich beeinträchtigt.

E. 14.4.3

Die projektierte Tunnelluftabsaugung nördlich von Hellberg kommt in eine noch weitgehend intakte Landschaft zu stehen und stellt hier, jedenfalls solange sie durch die zur Tarnung vorgesehenen Bäume nicht vollständig verdeckt wird, einen Fremdkörper dar. Aufgrund ihrer beschränkten Dimensionen (weitester Durchmesser ca. 8,2 m, Höhe über gestaltetem Terrain ca. 7,5 m) und der Tatsache, dass sie leicht unterhalb der Krete einer schwachen Erhebung liegt, ist jedoch nicht zu erwarten, dass die rund 50 m entfernte Moorlandschaft dadurch ernsthaft beeinträchtigt wird.

E. 14.4.4

Das Tunnelportal am Südende des Tunnels Alt Hellberg und die offene Autobahnstrecke zum Kreisel Betzholz kommen ebenfalls in diese intakte Landschaft zu liegen, welche

überdies bis zur Kante des Sennwaldes als geschlossene Geländekammer erscheint. Die Strasse verläuft beim Austritt aus dem Portal zunächst etwas vertieft (ca. 3–4 m unter dem Niveau des gewachsenen Geländes) und steigt dann langsam an, bis sie beim Sennwald die Bahnlinie überquert (vgl. das Längenprofil 1:1000, Dok. Nr. 722, und die Querprofile, Dok. Nr. 740). Mit ihren Dimensionen stellt sie für die betroffene Landschaft einen schweren Eingriff dar. Zudem werden der gegen den Sennwald ansteigende Streckenabschnitt und die Bahnüberführung weithin sichtbar in Erscheinung treten.

E. 14.4.4.1

Zu beurteilen ist allerdings nicht in erster Linie die Beeinträchtigung der fraglichen Geländekammer, welche nur teilweise zur Moorlandschaft gehört, sondern die Einwirkung auf die Moorlandschaft, deren Perimeter beim Portal ca. 40 m, im weiteren Verlauf bis zu 100 m und beim Bahnübergang wieder ca. 40–50 m von der Fahrbahn entfernt liegt. Die deutlichste Einwirkung dürfte von der Überführung über das Bahntrasse ausgehen, da die Strasse dort auf einer Höhe verläuft, die sie weithin sichtbar und hörbar macht. Das dadurch am stärksten betroffene, nordöstlich angrenzende Gebiet der Moorlandschaft (Gebiet "Forst") liegt allerdings schon heute neben den Verkehrsbauten des Kreisels Betzholz und ist insofern keine unberührte Landschaft. Bei der Beurteilung dieser Einwirkungen, die von einer ausserhalb des Schutzobjekts gelegenen Anlage ausgehen, ist zunächst festzuhalten, dass sie keines der in Art. 4 Abs. 1 MLV genannten generellen Schutzziele und ebenso wenig die im Bundesinventar detailliert umschriebenen Eigenschaften der Moorlandschaft Wetzikon/Hinwil beeinträchtigen. Durch die Lärmimmissionen wird zwar die Eignung der Moorlandschaft als "beliebtes Erholungsgebiet", die im Objektblatt ebenfalls erwähnt wird, zu einem gewissen Grad betroffen. Die Eignung als Erholungsgebiet kann jedoch nicht als moortypisches Merkmal gelten, das unter dem Schutz von Art. 78 Abs. 5 BV steht. Zu berücksichtigen ist sodann, dass Art. 6 Abs. 1 NHG nach dem Gesagten kein absolutes Veränderungsverbot statuiert, sondern der für die Projektierung verantwortlichen Behörde bei der Beurteilung von Einwirkungen einen Beurteilungsspielraum zugesteht. In Anbetracht des dargestellten Sachverhalts erscheint die Festsetzung des Ausführungsprojekts in diesem Abschnitt nicht von vornherein als unzulässig. Vorausgesetzt ist jedoch, dass die Moorlandschaft gemäss Art. 6 Abs. 1 NHG mit der "grösstmöglichen Schonung" behandelt wird. Das Strassenprojekt muss in Ausmass und Gestaltung auf die unumgänglich notwendigen Masse beschränkt bleiben, und dessen Einwirkungen auf das Schutzobjekt dürfen nicht weiter gehen, als es zur Erreichung des Ziels erforderlich ist (vorn, E).

E. 14.4.4.2

Im Hinblick auf die grösstmögliche Schonung der Moorlandschaft stellt sich vor allem die Frage, ob die projektierte offene Autobahnstrecke in diesem Abschnitt zu überdecken sei. Andere Massnahmen zur Verminderung der landschaftlichen Auswirkungen sind kaum denkbar. Die Beschwerdeführerin 8 hat denn auch beantragt, das Tunnelportal sei zwecks Verminderung der landschaftlichen Auswirkungen der Offenstrecke so weit als möglich in Richtung des Kreisels Betzholz zu verschieben und die Autobahn bis dahin zu überdecken. Der Beschwerdegegner führt dazu aus, dass eine Überdeckung zwar aus rohbautechnischer Sicht denkbar wäre, lehnt diese jedoch aus Gründen der Verkehrsführung wie auch des Landschaftsschutzes ab. Zwischen dem Tunnelportal und den Autobahnein- und -ausfahrten beim Kreisel Betzholz müsse eine sogenannte Mittelstreifenüberfahrt Platz finden, d.h. ein Bereich, in welchem die Fahrzeuge von der einen Fahrbahn auf die andere

geleitet werden können, um einen Streckenabschnitt temporär ausser Betrieb zu setzen (bei Unfällen, Unterhaltsarbeiten etc.). Diese Mittelstreifenüberfahrt könne aus Gründen der Sicherheit und Lüftungstechnik nicht im Tunnel angeordnet werden (Beschwerdeantwort, N. 140 f.; angefochtener Entscheid, S. 60 mit Verweisung auf S. 48). Überdies würde die Überdeckung dazu führen, dass der Tunnel das natürliche Terrain augenfällig überragen würde und nicht mehr landschaftsverträglich wäre. Nicht zuletzt hätte die Tunnelverlängerung auch erhebliche Mehrkosten in Bau und Betrieb zur Folge. Diese Überlegungen erscheinen nachvollziehbar. Der Entscheid des Regierungsrats, auf eine weiter gehende Überdeckung der Autobahn zu verzichten, liegt daher im Rahmen des ihm zustehenden Ermessens und ist jedenfalls nicht rechtswidrig.

E. 14.5

Das kantonale Recht verlangt beim Strassenbau nach dem Gesagten eine bestmögliche Rücksichtnahme auf die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie eine sparsame Landbeanspruchung, lässt jedoch die Abwägung mit entgegenstehenden Interessen zu (vorn, E. 14.2.3). Diese Anforderungen sind hier, wie aus den vorstehenden Ausführungen ohne Weiteres geschlossen werden kann, in ausreichendem Mass erfüllt. Bei der Projektierung der Zürcher Oberlandautobahn wurden weitgehende Vorkehrungen zum Schutz der Landschaft getroffen, insbesondere wurden grosse Abschnitte, die durch empfindliche Landschaften führen, in Tunnels verlegt. Die noch verbleibenden Beeinträchtigungen der Landschaft erscheinen, soweit sie im vorliegenden Verfahren zu beurteilen sind, unvermeidlich und durch das Interesse am Bau der Autobahn gedeckt.

