



Abteilung I
A-4010/2007
{T 0/2}

Urteil vom 27. Oktober 2008

Besetzung

Richterin Marianne Ryter Sauvant (Vorsitz),
Richter Jürg Kölliker, Richterin Kathrin Dietrich,
Gerichtsschreiber Adrian Mattle.

Parteien

1. **A.** _____,
B. _____,
C. _____,
alle vertreten durch Q. _____,
Beschwerdeführerinnen,
2. **D.** _____,
Beschwerdeführerin,
3. **Kanton Zürich**, Volkswirtschaftsdirektion,
Beschwerdeführer,
4. **E.** _____,
vertreten durch R. _____,
Beschwerdeführer,
5. **F.** _____,
vertreten durch S. _____,
Beschwerdeführerin,
6. **G.** _____ **und Mitbeteiligte**,
vertreten durch S. _____,
Beschwerdeführer,

gegen

1. **Kanton Zürich**, Volkswirtschaftsdirektion,
Beschwerdegegner,
2. **H.** _____,

Beschwerdegegner,
3. **I.**_____,
Beschwerdegegnerin,
4. **J.**_____ **und K.**_____,
Beschwerdegegner,
5. **L.**_____,
Beschwerdegegner,
6. **M.**_____,
Beschwerdegegnerin,
7. **N.**_____,
Beschwerdegegner,
8. **O.**_____ **und P.**_____,
vertreten durch T._____,
Beschwerdegegner,

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK),**
Vorinstanz.

Gegenstand

Nationalstrasse SN 1.4.1 Zürich - Westast; Umbau
Pfungstweidstrasse und Berner-Strasse / A1.

Sachverhalt:**A.**

Mit Beschluss vom 26. Mai 2004 genehmigte der Bundesrat den westlichen Bereich des generellen Projekts Nationalstrasse SN 1.4.1. Das genehmigte Projekt im Westen der Stadt Zürich umfasst die Teilabschnitte „Hardhof“ und „Pfungstweidstrasse“ und beinhaltet eine Umklassierung der Bernerstrasse/A1 und der Pfingstweidstrasse zur Nationalstrasse 3. Klasse. Der östliche Bereich des generellen Projekts mit den Teilabschnitten „Hardbrücke“ und „Sihlquai“ wurde zurückgestellt.

B.

Nach erfolgter Vorprüfung durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) beantragte der Kanton Zürich beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit Gesuch vom 28. Februar 2005 die Erteilung der Plangenehmigung für das Ausführungsprojekt „Nationalstrasse SN 1.4.1 Zürich-Westast, Umbau Pfingstweidstrasse und Berner-Strasse/A1“. Gleichzeitig ersuchte die Stadt Zürich (bzw. die Verkehrsbetriebe Zürich [VBZ]) beim Bundesamt für Verkehr (BAV) am 14. Februar 2005 um die Erteilung der Plangenehmigung für eine neue Tramlinie zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem Bahnhof Altstetten (Tram Zürich West). Im Teilabschnitt „Pfungstweidstrasse“ verläuft die geplante neue Tramlinie im gleichen Verkehrsraum auf der nördlichen Seite entlang der geplanten Nationalstrasse SN 1.4.1.

C.

Das aufgelegte Projekt sieht vor, dass der bisherige Anschluss (Turbinenstrasse) des südlich der Pfingstweidstrasse gelegenen Maag-Areals an die Pfingstweidstrasse wegfällt. Neu soll die Turbinenstrasse weiter westlich in die Pfingstweidstrasse einmünden, und zwar genau gegenüber der Technoparkstrasse, welche von der Pfingstweidstrasse Richtung Norden führt. So soll an dieser Stelle ein vierarmiger Knoten (Knoten Technoparkstrasse) entstehen, was verkehrstechnisch zwingend notwendig sei. Im Projekt wird nicht nur die Einmündung der neuen Turbinenstrasse in die Pfingstweidstrasse festgelegt, sondern auch der Verlauf der neuen Turbinenstrasse. Für die Erstellung der neuen Turbinenstrasse sieht das Auflageprojekt zusätzlichen Landerwerb bzw. den Abbruch der Liegenschaften Turbinenstrasse X._____, Y._____, und Z._____.

Gemäss den Ausführungen im Technischen Bericht (Auflageprojekt, Beilage 1) soll die geplante neue Turbinenstrasse die Pfingstweidstrasse provisorisch mit der bestehenden Turbinenstrasse verbinden und – nach dem projektbedingten Wegfall des heutigen Anschlusses der Turbinenstrasse an die Pfingstweidstrasse – die Erschliessung des Maag-Areals weiterhin gewährleisten. Gemäss den Plänen zum Auflageprojekt führt die östliche Begrenzungslinie der projektierten, neuen Turbinenstrasse nach einer Biegung zwar bis an die bisherige Turbinenstrasse, die westliche Begrenzungslinie endet jedoch nach ungefähr 80 Metern ohne weitere Fortsetzung und ohne Verbindung zur bisherigen Turbinenstrasse. Lediglich mit gestrichelten Begrenzungslinien angedeutet sind auf den erwähnten Plänen vorgesehene, vom Ende der projektierten neuen Turbinenstrasse weiterführende Verkehrsverbindungen Richtung Osten, Süden und Westen, wobei die östliche Begrenzungslinie der neuen Turbinenstrasse gemäss Auflageprojekt SN 1.4.1 mit der nach den kantonalen Sonderbauvorschriften „Maag-Areal Plus“ offenbar vorgesehenen Linienführung nicht übereinstimmt.

D.

Das UVEK ordnete für das Ausführungsprojekt SN 1.4.1 die Durchführung eines ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens an und erteilte dem Kanton Zürich den Auftrag, das Gesuch auszustecken, zu publizieren und öffentlich aufzulegen. Den zu enteignenden Grundeigentümern wurden der geplante Landerwerb und die Aussteckung vom Kanton Zürich und den VBZ mit Schreiben vom 4. März 2005 und vom 23. März 2005 persönlich angezeigt. Den Fachbehörden des Bundes unterbreitete das UVEK das Ausführungsprojekt SN 1.4.1 zur Vernehmlassung. Der Kanton Zürich bzw. die ins Verfahren einbezogenen kantonalen Fachstellen erhielten ebenfalls Gelegenheit zur Stellungnahme. Die öffentliche Auflage der beiden Projekte SN 1.4.1 und Tram Zürich West wurde mit einer gemeinsamen Publikation angezeigt und vom 4. April 2005 bis 3. Mai 2005 koordiniert durchgeführt. Als Adresse für Einsprachen gegen beide Projekte wurde das UVEK bezeichnet. Insgesamt gingen gegen die beiden Projekte während der Auflagefrist 63 Einsprachen ein, wobei bei einer grösseren Anzahl davon in Verhandlungen zwischen den Gesuchstellenden und den Einsprechenden einvernehmliche Lösungen erzielt werden konnten.

E.

Mit gemeinsamer Einsprache vom 2. Mai 2005 stellten U._____, B._____, und C._____ den Antrag, es sei sicherzustellen, dass

die (neue) Turbinenstrasse von der Pfingstweidstrasse bis zur Einmündung in die (bestehende) alte Turbinenstrasse funktionsgerecht ausgebaut werde, und zwar inklusive Werkleitungen im nach den Sonderbauvorschriften für das Maag Areal vorgesehenen Profil. Mit der Realisierung des aufliegenden Projekts werde die zentrale Erschliessung des ganzen Maag Areals, auf welche die Einsprecherinnen als Eigentümerinnen von Liegenschaften angewiesen seien, abgeschnitten. Diese hätten daher Anspruch auf eine ordnungsgemässe Ersatzzufahrt. Die diesbezüglichen Angaben im Projektplan seien ausgesprochen rudimentär und im technischen Bericht sei unbestimmt von einer lediglich provisorischen Verbindung die Rede, deren Ausgestaltung nicht erkennbar sei.

Verschiedene Bewohner der Turbinenstrasse Y._____ und Z._____ (H._____, I._____, J._____ und K._____, L._____, M._____, N._____, O._____ und P._____) erhoben ebenfalls Einsprache und verlangten, die projektierte neue Turbinenstrasse sei nicht zu genehmigen.

Weiter erhob die D._____ Einsprache und beantragte eine Rückstellung und Überarbeitung des Projekts. E._____ beantragte in seiner Einsprache, das Plangenehmigungsgesuch sei nicht zu genehmigen und die öffentliche Auflage zu wiederholen. G._____ erhob Einsprache gemeinsam mit F._____ und weiteren Mitbeteiligten mit dem Hauptbegehren, das Plangenehmigungsgesuch des Kantons Zürich sei abzulehnen.

F.

Mit Plangenehmigung vom 15. Mai 2007 bewilligte das UVEK das Ausführungsprojekt SN 1.4.1 gemäss den öffentlich aufgelegten Plandosiers mit mehreren Auflagen. Gleichzeitig erteilte das BAV die Plangenehmigung für die von den VBZ beantragte neue Tramlinie mit mehreren Auflagen.

Das UVEK genehmigte auch den Knoten Technoparkstrasse bzw. die projektierte Einmündung der neuen Erschliessungsstrasse in die Pfingstweidstrasse. Es hiess jedoch die sieben Einsprachen der Bewohner der Turbinenstrasse Y._____ und Z._____ insofern gut, als es die vom Maag Areal zum Knoten Technoparkstrasse führende neue Turbinenstrasse sowie den dazu benötigten Landerwerb nicht genehmigte, weil offensichtlich alternative Strassenführungen zum Anschluss Technoparkstrasse möglich seien, die das Eigentum der be-

troffenen Grundeigentümer weniger stark beanspruchen würden als das Auflageprojekt. Das UVEK wies den Kanton Zürich an, die Planung diesbezüglich zu überarbeiten, als Projektänderung zur Genehmigung einzureichen sowie den benötigten Landerwerb neu zu beantragen. Die Einsprache der U._____, der B._____ und der C._____ wies es im Sinne seiner Erwägungen ab.

Die Einsprachen der D._____, von E._____ sowie des G._____ bzw. der F._____ und weiteren Mitbeteiligten wies das UVEK ab, soweit es auf diese eintrat.

G.

Gegen die Plangenehmigung des UVEK (Vorinstanz) sind beim Bundesverwaltungsgericht bis am 26. Juni 2007 insgesamt sechs Beschwerden eingegangen.

Der Kanton Zürich (Beschwerdeführer 3) und die gemeinsam beschwerdeführenden A._____ (Rechtsnachfolgerin der U._____), B._____ und C._____ (Beschwerdeführerinnen 1) beantragen, die an den Knoten Technoparkstrasse führende neue Turbinenstrasse sei gemäss Auflageprojekt zu genehmigen.

Die D._____ (Beschwerdeführerin 2), E._____ (Beschwerdeführer 4), F._____ (Beschwerdeführerin 5) sowie G._____ und Mitbeteiligte (Beschwerdeführende 6), welche alle gleichzeitig auch Beschwerde gegen die Plangenehmigung des BAV erheben, beantragen, die Plangenehmigung sei aufzuheben.

Der Beschwerdeführer 4 verlangt mit Eventualbegehren, die Plangenehmigung sei zur Nachbesserung der Verfahrensmängel und zu neuem Entscheid an die Vorinstanz zurückzuweisen. Subeventuell stellt er den Antrag, die Sache sei an die Vorinstanz zurückzuweisen, wobei das generelle Projekt zu überprüfen und allenfalls zu überarbeiten sei, eine rechtsgenügende Ausführungsvariante mit einer dosierten Verkehrskapazität zu erarbeiten sei, verschiedene Gutachten einzuholen seien, Lärmmessungen vorzunehmen seien, eine rechtmässige Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei, die Immissionsgrenzwerte für Luft und Lärm einzuhalten seien, der kantonale Massnahmenplan Luft zu überarbeiten sei und – falls die Linienführung Pfingstweidstrasse beibehalten werde – bauliche Massnahmen wie Tunnels oder Ummantelungen vorzusehen seien.

Die Beschwerdeführenden 5 und 6, welche an der wenige hundert Meter von der Pfingstweidstrasse entfernt liegenden Hardturmstrasse wohnen, verlangen, die Sache sei zur Fortsetzung des Verfahrens an die Vorinstanzen zurückzuweisen, wobei diese zu verpflichten seien, die Verkehrsführung während der Bauphase der Projekte so zu organisieren, dass die Hardturmstrasse keine zusätzlichen Belastungen erfahre. Die Beschwerdeführenden 6 verlangen darüber hinaus, die Vorinstanz sei zu verpflichten, die Pfingstweidstrasse nicht als Hochleistungsstrasse auszubauen, sondern zu einer innerstädtischen Verbindungsstrasse zurückzubauen und flankierende Massnahmen zu treffen, damit in der Hardturmstrasse eine reduzierte Verkehrsbelastung erreicht werde.

Die Beschwerdeführenden 2, 4 und 6 sind der Ansicht, dass die geplante SN 1.4.1 eine neue Anlage darstelle. Es handle sich bei den beiden Projekten SN 1.4.1 und Tram Zürich West umweltrechtlich um eine einheitliche Anlage, weshalb die Immissionen von Tram und Strasse gesamthaft zu beurteilen seien. Die Lärm- bzw. Luft-Immissionsgrenzwerte würden im Bereiche der Pfingstweidstrasse bzw. der Hardstrasse nicht eingehalten und die Voraussetzungen für die Gewährung von Erleichterungen seien nicht erfüllt. Ausserdem rügen die Beschwerdeführenden 2, 4 und 6 verschiedene planungsrechtliche Fehler und bestreiten, dass für die Realisierung der Projekte ein Bedarf bestehe. Tauglichere Projektvarianten seien nicht geprüft oder zu Unrecht verworfen worden. Schliesslich machen sie verschiedene Verfahrensfehler und insbesondere die Verletzung des rechtlichen Gehörs geltend.

Der Beschwerdeführer 4 bringt darüber hinaus vor, die Vorinstanz habe das fehlerhafte generelle Projekt zu Unrecht nicht vorfrageweise überprüft, die Kombination von Nationalstrasse und Tramlinie sei unzulässig und es sei zu Unrecht keine Ausführungsvariante mit einer dosierten Verkehrskapazität geprüft worden. Weiter habe die Vorinstanz zu Unrecht eine Vereinbarung mit dem Stadtrat Zürich vom 1. April 2004 nicht beachtet und nicht genügend untersucht, ob das Projekt Erschütterungen verursachen könnte. Schliesslich sei die Verlegung eines Industriegeleises nicht nach den anwendbaren Vorschriften bewilligt worden und die in Aussicht gestellten Massnahmen für die Bauphase seien ungenügend.

H.

Mit Verfügung vom 25. Juli 2007 hat die Instruktionsrichterin die sechs Beschwerdeverfahren gegen die Plangenehmigung der Vorinstanz vereinigt und die Vorinstanz zur Vernehmlassung eingeladen. Weiter sind neben dem Kanton Zürich (Beschwerdegegner 1 und gleichzeitig Beschwerdeführer 3) die Bewohner der Turbinenstrasse Y._____ und Z._____, deren Einsprachen die Vorinstanz im erwähnten Sinn teilweise gutgeheissen hatte (Beschwerdegegner 2-8), das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das Bundesamt für Kultur (BAK), das Bundesamt für Umwelt (BAFU) sowie die VBZ zur Stellungnahme eingeladen worden.

I.

Mit Beschwerdeantwort vom 24. August 2007 beantragt der Kanton Zürich (Beschwerdegegner 1, gleichzeitig Beschwerdeführer 3), die Beschwerde der Beschwerdeführerinnen 1 sei gutzuheissen, diejenigen der Beschwerdeführenden 2, 4, 5 und 6 seien abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Weiter stellt er den Antrag, der Beschwerde sei die aufschiebende Wirkung zu entziehen, eventualiter nur soweit das angefochtene Projekt nicht von der Beschwerde berührt werde.

Mit Schreiben vom 24. August 2007 und vom 3. September 2007 erklären sich die Beschwerdegegner 2 und 7 mit dem Entscheid der Vorinstanz einverstanden. Der Beschwerdegegner 5 beantragt mit Beschwerdeantwort vom 11. September 2007 die Abweisung der Beschwerde des Beschwerdeführers 3. Die Beschwerdegegner 8 verlangen mit Beschwerdeantwort vom 11. September 2007, die Beschwerden der Beschwerdeführenden 1 und 3 seien abzuweisen. Weiter beantragen sie, das auszuarbeitende Erschliessungsprojekt für die neue Turbinenstrasse sei nur soweit nach Nationalstrassenrecht durchzuführen, als daran ein Bundesinteresse bestehe. Es sei auf den Bereich bis maximal Ende der Stauspuren zu beschränken, weil die neue Turbinenstrasse nicht bzw. höchstens im unmittelbaren Knotenbereich als Bestandteil der SN 1.4.1 gelten könne. Der Enteignungsbann auf den betroffenen Grundstücken sei aufzuheben. Eventualiter sei die Projektänderung im Sinne des Entscheids der Vorinstanz vorzunehmen.

J.

Mit Vernehmlassung vom 27. August 2007 und ergänzendem Schreiben vom 10. September 2007 hält die Vorinstanz vollumfänglich an der

Plangenehmigung fest und beantragt, sämtliche Begehren der Beschwerdeführenden seien abzuweisen.

K.

Mit Schreiben vom 13. und vom 22. August 2007 verzichteten das ARE und das BAK auf eine Stellungnahme. Das BAFU erklärt mit Schreiben vom 27. August 2007, es erachte den Entscheid der Vorinstanz als bundesumweltrechtskonform. Das ASTRA beantragt mit Schreiben vom 11. September 2007 die Abweisung der Beschwerden.

Auf Ersuchen des Bundesverwaltungsgerichts nimmt das ASTRA am 24. Oktober 2007 Stellung zum Antrag des Beschwerdegegners 8, wonach das auszuarbeitende Erschliessungsprojekt für die neue Turbinenstrasse nur soweit nach Nationalstrassenrecht durchzuführen sei, als daran ein Bundesinteresse bestehe, weshalb es auf den Bereich bis maximal Ende der Stauspuren zu beschränken sei. Das ASTRA ist der Ansicht, auf diesen Antrag sei nicht einzutreten, weil der Beschwerdegegner 8 es unterlassen habe, gegen den Entscheid der Vorinstanz Beschwerde zu erheben. In der Sache hält es fest, das Nationalstrassenprojekt habe für einen gleichwertigen Ersatz für die bisherige Einmündung Turbinenstrasse zu sorgen. Soweit der Ersatz der Turbinenstrasse den Abbruch von Liegenschaften voraussetze, bilde das Nationalstrassenrecht die Rechtsgrundlage für den Enteignungstitel.

Mit ergänzender Stellungnahme vom 24. Oktober 2007 erläutert das BAFU seine Praxis bezüglich der anzuwendenden Rechtsgrundlagen bei der Beurteilung von Lärm, welcher von Bahnen und Strassen im gleichen Verkehrsraum erzeugt wird. Das BAFU ist der Ansicht, dass die Vorinstanz für die Beurteilung der zu erwartenden Lärmimmissionen der Trams zwischen den Knoten Hardstrasse und Aargauerstrasse die korrekten Rechtsgrundlagen angewendet habe.

L.

Am 24. Oktober 2007 bzw. am 6. November 2007 reichen die Beschwerdeführerinnen 1 und der Beschwerdeführer 3 eine Replik ein und halten an ihren Beschwerden fest.

Mit Replik vom 24. Oktober 2007 bzw. vom 6. November 2007 halten die Beschwerdeführenden 6 und der Beschwerdeführer 4 ebenfalls an ihren Beschwerden fest.

M.

Am 7. November 2007 hat das Bundesverwaltungsgericht nach Anhören der Parteien verschiedene Verfahrensanträge (Sistierung des Verfahrens, Vereinigung des Beschwerdeverfahrens mit demjenigen gegen die Plangenehmigung Tram Zürich West und getrennte Behandlung der Beschwerden der Beschwerdeführenden 1 und 3 von den übrigen Beschwerden) mit Zwischenverfügung abgewiesen und den Antrag des Beschwerdegegners 1 um Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde der Beschwerdeführenden 2, 4, 5 und 6 teilweise gutgeheissen.

Weiter hat das Bundesverwaltungsgericht festgehalten, dass es auf verschiedene Rügen sowie die entsprechenden Beweisanträge der Beschwerdeführenden 2, 4 und 6 nicht eintrete. Mit diesen Rügen werde das Projekt in allgemeiner Weise, die geplante Linienführung bzw. Vorgänge im Rahmen der generellen Projektierung kritisiert, ohne dass die Beschwerdeführenden konkret aufzeigen würden, inwiefern die angefochtene Plangenehmigungsverfügung im Bereich ihrer Liegenschaften gegen Bundesrecht verstossen soll. Damit richteten sich diese Rügen einzig gegen das generelle Projekt, wie es vom Bundesrat mit Beschluss vom 26. Mai 2004 genehmigt worden sei.

N.

Gegen diese Verfügung hat der Beschwerdeführer 4 am 12. Dezember 2007 Beschwerde an das Bundesgericht erhoben und beantragt, das Bundesverwaltungsgericht sei zu verpflichten, auf die genannten Rügen einzutreten und der teilweise Entzug der aufschiebenden Wirkung sei nicht zu gewähren.

O.

Am 27. Dezember 2007 reicht die Vorinstanz eine Duplik ein, nimmt Stellung zu den Repliken der Beschwerdeführenden 1, 4 sowie 6 und verzichtet auf eine Stellungnahme zur Replik des Beschwerdeführers 3.

Mit Duplik vom 21. Dezember 2007 bzw. vom 4. Februar 2008 halten die Beschwerdegegner 1, 5 und 8 an ihren Anträgen fest. Der Beschwerdegegner 5 beantragt in seiner Duplik zusätzlich, das Bundesverwaltungsgericht solle den Gesuchsteller einladen, auch die Beibehaltung des bisherigen Knotens Turbinenstrasse in Erwägung zu ziehen.

P.

Mit Urteil vom 26. März 2008 trat das Bundesgericht auf die Beschwerde des Beschwerdeführers 4 vom 12. Dezember 2007 nicht ein.

Q.

Die Beschwerdeführerinnen 1 am 24. April 2008, die Beschwerdeführerin 2 (Equinix [Switzerland] AG als Rechtsnachfolgerin der IXEurope [Switzerland] AG) am 3. Juni 2008, der Beschwerdeführer 3 am 25. April 2008 sowie der Beschwerdeführer 4 am 13. Mai 2008 reichen Schlussbemerkungen ein und halten an ihren Beschwerden fest.

R.

Am 11. September 2008 ist unter der Leitung der Instruktionsrichterin eine öffentliche Verhandlung durchgeführt worden, an welcher die Beschwerdeführenden 1, 3, 4, 5 und 6, die Beschwerdegegner 1, 2, 5 und 8 sowie die Vorinstanz teilgenommen haben. Die Verfahrensbeteiligten haben Gelegenheit erhalten, Verdeutlichungen, Ergänzungen oder Berichtigungen zum bisher festgestellten Sachverhalt anzubringen und ihre Standpunkte dazulegen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:**1.**

1.1 Gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021). Die Plangenehmigungsverfügung der Vorinstanz stellt eine Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG dar. Das UVEK gehört zu den Behörden nach Art. 33 VGG und ist daher eine Vorinstanz des Bundesverwaltungsgerichts. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, ist nicht gegeben (Art. 32 VGG). Das Bundesverwaltungsgericht ist daher zuständig für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerden.

1.2 Zur Anfechtung der Plangenehmigungsverfügung ist befugt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch die Projektpläne berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Art. 48 VwVG). Dieses Interesse kann rechtlicher oder auch nur tat-

sächlicher Natur sein, doch muss der Beschwerdeführende durch das Projekt stärker als jedermann betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache stehen. Diese Nähe der Beziehung zum Streitgegenstand muss bei Bauprojekten insbesondere in räumlicher Hinsicht gegeben sein. Ein Beschwerdeführender kann die Überprüfung eines Bauvorhabens nur im Lichte jener Rechtsätze verlangen, die sich rechtlich oder tatsächlich auf seine Stellung auswirken. Beschwerdegründe Privater, mit denen ein bloss allgemeines öffentliches Interesse an der richtigen Anwendung des Rechts verfolgt wird, ohne dass dem Beschwerdeführenden im Falle des Obsiegens ein praktischer Nutzen entsteht, sind unzulässig (BGE 133 II 249 E. 1.3.1-1.3.2; BVGE 2007/1 E. 3.4). Zur Frage der räumlichen Nähe hält die bundesgerichtliche Rechtsprechung zum Nationalstrassen- und Eisenbahnbau fest, dass betroffene Private nicht allgemein am Projekt oder der geplanten Linienführung Kritik üben dürfen. Vielmehr haben sie konkret aufzuzeigen, inwiefern das Ausführungsprojekt im Bereiche ihres Grundstücks gegen Bundesrecht verstosse (vgl. BGE 120 Ib 59 E. 1c, BGE 118 Ib 206 E. 8b).

1.2.1 Die SPS Immobilien AG als mitbeteiligte Beschwerdeführerin (Beschwerdeführerinnen 1) war nicht unter ihrem heutigen Namen am Verfahren vor der Vorinstanz beteiligt. Sie belegt jedoch mit Auszug aus dem Handelsregister des Kantons Solothurn vom 6. Dezember 2006 ihre Fusion (Übernahme der Aktiven und Passiven) mit der Maag Zahnräder AG, welche bei der Vorinstanz Einsprache gegen das Ausführungsprojekt erhoben hatte. Somit waren sämtliche Beschwerdeführenden am Verfahren vor der Vorinstanz beteiligt: Der Kanton Zürich (Beschwerdeführer 3) als Gesuchsteller, die Beschwerdeführenden 1, 2, 4, 5 und 6 mit Einsprachen gegen das Ausführungsprojekt SN 1.4.1 (Art. 27d des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 [NSG, SR 725.11]).

1.2.2 Als Eigentümer von in unmittelbarer Nähe des Bauprojekts bzw. wenigen hundert Meter entfernt liegenden Grundstücken sind die Beschwerdeführenden 1, 2, 4, 5 und 6 in ihren schutzwürdigen Interessen betroffen und somit zur Beschwerde legitimiert. Die Vorinstanz bezweifelt die Legitimation des Vereins IG Hardturmquartier, weil sich nicht alle Vereinsmitglieder hinter die Einsprache gestellt hätten. Ob diese unbelegte Behauptung zutrifft oder ob mit der Beschwerde – wie für eine egoistische Verbandsbeschwerde (vgl. dazu BGE 130 II 514 E. 2.3.3 mit Hinweisen) vorausgesetzt – die Interessen aller oder einer

grossen Zahl von Mitgliedern verfolgt wird, kann offen bleiben, da der Verein zusammen mit verschiedenen Einzelpersonen Beschwerde erhebt (Beschwerdeführende 6), deren Legitimation zu bejahen ist (vgl. Entscheid des Bundesgerichts vom 7. September 1998, veröffentlicht in Zentralblatt 2/2000, S. 83 ff., E. 2). Der Beschwerdeführer 3 als Gesuchsteller ist legitimiert, weil die neue Turbinenstrasse nicht wie im Auflageprojekt vorgesehen genehmigt worden ist und somit hoheitliche Befugnisse in Frage stehen, an deren Ausübung er ein eigenes schutzwürdiges Interesse hat (vgl. BGE 131 II 753 E. 4.3.1).

1.2.3 Der Beschwerdeführer 4 rügt, das Plangenehmigungsverfahren habe sehr lange gedauert. Soweit er damit einen Verstoss gegen das Rechtsverzögerungsgebot (Art. 29 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV, SR 101], Art. 46a VwVG) geltend machen wollte, besteht für ihn im Zeitpunkt der Urteilsfällung kein schutzwürdiges Interesse mehr. Eine Beschwerde wegen Rechtsverzögerung bzw. Rechtsverweigerung muss erhoben werden, solange der betreffende Entscheid der untätigen Behörde noch aussteht. Auf die erst nach dem Erlass der angefochtenen Verfügungen erhobene Rüge ist daher mangels aktuellen Rechtsschutzinteresses nicht einzutreten (vgl. ANDRÉ MOSER/PETER UEBERSAX, Prozessieren vor eidgenössischen Rekurskommissionen, Basel und Frankfurt a.M. 1998, S. 170 Rz. 5.7).

1.3 Die Beschwerdeführenden 2, 4 und 6 bringen nebst anderen verschiedene Rügen vor, welche sich gegen das vom Bundesrat genehmigte allgemeine Projekt richten. So beanstandet die Beschwerdeführerin 2, dass die Projekte SN 1.4.1 und Tram Zürich West Auswirkungen auf andere Planungen haben könnten, jedoch nicht mit diesen koordiniert worden seien. Der Beschwerdeführer 4 macht geltend, das Projekt SN 1.4.1 entspreche nicht dem Zeitgeist bzw. berücksichtige die Entwicklung von Zürich West bezüglich Besiedlung und Arbeitsort nicht. Es missachte wesentliche Ziele und Grundsätze des Raumplanungsrechts und eine raumplanungsrechtliche Interessenabwägung habe nicht stattgefunden. Das Projekt SN 1.4.1 sei nur ein Anhängsel des Projekts Tram Zürich West, nicht dringlich und es bestehe gar kein Bedarf für dessen Realisierung. Es hätten weitere Quartiere in den Projektperimeter einbezogen werden müssen und das Projekt habe unzulässige präjudizielle Wirkung auf andere, noch nicht genehmigte Nationalstrassenabschnitte. Grundsätzliche Alternativen zum Projekt seien nicht geprüft worden. Weiter ist der Beschwerdeführer 4 der An-

sicht, das generelle Projekt verletze verschiedene rechtliche Anforderungen und sei vorfrageweise zu überprüfen. Insbesondere sei die blosser Teilgenehmigung des ursprünglich vorgesehenen generellen Projekts durch den Bundesrat unzulässig und die Genehmigung des generellen Projekts sei nicht mit der Erteilung der Infrastrukturkonzession für das Tram Zürich West koordiniert worden. Die Beschwerdeführenden 6 machen geltend, dass eine tauglichere Alternative zur Linienführung der SN 1.4.1 bestehen würde. Abgesehen davon stelle das Projekt keine Notwendigkeit dar.

1.3.1 Die schweizerische Gesetzgebung belässt auf dem Gebiet des Nationalstrassenbaus dem einzelnen Betroffenen nur wenig Spielraum, um sich gegen eine ihm missliebige Linienführung zur Wehr zu setzen. Die mit dem Nationalstrassenbau befassten eidgenössischen und kantonalen Behörden wie auch das Bundesverwaltungsgericht sind an die von der Bundesversammlung für den Nationalstrassenbau getroffenen grundlegenden Entscheidungen gebunden (vgl. Art. 11 Abs. 1 NSG). Die im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz gewählten allgemeinen Linienführungen und die festgelegten Klassierungen der einzelnen Nationalstrassen können daher bei der richterlichen Kontrolle nicht mehr in Frage gestellt werden. Weiter sind grundsätzlich auch die vom Bundesrat genehmigten generellen Projekte (vgl. Art. 20 NSG) der Überprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht entzogen. Eine direkte Anfechtung des bundesrätlichen Genehmigungsbeschlusses ist ausgeschlossen, und zwar nicht nur hinsichtlich seines Inhaltes, nämlich der Festlegung vor allem der Linienführung, der Anschlussstellen und der Kreuzungsbauwerke der Nationalstrassen (vgl. Art. 12 NSG), sondern auch in Bezug auf das Zustandekommen, das heisst auf das vor dem Bundesrat durchgeführte Bereinigungs- und Genehmigungsverfahren. Das genehmigte Projekt kann nur indirekt und insofern beanstandet werden, als sich die geltend gemachten Mängel im Ausführungsprojekt, das allein Objekt der Anfechtung bildet, niedergeschlagen haben (Urteil des Bundesgerichts 1E.5/2005 vom 9. August 2005, BGE 118 Ib 206 E. 8 b-d).

1.3.2 Weil die Beschwerdeführenden 2, 4 und 6 mit den unter E. 1.3 genannten Einwänden das Projekt in allgemeiner Weise, die geplante Linienführung bzw. Vorgänge im Rahmen der generellen Projektierung kritisieren, ohne dass sie diesbezüglich konkret aufzuzeigen vermögen, inwiefern die angefochtene Plangenehmigung für das Ausführungsprojekt SN 1.4.1 im Bereich ihrer Liegenschaften gegen Bundes-

recht verstossen soll, richten sich die genannten Rügen einzig gegen das generelle Projekt, wie es vom Bundesrat mit Beschluss vom 26. Mai 2004 genehmigt worden ist. Auf die unter E. 1.3 genannten Rügen der Beschwerdeführenden 2, 4 und 6 sowie entsprechende Be-weisanträge ist deshalb nicht einzutreten.