Luftreinhaltung

E. 15

Die Beschwerdeführerinnen 2 und 3 weisen darauf hin, dass in ihrem Gebiet wegen der Tunnelportale und des Halbanschlusses Wetzikon-Ost eine der höchsten Belastungen mit Luftschadstoffen im Bereich der Autobahn entstehen werde. Es werde hier auch zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte kommen, was zeige, dass das Luftreinhalterecht mit den vorgesehenen Massnahmen nicht eingehalten werde und das Projekt nicht umweltverträglich sei.

E. 15.1

Im UVB wird aufgrund von Modellrechnungen die zu erwartende Luftbelastung im Umfeld der projektierten Autobahn vor und nach der Eröffnung dargestellt (UVP-Hauptuntersuchung, Bericht vom 25. Juli 2005, Ziff. 7.2, S. 49–63, sowie Anhang 7.2-4 bis 7.2-7). Für die besonders relevante Belastung mit Stickstoffdioxid (NO₂) geht der Bericht davon aus, dass die Immissionen im Gebiet der Beschwerdeführerinnen zur Zeit der Erstellung des Berichts eher gering waren und bis zur Eröffnung der Autobahn weiter abnehmen werden (kartografische Darstellungen, UVB-Anhang 7.2-4 und 7.2-5). Nach der Eröffnung zeigt sich bei der Liegenschaft der Beschwerdeführerinnen eine nur mässige Zunahme; in unmittelbarer Nachbarschaft jedoch, im Bereich der Tunnelportale, erreicht die Belastung mehr als 40 µg/m³ (UVB-Anhang 7.2-6), womit an diesen Stellen der Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid von 30 µg/m³ im Jahresmittel (Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 [LRV], Anhang 7) deutlich überschritten wird. Das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) stellt in seiner Stellungnahme vom 18. Oktober 2005 zum UVB fest, dass der Zusammenschluss der Oberlandautobahn im Untersuchungsgebiet zu einer Verkehrszunahme, zu zusätzlichen

Immissionen entlang der offenen Autobahnstrecken und zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der LRV insbesondere im Bereich der Tunnelportale führe. Auf den übrigen Strassen sei höchstens mit geringen Entlastungen zu rechnen; einzig die bestehende Achse Uster–Aathal–Wetzikon–Hinwil–Betzholz werde massiv vom Verkehr entlastet (S. 23). Das Amt schlägt eine Anzahl Massnahmen vor, um den Zusatzverkehr in geeigneter Weise zu kanalisieren und den Verkehr insgesamt zu überwachen, hält jedoch fest, dass das geltende Luftreinhalterecht mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen nicht eingehalten werden könne. Allerdings werde die Realisierung des Projekts dadurch gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts nicht infrage gestellt (S. 24). Im Entscheid des Regierungsrats werden die vom AWEL vorgeschlagenen Massnahmen weitgehend übernommen (S. 27 ff.); weiter äussert sich der Entscheid nicht zur Einhaltung des Luftreinhalterechts.

E. 15.2

Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, das Verursachen neuer Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte sei nicht zulässig. Nach den Vorschriften des Luftreinhalterechts sei in diesem Fall ein Massnahmenplan erforderlich, der zum Zeitpunkt der Projektfestsetzung vorliegen müsse und konkret aufzeige, wie die übermässigen Immissionen reduziert würden, um die Immissionsgrenzwerte bei der Inbetriebnahme des Werkes einzuhalten. Ein solcher Massnahmenplan fehle insbesondere für die Bereiche der Tunnelportale, wo die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte überwiegend durch die neue Anlage verursacht werde. Die Auffassung des AWEL, wonach die Nichteinhaltung des Luftreinhalterechts der Realisierung des Projekts nicht entgegenstehe, sei nicht haltbar. Die fragliche Rechtsprechung des Bundesgerichts beziehe sich ausdrücklich auf Nationalstrassen und stütze sich auf den entsprechenden Verfassungsauftrag von Art. 83 BV; vorliegend gelange sie nicht zur Anwendung. Der Beschwerdegegner weist demgegenüber darauf hin, dass der Kanton Zürich in seinem Massnahmenplan Lufthygiene bereits umfangreiche Massnahmen festgelegt habe, um die Luftbelastung auf das zulässige Mass zu senken. Einzelne Massnahmen des Plans, die sich auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs beziehen, seien Bestandteil des Ausführungsprojekts für die Oberlandautobahn. Auch flankierende Massnahmen in den Gemeinden Uster und Wetzikon würden im Rahmen des Projekts umgesetzt. Allerdings genügten die Massnahmen des Plans noch nicht, um die von der LRV vorgegebenen Ziele zu erreichen; für eine weitere Senkung der Luftbelastung im Verkehrsbereich seien zusätzliche Anstrengungen auf eidgenössischer wie auf internationaler Ebene notwendig. Auf jeden Fall seien aber die Anforderungen des Bundesrechts für den Bau der Strasse erfüllt.

E. 15.3

Bei der Liegenschaft der Beschwerdeführerinnen 2 und 3 wird nach den erwähnten Modellrechnungen des UVB auch nach der Eröffnung der Autobahn nur eine mässige Zunahme der Luftbelastung erwartet. Ob dies allein ausreichen würde, um die Legitimation der Beschwerdeführerinnen zu begründen, erscheint fraglich. Diese machen jedoch geltend, die ungelösten Probleme der Luftreinhaltung stünden der Erstellung der Verkehrsanlage überhaupt entgegen; zu dieser Rüge sind sie ohne Weiteres legitimiert. Im Übrigen sind die Immissionsberechnungen des UVB anerkanntermassen mit Unsicherheiten behaftet (UVB, S. 59 Tabelle 7.2-4, S. 60 f. Ziff. 7.2.7; dazu auch die Stellungnahme des AWEL vom 18. Oktober 2005, S. 23) und weisen für kurze Distanzen keine grosse Genauigkeit auf. Es ist daher nicht auszuschliessen, dass auch bei den Beschwerdeführerinnen eine grössere

Belastung eintritt, als dies in den kartografischen Darstellungen des UVB-Anhangs zum Ausdruck kommt.

E. 15.4

Um die Schadstoffemissionen einer Verkehrsanlage zu beschränken, ordnet die zuständige Behörde zunächst im Rahmen der vorsorglichen Emissionsbegrenzung alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen an, die sich zur Verminderung der Emissionen eignen (Art. 11 Abs. 2 USG, Art. 18 LRV). Reichen die vorsorglichen Massnahmen nicht aus, um das Entstehen übermässiger Immissionen zu verhindern, sorgt die Behörde dafür, dass die Verkehrsanlage in eine Massnahmenplanung einbezogen wird, welche die zusätzlich erforderlichen baulichen, betrieblichen, verkehrslenkenden oder -beschränkenden Massnahmen bezeichnet (Art. 44a USG, Art. 19 und 31 ff. LRV; vgl. BGE 122 II 97 E. 6a). Wirksame Massnahmen zur Begrenzung der Abluftemissionen an den Tunnelportalen sind kaum denkbar. Als bauliche Massnahme käme wohl nur die Errichtung einer Tunnelluftabsaugung ähnlich jener in Hellberg infrage, mit welcher die Abgase der in Richtung Wetzikon-Ost führenden Tunnelröhre vor dem Portal gesammelt und in höhere Luftschichten verfrachtet würden. In erster Linie wäre eine solche Anlage beim Ausgang des Tunnels Alt Hellberg erforderlich; möglicherweise würde zum Erreichen einer ausreichenden Wirkung auch eine Anlage beim Tunnel Grüt-Morgen benötigt. Hinsichtlich der Auswirkungen solcher Anlagen auf die Landschaft, des zusätzlichen Energieverbrauchs und der Kosten wäre deren Bau jedoch in Anbetracht der sehr kleinräumigen Grenzwertüberschreitung klarerweise unverhältnismässig. Er kommt daher weder als Massnahme der vorsorglichen Emissionsbegrenzung noch im Rahmen eines Massnahmenplans in Betracht. Betriebliche, verkehrslenkende oder verkehrsbeschränkende Massnahmen lokaler Art, die zur Begrenzung der Abluftemission an den Portalen geeignet wären, sind ebenfalls nicht ersichtlich. Eine Beschränkung des Verkehrsaufkommens im Tunnel stünde im Widerspruch zum Zweck der Anlage, die dazu dienen soll, den Verkehr auf der Autobahn zu konzentrieren und die lokalen Strassen zu entlasten. Mit Bezug auf Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Tunneln ist fraglich, ob diese überhaupt einen positiven Effekt auf den Schadstoffausstoss am Portal hätten; mit Sicherheit kann angenommen werden, dass sie nicht ausreichen würden, um die lokale Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu verhindern. Längerfristig wäre eine Reduktion des Schadstoffausstosses, die auch hier wirksam würde, allenfalls mit einer generellen Begrenzung der Emissionen der Motorfahrzeuge zu erreichen (vgl. Art. 17 LRV). Diese kann jedoch nicht im Rahmen des vorliegenden Strassenprojekts angeordnet werden und fällt auch nicht in die Kompetenz der kantonalen Behörden.