1.4 Weitere Anträge und Rügen der Beschwerdeführenden 2 und 4-6 betreffen das Tram Zürich West, die parallel zur Pfingstweidstrasse verlaufende Hardturmstrasse, ein bestehendes Industriegeleis, welches im Zusammenhang mit der Realisierung der Projekte SN 1.4.1 und Tram Zürich West verschoben werden soll sowie eine Absichtserklärung des Stadtrats der Stadt Zürich vom 1. April 2004 zur verkehrspolitischen Entwicklung in Zürich West.

1.4.1 Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildet einzig die Plangenehmigungsverfügung zum Projekt SN 1.4.1.

Ausführungsprojekte für Nationalstrassen geben Aufschluss über Art, Umfang und Lage des Werkes samt allen Nebenanlagen, die Einzelheiten seiner bautechnischen Gestaltung und die Baulinien (Art. 21 NSG). Zu den Nationalstrassen gehören neben dem Strassenkörper alle Anlagen, die zur technisch richtigen Ausgestaltung der Strassen erforderlich sind (Art. 6 NSG und Art. 2 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 [NSV, SR 725.111] bzw. Art. 3 der inzwischen aufgehobenen Verordnung über die Nationalstrassen vom 18. Dezember 1995 [aNSV, AS 1996 250]). Nebenanlagen sind Raststätten und Tankstellen bei Nationalstrassen, zu welchen der seitliche Zugang verboten ist (Art. 7 Abs. 1 NSG und Art. 6 NSV bzw. Art. 4 Abs. 1 aNSV). Soweit Bauten und Anlagen nicht Bestandteil der Nationalstrasse bilden bzw. als Nebenanlage der Nationalstrasse gelten, sind sie nicht vom UVEK mittels Plangenehmigung für das Ausführungsprojekt, sondern – unter Vorbehalt der bundesrechtlichen Bestimmungen und der Projektgenehmigung durch die zuständigen Bundesbehörden – von den Kantonen zu bewilligen.

1.4.2 Die Beschwerdeführenden 2, 5 und 6 beantragen je in einer einzigen Beschwerdeschrift sowohl die Aufhebung der Plangenehmigung der Vorinstanz (Ausführungsprojekt SN 1.4.1) als auch derjenigen des BAV zum Tram Zürich West. Mehrere Rügen betreffen einzig das Tram Zürich West. Dies gilt insbesondere auch für die Rüge des Beschwerdeführers 4, wonach die im vorliegenden Fall gewählte Kombination von Nationalstrasse und Tram unzulässig sei, weil zwischen den Bauli-

nien einer Nationalstrasse ohne Bewilligung weder Neubauten erstellt noch Umbauten vorgenommen werden dürften. Diejenigen Anträge und Rügen, welche ausschliesslich das Tram Zürich West betreffen, bilden indes nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens, weshalb hier auf sie nicht einzutreten ist (vgl. aber Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4122/2007 vom 27. Oktober 2008).

1.4.3 Die Beschwerdeführenden 6 beantragen, es seien konkrete flankierende Massnahmen (Reduktion Fahrspuren, Abklassierung, Tempo 30, bauliche Massnahmen, Dosiersystem, Fahrverbot für schwere Lastwagen) zu treffen, damit die prognostizierte, erheblich reduzierte Verkehrsbelastung in der Hardturmstrasse im Betriebszustand auch erreicht werde. Weil entlang der Hardturmstrasse die Immissionsgrenzwerte für Lärm bereits heute überschritten würden, sei diese sanierungsbedürftig im Sinne von Art. 16 Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01). Zwar werde im Auflageprojekt SN 1.4.1 eine Verkehrsreduktion prognostiziert, es gehe allerdings nicht hervor, wie diese Reduktion erreicht werden solle. Ohne verbindliche Massnahmen für die Hardturmstrasse drohe vielmehr eine weitere Zunahme des Verkehrs. Die beantragten Massnahmen stünden in einem direkten Zusammenhang mit dem Projekt SN 1.4.1 und seien im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens gestützt auf Art. 11 Abs. 1-3 USG anzuordnen.

Die Hardturmstrasse verläuft parallel zur geplanten SN 1.4.1 und stellt keinen Anschluss im Sinne von Art. 2 Bst. c NSV bzw. Art. 3 Bst. c aNSV dar. Sie ist demnach nicht Bestandteil des Nationalstrassenprojekts. Daran vermag die räumliche Nähe zur geplanten Nationalstrasse nichts zu ändern. Die im Auflageprojekt dargestellte Verkehrsentwicklung bzw. die prognostizierte Verkehrsreduktion in der Hardturmstrasse ist nicht Folge des Ausführungsprojekts SN 1.4.1, sondern hat davon unabhängige Ursachen (vgl. Umweltverträglichkeitsbericht SN 1.4.1 Zürich Westast, 3. Stufe [UVB 3. Stufe], S. 23). Soweit die Beschwerdeführenden 6 die umweltschutzrechtliche Sanierung der Hardturmstrasse bzw. für diese die Anordnung konkreter Massnahmen zur Verkehrsberuhigung verlangen, bilden ihre Anträge und Rügen nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens, weshalb auf sie nicht einzutreten ist.

1.4.4 Der Beschwerdeführer 4 rügt, für die Verlegung eines bestehenden Industriegeleises sei das hierfür notwendige Verfahren nicht

durchgeführt bzw. nicht mit dem Projekt SN 1.4.1/Tram Zürich West koordiniert worden.

Im Technischen Bericht findet das Industriegeleis zwar Erwähnung und es ist auch in den Plänen zum Auflageprojekt ersichtlich. Das Industriegeleis überquert die Nationalstrasse und ist bei der Projektausarbeitung deshalb richtigerweise mitberücksichtigt worden. Es bildet jedoch nach Art. 21 i.V.m. Art. 6 NSG nicht Bestandteil des Nationalstrassenprojekts. Insofern geht die Vorinstanz fehl, wenn sie in ihrer Vernehmlassung zu den Beschwerden ausführt, die Verlegung des Industriegeleises bilde integrierender Bestandteil der Plangenehmigung. Die Rügen, welche das Industriegeleis betreffen, sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens; auf sie ist nicht einzutreten.

1.4.5 Der Beschwerdeführer 4 macht schliesslich geltend, der Stadtrat der Stadt Zürich habe sich am 1. April 2004 („goldene Brücke“) bezüglich seiner Verkehrsplanung zu verschiedenen Handlungen und Unterlassungen verpflichtet und nicht sämtliche Verpflichtungen eingehalten. Die vom Beschwerdeführenden 4 erwähnte Vereinbarung stellt eine Absichtserklärung des Stadtrats der Stadt Zürich über die verkehrspolitische Entwicklung von Zürich West dar und ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.

1.5 Die Beschwerdegegner 5 und 8 beantragen ihrerseits eine Abänderung bzw. Ergänzung der Plangenehmigungsverfügung. Die Beschwerdegegner 8 verlangen, das auszuarbeitende Erschliessungsprojekt für die neue Turbinenstrasse sei nur soweit nach Nationalstrassenrecht durchzuführen, als daran ein Bundesinteresse bestehe. Es sei auf den Bereich bis maximal Ende der Stauspuren zu beschränken, weil die neue Turbinenstrasse nicht bzw. höchstens im unmittelbaren Knotenbereich als Bestandteil der SN 1.4.1 gelten könne. Der Enteignungsbann auf den betroffenen Grundstücken sei aufzuheben. Der Beschwerdegegner 5 beantragt in seiner Duplik zusätzlich, das Bundesverwaltungsgericht solle den Gesuchsteller einladen, auch die Beibehaltung des bisherigen Knotens Turbinenstrasse in Erwägung zu ziehen. Weil die Beschwerdeführer 5 und 8 gegen die Verfügung der Vorinstanz selber keine Beschwerde erhoben haben, stellt sich die Frage, ob ihre Begehren auf Abänderung bzw. Ergänzung der Plangenehmigungsverfügung überhaupt zu prüfen sind.

1.5.1 Wird eine Verfügung nicht insgesamt angefochten, sondern bezieht sich eine Beschwerde nur auf einen Teil der in der Verfügung ge-

regelten Rechtsverhältnisse, prüft das Bundesverwaltungsgericht grundsätzlich nur Punkte, welche aufgrund der Beschwerdebegehren noch streitig sind. In der Verfügung festgelegte, aber aufgrund der Beschwerdebegehren nicht mehr streitige Fragen können nur überprüft werden, wenn sie in einem engen Sachzusammenhang mit dem Streitgegenstand stehen (BGE 131 V 164 E. 2.1, BGE 125 V 413 E. 1 mit Hinweisen; ANDRÉ MOSER/PETER UEBERSAX, a.a.O., Rz. 2.13). Demnach können die Beschwerdegegner vorliegend grundsätzlich nur noch im Rahmen des durch die Begehren der Beschwerdeführenden bestimmten Streitgegenstands Anträge stellen, während allfällige Anträge, welche keinen sachlichen Zusammenhang mit den Begehren der Beschwerdeführenden aufweisen, nicht zulässig wären.

1.5.2 Indem die Beschwerdeführenden 1 und 3 in ihrer Beschwerde das Begehren stellen, die neue Turbinenstrasse sei ohne Rückweisung an den Projektersteller zu genehmigen, haben sie die Frage, ob und wie das Maag-Areal durch das Nationalstrassenprojekt verkehrstechnisch erschlossen werden soll, zum Streitgegenstand gemacht. Die Anträge der Beschwerdegegner 8 betreffen ebenso die verkehrstechnische Erschliessung des Maag-Areals und weisen zu den Begehren der Beschwerdeführenden 1 und 3 zweifellos einen engen sachlichen Zusammenhang auf. Diese Anträge liegen demzufolge im Rahmen des Streitgegenstands, weshalb das Bundesverwaltungsgericht darüber zu entscheiden hat.

1.5.3 In Bezug auf die Aufforderung des Beschwerdegegners 5, das Bundesverwaltungsgericht solle den Beschwerdeführer 3 (Gesuchsteller) einladen, auch die Beibehaltung des bisherigen Knotens Turbinenstrasse in Erwägung zu ziehen, ist allerdings festzuhalten, dass der von der Vorinstanz genehmigte Knoten Technoparkstrasse im Gegensatz zum weiteren Verlauf der neuen Turbinenstrasse bereits im generellen Projekt vorgesehen war. Sofern der Beschwerdegegner 5 seine Anregung als Rechtsbegehren verstanden haben will, betrifft sein Anliegen einzig das generelle Projekt, wie es vom Bundesrat mit Beschluss vom 26. Mai 2004 genehmigt worden ist, weshalb darauf nicht einzutreten ist (vgl. E. 1.3).

1.6 Im Übrigen und soweit die Anträge und Rügen das Ausführungsprojekt SN 1.4.1 betreffen, ist auf die form- und fristgerecht eingereichten Beschwerden (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) einzutreten.

2.

Der Beschwerdeführer 4 kritisiert, ihm sei zu wenig Zeit für die Einreichung einer Beschwerde gegen die Plangenehmigungsverfügung der Vorinstanz zur Verfügung gestanden.

Beschwerden an das Bundesverwaltungsgericht sind von Gesetzes wegen innerhalb von 30 Tagen nach Eröffnung der Verfügung einzureichen (Art. 50 Abs. 1 VwVG). Es handelt sich hierbei um eine gesetzliche Frist, welche nicht erstreckt werden kann (ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER, *Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes*, 2. Aufl., Zürich 1998, Rz. 344). Erfordert es der aussergewöhnliche Umfang oder die besondere Schwierigkeit einer Beschwerdesache, so gestattet die Beschwerdeinstanz dem Beschwerdeführenden, der darum in seiner sonst ordnungsgemäss eingereichten Beschwerde nachsucht, deren Begründung innert einer angemessenen Nachfrist zu ergänzen (Art. 53 VwVG).

Ein entsprechendes Gesuch hat der Beschwerdeführer 4 nicht gestellt, er erhielt jedoch im weiteren Verfahren ausreichend Gelegenheit zur Ergänzung der Beschwerdebegründung (vgl. Replik vom 6. November 2007 sowie Schlussbemerkungen vom 13. Mai 2008).

Rechtliches Gehör**3.**

Die Beschwerdeführenden 1, 2, 4, 5 und 6 rügen verschiedene Verletzungen ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör.

3.1 Der in Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV, SR 101) garantierte Grundsatz des rechtlichen Gehörs umfasst die Rechte der Parteien auf Teilnahme am Verfahren und auf Einflussnahme auf den Prozess der Entscheidungsfindung. In diesem Sinne dient es einerseits der Sachabklärung, stellt andererseits aber auch ein persönlichkeitsbezogenes Mitwirkungsrecht beim Erlass von Verfügungen dar, welche in die Rechtsstellung des Einzelnen eingreifen (vgl. BGE 126 V 130 E. 2b, BGE 121 V 150 E. 4a; KÖLZ/HÄNER, a.a.O., Rz. 292 ff.). Für das Verwaltungsverfahren wurde der Anspruch auf rechtliches Gehör in den Art. 26 ff. VwVG sowie in den verfahrensrechtlichen Bestimmungen der Spezialgesetze konkretisiert. Für den hier interessierenden Bereich ist insbesondere Art. 27d NSG zu beachten.

Der Anspruch auf rechtliches Gehör umfasst das Recht, sich in einer Sache mit widerstreitenden Interessen mehrerer Parteien zu den Vorbringen einer Gegenpartei, die erheblich erscheinen, äussern zu können (Art. 31 VwVG) sowie das unmittelbar aus Art. 29 VwVG ableitbare Recht auf Teilnahme an einem Augenschein (KÖLZ/HÄNER, a.a.O., Rz. 324). Weiter umfasst er das Recht einer Partei, am Sitze der verfügenden Behörde Einsicht in die entscheidungswesentlichen Akten nehmen zu können (Art. 26 Abs. 1 VwVG). Aus dem Akteneinsichtsrecht wiederum folgt die Pflicht der Behörden, die Parteien zu benachrichtigen, wenn sie entscheidungswesentliche Akten beiziehen, welche diese nicht kennen und auch nicht kennen können (BGE 132 V 387 E. 3.1; ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2006, Rz. 1672 ff., KÖLZ/HÄNER, a.a.O., Rz. 298).

Aus dem Grundsatz des rechtlichen Gehörs leitet sich auch die Pflicht der Behörden ab, die Vorbringen des vom Entscheid in seiner Rechtsstellung Betroffenen sorgfältig und ernsthaft zu prüfen und in der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen (Art. 32 Abs. 1 VwVG; BGE 129 I 232 E. 3.2). Daraus folgt die grundsätzliche Pflicht der Behörden, sich mit den wesentlichen Vorbringen des Rechtssuchenden zu befassen und Entscheide zu begründen (vgl. Art. 35 Abs. 1 VwVG). Die Begründung eines Entscheides muss so abgefasst sein, dass der Betroffene ihn sachgerecht anfechten kann. Dies ist nur möglich, wenn sowohl er wie auch die Rechtsmittelinstanz sich über die Tragweite des Entscheides ein Bild machen können. In diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde leiten liess und auf welche sie ihren Entscheid stützt. Das bedeutet indessen nicht, dass sich die Behörde ausdrücklich mit jeder tatbestandlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen müsste. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken. Die Behörde hat demnach in der Begründung ihres Entscheides diejenigen Argumente aufzuführen, die tatsächlich ihrem Entscheid zugrunde liegen (BGE 129 I 232 E. 3.2; BGE 126 I 97 E. 2b; BGE 112 Ia 107 E. 2b; vgl. auch LORENZ KNEUBÜHLER, Die Begründungspflicht, Bern 1998, S. 22 ff.).

3.1.1 Der Gehörsanspruch ist nach feststehender Rechtsprechung formeller Natur, mit der Folge, dass seine Verletzung ungeachtet der Erfolgsaussichten der Beschwerde grundsätzlich zur Aufhebung des mit dem Verfahrensmangel behafteten Entscheids führt (statt vieler:

BGE 126 I 19 E. 2d/bb). Nach der Rechtsprechung kann eine Verletzung des Gehörsanspruchs aber als geheilt gelten, wenn die unterbliebene Gewährung des rechtlichen Gehörs (also etwa die unterlassene Anhörung, Akteneinsicht oder Begründung) in einem Rechtsmittelverfahren nachgeholt wird, in dem die Beschwerdeinstanz mit der gleichen Prüfungsbefugnis entscheidet wie die untere Instanz. Die Heilung ist aber ausgeschlossen, wenn es sich um eine besonders schwerwiegende Verletzung der Parteirechte handelt. Zudem darf dem Beschwerdeführer kein Nachteil erwachsen und die Heilung soll die Ausnahme bleiben (BGE 129 I 129 E. 2.2.3; BGE 126 V 130 E. 2b; BGE 126 I 68 E. 2; Urteil des Bundesgerichts 1A.234/2006 vom 8. Mai 2007 E. 2.2; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2016/2006 vom 2. Juli 2008 E. 5; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1681/2006 vom 13. März 2008 E. 2.4; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 986 f.).

3.1.2 Bei Verstössen gegen die Begründungspflicht schliesslich wird der Mangel als behoben erachtet, wenn die Rechtsmittelbehörde eine hinreichende Begründung liefert oder wenn die unterinstanzliche Behörde anlässlich der Anfechtung ihres Entscheides eine genügende Begründung nachschiebt, etwa in der Vernehmlassung (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1737/2006 vom 22. August 2007 E. 2.2; KNEUBÜHLER, a.a.O., S. 214 mit Hinweisen).

3.2 Die Beschwerdeführerinnen 1 machen geltend, die Vorinstanz habe ihren Anspruch auf eine Ersatzzufahrt nicht behandelt, die Einwände der Beschwerdegegner ohne vorgängige Anhörung übernommen und sie nicht an einem Augenschein teilnehmen lassen.

3.2.1 Die Beschwerdeführerinnen 1 haben sich bei ihrer Einsprache gegen das Auflageprojekt in erster Linie auf Art. 7 Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG, SR 711) gestützt und verlangt, dass die neue Turbinenstrasse in dem nach den Sonderbauvorschriften vorgesehenen Bereich erstellt werde.

Indem die Vorinstanz in ihrer Begründung zum Schluss kommt, die privaten Interessen am Gebot der ungeschmälernten Eigentumsausübung würden gegenüber der Umsetzung der projektierten Erschliessung Vorrang geniessen, ohne dabei auf den von den Beschwerdeführerinnen 1 geltend gemachten Anspruch auf eine Ersatzzufahrt einzugehen, hat sie ein rechtzeitig vorgebrachtes und für den Entscheid erheblich erscheinendes Argument der Beschwerdeführerinnen 1 nicht

berücksichtigt und damit ihre Prüfungs- und Begründungspflicht nach Art. 32 Abs. 1 und Art. 35 Abs. 1 VwVG verletzt.

Die Vorinstanz hält in ihrer Vernehmlassung nun aber ausdrücklich fest, der Anspruch der Beschwerdeführerinnen 1 auf eine Ersatzzufahrt werde nicht bestritten und, weil die im Auflageprojekt vorgesehene Erschliessung nicht genehmigt worden ist, auch nicht beeinträchtigt. Da sich zudem das Bundesverwaltungsgericht mit den wesentlichen Vorbringen der Beschwerdeführerinnen 1, insbesondere ihrem Anspruch auf Ersatzzufahrt, mit gleicher Prüfungsbefugnis wie die Vorinstanz (vgl. Art. 49 VwVG) auseinandersetzt und den Verlauf der neuen Turbinenstrasse ebenfalls nicht festlegt, sondern das Verfahren diesbezüglich zur Projektänderung und damit zur erneuten Genehmigung zurückweist (vgl. E. 10 und 11), erscheint die Verletzung des rechtlichen Gehörs als nicht besonders schwerwiegend und ist sie als geheilt zu betrachten.

3.2.2 Die Vorinstanz hat den Beschwerdeführerinnen 1 keine Gelegenheit gegeben, zu den Einsprachen der Bewohnerinnen und Bewohner der Turbinenstrasse Y._____ und Z._____ Stellung zu nehmen. Sie sind auch nicht zu einem Augenschein eingeladen worden, an welchem Vertreter der Vorinstanz, des Kantons sowie der Stadt Zürich und mehrere Personen aus dem Kreis der Bewohnerinnen und Bewohner der Turbinenstrasse Y._____ und Z._____ teilgenommen haben. Offenbar ist ihnen auch nicht das Beschlussprotokoll zu Kenntnis gebracht worden.

Im Unterschied zu anderen Verwaltungsverfahren sind von einer Plan genehmigung nach Art. 26 NSG regelmässig sehr viele Personen betroffen, weshalb Art. 27d NSG für die Betroffenen mit der Einsprache ein formalisiertes Äusserungsrecht vorsieht. In einem solchen Einspracheverfahren stehen sich die gesuchstellenden Behörden und die Einsprechenden als Parteien mit widerstreitenden Interessen gegenüber. Hingegen können die Einsprechenden, bevor das Departement entscheidet, untereinander nicht den Status einer Gegenpartei im Sinne von Art. 31 VwVG einnehmen, weshalb die Genehmigungsbehörde nicht verpflichtet ist, den Einsprechenden Gelegenheit zur Stellungnahme zu anderen Einsprachen zu geben. Mit der Einsprachemöglichkeit ist dem rechtlichen Gehör der Einsprechenden im erstinstanzlichen Verwaltungsverfahren spezialgesetzlich genüge getan.

Die Vorinstanz war somit vorliegend nicht verpflichtet, den Beschwerdeführerinnen 1 Gelegenheit zu den Vorbringen der Beschwerdegegner 2-8 zu geben (vgl. dazu Urteil des Bundesgerichts 1A.249/2003 E. 6.2). Hingegen wäre den Beschwerdeführerinnen 1 gestützt auf Art. 29 VwVG die Teilnahme am durchgeführten Augenschein zu ermöglichen gewesen.

Den Beschwerdeführerinnen 1 sind die im vorliegenden Beschwerdeverfahren eingegangenen Stellungnahmen der Beschwerdegegner sowie der Vorinstanz zur Kenntnis- und Stellungnahme zugestellt worden. Ihnen ist im Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht somit ausreichend Gelegenheit gegeben worden, sich zur projektierten Turbinenstrasse zu äussern. Weil zudem, wie bereits erwähnt (vgl. E. 3.2.1 hiervor), mit vorliegendem Urteil der Verlauf der neuen Turbinenstrasse nicht definitiv festgelegt wird, erscheint auch bezüglich der verpassten Möglichkeit, am durchgeführten Augenschein teilzunehmen, die Verletzung des rechtlichen Gehörs als nicht besonders schwerwiegend und ist diese mit Blick auf die Prüfungsbefugnis des Bundesverwaltungsgerichts als geheilt zu betrachten.

3.3 Die Beschwerdeführenden 2, 4, 5 und 6 sind der Ansicht, die Vorinstanz habe ihren Anspruch auf rechtliches Gehör dadurch verletzt, dass sie auf verschiedene Rügen ihrer Einsprachen nicht eingegangen sei und ihren Entscheid nicht hinreichend begründet habe.

Tatsächlich ist die Vorinstanz auf verschiedene Rügen der Beschwerdeführenden nicht eingetreten, dies jedoch nicht ohne Begründung. Aus der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung wird ersichtlich, dass sie die Rügen der Beschwerdeführenden zur Kenntnis genommen und sich damit befasst hat. Sie hat das Nichteintreten auf diejenigen Rügen, welche sich ihrer Ansicht nach nicht gegen das Anfechtungsobjekt richten, begründet: Einerseits hat sie festgehalten, dass sie diejenigen Rügen, welche einzig das Tramprojekt betreffen, nicht behandelt. Andererseits hat sie argumentiert, es fehle den Beschwerdeführenden bezüglich der allgemeinen Einwände gegen das Projekt, welche nicht gegen das Anfechtungsobjekt gerichtet seien, an der Legitimation (S. 15 ff., S. 52, S. 55, S. 59 f. und S. 65 der Plangenehmigungsverfügung). Die Beschwerdeführenden waren sich zudem, wie sich an den Vorbringen in den Beschwerden zeigt, über die Tragweite des angefochtenen Entscheides im Klaren und ohne weiteres imstande, diesen sachgerecht anzufechten. Die Vorinstanz ist damit ihrer Be-

gründungspflicht nach Art. 35 Abs. 1 VwVG in hinreichendem Masse nachgekommen. Ob die Vorinstanz auf die einzelnen Rügen zu Recht nicht eingetreten ist, ist indes keine Frage der Begründungspflicht bzw. des rechtlichen Gehörs.

3.4 Der Beschwerdeführer 4 beanstandet mit Verweis auf seine Einsprache vom 3. Mai 2005 verschiedene Vorgänge im Rahmen der öffentlichen Auflage des Ausführungsprojekts.

3.4.1 Er bemängelt, dass die Akten der Projektauflage zunächst nur beim Tiefbauamt der Stadt Zürich einsehbar gewesen seien und es nicht möglich gewesen sei, sich die Akten zusenden oder zur Mitnahme bereitstellen zu lassen. Zudem sei die Akteneinsicht zu Beginn der Auflagefrist durch die engen Platzverhältnisse und die beschränkten Kopiermöglichkeiten (fehlende Infrastruktur für Kopien von grösserem Format als A3) erschwert worden. Die Möglichkeit der Akteneinsicht sei ausserdem zeitlich begrenzt (08.30 Uhr bis 11.15 Uhr sowie 13.30 Uhr bis 16.00 Uhr) gewesen. Kurze Zeit später sei es zwar möglich gewesen, die Akten bei den Projektverantwortlichen zu bestellen, diese seien allerdings erst nach 10 Tagen der 30-tägigen Einsprachefrist bei ihm eingetroffen. Der Beschwerdegegner 1 hat in seiner Stellungnahme zur Einsprache des Beschwerdeführers 4 festgehalten, dass die Akteneinsicht ab Beginn der Auflagefrist (4. April 2005) gewährleistet gewesen sei. Ab dem 6. bzw. 8. April 2005 habe den Einsichtnehmenden bei Bedarf mehr Platz zur Einsichtnahme an einem Arbeitstisch bzw. Sitzungstisch zur Verfügung gestanden. Ab dem 8. April 2005 sei es möglich gewesen, Kopien der Akten bzw. ganze Aufgledossiers zu bestellen.

3.4.2 Im nationalstrassenrechtlichen Plangenehmigungsverfahren ermöglicht die öffentliche Planaufgabe gemäss Art. 27b Abs. 2 NSG die Einsichtnahme in die Projektakten. Das Bundesgericht hat bisher, ohne sich speziell zu Art. 27b Abs. 2 NSG zu äussern, offen gelassen, ob aus Art. 29 BV für praktizierende Anwälte ein Anspruch auf Zusendung oder Herausgabe von Akten abgeleitet werden kann (BGE 122 I 109 E. 2b mit Hinweis). Das Bundesverwaltungsgericht hingegen hat kürzlich in Fortsetzung seiner Praxis bzw. der Praxis der ehemaligen Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt (REKO/INUM) entschieden, im Rahmen der üblichen Akteneinsicht bei den Verfahren zum Flughafen Zürich keine Originalakten und keine Kopien von Ak-

tenstücken zuzustellen (Zwischenverfügung A-1936/2006 vom 11. Januar 2008).

3.4.3 Im Unterschied zu anderen Verwaltungsverfahren sind wie bereits vorne erwähnt von einem Nationalstrassen-Auflageprojekt wie bei den Verfahren zum Flughafen Zürich regelmässig sehr viele Personen betroffen. Je nach Umfang der Akten und Anzahl der an einer Einsichtnahme interessierten Personen ist die Herausgabe von Akten bzw. ganzen Auflosedossiers mit grossem Aufwand verbunden, weshalb eine Herausgabepflicht zumindest nicht selbstverständlich erscheint. Es kann indessen vorliegend offen bleiben, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen im Rahmen einer Projektauflage nach Art. 27d NSG ein Recht auf Herausgabe der Akten besteht, da am 5. Tag der 30-tägigen Auflagefrist entschieden worden ist, auf Bestellung hin die verlangten Akten bzw. ein vollständiges Auflosedossier herauszugeben bzw. zuzustellen und eine entsprechende Bestellung des Beschwerdeführers 4 nach dessen eigener Angabe ohne Verzug ausgeführt worden ist. Damit hatte der Beschwerdeführer 4 trotz des grossen Umfangs der Akten bis zum Ablauf der Auflagefrist ausreichend Zeit zur Einsicht in die Akten, zumal die Möglichkeit der Akteneinsicht beim Tiefbauamt der Stadt Zürich von Beginn weg bestanden hat.

3.5 Der Beschwerdeführer 4 kritisiert weiter, dass er von einer Bereinigung der Differenzen zwischen den Gesuchstellern und dem BAFU vom 15. März 2006 und den dabei getroffenen Vereinbarungen keine Kenntnis erhalten habe.

3.5.1 Die Vorinstanz hat sich in ihrem Entscheid auf ein Protokoll berufen, welches anlässlich einer Besprechung zwischen den Gesuchstellern der beiden Projekte SN 1.4.1 sowie Tram Zürich West und dem BAFU am 15. März 2006 erstellt worden ist (S. 42 Plangenehmigung). Namentlich nimmt die Vorinstanz Bezug auf die Besprechung von Massnahmen zur Emissionsminderung bei Bautransporten sowie der Art des einzubauenden Strassenbelags. Offenbar hatte der Beschwerdeführer 4 keine Kenntnis vom Protokoll der Besprechung. Dadurch, dass sich die Vorinstanz in ihrem Entscheid auf das erwähnte Protokoll stützt, ohne dass der Beschwerdeführer 4 davon vorgängig Kenntnis erhalten hat, hat sie dessen Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt.

3.5.2 Weil sowohl die Massnahmen zur Emissionsminderung bei Bautransporten als auch der Einbau eines lärmdämmenden Strassenbelags Inhalt des UVB 3. Stufe sind (S. 38 und 49), es sich bei diesen

beiden Themenbereichen dementsprechend nicht um neue, bis zu diesem Zeitpunkt im Verfahren noch nicht zur Sprache gekommenen Punkte handelt, erscheint die Verletzung des Gehörsanspruchs allerdings als nicht besonders schwerwiegend.

Dem Beschwerdeführer 4 wurden zudem am 3. Oktober 2007 im vorliegenden Verfahren die Vernehmlassung der Vorinstanz und am 26. November 2007 das Verzeichnis der Vorakten zur Kenntnis gebracht. Auf Gesuch hin wurde ihm am 11. Januar 2008 zudem das Protokoll vom 15. März 2006 über die Besprechung zwischen den Gesuchstellern und dem BAFU zusammen mit weiteren Akten zur Einsichtnahme zugestellt. Weil das Bundesverwaltungsgericht mit der gleichen Prüfungsbefugnis wie die Vorinstanz urteilt (Art. 49 VwVG) und die im Einspracheverfahren unterbliebene Gewährung des rechtlichen Gehörs des Beschwerdeführers 4 ohne Nachteil für diesen nachgeholt worden ist, kann die Verletzung des Gehörsanspruchs auch diesbezüglich als geheilt gelten.

Feststellung des Sachverhalts und Beweisanträge

4.

Die Beschwerdeführenden 2, 4 und 6 machen geltend, die Vorinstanz habe den rechtserheblichen Sachverhalt nicht korrekt und vollständig festgestellt.

4.1 Bereits in seiner Einsprache hat der Beschwerdeführer 4 kritisiert, bei der Erstellung des Projekts SN 1.4.1/Tram Zürich West seien methodische Anforderungen nicht erfüllt worden.

In seiner Beschwerde macht er erneut geltend, die Grundlagen, auf welche die Vorinstanz ihren Entscheid gestützt habe, seien nicht vollständig und teilweise fehlerhaft. Insbesondere die dem Projekt zugrunde gelegten Verkehrsprognosen seien unvollständig bzw. sie würden nicht auf zulässigen, sachgerechten Grundlagen, sondern auf veralteten Zahlen basieren, die regionalen Verkehrsbeziehungen nur mangelhaft berücksichtigen und unerklärliche Differenzen mit den Prognosezahlen für das generelle Projekt enthalten. Die Verkehrsprognosen würden zudem verschiedene Unsicherheiten und ungeklärte Annahmen aufweisen. Die Behauptung, es gebe keine Verkehrsumlagerungen von der Förrlibuckstrasse/Hardturmstrasse auf die Pflingstweid-

strasse sei falsch und die Verkehrsknoten, insbesondere der Knoten Pfingstweidstrasse/Hardstrasse, seien nicht auf ihre Funktionstüchtigkeit untersucht worden. Der Langsamverkehr sei zu wenig beachtet und die Lärmwerte seien nicht genügend ermittelt worden. Zusätzlich macht der Beschwerdeführer 4 geltend, die Vorinstanz habe zu Unrecht nicht geprüft, ob mit durch den Strassenverkehr verursachten Erschütterungen zu rechnen sein wird. Er erachtet es zudem als stossend, dass die Vorinstanz an vielen Stellen einfach die Meinung der Fachbehörden übernommen habe. Als Entscheidbehörde sei sie verpflichtet, sich selber ein Bild zu machen.

Auch die Beschwerdeführerin 2 macht geltend, der Knoten Pfingstweidstrasse/Hardstrasse sei nicht auf seine Funktionstüchtigkeit untersucht worden.