E. 15.5

Die vom AWEL vorgeschlagenen ebenso wie die im kantonalen Massnahmenplan bereits vorgesehenen Massnahmen zielen auf eine grossräumige Reduktion der Luftbelastung, welche aus dem Betrieb der Autobahn – insbesondere wegen der voraussichtlichen Verkehrszunahme – resultieren wird. Das Vermeiden einer punktuellen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bei den Tunnelportalen ist nicht das Ziel dieser Massnahmen, und sie wären zu diesem Zweck auch nicht geeignet; insoweit ist den Beschwerdeführerinnen zuzustimmen. Die Rechtmässigkeit eines Strassenprojekts hängt indessen nicht davon ab, dass der entsprechende Massnahmenplan sämtliche Massnahmen aufzeigt, die erforderlich sind, um eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte vollständig zu vermeiden. Im Festsetzungsverfahren ist "in erster Linie zu prüfen, ob alle zur Verfügung stehenden, für

den Bauherrn zumutbaren baulichen und technischen Mittel ausgeschöpft worden sind, um die Emissionen zu reduzieren. Soweit auch die Anordnung betrieblicher Massnahmen in die Zuständigkeit des Bauherrn oder der Plangenehmigungsbehörde fällt und diese die Ausgestaltung des Werks beeinflussen, sind sie ebenfalls schon im Rahmen des Nationalstrassen-Ausführungsprojekts vorzusehen. Steht trotz dieser Massnahmen fest oder ist zu erwarten, dass vom Verkehr allein oder von ihm zusammen mit anderen Anlagen übermässige Immissionen verursacht werden, so hat die Behörde dafür zu sorgen, dass die Strassenanlage in eine Massnahmenplanung im Sinn von Art. 31 und 33 LRV einbezogen wird, in deren Rahmen über die Vorkehren zur Einschränkung der Luftverunreinigung zu beschliessen ist" (BGE 122 II 97 E. 6a; vgl. auch 122 II 165 E. 15). Nicht verlangt wird nach dieser Rechtsprechung, dass schon bei der Genehmigung des Strassenprojekts Massnahmen beschlossen werden, die sich auf die Fahrzeuge und den Verkehr beziehen, wie das insbesondere bei verkehrslenkenden und -beschränkenden Massnahmen zutrifft. Die Einschränkung ergibt sich daraus, dass für Massnahmen dieser Art andere Zuständigkeiten gelten (BGE 122 II 97 E. 6a und 6b), und rechtfertigt sich entgegen der Annahme der Beschwerdeführerinnen nicht nur beim Bau von Nationalstrassen. Soweit ersichtlich noch nicht beantwortet hat die Rechtsprechung die Frage, wieweit es überhaupt Aufgabe eines Massnahmenplans im Sinn von Art. 44a USG und Art. 31 ff. LRV sein kann, eine nur punktuell auftretende Überschreitung von Immissionsgrenzwerten in Situationen der vorliegenden Art zu verhindern. Eine lokale Überschreitung von Grenzwerten tritt mit grosser Wahrscheinlichkeit an den Portalen aller längeren Strassentunnel auf und wird sich ohne unverhältnismässigen Aufwand kaum je verhindern lassen. In diesen Fällen muss es gestattet sein, die Anlage dennoch zu errichten, denn der Verzicht auf die Anlage wäre ebenfalls unverhältnismässig. Vorliegend haben die kantonalen Behörden die Anforderungen der Luftreinhaltung im dargestellten Umfang erfüllt. Dass der Massnahmenplan mit Blick auf dessen eigentliche, auf grössere Räume bezogene Zielsetzungen nicht genüge, wird von den Beschwerdeführerinnen nicht geltend gemacht und wäre für den vorliegenden Entscheid auch kaum relevant. Die Beschwerde erweist sich damit in diesem Punkt als unbegründet. Anliegen einzelner Beschwerdeführender - VB.2008.00175 (A AG)

E. 16

Die Beschwerdeführerin 1 stellt Anträge betreffend die Gestaltung des Anschlusses Wetzikon-West und verlangt zusätzlichen Lärmschutz zugunsten zweier ihrer Grundstücke (Situation 1:1000, Dok. Nr. 611; Landerwerbsplan 1:1000, Dok. Nr. 651).

E. 16.1

Mit ihrer Einsprache hatte die Beschwerdeführerin eine Verschiebung des Anschlusses Wetzikon-West in östlicher Richtung um rund 300 m verlangt. Diesen Antrag hält sie nicht aufrecht, ersucht jedoch um eine Umgestaltung des Anschlusses, insbesondere eine Verschiebung des Kreisels nach Westen. Sie weist darauf hin, dass sich auf ihrem Grundstück Kat.-Nr. 01 in Wetzikon denkmalpflegerisch wertvolle Gebäude befänden, welche durch die besondere Nähe des voraussichtlich stark befahrenen Kreisels in Mitleidenschaft gezogen würden. Nach ihrer Auffassung wäre eine Verschiebung um rund 50 m problemlos möglich. Für den Fall, dass sich die Verschiebung nicht realisieren lässt, ersucht sie um geeignete Festlegungen, welche ihr die Errichtung einer Parkierungsanlage unmittelbar im Anschluss an den Kiesel ermöglichen; mit dieser als Hochbaute zu realisierenden Anlage, die zwischen den Kiesel und ihre Gebäude zu liegen käme, möchte