Die Beschwerdeführenden 6 wiederum sind der Ansicht, der Umweltverträglichkeitsbericht sei unvollständig und falsch, weil er die Lärm-Grenzwertüberschreitungen und Rechtsverstösse nicht ausweise.

4.2 Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auch auf eine allfällig unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts hin (Art. 49 Bst. b VwVG). Es auferlegt sich allerdings dann eine gewisse Zurückhaltung, wenn unter anderem technische Fragen zu beurteilen sind und wenn der Entscheid der Vorinstanz mit Amtsberichten bzw. Stellungnahmen der Fachstellen des Bundes übereinstimmt. Sachkundige Auskünfte einer Amtsstelle werden nur dann inhaltlich überprüft und es wird nur dann von ihnen abgewichen, wenn dafür stichhaltige Gründe, also etwa offensichtliche Mängel oder innere Widersprüche, gegeben sind (KÖLZ/HÄNER, a.a.O., Rz. 290; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2422/2008 vom 18. August 2008 E. 7.2). Dementsprechend weicht das Bundesverwaltungsgericht nicht ohne Not von der Auffassung der Vorinstanz ab, wenn diese ihren Entscheid auf einen Amtsbericht in der Funktion des Gutachtens gestützt hat (KÖLZ/HÄNER, a.a.O., Rz. 282). Es ist ohne weiteres zulässig, bei der Prüfung naturwissenschaftlicher und technischer Fragen auf die Berichte und Stellungnahmen der vom Gesetzgeber beigegebenen sachkundigen Instanzen abzustellen. Ergänzende Beweiserhebungen in Form von Expertisen sind denn auch nur ausnahmsweise und nur dort vorzunehmen, wo die Klärung der umstrittenen Sachverhaltsfrage für die rechtliche Beurteilung unabdingbar ist (Urteil des Bundesgerichts 1E.1/2006 vom 12. April 2006 E. 5 mit wei-

teren Hinweisen; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2016/2006 vom 2. Juli 2008 E. 15.5.1). In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die Umweltverträglichkeitsprüfung hinzuweisen. Zum Bericht, den der Gesuchsteller einzureichen hat (Art. 9 Abs. 2 und 3 USG), nimmt das BAFU als Umweltschutzfachstelle des Bundes zu Handen der entscheidenden Behörde Stellung und beantragt allenfalls Auflagen und Bedingungen (Art. 9 Abs. 5 USG). Diese Stellungnahme hat faktisch den Charakter einer amtlichen Expertise (BGE 124 II 460 E. 4b mit Hinweisen).

4.3 Die Vorinstanz hat angegeben, auf welche Akten sich die Projektgenehmigung stützt. Wo es notwendig erschien, hat sie vor ihrem Entscheid zusätzliche Abklärungen getroffen bzw. weitere Stellungnahmen von den Fachbehörden des Bundes sowie des Kantons Zürich verlangt.

Im Anschluss an die Einsprache des Beschwerdeführers 4 hat die Vorinstanz folgende zusätzlichen Stellungnahmen eingeholt: Stellungnahme des BUWAL vom 28. September 2005 zur Luftbelastung, Stellungnahme des BUWAL vom 15. Dezember 2005 betreffend PM10-Belastung, Stellungnahme der Baudirektion Zürich vom 15. Dezember 2005. Die Fachbehörden des Bundes und des Kantons Zürich erhielten somit ausreichend Gelegenheit, zum Projekt sowie zu der Einsprache des Beschwerdeführers 4 Stellung zu nehmen. Am 30. Mai 2006 wurde zudem mit dem Beschwerdeführer 4 ein Augenschein bzw. eine Einigungsverhandlung durchgeführt.

4.4

Die verkehrsplanerischen Grundlagen für die Projektierung und Dimensionierung der SN 1.4.1 wurden mittels eines detaillierten Verkehrsmodells ermittelt, welches der Beschwerdegegner 1 in seiner Vernehmlassung vom 15. Dezember 2005 zur Einsprache des Beschwerdeführers 4 ausführlich dargestellt und erläutert hat. Soweit dabei Annahmen für die Zukunft zu treffen gewesen sind, ist zu beachten, dass solche Prognosen naturgemäss mit gewissen Unsicherheiten verbunden sind (BGE 126 II 522 E. 14, BGE 124 II 460 E. 4b mit Hinweisen). Die Modellrechnungen haben jedoch deutlich gezeigt, dass die Belastungen während den Spitzenstunden aufgrund der angebotsorientierten Planung konstant bleiben. Der Beschwerdegegner 1 hat aufgezeigt, dass mit der Realisierung des Projekts SN 1.4.1 die Verkehrskapazitäten nicht vergrössert werden.

Der Knoten Pfingstweidstrasse/Hardstrasse im Besonderen findet Erwähnung im Technischen Bericht („Knoten Hardstrasse“, S. 25). Es werden darin die vorgesehenen Fahrbeziehungen skizziert. Gemäss diesem Bericht berücksichtigt der Knoten das neue Verkehrsregime in der Hardstrasse, welches gleichzeitig mit dem Bau des Trams Zürich West eingeführt werden soll. Ausreichend berücksichtigt worden ist auch der Langsamverkehr (Fuss- und Radverkehr; vgl. Technischer Bericht, S. 29 f. sowie Bericht Leistungsfähigkeit und Verkehrskoordination Pfingstweidstrasse [Beilage Nr. 22 zum Auflageprojekt], S. 5 f.).

Das BAFU bestätigt in seiner Stellungnahme vom 27. August 2007 ausdrücklich, der UVB 3. Stufe enthalte die nötigen Aussagen zur Verkehrsentwicklung und für Ist-, Ausgangs- und Betriebszustand jeweils eine Emissionsbilanz für Stickoxide und Feinstaub, die entsprechenden Immissionskarten sowie eine Berechnung und Beurteilung der Lärmbelastungen. Es lägen keine Anhaltspunkte vor, welche das Resultat der Verkehrsmodellierung bezweifeln liessen. So sei insbesondere der für die Zukunft prognostizierte Mehrverkehr nicht Folge des Projekts, sondern des allgemeinen Verkehrswachstums. Das BAFU kommt deshalb zusammenfassend zum Schluss, dass der UVB 3. Stufe inhaltlich korrekt sei und der Entscheid darauf abgestellt werden könne. Es besteht kein Anlass, an diesen Ausführungen des BAFU zu zweifeln.

4.5 Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Projektunterlagen und insbesondere der UVB 3. Stufe die notwendigen Informationen enthalten und den rechtlichen Anforderungen entsprechen (vgl. Art. 21 NSG und Art. 12 NSV bzw. Art. 13a aNSV sowie Art. 9 der Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung [UVPV, SR 814.011]). Die Vorinstanz hat die von den Fachbehörden eingegangenen Anregungen zum Auflageprojekt und Stellungnahmen zu den Einsprachen ausreichend berücksichtigt. Die Kritik der Beschwerdeführenden 4 und 6 an der Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz vermag deshalb nicht zu überzeugen.

5.

Weiter sind verschiedene im Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht gestellte Beweisanträge der Beschwerdeführenden 4, 5 und 6 zu prüfen:

- Expertise zu den Neubaelementen des Projekts SN 1.4.1 sowie Augenschein;

- Expertise zu den Überschreitungen der Planungswerte (Lärm) bei benachbarten Liegenschaften sowie Augenschein;
- Expertise zur Realisierbarkeit des Alternativprojekts (Verlegung Pfingstweidstrasse auf eine die Bahngleise überspannende Brücke) sowie Augenschein;
- Augenschein zur Frage der Verhältnismässigkeit einer Tieferlegung und Einhausung der SN 1.4.1;
- Augenschein zur Frage der Legitimation eines mitbeteiligten Beschwerdeführers der Beschwerdeführenden 6;
- Expertise zur Luftschadstoffsituation sowie zu den Kosten für Alternativprojekt (Verlegung Pfingstweidstrasse auf eine die Bahngleise überspannende Brücke);
- Augenschein Hardturmstrasse (Verkehrszunahme während der Bauphase, Lärmwerte, Lärmzunahme, Routen Ausweichverkehr während Bauphase, Verkehrsprognosen Betriebszustand);
- Expertise zur Verkehrszunahme in der Hardturmstrasse während der Bauphase;
- Edition von Unterlagen zu den heutigen Lärmwerten in der Hardturmstrasse durch die Stadt Zürich;
- Expertise zur Lärmzunahme in der Hardturmstrasse;
- Gutachten über Funktionstüchtigkeit etc. des Knotens Pfingstweidstrasse/Hardstrasse.

5.1 Das Bundesverwaltungsgericht stellt den Sachverhalt von Amtes wegen fest (Art. 12 VwVG) und bedient sich nötigenfalls verschiedener Beweismittel. Es nimmt die ihm angebotenen Beweise ab, wenn diese zur Abklärung des Sachverhaltes tauglich erscheinen (Art. 33 Abs. 1 VwVG). Das Bundesverwaltungsgericht kann von einem beantragten Beweismittel dann absehen, wenn bereits Feststehendes bewiesen werden soll, wenn zum voraus gewiss ist, dass der angebotene Beweis keine wesentlichen Erkenntnisse zu vermitteln vermag oder wenn die verfügende Behörde den Sachverhalt auf Grund eigener Sachkun-

de ausreichend würdigen kann (antizipierte Beweiswürdigung; BGE 131 I 153 E. 3 sowie KÖLZ/HÄNER, a.a.O., Rz. 268 ff. und 320).

5.2 Das Bundesverwaltungsgericht hat vorliegend ein umfassendes Instruktionsverfahren durchgeführt und unter anderem das ASTRA sowie das BAFU zur Stellungnahme zu den Beschwerden eingeladen. Das ASTRA beantragt in seiner Stellungnahme die Abweisung der Beschwerden. Das BAFU hat sich in seiner Stellungnahme vom 27. August 2007 mit den umweltschutzrechtlichen Einwänden der Beschwerdeführenden auseinandergesetzt und ist zum Schluss gekommen, dass das Projekt bundesumweltrechtskonform sei. Unter Berücksichtigung dieser Fachberichte sieht das Bundesverwaltungsgericht keinen Anlass, weitere Expertisen einzuholen. Der Sachverhalt erschliesst sich in genügender Weise aus den Akten (vgl. auch E. 4.5) und die Einholung weiterer Gutachten sowie die Durchführung eines Augenscheins erscheinen zur weiteren Abklärung des entscheidungswesentlichen Sachverhalts nicht erheblich, weshalb in antizipierter Beweiswürdigung davon abzusehen ist. Zudem liegen die Anträge, jedenfalls soweit sie das sog. Alternativprojekt (Verlegung der Pfingstweidstrasse) betreffen, ausserhalb des Streitgegenstandes, betreffen sie doch Fragen, welche im Rahmen des generellen Projektes zu entscheiden waren bzw. entschieden worden sind.

Koordinationspflicht

6.

Der Beschwerdeführer 4 ist der Ansicht, die Vorinstanz habe die Koordinationspflicht mehrfach verletzt. Art. 25a des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) verpflichtete die Behörden zu einer formellen und materiellen Koordination. Zwar sei eine formelle Koordination insoweit erfolgt, als die beiden Projekte SN 1.4.1 und Tram Zürich West gleichzeitig öffentlich aufgelegt worden seien. Hingegen sei die Koordinationspflicht verletzt worden, indem ihm die Planenehmigungsverfügung des UVEK (SN 1.4.1) erst zwei Tage nach derjenigen des BAV (Tram Zürich West) eröffnet worden sei. Weiter sei das Gebot der materiellen Koordination dadurch verletzt worden, dass keine gemeinsame Leitbehörde bezeichnet worden sei. Die fehlende materielle Koordination sei namentlich bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit augenfällig. Art. 8 USG sehe ausdrücklich vor, dass Einwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusam-

menwirken zu beurteilen seien. Bei der projektierten SN 1.4.1 sowie dem Tram Zürich West handle es sich um eine einheitliche Anlage, deren Umweltauswirkungen gesamthaft betrachtet werden müssten, weshalb auch eine beide Projekte umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen gewesen wäre.

Die Beschwerdeführerin 2 vertritt ebenfalls die Auffassung, für die SN 1.4.1 und das Tram Zürich West hätten nicht zwei verschiedene Plangenehmigungsverfügungen erlassen werden dürfen, da es sich um ein einziges Projekt handle.

6.1 Art. 25a RPG verlangt eine formelle und materielle Koordination, wenn die Errichtung oder die Änderung einer Baute oder Anlage Verfügungen mehrerer Behörden erfordert. Art. 25a RPG stellt eine bundesrechtliche Minimalvorschrift für Bewilligungen kantonaler Behörden dar. An den bundesrechtlichen Zuständigkeitsregelungen wollte der Gesetzgeber mit dem Erlass dieser Bestimmung hingegen nichts ändern (Botschaft zu einer Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 30. Mai 1994, BBl 1994 III 1075, 1085 f.). Auch im Hinblick auf die systematische Einordnung von Art. 25a RPG – Art. 25 RPG erklärt die Kantone zuständig für die Regelung der Zuständigkeiten und des Verfahrens der Nutzungsplanung – wird klar, dass Art. 25a RPG in bundesrechtlich geregelten Plangenehmigungsverfahren keine Anwendung findet.

6.2 Zwar sind die Projekte SN 1.4.1 und Tram Zürich West aufeinander abgestimmt worden und das Tram soll im Teilabschnitt „Pfungstweidstrasse“ im gleichen Verkehrsraum entlang der geplanten Nationalstrasse verlaufen, dennoch sind die beiden Auflageprojekte nach der klaren gesetzlichen Regelung in verschiedenen Verfahren und von verschiedenen Behörden zu genehmigen (Art. 21 ff. NSG und Art. 17 ff. des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG, SR 742.101]). Daran vermag auch Art. 8 USG nichts zu ändern. Die gesetzlich begründete Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde schliesst gleichzeitig die Zuständigkeit einer anderen Behörde aus. Verwaltungsbefugnisse dürfen von der nach allgemeiner Regel zuständigen Behörde grundsätzlich nicht auf eine andere Behörde übertragen werden (Verbot der Delegation von Verwaltungsbefugnissen; BGE 133 II 181 E. 5.1.3). Vorliegend wäre es insbesondere auch nicht zulässig gewesen, dass das UVEK und das BAV in einer gemeinsamen Entscheidung sowohl über die Plangenehmigung für das Ausführungsprojekt SN 1.4.1 als auch das

Tram Zürich West befunden hätten. Die SN 1.4.1 erscheint nach der klaren gesetzlichen Regelung als eigenständige Anlage, deren Rechtmässigkeit in einem eigenen Verfahren separat vom Plangenehmigungsverfahren Tram Zürich West zu beurteilen ist.

6.3 Was die Forderung nach einer beide Projekte umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) anbelangt, so sind auch hier die bestehenden Verwaltungsstrukturen und -organisationen massgeblich. Die UVP ist nicht als eigenständiges Bewilligungsverfahren ausgestaltet, sondern ist jeweils im Rahmen eines vorgegebenen Zulassungsverfahrens abzuwickeln (HERIBERT RAUSCH/PETER M. KELLER, in: Vereinigung für Umweltrecht/Keller [Hrsg.], Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Aufl., Zürich 2004, Rz. 10 zu Art. 9 USG; Botschaft vom 31. Oktober 1979 zum Bundesgesetz über den Umweltschutz [BBl 1979 III 777]). Vorliegend ist deshalb entsprechend der gesetzlichen Regelung richtigerweise für beide Projekte je eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden (vgl. Art. 1 f. sowie Anhang Nr. 11.1 und 12.1 UVPV i.V.m. Art. 9 USG). Inwiefern im Rahmen der Überprüfung, ob das Ausführungsprojekt SN 1.4.1 die umweltrechtlichen Vorschriften einhält, aufgrund von Art. 8 USG die vom Tram Zürich West ausgehenden (Lärm-)Immissionen mitzuberücksichtigen sind, ist nachfolgend noch zu prüfen (vgl. E. 13.5).

6.4 Obwohl hierfür keine ausdrückliche gesetzliche Verpflichtung bestanden hat, wurden die beiden Projekte SN 1.4.1 und Tram Zürich West unter Beachtung der Zuständigkeits- und Verfahrensvorschriften so gut wie möglich koordiniert. Die zuständigen Behörden wurden nach überzeugender Darstellung des Beschwerdegegners 1 von einem speziell eingesetzten Verfahrenskoordinationsteam begleitet und haben eng zusammengearbeitet. Die Projekte sind gemeinsam und mit einheitlicher Rechtsmittelbelehrung aufgelegt worden. Die beiden Plangenehmigungsverfügungen sind soweit koordiniert worden, dass sie in weiten Teilen derselben Struktur folgen. Schliesslich wurden die Plangenehmigungsverfügungen den Parteien praktisch gleichzeitig eröffnet. Es ist denn auch nicht ersichtlich, inwiefern dem Beschwerdeführer 4 dadurch, dass ihm die Plangenehmigungsverfügung SN 1.4.1 zwei Tage nach derjenigen zum Tram Zürich West eröffnet worden ist, ein wesentlicher Nachteil hätte entstehen sollen.