sie die Auswirkungen des Kreisels vermindern. Zu diesem Zweck wünscht sie die Festlegung einer Baulinie, welche einen Abstand von maximal 2 m von der Strasse aufweist. Nach den Ausführungen des Beschwerdegegners ist eine Verschiebung des Kreisels aufgrund der Niveauverhältnisse, Rampenneigungen und Fixpunkte der Linienführung nicht möglich, ohne die für den Strassenbau geltenden VSS-Normen (Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute) zu verletzen. Eine mögliche Zufahrt zu einer Parkierungsanlage könne jedoch auf der westlichen Seite des Kreisels in Aussicht gestellt werden und werde bei der Detailprojektierung aufgezeigt. Bezüglich der Parkierungsproblematik verweist der Beschwerdegegner auf eine mit der Beschwerdeführerin geführte Korrespondenz und stellt "im Hinblick auf eine spätere Ausarbeitung des Detailprojekts durch das Bundesamt für Strassen ... eine Lösungsfindung in Aussicht" (Beschwerdeantwort, N. 32). Anlässlich des Augenscheins bestätigten beide Parteien ihre Verhandlungsbereitschaft. Dass eine Verschiebung des Kreisels aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Anforderungen des Strassenbaus schwerlich möglich ist, erscheint aufgrund dieser Angaben sowie der Erläuterungen anlässlich des Augenscheins als nachvollziehbar; die entsprechende Festsetzung des Regierungsrats ist jedenfalls nicht rechtsverletzend. Sodann ist auch naheliegend, dass die kleinräumigen Festlegungen, welche die von der Beschwerdeführerin gewünschte Parkierungsanlage anbelangen, erst bei der Detailprojektierung getroffen werden können. Die Abtrennung dieser Problematik vom Ausführungsprojekt ist nach dem Gesagten zulässig (vorn, E. 6.2); sie hat keinen Einfluss auf das festzusetzende Projekt, da dieses nicht davon abhängt, ob und in welcher Weise die Parkierungsprobleme der Beschwerdeführerin gelöst werden.

E. 16.2

Die Beschwerdeführerin beanstandet des Weiteren, dass das Ausführungsprojekt für ihre unüberbauten Grundstücke Kat.-Nr. 02 (Gemeinde Seegräben) und Kat.-Nr. 03 (Gemeinde Wetzikon) keinen genügenden Lärmschutz vorsehe. Beim ersten handle es sich um ein Grundstück in der Reservezone, welches im kantonalen Richtplan als Bauentwicklungsgebiet ausgeschieden sei, beim zweiten um ein solches in der Landwirtschaftszone, das der kantonale Richtplan als Siedlungsgebiet bezeichne. In beiden Fällen behindere die Lärmbelastung eine spätere Einzonung. Diesem Umstand sei bei der Interessenabwägung, die gemäss § 14 StrassG ebenso wie nach den Bestimmungen des Lärmschutzrechts erforderlich sei, keine genügende Beachtung geschenkt worden. Eine umfassende Interessenabwägung unter Einbezug der Lärm Aspekte ist bei der Planung der Verkehrsanlage, insbesondere hinsichtlich Linienführung, Bauweise etc. vorzunehmen. Dass diese Festlegungen mit Rücksicht auf die weder eingezonten noch überbauten Liegenschaften der Beschwerdeführerin geändert werden müssten, wird jedoch auch von ihr nicht geltend gemacht. Im Übrigen gelten bei der Errichtung lärmiger Anlagen und bei der Einzonung von lärmbelasteten Grundstücken die Grundsätze des USG und der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV). Danach ist bei der Errichtung einer ortsfesten Anlage darauf zu achten, dass die von ihr allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten (Art. 25 Abs. 1 USG), wobei unter bestimmten Voraussetzungen auch höhere Immissionen zugelassen werden können (Art. 25 Abs. 2 und 3 USG). Planungswerte und andere Belastungsgrenzwerte gelten jedoch gemäss Art. 41 LSV nur: - bei Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen (Abs. 1), - in noch unüberbauten Bauzonen dort, wo nach dem Planungs- und Baurecht Gebäude mit lärmempfindlichen Gebäuden erstellt werden dürfen (Abs. 2 lit. a) und - im nicht überbauten Gebiet von Zonen mit erhöhtem

Lärmschutzbedürfnis (Abs. 2 lit. b). Die von der Beschwerdeführerin genannten Grundstücke befinden sich weder in einer Bauzone noch in einer Zone mit erhöhtem Lärmschutzbedürfnis und enthalten auch keine Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen. Eine Begrenzung der Emissionen gemäss Art. 25 USG ist in dieser Situation nicht erforderlich (vgl. zum Ganzen Robert Wolf in: Kommentar USG, Art. 25 N. 56–58). Nach den Regeln von Art. 24 USG bzw. Art. 29 und 30 LSV kann dies tatsächlich dazu führen, dass solche Grundstücke wegen einer zu hohen Lärmbelastung nicht mehr eingezont und erschlossen werden dürfen. Eine Interessenabwägung findet nach den Bestimmungen des Lärmschutzrechts insoweit statt, als die Emissionen im Rahmen der Vorsorge zu begrenzen sind; dabei ist auf die technischen und betrieblichen Möglichkeiten sowie auf die wirtschaftliche Tragbarkeit zu achten (Art. 11 Abs. 2 USG; Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV). Wirtschaftliche Tragbarkeit wird in Fällen, da bereits die Planungswerte nach Art. 25 Abs. 1 USG eingehalten sind, nur angenommen, wenn sich mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreichen lässt (BGr, 16. Mai 2006, 1E.20/2005, E. 2.2, www.bger.ch; BGE 124 II 517 E. 5a). Umso mehr muss dies gelten, wo schon keine Pflicht zur Einhaltung der Planungswerte besteht bzw. wo diese gestützt auf Art. 25 Abs. 2 USG überschritten werden dürfen. Zusätzlich ist im vorliegenden Fall zu berücksichtigen, dass der Bau der Oberlandautobahn für diese Grundstücke voraussichtlich ohnehin eine Verbesserung im Vergleich zur heutigen Lärmbelastung seitens der Zürcherstrasse mit sich bringt. Was schliesslich den Einwand der Beschwerdeführerin anbelangt, dass für die Gebäude Zürcherstrasse 142 und 143 in Seegräben Erleichterungen im Sinn von Art. 7 LSV gewährt worden seien, nicht aber für ihre Parzelle Kat.-Nr. 02, so beruht dieser wohl auf einem Missverständnis. Erleichterungen nach Art. 7 Abs. 2 LSV wirken zugunsten der lärmigen Anlage und haben zur Folge, dass die von ihr ausgehende Lärmbelastung die Planungswerte überschreiten darf (Art. 25 Abs. 2 USG). Da auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin nach dem Gesagten keine Planungswerte einzuhalten sind, besteht hier auch kein Anlass für Erleichterungen. - VB.2008.00181 (F)

E. 17.1

Die Beschwerdeführerin 8 betreibt auf den Grundstücken Kat.-Nrn. 04 und 05 in Ottikon-Gossau (Nähe Weiler Hellberg) eine Pferdeanlage mit Stallungen für 15 Sportpferde (Polospiel), Aufenthaltsfläche, Weidefläche und Wohnhaus. Der Tunnel Alt Hellberg, der in diesem Abschnitt im Tagbau erstellt werden soll, verläuft mitten durch die beiden Grundstücke. Die Baustelle für den Tagbau reicht bis auf wenige Meter an das Wohnhaus heran, grosse Teile der Pferdeanlage (nicht jedoch die Stallungen) müssen während der Bauphase abgebrochen werden (Situation 1:1000, Dok. Nr. 714; Landerwerbsplan 1:1000, Dok. Nr. 781; Bauleistik, Installationsplätze, Transportpiste 1:5000, Dok. Nr. 747).

E. 17.2

Die Beschwerdeführerin ist durch den Bau der Verkehrsanlage in hohem Mass betroffen, was sich auch am Augenschein gezeigt hat und vom Beschwerdegegner anerkannt wird. Nach seinen Angaben wird die eigentliche Bauphase im Bereich ihrer Liegenschaft ein bis eineinhalb Jahre dauern; die Transportpiste, die in einem Abstand von rund 50 m zu ihrem Wohnhaus verläuft, soll während rund vier Jahren betrieben werden (Beschwerdeantwort, N. 111 f.). Die Beschwerdeführerin führt aus, dass sie und ihr verstorbener Ehemann ihren Betrieb in jahrelanger Aufbauarbeit mit Blick auf einen optimalen Tierschutz eingerichtet hätten. Insgesamt hätten sie für die Renovation des Wohngebäudes und die Erstellung der

Pferdeanlage mehrere Millionen Franken investiert. Eine Einschränkung der Anlage sei für die Tiere nicht zumutbar; sie verweist diesbezüglich auf Gutachten des Schweizer Tierschutzes und der Laufstall-Arbeitsgemeinschaft vom 9. November und 6. Dezember 2005, die ihrer Einsprache beilagen. Der Tagbau des Tunnels werde dazu führen, dass grosse Teile der Anlage während der Bauphase abgebrochen würden. Da Sportpferde für Polo auf möglichst ebenem Gelände trainiert werden müssten, werde es in der Umgebung der Liegenschaft auch kaum möglich sein, eine geeignete Ersatzfläche zu schaffen. Um die Pflege und das Training der Pferde aufrechtzuerhalten, wäre sie daher gezwungen, die Liegenschaft aufzugeben (Beschwerdeschrift, N. 9 ff.; Replik N. 35, 43). Wieweit diese Befürchtungen zutreffen bzw. durch geeignete Ersatzmassnahmen allenfalls gemildert werden können, ist hier nicht weiter zu klären. Auch wenn die Beeinträchtigung durch den Strassenbau für die Beschwerdeführerin schwer wiegt, vermag ihr privates Interesse an einer Vermeidung dieser Belastung das öffentliche Interesse an der Erstellung der Verkehrsanlage doch nicht zu überwiegen. Die ihr erwachsenden Nachteile sind vielmehr im Rahmen des Entschädigungsverfahrens näher zu prüfen. Die Einwendungen, welche die Beschwerdeführerin unter den Aspekten des Moorschutzes und des Landschaftsschutzes gegen die geplante Linienführung erhebt, werden in den allgemeinen Erwägungen behandelt.

E. 17.3

Die Beschwerdeführerin beanstandet die Lärmimmissionen, von denen ihre Liegenschaft sowohl während der Bauphase als auch während des Betriebs der Autobahn betroffen wird.

E. 17.3.1

In der Bauphase treten lärmintensive Bauarbeiten vor allem beim Abbruch und Moränenabbau, bei Erdbau- und Aushubarbeiten sowie bei Sicherungsmassnahmen (Verankerungen) auf (UVB-Hauptbericht, Kap. 7.3.3.a). Zur Begrenzung von Baulärm hat das BAFU gestützt auf Art. 6 LSV eine Richtlinie erlassen (Baulärm-Richtlinie vom 15. Dezember 1986, aktualisierte Ausgabe vom 24. März 2006). Die Richtlinie legt keine eigentlichen Grenzwerte fest, sondern umschreibt die baulichen und betrieblichen Massnahmen zur Begrenzung der Emissionen. Es werden drei Massnahmenstufen A, B, C unterschieden, wobei Stufe A die geringsten, Stufe C die strengsten Massnahmen vorsieht. Die Ermittlung der Massnahmenstufe richtet sich gemäss Ziff. 2.2 der Baulärm-Richtlinie nach: - dem Abstand zwischen Baustelle und Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung, - Tageszeit und Wochentag, an welchen die Bauarbeiten ausgeführt werden, - der Dauer der lärmigen Bauphase bzw. der lärmintensiven Bauarbeiten und - der Lärmempfindlichkeit der betroffenen Gebiete (Empfindlichkeitsstufen gemäss Art. 43 LSV). Für das hier interessierende Gebiet geht der UVB davon aus, dass die lärmintensiven Arbeiten in die Massnahmenstufe B fallen; nur bei Arbeiten ausserhalb der regulären Arbeitszeiten, z.B. bei Nacharbeiten, gelte die Massnahmenstufe C (UVB-Hauptbericht, Kap. 7.3.3.b). Der Beschwerdegegner hält auch im Beschwerdeverfahren grundsätzlich an dieser Einschätzung fest. Er weist darauf hin, dass das Ausführungsprojekt keine genaueren Aussagen bezüglich Baulärm zulasse als jene, die im UVB ausgewiesen seien. Es sei daher sinnvoll und zulässig, die vorläufige Einteilung in Massnahmenstufen für die betroffenen Gebiete gesamthaft und nicht einzelgebäudeweise vorzunehmen. In diesem Sinn sei vorgesehen, für alle Gebäude in einem Abstand von weniger als 300 m von der Baustelle grundsätzlich die Massnahmenstufe B und nur ausserhalb der regulären Arbeitszeit die Stufe C anzuwenden. Falls sich im Verlauf der Detailprojektierung, Ausschreibung und

Auswertung der Unternehmerofferten zeige, dass eine relevante Verschlechterung des Baulärms für die Beschwerdeführenden zu erwarten sei, werde die Bauherrin eine Verschärfung hin zur Massnahmenstufe C veranlassen. Im Übrigen sei darauf hinzuweisen, dass Stufe C gegenüber Stufe B nur zwei zusätzliche Massnahmen vorsehe: Eine Zeitbeschränkung für lärmintensive Massnahmen auf 7 statt 8 Stunden pro Tag und den Einbau von Schallschutzfenstern. Die Beschwerdeführerin verlangt, dass die Anwendung der Massnahmenstufe C schon im heutigen Zeitpunkt verbindlich festgelegt werde. Es bedeute einen erheblichen Unterschied, ob ein Wohnhaus 300 m oder wie in ihrem Fall nur 6 m von der Baustelle entfernt stehe. Überdies sei völlig unklar, wie sie sich in einem späteren Zeitpunkt noch zur Wehr setzen könne. Die Ausführungen des Beschwerdegegners, wonach der Konkretisierungsgrad des Ausführungsprojekts noch keine genauen Aussagen über die Lärmverursachung bei den Bauarbeiten zulässt, sind nachvollziehbar. Dies ist kein Mangel des Ausführungsprojekts; der Einwand der Beschwerdeführerin, welche den UVB insoweit als unvollständig betrachtet, ist unbegründet. Die Festlegung der Massnahmenstufe gemäss Baulärm-Richtlinie hat andererseits auch keinen Einfluss auf das Ausführungsprojekt, und es ist deshalb zulässig, diesen Entscheid auf die Phase der Detailprojektierung zu verschieben. Für den Rechtsschutz der Beschwerdeführerin genügt allerdings nicht, dass sie sich dannzumal, wie vom Beschwerdegegner vorgeschlagen, an die Bauherrschaft, die kantonale Fachstelle Lärmschutz oder die Umwelt-Baubegleitung wenden kann. Er wird vielmehr dafür zu sorgen haben, dass die anwendbare Massnahmenstufe spätestens zum Zeitpunkt des Enteignungsverfahrens festgelegt wird (vorn, E. 6.2.5).