7.

Der Beschwerdeführer 4 macht zudem bezüglich geforderter Koordina-

tion bzw. gesamthafter Betrachtung geltend, nachdem der Bundesrat nur den westlichen Teil (Abschnitte „Hardhof“ und „Pfungstweidstrasse“) des ursprünglich geplanten generellen Projekts genehmigt, den östlichen Teil (Abschnitte „Hardbrücke“ und „Sihlquai“) hingegen zurückgestellt habe, könne kein Ausführungsprojekt nur für den westlichen Teil genehmigt werden, weil dies Art. 8 USG, der eine gesamthafte Prüfung der Einwirkungen verlange, zuwiderlaufe.

7.1 Art. 8 USG verlangt, dass Umwelteinwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken beurteilt werden. Zu berücksichtigen sind alle Emissionen, die durch die bestimmungsgemässe Nutzung einer Anlage verursacht werden (BGE 131 II 470 E. 4.1 mit Hinweisen). Dieser Grundsatz gilt für die rechtsanwendenden Behörden auch dann, wenn er bezüglich der interessierenden Umweltbereiche in den nachfolgenden Bestimmungen des Gesetzes oder auf Verordnungsebene keine Konkretisierung erfahren hat (RAUSCH/KELLER, a.a.O., Rz. 7 zu Art. 8 USG). Art. 8 USG hat zur Folge, dass die Umweltrechtskonformität eines Projekts unter Einbezug aller Teilvorhaben, die in zeitlicher und sachlicher Hinsicht zusammenhängen, zu prüfen ist. Ein einzelnes Vorhaben darf jedoch dann isoliert beurteilt werden, wenn dessen alleinige Verwirklichung zweckmässig erscheint und gleichzeitig die Ausführung weiterer damit zusammenhängender Projekte ungewiss ist (RAUSCH/KELLER, a.a.O., Rz. 8 zu Art. 8 USG).

7.2 Indem der Bundesrat vorliegend beschlossen hat, einen Teil des ursprünglich vorgesehenen generellen Projekts zu genehmigen und den anderen Teil zurückzustellen, hat er den Perimeter für das durch den Kanton auszuarbeitende Ausführungsprojekt bzw. die nach Art. 8 USG gesamthaft zu beurteilende Anlage verbindlich festgelegt. Art. 8 USG steht der Beschränkung des Ausführungsprojekts auf den vom Bundesrat genehmigten Teil nicht entgegen.

Turbinenstrasse

8.

Die Vorinstanz hat in Ziffer 11 der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung entschieden, die an den Knoten Technoparkstrasse führende neue Turbinenstrasse nicht zu genehmigen. Die Erschliessung an den Knoten Technoparkstrasse sei zu überarbeiten und als Projektän-

derung des Nationalstrassenprojekts zur Genehmigung einzureichen. In ihrer Begründung für die Nichtgenehmigung der neuen Turbinenstrasse hat die Vorinstanz ausgeführt, es seien offensichtlich alternative Strassenführungen zum Anschluss Technoparkstrasse möglich, die das Eigentum der betroffenen Grundeigentümer weniger stark beanspruchen würden als das Auflageprojekt.

Die Beschwerdeführerinnen 1 und der Beschwerdeführer 3 (als Gesuchsteller des Projekts gleichzeitig Beschwerdegegner 1) beantragen übereinstimmend, Dispositiv Ziffer 11 der angefochtenen Verfügung sei aufzuheben und die an den Knoten Technoparkstrasse führende neue Turbinenstrasse sei gemäss Auflageprojekt zu genehmigen.

Die Beschwerdegegner 2, 3, 5, 7 und 8 dagegen beantragen die Abweisung der Beschwerden der Beschwerdeführenden 1 und 3. Die Beschwerdegegner 8 beantragen zusätzlich, das auszuarbeitende Erschliessungsprojekt für die neue Turbinenstrasse sei nur soweit nach Nationalstrassenrecht durchzuführen, als daran ein Bundesinteresse bestehe. Es sei auf den Bereich bis maximal Ende der Stauspuren zu beschränken. Der Enteignungsbann auf den betroffenen Grundstücken sei aufzuheben. Die Beschwerdegegner 8 sind der Ansicht, die neue Turbinenstrasse könne gar nicht Bestandteil des Nationalstrassenprojekts bilden und für die Genehmigung der Turbinenstrasse bzw. die für deren Realisierung notwendigen Enteignungen bestehe gar kein öffentliches Interesse des Bundes. Eventualiter sei die Projektänderung gemäss den Erwägungen der Vorinstanz vorzunehmen.

9.

Vorab ist zu klären, ob bzw. bis zu welchem Punkt eine südlich an den Knoten Technoparkstrasse führende Erschliessungsstrasse nach Bundesrecht überhaupt Bestandteil des durch die Vorinstanz zu genehmigenden Ausführungsprojekts SN 1.4.1 ist. Als Rechtsgrundlagen in Frage kommen einerseits Art. 6 NSG (vgl. E. 9.1), andererseits Art. 7 Abs. 2 und 3 EntG (vgl. E. 9.2).

9.1 Die Beschwerdegegner 8 sind der Ansicht, eine solche Erschliessungsstrasse könne nach Art. 6 NSG über den unmittelbaren Knotenbereich hinaus nicht als Bestandteil der SN 1.4.1 gelten. Das Bundesgericht habe in BGE 106 Ib 26 festgehalten, dass Anschlüsse von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse Bestandteil von Nationalstrassen seien. Im Umkehrschluss würden Anschlüsse an Nationalstrassen dritter Klasse nicht Bestandteil der Nationalstrasse bilden.

Sollte der fragliche Anschluss dennoch als Bestandteil der Nationalstrasse anerkannt werden, sei zumindest der bescheidenen Ausbauf orm der Pflingstweidstrasse Rechnung zu tragen, weshalb allerhöchstens der Bereich bis zum Ende der zwei Stauspuren, welche bei der Einmündung zur Pflingstweidstrasse projektiert seien, als Bestandteil des Ausführungsprojekts SN 1.4.1 gelten könnten. Nach Bundesrecht bestehe kein Titel für die für die Realisierung der geplanten Erschliessungsstrasse notwendige Enteignung privater Liegenschaften. Es handle sich vielmehr um eine städtische Arealerschliessung, welche vom Nationalstrassenprojekt nicht erfasst werde.

9.1.1 Das vom Bundesverwaltungsgericht zur Stellungnahme aufgeforderte ASTRA hält fest, dass auch Anschlussstellen bei Nationalstrassen dritter Klasse Bestandteil der Nationalstrasse seien. Im vorliegenden Fall müsse im Rahmen des Nationalstrassenprojektes für einen gleichwertigen Ersatz der wegfallenden Einmündung Turbinenstrasse gesorgt werden. Soweit diese Ersatzzufahrt den Abbruch von Liegenschaften voraussetze, bilde das Nationalstrassenrecht die Rechtsgrundlage für die Enteignung.

9.1.2 Zu den Nationalstrassen gehören neben dem Strassenkörper alle Anlagen, die zur technisch richtigen Ausgestaltung der Strassen erforderlich sind, insbesondere Kunstbauten, Anschlüsse, Rastplätze, Signale, Einrichtungen für den Betrieb und Unterhalt der Strassen, Bepflanzungen sowie Böschungen, deren Bewirtschaftung dem Anstösser nicht zugemutet werden kann (Art. 6 NSG). Je nach Ausbauf orm und den von der technischen Funktion her bedingten Erfordernissen bilden auch Anschlüsse samt Verbindungsstrecken bis zur nächsten leistungsfähigen Kantons-, Regional- oder Lokalstrasse, soweit diese hauptsächlich dem Verkehr zur Nationalstrasse dienen, einschliesslich Verzweigungen oder Kreisel Bestandteil der Nationalstrasse (Art. 2 Bst. c NSV bzw. Art. 3 Bst. c aNSV).

Bei der Beantwortung der Frage, ob bzw. bis zu welchem Punkt eine Zufahrtstrasse Bestandteil einer Nationalstrasse bildet, ist demnach von einem funktionellen Ansatz auszugehen: Die kantonalen und nationalen Strassennetze müssen der jeweiligen Zweckbestimmung entsprechend abgegrenzt werden (Urteil des Bundesgerichts vom 27. September 2006, 1A.139/2006, E. 4.2 mit Hinweis; Entscheid der REKO/INUM vom 9. Juni 2006, E. 11.2). Eine generelle Beschränkung auf Anschlüsse von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse kann

aus Art. 2 Bst. c NSV bzw. Art. 3 Bst. c aNSV i.V.m. Art. 6 NSG nicht abgeleitet werden. Dies umso weniger als auch Art. 10 NSV i.V.m. Art. 12 NSG, wonach die durch den Bundesrat zu genehmigenden generellen Projekte die Anschlussstellen zu enthalten haben, nicht zwischen Nationalstrassen verschiedener Klassen unterscheidet. Das Bundesgericht hat zwar festgehalten, dass Anschlüsse von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse Bestandteil einer Nationalstrasse bilden würden, dies jedoch – wie der Formulierung, wonach *jedenfalls* die Anschlüsse von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse Bestandteil der Nationalstrasse seien, zu entnehmen ist – für Nationalstrassen dritter Klasse nicht ausgeschlossen (BGE 106 Ib 26 E. 12a).

9.1.3 Eine Verbindungsstrasse von der Pfingstweidstrasse bis zur bestehenden Turbinenstrasse ohne weitere Verzweigungen oder Kreisel würde keine weiteren Verkehrsbeziehungen schaffen und somit hauptsächlich dem Verkehr zur Nationalstrasse dienen. Eine solche Verbindungsstrasse bildet demnach gemäss Art. 2 Bst. c NSV bzw. Art. 3 Bst. c aNSV i.V.m. Art. 6 NSG Bestandteil des Nationalstrassenprojekts. Nach dem klaren Wortlaut von Art. 2 Bst. c NSV bzw. Art. 3 Bst. c aNSV ist die Verbindungsstrasse nicht nur im Knotenbereich oder bis zum Ende der Stauspuren Bestandteil der Nationalstrasse, sondern bis zu demjenigen Punkt, an welchem sie in die bisherige Turbinenstrasse als nächste leistungsfähige Kantons-, Regional- oder Lokalstrasse mündet.

9.2 Die Beschwerdeführerinnen 1 sind zudem der Ansicht, sie hätten (auch) nach Art. 7 Abs. 3 EntG und Art. 45 Abs. 1 NSG Anspruch auf eine praxistaugliche und vorschriftskonforme Ersatzzufahrt, nachdem die Einmündung der alten Turbinenstrasse in die Pfingstweidstrasse aufgehoben werden soll. Der Beschwerdeführer 3 macht geltend, das durch die Schliessung des bestehenden Anschlusses entstehende Erschliessungsproblem sei durch den Werkträger zu lösen und die projektierte neue Turbinenstrasse biete den gesetzlich gebotenen Ersatz dafür, dass durch das Nationalstrassenprojekt die notwendige verkehrstechnische Erschliessung des Maag-Areals weg falle.

9.2.1 Die Vorinstanz ist in ihrem Entscheid offenbar ebenfalls von einem Anspruch der Beschwerdeführerinnen 1 ausgegangen, wonach das zu genehmigende Nationalstrassenprojekt eine ausreichende Erschliessung ihrer Areale an die Pfingstweidstrasse zu gewährleisten

habe. Sie hält in der Vernehmlassung fest, ein solcher Anspruch werde weder bestritten noch durch die Nichtgenehmigung der im Auflageprojekt dargestellten Erschliessung beeinträchtigt (vgl. E. 3.2.1 hiervor). Dem Antrag auf eine funktionsgerechte Erschliessung könne nach wie vor zeitgerecht entsprochen werden.

9.2.2 Für öffentliche Einrichtungen wie Strassen, Brücken oder Leitungen, welche durch die Ausführung oder den Betrieb des Unternehmens eines Enteigners im Sinne des EntG in Mitleidenschaft gezogen werden, sind Ersatzvorkehrungen zu treffen, soweit dies durch das öffentliche Interesse gefordert wird. Weiter sind die geeigneten Vorrichtungen zu erstellen, um die Öffentlichkeit und die benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile sicherzustellen, die mit der Erstellung und dem Betriebe des Unternehmens notwendig verbunden und nicht nach Nachbarrecht zu dulden sind (Art. 7 Abs. 2 und 3 EntG; BGE 131 II 420 E. 4.1, BGE 122 II 165 E. 14, BGE 122 II 12 E. 1a, BGE 121 II 436 E. 7). Für die Vorkehrungen, die zum Ersatz enteigneter Rechte oder zur Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich sind, kann das Enteignungsrecht in Anspruch genommen werden (Art. 4 Bst. e EntG).

Im Rahmen eines Nationalstrassenprojekts haben Art. 7 Abs. 2 und 3 EntG zur Folge, dass eine neue Strasse, welche als Ersatz für eine mit dem Projekt aufgehobene Zufahrtstrasse zu erstellen ist, Bestandteil der Nationalstrasse bildet. Dies ergibt sich sinngemäss auch aus dem NSG, indem dieses für einen solchen Fall die Verteilung der Kosten regelt: Massnahmen, die zur Behebung von Beeinträchtigungen bestehender Verkehrswege durch eine neue Nationalstrasse erforderlich sind, fallen auf die neue Anlage (Art. 45 Abs. 1 NSG).

Art. 7 Abs. 2 und 3 EntG bilden somit eine eigenständige Grundlage für eine neue Zufahrtstrasse als Bestandteil eines Nationalstrassenprojekts, wenn die neue Strasse als Ersatz für eine bisherige erscheint. Dies gilt nur dann nicht, wenn die neue Zufahrt grössere bisher nicht erschlossene Flächen zugänglich machen oder wenn die Verkehrskapazität beispielsweise durch zusätzliche Fahrstreifen deutlich erhöht würde. In einem solchen Fall müsste die Zugehörigkeit der geplanten Zufahrtstrassen zum Nationalstrassenprojekt einzig nach Art. 2 NSV bzw. Art. 3 aNSV i.V.m. Art. 6 NSG beurteilt werden.

9.2.3 Weil auf dem Maag-Areal verschiedene grössere Bauprojekte geplant sind, besteht nach dem Wegfall der bisherigen Einmündung

zweifelloso ein öffentliches Interesse für eine Ersatzzufahrt, zumal es sich um die Hauptzugangsmöglichkeit zum Areal handelt. Auch die privaten Interessen der Eigentümer von Liegenschaften auf dem Maag-Areal am Fortbestand einer tauglichen Zufahrt zu ihren Grundstücken sind offenkundig. Im Rahmen des Ausführungsprojekts SN 1.4.1 ist deshalb für eine Ersatzzufahrt für die mit dem Projekt aufgehobene bisherige Zufahrtstrasse von der Pfingstweidstrasse auf das Maag-Areal zu sorgen. Eine solche Zufahrt hat dem öffentlichen Interesse an einer mit der bisherigen Situation vergleichbaren Erschliessung des Maag-Areals sowie den Interessen der Grundeigentümer an einer funktionsgerechten Zufahrt zu ihren Grundstücken zu genügen.

9.3 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine vom Knoten Technoparkstrasse nach Süden führende Erschliessungsstrasse bis zur Einmündung in die bisherige Turbinenstrasse sowohl gestützt auf Art. 2 Bst. c NSV bzw. Art. 3 Bst. c aNSV i.V.m. Art. 6 NSG als auch gestützt auf Art. 7 Abs. 2 und 3 EntG Bestandteil des Nationalstrassenprojekts bildet. Die Anträge der Beschwerdegegner 8, das auszuarbeitende Erschliessungsprojekt für die neue Turbinenstrasse sei nur soweit nach Nationalstrassenrecht durchzuführen, mithin auf den Bereich bis maximal Ende der Stauspuren zu beschränken und der Enteignungsbann auf den betroffenen Grundstücken sei aufzuheben, sind demnach abzuweisen.

10.

Weiter sind die Anträge der Beschwerdeführenden 1 und 3 zu prüfen, wonach die neue Turbinenstrasse gemäss Auflageprojekt zu genehmigen sei.