E. 17.3.2

Die Beschwerdeführerin beanstandet auch die aus dem Betrieb der Autobahn zu erwartenden Lärmimmissionen und macht geltend, dass bei ihren Grundstücken dannzumal "beinahe die Planungswerte für die Nacht überschritten" würden. Der Planungswert für die Nacht beträgt bei den der Empfindlichkeitsstufe III zugewiesenen Grundstücken der Beschwerdeführerin 50 dB(A) (Anhang 3 zur LSV). Das von ihr zitierte Dokument (UVB, Anhang 7.3-2) zeigt für ihren Standort jedoch nur eine Lärmbelastung im Bereich von ca. 45 dB(A). Das entspricht den Angaben des Beschwerdegegners, der ausführt, die Lärmimmissionen bei den Grundstücken der Beschwerdeführerin lägen gemäss Berechnungen auf der Basis des UVB in der Nacht um mehr als 6 dB(A) unter dem Planungswert. Genauere Berechnungen zu diesem Punkt sind nicht erforderlich. Selbst wenn die Lärmbelastung den Planungswert nahezu erreichen sollte, wäre der Beschwerdegegner nicht verpflichtet, zum Schutz der Beschwerdeführerin zusätzliche Massnahmen zu treffen. Auch die von ihr beantragte Verlängerung des Tunnels um rund 200 m in Richtung Kreisel Betzholz liesse sich aufgrund dieser Lärmbelastung nicht rechtfertigen.

E. 17.4

Die Beschwerdeführerin wendet sich ferner gegen die beim Bau des Tunnels zu erwartenden Erschütterungen. Sie befürchtet insbesondere, ihr 200 Jahre altes Wohnhaus werde diese nicht unbeschadet überstehen. Wie schon mit ihrer Einsprache beantragt sie daher, das Wohngebäude sei gegen Erschütterungen zu schützen. Ferner sei über dasselbe auf Kosten des Kantons ein Rissprotokoll zu erstellen sowie während der Bauphase eine periodische Prüfung durch einen neutralen Experten vorzunehmen. Der Beschwerdegegner stimmt dem Antrag betreffend Erstellung eines Rissprotokolls an bestehenden Gebäuden

sowie periodische Prüfung während der Bauphase durch einen neutralen Experten, je auf Kosten des Kantons, zu. Davon ist Vormerk zu nehmen. Im Übrigen führt der Beschwerdegegner aus, dass dem Anliegen der Beschwerdeführerin betreffend Schutz vor Erschütterungen weitgehend entsprochen werde. Eine Minimierung der Erschütterungen werde mit der Wahl der Baumethoden angestrebt, so könnten Rühlwandträger gebohrt statt gerammt werden. Die Gefahr von Gebäudeschäden durch Erschütterungen werde erfahrungsgemäss als gering eingestuft, da nicht direkt an der Gebäudesubstanz gebaut werde und das Lockergestein dämpfend wirke. Schliesslich werde die rund 50 m vom Gebäude der Beschwerdeführerin entfernt liegende Baupiste einen Asphaltbelag aufweisen und nur geringe Erschütterungen verursachen. Diese Ausführungen des Beschwerdegegners enthalten keine verbindlichen Zusagen in Bezug auf bestimmte Massnahmen, wie die Beschwerdeführerin zutreffend feststellt. Es ist jedoch nicht von der Hand zu weisen, dass die Baumethoden nicht derart weit im Voraus im Detail festgelegt werden können. Diese Schwierigkeit zeigt sich auch beim Antrag der Beschwerdeführerin, welche ohne nähere Angaben verlangt, ihr Wohngebäude sei "gegen die Erschütterungen zu schützen". Das Begehren ist in dieser Allgemeinheit zu wenig konkret, um als verbindliche Anordnung ins Dispositiv des Entscheids aufgenommen zu werden. Dass ein absoluter Schutz vor Erschütterungen nicht möglich ist, versteht sich von selbst. Der Verordnungsgeber hat bis heute keine Immissionsgrenzwerte für Erschütterungen festgelegt. Die vom BAFU in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr erlassene Weisung für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehrsanlagen (BEKS) vom 20. Dezember 1999 könnte allenfalls analog für die Beurteilung von Anlagen des Strassenverkehrs herangezogen werden; sie bezieht sich jedoch nicht auf Erschütterungen während der Bauphase, sondern beim Betrieb der Anlage, welche vorliegend kaum problematisch sind. Konkretere Anordnungen mit Bezug auf den Schutz vor Erschütterungen sind daher im Rahmen der Festsetzung des Ausführungsprojekts nicht möglich.

E. 17.5

Die Beschwerdeführerin beanstandet sodann ungenügende Massnahmen zum Schutz vor Staub und anderen Luftbelastungen während der Bauphase. Die Richtlinie "Luftreinhaltung auf Baustellen" des BAFU vom 1. September 2002 (aktualisierte Ausgabe vom 1. Januar 2009) beschreibt die technischen und betrieblichen Massnahmen zur Begrenzung der Luftschadstoff-Emissionen von Baustellen, wobei sie zwei Massnahmenstufen A und B unterscheidet. Gemäss dem UVB wird das ganze Bauvorhaben der strengeren Massnahmenstufe B zugeordnet, und der UVB führt aus, welche Massnahmen gestützt darauf voraussichtlich zu treffen sind; die Aufzählung umfasst sämtliche in der Richtlinie vorgesehenen Massnahmen, welche im vorliegenden Zusammenhang zur Anwendung gelangen können (UVB-Hauptbericht, Kap. 7.2.3). Die Beschwerdeführerin beantragte mit ihrer Einsprache an den Regierungsrat, es seien "die schärfsten Massnahmen gemäss BUWAL für die Luftreinhaltung anzuordnen", was nichts anderes bedeuten konnte, als dass die im UVB genannten Massnahmen verbindlich vorzusehen seien. Der Regierungsrat verwies in seiner Entscheidung nur in allgemeiner Form auf die Richtlinie des BAFU und wies den Antrag der Beschwerdeführenden ab (angefochtener Entscheid, S. 60, zu 6). Mit ihrer Beschwerde verlangt die Beschwerdeführerin erneut, es seien die strengsten Massnahmen gemäss Stufe B der BAFU-Richtlinie zu ergreifen und der Beschwerdegegner sei im vorliegenden Verfahren auf diese zu verpflichten. Der Beschwerdegegner anerkennt, dass die Massnahmenstufe B gemäss Richtlinie des BAFU zur Anwendung gelange, wendet

jedoch ein, dass die Gestaltung der Bauausschreibungen nicht Gegenstand der Projektfestsetzung sei, sondern in die Detailprojektierung falle, und beantragt die Abweisung des Begehrens (Duplik, N. 46; die Ausführungen der Beschwerdeantwort, N. 132, beziehen sich irrtümlich auf den Lärmschutz). Aufgrund dieser Äusserungen der Parteien ist nicht ohne Weiteres ersichtlich, worin die Differenz zwischen ihren Standpunkten liegt. Einigkeit besteht offenbar darüber, dass die Massnahmenstufe B der Richtlinie Luftreinhaltung des BAFU zur Anwendung gelangt. Das bedeutet, dass die in der Richtlinie genannten Massnahmen zu ergreifen sind, soweit sie im konkreten Fall von Belang sind. Dass keine Massnahmen getroffen werden müssen, die aufgrund des Projekts von vornherein nicht infrage kommen, ist selbstverständlich und gelangt auch im UVB zum Ausdruck, welcher z.B. die Massnahmen T7 (Sanierungs- und Einbaubereiche auf Brücken) und T13 (emissionsarme Sprengstoffe) nicht in seiner Aufzählung erwähnt. Manche Massnahmen bedürfen freilich einer Präzisierung. So besteht bei der Forderung, emissionsarme Arbeitsgeräte einzusetzen (Massnahme G1), bei der optimalen Ablaufplanung (B1) oder der Schulung des Baupersonals (B4) Konkretisierungsbedarf. Insoweit trifft die Aussage des Beschwerdegegners zu, dass die Gestaltung der Bauausschreibungen nicht Gegenstand der Projektfestsetzung sein kann. Eine dahingehende Forderung hat auch die Beschwerdeführerin nicht erhoben. Zahlreiche Massnahmen der Richtlinie enthalten hingegen genaue Vorgaben, die ohne Weiteres in eine Ausschreibung übernommen werden können. Unklar ist, ob sich der Beschwerdegegner vorbehalten will, einzelne in der Richtlinie und im UVB genannte Massnahmen nicht strikt zu befolgen. Ein solcher Spielraum steht ihm grundsätzlich zu, da die Richtlinie, wie es ihr Name sagt, keine Regelung allgemeinverbindlicher Art darstellt; zum Erlass einer entsprechenden Verordnung wäre das BAFU auch nicht kompetent. Nachdem aber schon im UVB auf die anzuwendenden Massnahmen hingewiesen wurde und die Beschwerdeführerin eine verbindliche Festlegung derselben beantragt, hätte es am Beschwerdegegner gelegen, sich deutlich zu diesem Punkt zu äussern und allenfalls zu begründen, weshalb einzelne Massnahmen nicht zu treffen seien oder noch nicht festgelegt werden könnten. Eine Begründung diesen Inhalts hat er nicht geliefert. Unter diesen Umständen ist zur Klärung der Rechtslage mit dem Beschwerdeentscheid festzuhalten, dass bei den Bauarbeiten die Massnahmen der Stufe B gemäss der Richtlinie Luftreinhaltung auf Baustellen des BAFU anzuwenden sind. Die Beschwerde ist insoweit gutzuheissen. Diese Anordnung gilt jedoch nur für Bauarbeiten, von denen die Beschwerdeführerin 8 betroffen ist; eine weitergehende Regelung läge ausserhalb des Streitgegenstands des vorliegenden Beschwerdeverfahrens.

E. 17.6

Mit Blick auf die Immissionen während der Bauphase stellte die Beschwerdeführerin am Augenschein den Antrag, die Transportpiste sei so weit zu verschieben, dass sie ausserhalb ihrer Grundstücke zu liegen komme. Ein solches Begehren konnte in diesem Verfahrensstadium grundsätzlich nicht mehr gestellt werden. Gemäss den Angaben des Beschwerdegegners war der Beschwerdeführerin jedoch bereits in einer ausseramtlichen Einigungsverhandlung zugesichert worden, die Transportpiste werde so weit verschoben, dass sie um das Grundstück herumgeführt werden könne (Beschwerdeantwort, N. 113). Die Liegenschaft der Beschwerdeführerin liegt unmittelbar an der Grenze zur Moorlandschaft. Soweit anhand der vorliegenden Pläne erkennbar, verläuft der Perimeter des Schutzgebietes fast genau entlang dem Grundstück Kat.-Nr. 04, möglicherweise sogar teilweise innerhalb desselben. Wieweit das Anliegen der Beschwerdeführerin durchführbar ist, erscheint daher als fraglich. Es kann jedenfalls zum heutigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden, sondern ist

bei der Detailprojektierung bzw. im Rahmen des Enteignungsverfahrens abschliessend zu prüfen.

E. 17.7

Die Beschwerdeführerin wendet sich schliesslich gegen die vorgesehene Aufhebung der Hinwilerstrasse. Der Regierungsrat begründet in der Beschwerdeantwort nachvollziehbar, weshalb die Beibehaltung dieser Strasse nicht möglich ist. Er weist darauf hin, dass die Querung mit der Autobahn eine Unterführung notwendig machen würde, welche aus Gründen des Moorschutzes und des Grundwasserschutzes nicht infrage komme, da das Bauwerk die geschützten Riet-Zonen in grosser Tiefe durchqueren und den Grundwasserträger unzulässig durchschneiden müsste. Die Aufhebung der Strasse erlaube ferner ökologische Ersatzmassnahmen, und die verbleibenden Strassenverbindungen ergäben für die Beschwerdeführerin keine übermässigen Umwege. Diesen Ausführungen hat die Beschwerdeführerin nichts entgegengesetzt. Zu ihrem Einwand, für die Aufhebung der Strasse fehle es an einem Projektierungsverfahren gemäss §§ 15 ff. StrassG, hat der Regierungsrat bereits im Festsetzungsbeschluss zutreffend darauf hingewiesen, dass die mit dem Bau der Oberlandautobahn zusammenhängende Anpassung lokaler Strassen integrierender Bestandteil des Gesamtprojekts ist und keine separaten Strassenprojekte erfordert. - VB.2008.00189 (Stockwerkeigentümer)

E. 18

Die Beschwerdeführenden 9–11 wenden sich gegen die im Bereich des Halbanschlusses Wetzikon-Ost geplante Verkehrsführung auf der Hofstrasse und Grüningerstrasse sowie gegen den Ausbau dieser Strassen. Sie machen den Verlust von Besucherparkplätzen sowie eines Containerstandorts geltend und befürchten überdies Mehrverkehr, schlechtere Zufahrtmöglichkeiten zu ihren Grundstücken und eine Erschwerung der Ausfahrt aus ihrer Unterniveaugarage (Situation 1:1000, Dok. Nr. 712; Landerwerbsplan 1:1000, Dok. Nr. 779).

E. 18.1

Anlässlich einer ausseramtlichen Einspracheverhandlung vom 11. Oktober 2007 sicherte der Beschwerdegegner den Beschwerdeführenden zu, den Ausbau der Hof- und Grüningerstrasse in der Detailprojektierung zu überarbeiten und auf das minimal notwendige Mass festzulegen. Ferner werde auf die Beanspruchung von Land der den Beschwerdeführenden gehörenden Grundstücke Kat.-Nr. 06 und 07 verzichtet. Im Festsetzungsbeschluss hat der Regierungsrat die Einsprache der Beschwerdeführenden abgewiesen. Soweit davon die an der ausseramtlichen Einspracheverhandlung gemachten Zugeständnisse betroffen sind, beruht dies nach Angaben des Beschwerdegegners auf einem Redaktionsfehler und ist zu berichtigen. Der Beschwerdegegner anerkennt, dass er auf die Beanspruchung von Land der Grundstücke Kat.-Nr. 06 und 07 verzichtet; ausgenommen ist eine zu erwerbende Fläche von 25 m² der Parzelle Kat.-Nr. 06, die für das Trottoir zum Fussgängerstreifen an der Ecke Hofstrasse/Grüningerstrasse erforderlich ist und auch von den Beschwerdeführenden akzeptiert wird (Replik, ad Rz. 155; auf dem Landerwerbsplan, Dok. Nr. 779, ist die abzutretende Fläche nur zum Teil ersichtlich). Von diesem Verzicht des Beschwerdegegners ist Vormerk zu nehmen. Indem die Hofstrasse nicht zulasten der Grundstücke der Beschwerdeführenden verbreitert wird, werden auch die Bedenken der Beschwerdeführenden betreffend Erschwerung der Zufahrt zu ihrer Liegenschaft bzw. der Ausfahrt aus ihrer Unterniveaugarage entkräftet.