10.1 Gemäss den Ausführungen im Technischen Bericht (Auflageprojekt, Beilage 1) soll die geplante neue Turbinenstrasse die Pfingstweidstrasse provisorisch mit der bestehenden Turbinenstrasse verbinden und – nach dem Wegfall des heutigen Anschlusses der Turbinenstrasse an die Pfingstweidstrasse – die Erschliessung des Maag-Areals weiterhin gewährleisten. Betrachtet man allerdings die zum Auflageprojekt gehörenden Pläne, insbesondere die beiden Dokumente „Umbau Pfingstweidstrasse und Bernerstrasse/A1, Übersicht 1:2500“ (Beilage 2) und „Duttweilerstrasse-Hardstrasse (Los 4), Situation 1:500“ (Beilage 5), fällt auf, dass die östliche Begrenzungslinie der neuen Turbinenstrasse nach einer Biegung zwar bis an die bisherigen Turbinenstrasse führt, nicht dagegen die westliche Begrenzungslinie,

sondern nach ungefähr 80 Metern ohne weitere Fortsetzung endet. Ersichtlich sind auf den erwähnten Plänen bloss in Form von gestrichelten Begrenzungslinien die gemäss den Sonderbauvorschriften Maag-Areal Plus vorgesehenen vom Ende der projektierten neuen Turbinenstrasse weiterführenden Verkehrsverbindungen Richtung Osten, Süden und Westen, wobei die östliche Begrenzungslinie der neuen Turbinenstrasse offenbar mit der nach den Sonderbauvorschriften Maag-Areal Plus vorgesehenen Linienführung nicht übereinstimmt. Die projektierte neue Turbinenstrasse endet somit ohne Fortsetzung und es wird nicht ersichtlich, wie an dieser Stelle der bis anhin über die bisherige Turbinenstrasse Richtung Süden führende Verkehr weitergeleitet werden soll.

So wie die neue Turbinenstrasse in den vom Beschwerdeführer 1 eingereichten Projektplänen dargestellt wird, kann sie nicht als Anschluss im Sinne von Art. 2 Bst. c NSV bzw. Art. 3 Bst. c aNSV und damit Bestandteil der Nationalstrasse gelten, weil sie nicht bis zu einer leistungsfähigen Kantons-, Regional- oder Lokalstrasse führt. Daran vermag auch der Umstand nichts zu ändern, dass die geplante Turbinenstrasse zu einem späteren Zeitpunkt offenbar den Anschluss an die gemäss den kantonalen Sonderbauvorschriften vorgesehenen, aber noch nicht realisierten Erschliessungsstrassen für das Gebiet des Maag-Areals bilden soll. Ebenso wenig vermag die neue Turbinenstrasse, so wie in den vom Kanton Zürich eingereichten Projektunterlagen dargestellt, den Anforderungen von Art. 7 Abs. 2 und 3 EntG an eine Ersatzzufahrt für die wegfallende bisherige Einfahrt zu genügen. Dies machten im Übrigen die Beschwerdeführerinnen 1 selber im Rahmen ihrer Einsprache vom 2. Mai 2005 gegen das Ausführungsprojekt geltend.

10.2 Nach Art. 22 NSG und Art. 13 NSV bzw. Art. 6 aNSV sind in den Ausführungsprojekten beidseits der projektierten Strasse Baulinien festzulegen. Zwischen den Baulinien dürfen ohne Bewilligung weder Neubauten erstellt noch Umbauten vorgenommen werden, auch wenn diese von der Baulinie nur angeschnitten werden. Bauarbeiten, die zum Unterhalt eines Gebäudes notwendig sind, gelten nicht als Umbauten im Sinne dieser Bestimmung (Art. 23 Abs. 1 NSG). Baulinien sind auch bei Anschlüssen und Verzweigungen festzulegen (Art. 13 Abs. 2 NSV bzw. Art. 6 Abs. 2 aNSV).

Im Bereich der geplanten neuen Turbinenstrasse sind in den Plänen zum Ausführungsprojekt zwar Baulinien eingezeichnet. Diese verlaufen im Bereich der neuen Turbinenstrasse allerdings nicht parallel, sondern schräg zur Strasse, sodass der südliche Teil der projektierten neuen Turbinenstrasse nicht zwischen den beiden Linien liegt, sondern von der westlichen der beiden Linien angeschnitten wird. Aus den Ausführungen der Parteien ist zu schliessen, dass es sich bei diesen Baulinien um kantonale Baulinien handelt, welche im Jahr 1998 entsprechend dem damaligen Stand der Planung für das Maag-Areal festgelegt worden sind. Gemäss einem inzwischen rechtskräftigen Entscheid des Gemeinderats der Stadt Zürich vom 23. November 2005 (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_50/2008 vom 10. Juni 2008) sind die geltenden kantonalen Baulinien im Bereich des Maag-Areals aufgehoben bzw. an die Sonderbauvorschriften für das Maag-Areal angepasst worden.

Unabhängig von der Festsetzung kantonalen Baulinien hat der Kanton Zürich als Gesuchsteller für das Ausführungsprojekt SN 1.4.1 beidseits der geplanten Strasse Baulinien, welche den Anforderungen von Art. 22 NSG und Art. 13 NSV entsprechen, festzulegen. Dieser Verpflichtung ist er im Rahmen der Projekteingabe für den Bereich der neuen Turbinenstrasse nicht nachgekommen, weshalb das Auflageprojekt auch in dieser Hinsicht nicht vollständig, mithin nicht rechtmässig ist.

10.3 Vor diesem Hintergrund sind die Einwände der Beschwerdeführenden 1 und 3 unerheblich, die Vorinstanz habe zu Unrecht die neue Turbinenstrasse lediglich als provisorische Verbindung betrachtet und sie habe nicht beachtet, dass andere Linienführungen andere Eigentümer beeinträchtigen würden. Ebensowenig sind ihre Einwände erheblich, die vom Beschwerdeführer 3 vorgelegten Erschliessungsvarianten seien mit ganz entscheidenden Nachteilen behaftet und könnten aus technischen Gründen nicht als tauglich angesehen werden bzw. der Anspruch der Beschwerdeführerinnen 1 auf eine praxistaugliche und vorschriftskonforme Ersatzzufahrt könne damit nicht erreicht werden. Die projektierte, neue Turbinenstrasse entspricht ohnehin nicht den gesetzlichen Anforderungen (vgl. E. 10.1 f. hiervor).

10.4 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die projektierte neue Turbinenstrasse nicht genehmigungsfähig ist, weil sie nicht bis zu einer leistungsfähigen Kantons-, Regional- oder Lokalstrasse führt und

mit dem Auflageprojekt keine bundesrechtlichen Baulinien festgesetzt worden sind. Die Anträge der Beschwerdeführenden 1 und 3, die neue Turbinenstrasse sei gemäss Auflageprojekt zu genehmigen, sind deshalb abzweisen.

11.

Offen ist noch die Frage nach der genauen Streckenführung der zu überarbeitenden neue Turbinenstrasse. Damit verbindet sich die Frage nach der Verbindlichkeit der vorinstanzlichen Erwägungen zu der vom Beschwerdegegner 1 neu auszuarbeitenden Erschliessungsvariante.

11.1 Wohl bringt die Vorinstanz in den Erwägungen sinngemäss zum Ausdruck, der Beschwerdegegner 1 habe eine Variante auszuarbeiten, welche weniger stark in die Eigentumsrechte der Beschwerdegegner 2-8 eingreife (vgl. Plangenehmigung vom 15. Mai 2007, S. 73 f.). Aber in der umstrittenen Ziffer 11 des Dispositivs verpflichtet sie den Beschwerdegegner 1 lediglich, die Erschliessung an den Knoten Technoparkstrasse zu überarbeiten und als Projektänderung einzureichen, ohne auf die Erwägungen zu verweisen. In ihrer Stellungnahme vom 27. Dezember 2007 hält die Vorinstanz denn auch fest, sie habe nur verlangt, dass die betreffende Erschliessung überarbeitet werde, habe sich dagegen hinsichtlich der Art der Erschliessung nicht geäussert.

Die Rechtskraft eines Entscheids bezieht sich bloss auf dessen Dispositiv. Nur wenn im Dispositiv eines Rückweisungsentscheides ausdrücklich auf die Erwägungen verwiesen wird, werden diese selbst zum Bestandteil des Dispositivs und können Rechtskraft erlangen (BGE 120 V 233 E. 1a; KÖLZ/HÄNER, a.a.O., Rz. 716). Vorliegend hat die Vorinstanz mangels entsprechendem Verweis im Dispositiv demnach zur Art und Weise der Projektänderung keine verbindlichen Anweisungen getroffen. Soweit in den Erwägungen der Vorinstanz Anweisungen zur Art und Weise der Projektüberarbeitung enthalten sind, erlangen diese keine Rechtskraft.

11.2 Mit Blick auf die noch vorzunehmende Projektänderung sind die Vorbringen der Beschwerdeführenden 1 und 3 zu prüfen. Diese wenden ein, eine alternative Linienführung führe zwangsläufig dazu, dass die Zufahrt zum Maag-Areal ausserhalb des in den kantonalen Sonderbauvorschriften dafür bestimmten Bereichs anzuordnen sei. Zudem habe die Vorinstanz nicht berücksichtigt, dass die Liegenschaften der Beschwerdegegner innerhalb rechtskräftiger (kantonalen) Baulinien lägen und deshalb nicht neu überbaut werden könnten. Schliesslich sei

die Vorinstanz zu Unrecht davon ausgegangen, dass es sich bei der neuen Turbinenstrasse um eine provisorische Verbindungsstrasse handle. Nach der kantonalen Planung sei diese vielmehr als definitive Erschliessungsstrasse zum Maag-Areal vorgesehen. Die Beschwerdeführenden 1 und 3 machen mit diesen Begehren geltend, die Streckenführung der neuen Turbinenstrasse sei (auch) durch das kantonale Recht vorbestimmt.

Die Vorinstanz hat bei der Erteilung von Plangenehmigungen für Nationalstrassenprojekte das kantonale Recht zu berücksichtigen, soweit es Bau und Betrieb der Nationalstrassen nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 26 Abs. 3 Satz 2 NSG). Sie hat demnach bei der Beurteilung des Ausführungsprojekts SN 1.4.1 die auf kantonalem Recht basierenden Sonderbauvorschriften für das Gebiet Maag-Areal Plus sowie nach kantonalem Recht rechtskräftig festgesetzte Baulinien zu beachten, soweit damit Bau und Betrieb der SN 1.4.1 nicht unverhältnismässig eingeschränkt werden. Die Vorinstanz ist bei ihrer Entscheidung mit anderen Worten zwar nicht ohne weiteres an die kantonalen Sonderbauvorschriften und Baulinien gebunden, hat diese jedoch im Rahmen der Abwägung der verschiedenen Interessen mitzuberücksichtigen.

11.3 Die Beschwerdeführenden 1 und 3 machen weiter geltend, die Vorinstanz habe keine sorgfältige Abwägung zwischen den verschiedenen Interessen vorgenommen bzw. dabei nicht sämtliche rechtserheblichen Umstände berücksichtigt.

Die Vorinstanz kommt in ihren Erwägungen zum Schluss, die privaten Interessen an der ungeschmälernten Eigentumsausübung würden gegenüber der Umsetzung der projektierten Erschliessung Vorrang geniessen (vgl. Plangenehmigung vom 15. Mai 2007, S. 74). Dabei fällt allerdings auf, dass die Vorinstanz die verschiedenen Interessen an einer Umsetzung der projektierten Erschliessungsstrasse in dem vom Beschwerdeführer 3 hierfür vorgesehenen Bereich nicht näher definiert hat. Dies wäre jedoch Voraussetzung für eine sorgfältige Abwägung der verschiedenen Interessen. Insofern ist den Beschwerdeführenden 1 und 3 zuzustimmen, dass die Vorinstanz die verschiedenen Interessen nicht hinreichend berücksichtigt hat. Bei der anstehenden Überarbeitung und Genehmigung des Ausführungsprojekts SN 1.4.1 im Bereich der neuen Turbinenstrasse sind die massgeblichen Interessen denn auch (neu) zu erfassen und zu würdigen.

12.

Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass die Nicht-Genehmigung der projektierten neuen Turbinenstrasse und die Rückweisung der Sache an den Beschwerdeführer 3 zur Projektüberarbeitung auch im Einklang damit steht, dass die Genehmigungsbehörde zwar innerhalb gewisser Grenzen die Möglichkeit hat, im Sinne von Auflagen oder Bedingungen Projektanpassungen zu verfügen und damit vom eingereichten Projekt abzuweichen, jedoch nicht die Kompetenz, an Stelle des nichtgenehmigten Projektes ein völlig anderes Projekt gegen den Willen des Gesuchstellers zu genehmigen (vgl. ROGER BOSONNET, Das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren, Zürich 1999, S. 35 ff.). Die Rückweisung der Sache zur Projektüberarbeitung erscheint daher rechtmässig und ermöglicht es dem Beschwerdeführer 3, das Plangenehmigungsgesuch anzupassen, sodass es die rechtlichen Vorgaben erfüllt. Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass der Planungsspielraum, welcher ihm innerhalb der rechtlichen Bestimmungen und dem vom Bundesrat genehmigten generellen Projekt zukommt, nicht beschnitten wird. Indem die neu projektierte Anschlussstrasse als Projektänderung zur Genehmigung einzureichen ist, steht den Parteien zudem die Teilnahme am weiteren Verfahren offen.

Lärm**13.**

Die Beschwerdeführenden 2, 4 und 6 machen geltend, für die Betriebsphase seien die geplanten Lärmschutzmassnahmen ungenügend, die einzuhaltenden Lärmgrenzwerte würden überschritten und die beantragten Erleichterungen seien zu Unrecht gewährt worden.

13.1 Nach dem Vorsorgeprinzip sind Emissionen grundsätzlich durch Massnahmen bei der Quelle zu begrenzen, und zwar unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung, so weit als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 1 und 2 USG). Wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden, sind die Emissionsbegrenzungen zu verschärfen (Art. 11 Abs. 3 USG), wobei der Bundesrat für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen durch Verordnung Immissionsgrenzwerte festlegt (Art. 13 Abs. 1 USG). Immissionsgrenzwerte für

Lärm und Erschütterungen sind so festzulegen, dass die Bevölkerung nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung unterhalb dieser Grenzwerte in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich gestört wird (Art. 15 USG).

Anlagen, welche die festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht einhalten, sind zu sanieren (Art. 16 Abs. 1 USG), wobei eine sanierungsbedürftige Anlage grundsätzlich nur umgebaut oder erweitert werden darf, wenn sie gleichzeitig saniert wird (Art. 18 Abs. 1 USG). Wäre eine Sanierung im Einzelfall unverhältnismässig, können Erleichterungen gewährt werden (Art. 17 Abs. 1 USG).

Für den Schutz vor neuen lärmigen ortsfesten Anlagen legt der Bundesrat Planungswerte für Lärm fest, welche unter den Immissionsgrenzwerten liegen (Art. 23 USG). Neue Anlagen dürfen grundsätzlich nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten (Art. 25 Abs. 1 USG). Lärmschutzrechtlich gelten als neue ortsfeste Anlagen auch bestehende Anlagen und Bauten, deren Zweck vollständig geändert wird (Art. 2 Abs. 2 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV, SR 814.41]) oder bestehende Anlagen, die baulich oder betrieblich derart weitgehend verändert werden, dass das Bestehende in lärmässiger Hinsicht im Vergleich zum Neuen nur noch von untergeordneter Bedeutung ist (sog. übergewichtige Erweiterung, vgl. dazu BGE 133 II 181 E. 7.2, BGE 115 Ib 456 E. 5). Der Wiederaufbau einer Anlage stellt gemäss Art. 8 Abs. 3 LSV zumindest eine wesentliche Änderung einer Anlage dar, nach Sinn und Zweck von Art. 18 und 25 USG unter Umständen allerdings auch ein Neubau im Sinne von Art. 25 USG (ANDRÉ SCHRADER/HEIDI WIESTNER, in: Vereinigung für Umweltrecht/Keller [Hrsg.], Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Aufl., Zürich 2004, Rz. 22 zu Art. 18 USG; BGE 116 Ib 435 E. 5d/bb). Für die Abgrenzung von einem Umbau bzw. einer Erweiterung einer (sanierungsbedürftigen) Anlage und der Erstellung einer neuen Anlage sind vor allem ökologische Kriterien, insbesondere Kriterien des Lärmschutzes, und generell die dem Gesetz zugrundeliegende Zielsetzung der Vorsorge massgeblich (BGE 125 II 643 E. 17a, BGE 123 II 325 E. 4c/aa, BGE 116 Ib 435 E. 5d/bb).