E. 18.2

Mit Bezug auf die Linienführung der Hofstrasse bei der Einmündung in die Grüningerstrasse nennt der Beschwerdegegner verschiedene Gründe, die für die Beibehaltung des vorliegenden Projekts sprechen. Er ist daher nicht bereit, auf die geplanten Änderungen zu verzichten, sichert den Beschwerdeführenden jedoch zu, Einzelheiten im Rahmen der Detailprojektierung zu überprüfen. Wie sich am Augenschein gezeigt hat, sind die vier Parkplätze und der Containerstandplatz der Beschwerdeführenden, die entlang der Hofstrasse kurz vor der Einmündung in die Grüningerstrasse angelegt sind, durch den geplanten Ausbau der Strassen zwar insofern nicht betroffen, als die fraglichen Flächen vom Kanton nicht beansprucht werden. Die Beschwerdeführenden befürchten aber wohl zu Recht, dass die Abstellplätze nach dem Ausbau der Einmündung, die an dieser Stelle einen Fussgängerstreifen mit Verkehrsteiler ("Verkehrinsel") vorsieht, aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr benutzt werden können. Die Beschwerdeführenden verlangen daher, dass die Einmündung in südwestlicher Richtung von ihren Grundstücken abbrücke, wie dies in den ursprünglichen Projektplänen vorgesehen war (vgl. den mit ihrer Einsprache vom 7. Dezember 2005 als Beilage 11 eingereichten Plan). Auf die damals vorgesehene Verkehrsführung kann indessen nicht ohne Weiteres zurückgekommen werden. Nach den damaligen Plänen wurde der ganze vom Kreisel Wetzikon-Ost in Richtung Nordwesten abgehende Verkehr über die Hofstrasse geführt, was für die Beschwerdeführenden sehr viel belastender war als die heutige Lösung. Aufgrund der dagegen erhobenen Einsprachen sieht das vorliegende Projekt eine zusätzliche Verbindungsstrasse vor, die vom Kreisel entlang der Autobahn zur Grüningerstrasse führt. Die Einmündung der Hofstrasse in die Grüningerstrasse kann daher einfacher gestaltet werden und dem bisherigen Trasse der Hofstrasse folgen. Eine Verlegung der Einmündung in südwestlicher Richtung, wie von den Beschwerdeführenden gewünscht, ist unter diesen Umständen nicht mehr nötig und würde dazu führen, dass zwischen der Strasse und den Grundstücken der Beschwerdeführenden eine grössere dreieckige Fläche verbliebe, die nur schwer nutzbar wäre. Wenn der Beschwerdegegner unter diesen Umständen an der vorgesehenen Verkehrsführung gemäss Ausführungsprojekt festhält, liegt dies zweifellos im Rahmen des ihm zustehenden Ermessens. Etwas Anderes ergibt sich auch nicht aus dem Schreiben der Volkswirtschaftsdirektorin vom 3. April 2007, in welchem diese darauf hinwies, dass die Liegenschaften der Beschwerdeführenden auch nach dem Bau der Oberlandautobahn noch rechtsgenügend erschlossen seien und es Rettungsfahrzeugen, Lieferanten und Besuchern weiterhin möglich sein werde, diese anzufahren. Die derart umschriebene Erschliessungsqualität bleibt auch mit dem projektierten Ausbau der Hofstrasse erhalten. Der Beschwerdegegner hat sich im Übrigen bereit erklärt, bei der Detailprojektierung auf Einzelheiten der Ausführung zurückzukommen. Denkbar ist auch, dass den Beschwerdeführenden auf der gegenüberliegenden Seite der Hofstrasse, wo der Kanton weiteres Land besitzt, als Ersatz für ihre nicht mehr benutzbaren Parkplätze neue zur Verfügung gestellt werden, was z.B. im Rahmen des Enteignungsverfahrens geregelt werden kann. Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden lägen auch diese Parkplätze zweifellos in einer gemäss § 244 Abs. 1 PBG nützlichen Entfernung von ihrem Grundstück. Wieweit ihren Anliegen dazumal Rechnung getragen werden kann, ist jedoch für die Festsetzung des Ausführungsprojekts nicht entscheidend; die Abtrennung dieser Fragen vom Festsetzungsverfahren ist daher ohne Weiteres zulässig.

E. 18.3

Die Beschwerdeführenden beanstanden schliesslich die im Ausführungsprojekt vorgesehene Möglichkeit, aus der Grüningerstrasse kommend nach links in die Hofstrasse abzubiegen. Sie befürchten, dass dies zu zusätzlichem Verkehr auf der Hofstrasse führe, und verlangen die Beibehaltung des bisherigen Linksabbiegeverbots. Das Linksabbiegen in die Hofstrasse war beim bisherigen Ausbaustand aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich. Mit dem projektierten Ausbau der Strassenverbindung fällt dieses Hindernis dahin, und die zusätzliche Abbiegemöglichkeit ist aus verkehrstechnischen Gründen zweifellos sinnvoll, erschliesst die Hofstrasse doch, wie die Vertreter des Kantons am Augenschein unwidersprochen ausführten, ein weiterhin wachsendes Industriegebiet. Dass dies zu einer gewissen Zunahme des Verkehrs auf der Hofstrasse führt, ist durchaus denkbar, macht das Projekt jedoch nicht rechtswidrig. Dass der zusätzliche Verkehr zu einer Überschreitung von Belastungsgrenzwerten des Lärmschutzrechts führe, wird weder behauptet noch erscheint dies als wahrscheinlich. Kosten- und Entschädigungsfolgen

E. 19

Die Gerichtskosten sind von den Parteien in erster Linie entsprechend ihrem Unterliegen zu tragen (§ 65a Abs. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Nach diesem Grundsatz wären vorliegend die Beschwerdeführenden kostenpflichtig; lediglich im Verfahren VB.2008.00189, in welchem die Beschwerdeführenden mit einem erheblichen Teil ihrer Begehren durchdringen, wären die Kosten zum Teil dem Beschwerdegegner aufzuerlegen. Von der Kostenverteilung entsprechend dem Unterliegen kann jedoch aus Gründen der Billigkeit abgewichen werden, insbesondere wenn sich eine Partei in guten Treuen zum Ergreifen eines Rechtsmittels veranlasst sah (vgl. Kölz /Bosshart/Röhl, § 13 N. 23). Im vorliegenden Verfahren mussten sich die Beschwerdeführenden mit einem Strassenprojekt nach kantonalem Recht auseinandersetzen, welches der Kanton auf dieser Rechtsgrundlage gar nicht verwirklichen will. Die vorgesehene Realisierung des Projekts als Nationalstrasse gemäss Bundesrecht war nicht Gegenstand des Beschwerdeverfahrens, und es fehlen für diese vorderhand auch die Rechtsgrundlagen (vgl. vorn, E. 5.6). Bei dieser Ausgangslage wäre es nicht gerechtfertigt, die Kosten des Verfahrens den Beschwerdeführenden zu auferlegen. Im Übrigen waren mit dem Beschwerdeverfahren in verschiedenen Bereichen Fragen zu klären, die erst aufgrund der ergänzenden Stellungnahmen und Unterlagen des Beschwerdegegners beurteilt werden konnten. Das betraf insbesondere die Übernahme des Projekts ins Nationalstrassennetz, den Rechtsschutz bei Projektanpassungen in der Phase der Detailprojektierung, den Perimeter der Moorlandschaft, verschiedene Einwirkungen auf die Moore und die Moorlandschaft, grundsätzliche Fragen des Landschaftsschutzes und einzelne Beeinträchtigungen der Beschwerdeführenden. Auch dieser Umstand spricht für eine Kostenaufgabe an den Beschwerdegegner. Parteientschädigungen stehen den Beschwerdeführenden aufgrund des Verfahrensausgangs nicht zu. Auch dem Beschwerdegegner ist aus den vorstehend genannten Gründen keine Parteientschädigung zuzusprechen.

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