13.2 Unbestritten ist vorliegend, dass die Immissionsgrenzwerte für Lärm im Ist-, Ausgangs- und Betriebszustand teilweise überschritten werden und die bestehende Strasse demzufolge eine sanierungsbe-

dürftige Anlage im Sinne von Art. 16 Abs. 1 USG darstellt. Unbestritten ist ausserdem, dass die Anlage derart verändert wird, dass gleichzeitig eine Sanierung notwendig ist (vgl. Plangenehmigung, S. 43 f., UVB 3. Stufe, S. 41 ff.). Umstritten ist dagegen, ob es sich bei der SN 1.4.1 – wie die Vorinstanz und der Beschwerdegegner 1 geltend machen – lärmschutzrechtlich um einen Umbau bzw. eine Erweiterung einer Anlage handelt oder ob – wie die Beschwerdeführenden 2, 4 und 6 behaupten – der Umbau der Pfingstweidstrasse dem Bau einer neuen Anlage gleichkommt, was zur Folge hätte, dass grundsätzlich die strengeren Lärmschutzvorschriften für neue Anlagen einzuhalten wären.

13.3 Die nach dem Auflageprojekt SN 1.4.1 vorgesehenen baulichen Massnahmen dienen der Erneuerung und Modernisierung der bestehenden Pfingstweidstrasse. Die bisherige Pfingstweidstrasse wird zwar neu zur Nationalstrasse (dritter Klasse) erhoben, das Projekt bringt auch relativ umfangreiche und aufwändige bauliche Massnahmen mit sich. So wird der Strassenraum umgestaltet, der Strassenquerschnitt verbreitert, das Höhenniveau verändert, der Strassenkörper ab- und wieder aufgebaut und die Verkehrsführung angepasst. Im Bereich der heutigen Pfingstweidstrasse soll der Strassenrand der neuen Strasse teilweise einige Meter nach Süden verlegt werden. Die erneuerte Strasse verläuft jedoch im gleichen Strassenraum wie die bisherige, was auch daraus hervorgeht, dass die Verkehrsbeziehungen während des Umbaus erhalten bleiben und der Verkehr dem Baufortschritt entsprechend auf wechselnden Spuren innerhalb des bestehenden Strassenraums weiter fliessen wird. Auch in funktionaler Beziehung erfährt die Pfingstweidstrasse keine Änderungen: Sie soll wie bisher vier Fahrspuren aufweisen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Pfingstweidstrasse wird sogar von 60 km/h auf 50 km/h gesenkt. Das Projekt bringt im Vergleich zum Ausgangszustand auch keine Steigerung der Verkehrskapazität und gegenüber dem Ausgangszustand resultiert im Betriebszustand keine Erhöhung der Lärmimmissionen.

Das BAFU kommt in seiner Stellungnahme vom 27. August 2007 zum Schluss, dass vorliegend weder eine Anlage vollkommen neu erstellt noch der Zweck der bestehenden Anlage vollständig geändert werde. Auch werde die bestehende Anlage baulich oder betrieblich nicht derart weitgehend verändert, dass das Bestehende in lärm-mässiger Hinsicht im Vergleich zum Neuen nur noch von untergeordneter Be-

deutung sei; die bestehende Anlage werde lärmrechtlich im Gegenteil nur unwesentlich geändert. Insgesamt sei der geplante Umbau der Anlage dennoch relevant im Sinne von Art. 18 USG (vgl. S. 3 f. der Stellungnahme).

Für das Bundesverwaltungsgericht besteht kein Anlass von dieser Beurteilung des BAFU als Fachbehörde des Bundes abzuweichen.

Weil vorliegend eine im gleichen Raum bereits bestehende Strasse erneuert bzw. modernisiert und nicht eine von Grund auf neue, vorher nicht dagewesene Strasse gebaut wird, das Projekt keine vollständige Zweckänderung mit sich bringt und die Lärmbelastung nicht zunehmen wird, gelten die geplanten Änderungen trotz den relativ umfangreichen und aufwändigen baulichen Massnahmen nicht als Neubau einer Anlage im Sinne von Art. 25 USG, sondern als wesentliche Änderung einer Anlage im Sinne von Art. 18 USG. Die geänderte Anlage unterliegt deshalb nicht den strengeren Planungswerten nach Art. 25 USG.

13.4 Weiter ist die Rüge des Beschwerdeführers 4 zu prüfen, die Vorinstanz habe bezüglich der Lärmemissionen das Vorsorgeprinzip nicht berücksichtigt. In die gleiche Richtung zielen die Rügen der Beschwerdeführenden 2 und 6, es seien weitere Massnahmen zur Begrenzung der Lärmemissionen, nämlich alternative Linienführungen, die Einhausung bzw. Tieferlegung der Pflingstweidstrasse oder die Einführung eines Road Pricing zu Unrecht nicht umgesetzt worden. Ebenfalls zu prüfen ist der Antrag der Beschwerdeführenden 6, die Pflingstweidstrasse sei zu einer innerstädtischen Verbindungsstrasse zurückzubauen.

13.4.1 Wird eine Anlage wesentlich geändert, müssen die Lärmemissionen der neuen oder geänderten Anlageteile nach dem Vorsorgeprinzip zunächst so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 8 Abs. 1 LSV).

13.4.2 Der Beschwerdegegner 1 hat im UVB 3. Stufe aufgezeigt, welche Massnahmen zur Senkung der Lärmmissionen ergriffen werden sollen. Es soll ein lärmarmere Strassenbelag eingebaut und die Höchstgeschwindigkeit von heute 80 bzw. 60 km/h auf durchgehend 50 km/h gesenkt werden, was zu einer Reduktion der Lärmmissionen führe. Die Vorinstanz hat die Plangenehmigung zudem mit der Auflage verknüpft, dass der einzubauende Strassenbelag zur Verminderung der Lärmmissionen nach vorgängiger Rücksprache mit dem BAFU und

dem Beschwerdegegner 1 nach den neuesten technischen Erkenntnissen und Erfahrungen zu erfolgen habe (Dispositiv Ziffer 10 Bst. b).

13.4.3 Was die von den Beschwerdeführenden 2, 4 und 6 vorgeschlagenen weiteren Massnahmen anbelangt, so sind diese nicht weiter zu berücksichtigen, weil sie mit dem vom Bundesrat genehmigten generellen Projekt nicht in Einklang zu bringen sind. Das gilt sowohl für eine alternative Linienführung als auch für den Rückbau der Pfingstweidstrasse zu einer innerstädtischen Verbindungsstrasse, aber auch für die Einhausung bzw. Tieferlegung der Pfingstweidstrasse. Das generelle Projekt bestimmt die Linienführung, einschliesslich der ober- und unterirdischen Strassenführung, die Anschlussstellen mit den Zu- und Wegfahrten, die Kreuzungsbauwerke und die Anzahl Fahrspuren (Art. 12 NSG und Art. 10 Abs. 1 NSV). Eine Einhausung bzw. Tieferlegung wäre aber auch betrieblich nicht möglich, weil damit verschiedene Verbindungen zum weiteren Strassennetz sowie die verkehrstechnische Erschliessung verschiedener Liegenschaften erschwert bzw. verunmöglicht würden.

Soweit die Beschwerdeführenden 6 die Einführung eines Road Pricing im Bereich der SN 1.4.1 verlangen, fällt eine solche Massnahme deshalb ausser Betracht, weil hierfür im heutigen Zeitpunkt keine rechtlichen Grundlagen bestehen, was die Beschwerdeführenden 6 an sich selber anerkennen.

13.4.4 Die Beschwerdeführenden 2, 4 und 6 vermögen somit nicht aufzuzeigen, inwiefern eine weitere Begrenzung der Lärmemissionen technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar wäre. Indem der Beschwerdegegner 1 und die Vorinstanz die genannten Massnahmen zur Senkung der Lärmimmissionen ergriffen haben (vgl. E. 13.4.2), haben sie Art. 8 Abs. 1 LSV Genüge getan.

13.5 Weiter macht der Beschwerdeführer 4 eine Verletzung von Art. 8 USG geltend, weil für die Überprüfung der Lärmimmissionen, welche die SN 1.4.1 verursache, der vom Tram Zürich West ausgehende Lärm nicht mitberücksichtigt worden sei. In die gleiche Richtung zielt die Rüge der Beschwerdeführerin 2, wonach es sich bei der SN 1.4.1 und dem Tram Zürich West um eine einheitliche Anlage handle, weshalb die Immissionen gesamthaft zu beurteilen seien.

Art. 8 USG verlangt, dass Umwelteinwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken beurteilt werden.

Bei gleichartigen Lärmimmissionen mehrerer Anlagen ist die Summe der Immissionen massgebend (Additionsprinzip; Art. 40 Abs. 2 Satz 1 LSV). Nicht ausdrücklich geregelt ist dagegen der Fall, in welchem verschiedenartige Lärmimmissionen von mehreren Anlagen aufeinander treffen. Zwar verlangt Art. 8 USG auch in diesem Fall grundsätzlich eine gesamthafte Betrachtungsweise, aber mangels gesicherter wissenschaftlicher Erkenntnisse bzw. Erfahrungen kennt die LSV keine entsprechende Bestimmung (RAUSCH/KELLER, a.a.O., Rz. 16 zu Art. 8 USG). Entsprechend belassen es die rechtsanwendenden Behörden mangels wissenschaftlich gesicherter Möglichkeiten beim Zusammenwirken verschiedenartiger Lärmarten bei einer separaten Beurteilung (Entscheid A-2004-117 der REKO/INUM vom 26. April 2006, E. 24 mit Hinweisen; BGE 126 II 522 E. 37e; vgl. auch Stellungnahme des BAFU vom 24. Oktober 2007). Nicht zur Anwendung kommt das Additionsprinzip zudem bei neuen ortsfesten Anlagen (Art. 40 Abs. 2 Satz 2 LSV), weil die von Neuanlagen einzuhaltenden Planungswerte darauf ausgerichtet sind, dass auch beim Zusammentreffen von Lärm aus mehreren Anlagen keine übermässige Belastung entsteht (RAUSCH/KELLER, a.a.O., Rz. 15 zu Art. 8).

Weil es sich beim geplanten Tram Zürich West um eine Neuanlage handelt (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4122/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 11.2), ist eine Gesamtbeurteilung der Lärmimmissionen der SN 1.4.1 und des Trams Zürich West nicht vorzunehmen und eine Verletzung von Art. 8 USG zu verneinen. Zudem handelt es sich beim Lärm, den das Tram Zürich West im Bereich der Pfingstweidstrasse verursacht, um Bahnlärm, weil es nicht auf der Strasse, sondern auf einem eigenen Trassee fährt, und damit nicht um gleichartigen Lärm (vgl. auch Stellungnahme des BAFU vom 24. Oktober 2007). Eine Addition der Immissionen wäre nach bisheriger wissenschaftlicher Erkenntnis ohnehin nicht möglich.

13.6 Die Beschwerdeführenden 2, 4 und 6 rügen weiter, die Vorinstanz habe zu Unrecht Erleichterungen gewährt. Soweit sich diese Rügen darauf stützen, es würden die bei Neuanlagen massgeblichen Planungswerte überschritten, bleiben diese unbeachtlich, da die SN 1.4.1 keine neue Anlage im Sinne von Art. 25 USG darstellt.

Zu prüfen sind hingegen die Erleichterungen, die für zwei Gebäude gewährt worden sind, bei welchen die Immissionsgrenzwerte trotz der ergriffenen Massnahmen zur Reduktion der Lärmemissionen noch

überschritten werden (vgl. UVB 3. Stufe, S. 45 und Anhang F.3, Plangenehmigung, S. 46 f.).

13.6.1 Zwar sind bei der wesentlichen Änderung einer Anlage die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit zu begrenzen, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 8 Abs. 2 LSV). Können allerdings bei einer öffentlichen oder konzessionierten ortsfesten Anlage diese Anforderungen nicht eingehalten werden, so verpflichtet die Vollzugsbehörde die Eigentümer der lärmbelasteten bestehenden Gebäude, die Fenster lärmempfindlicher Räume gemäss Anhang 1 gegen Schall zu dämmen (Art. 10 Abs. 1 LSV), wobei der Inhaber der Anlage die Kosten trägt (Art. 11 LSV).

13.6.2 Bei der SN 1.4.1 handelt es sich um eine öffentliche Anlage. Es besteht zweifellos ein gewichtiges öffentliches Interesse an der Realisierung des Projekts, weshalb die Voraussetzungen für die Gewährung der beantragten Erleichterungen für diejenigen Gebäude, bei welchen die Immissionsgrenzwerte trotz der Massnahmen zur Reduktion der Lärmemissionen noch überschritten werden, erfüllt sind.

13.7 Der Beschwerdeführer 4 rügt, dass die Vorinstanz über verschiedene lärmschutzrechtliche Aspekte nicht abschliessend befunden habe. Insbesondere sei keine definitive Entscheidung über den einzubauenden Strassenbelag gefällt worden. Diese Rüge richtet sich gegen eine in die Plangenehmigung aufgenommene Auflage, wonach der einzubauende Strassenbelag zur Verminderung der Lärmimmissionen nach den neusten technischen Erkenntnissen und Erfahrungen zu erfolgen habe, wobei beim Entscheid darüber mit dem BAFU und dem Kanton Rücksprache zu nehmen sei.

13.7.1 Verfügungen können mit Auflagen verbunden werden, wenn eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage dies vorsieht oder wenn ihre Zulässigkeit aus dem mit dem Gesetz verfolgten Zweck, aus einem mit der Hauptanordnung zusammenhängenden öffentlichen Interesse hervorgeht. Unzulässig sind hingegen sachfremde Auflagen. Schliesslich müssen Auflagen mit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit vereinbar sein, d.h. sie müssen die Voraussetzungen der Eignung, der Erforderlichkeit und der Zumutbarkeit erfüllen (HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 918 ff.).

13.7.2 Es ist zu beachten, dass für die Berechnung der zukünftigen Lärmimmissionen keine lärmmindernde Wirkung durch den Einbau ei-

nes neuen Strassenbelags berücksichtigt worden ist (UVB 3. Stufe, S. 41 f.). Auf die Frage, ob die SN 1.4.1 die massgebenden Immissionsgrenzwerte für Lärm einhält bzw. ob Erleichterungen zu gewähren sind (vgl. dazu E. 13.1-13.6), hat die erwähnte Auflage deshalb keinen Einfluss. Die Auflage erscheint vielmehr als zweckmässiges Mittel, der Verpflichtung nachzukommen, die Lärmemissionen so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG und Art. 8 Abs. 1 LSV; vgl. dazu E. 13.4.2). Es ist nicht ersichtlich, inwiefern die genannte Auflage der Vorinstanz gegen Bundesrecht verstossen oder für den Beschwerdeführer 4 gar einen Nachteil darstellen sollte. Die genannte Auflage der Vorinstanz ist demnach rechtmässig.

14. |

Die Beschwerdeführenden 5 und 6 beantragen, die Verkehrsführung während der Bauphase der Projekte Tram Zürich West und SN 1.4.1 sei so zu organisieren, dass die Hardturmstrasse keine zusätzliche Belastung erfahre.

Da die Lärmimmissionen in der Hardturmstrasse schon heute die Immissionsgrenzwerte überschreiten würden, stelle diese eine sanierungsbedürftige Anlage dar. Während der Bauphase würden für die Hardturmstrasse nun noch wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen drohen, was nach Art. 9 Bst. b LSV nicht zulässig sei. Die Vorinstanz habe aus dem Technischen Bericht zu Unrecht abgeleitet, es werde den Anträgen der Einsprechenden, keinen Ausweichverkehr über die Hardturmstrasse zu führen, entsprochen. Entgegen der Darstellung der Vorinstanz enthalte das Verkehrskonzept keine Aussagen darüber, in welchem Umfang in der Hardturmstrasse eine Verkehrszunahme drohe.

Die Beschwerdeführenden 5 und 6 begründen ihren Antrag weiter damit, dass die Vorgaben des Emissionsschutzes nach Art. 11 Abs. 2 und 3 USG nicht eingehalten worden seien, weil der Beschwerdegegner 1 weder berechnet habe, welche Zusatzbelastung in der Hardturmstrasse drohe, noch ein Verkehrskonzept erstellt habe, mit dem die Lärmbelastung in der Hardturmstrasse tief gehalten werden könne.

Weiter machen die Beschwerdeführenden 5 und 6 geltend, das Bestandteil des Auflageprojekts SN 1.4.1 bildende Verkehrskonzept für die Bauphase verstosse gegen die Rechtsgleichheit, wenn nur die Anwohner an der Hardturmstrasse mit massivem Zusatzlärm und mehr

Luftschadstoffen belastet würden und die Bewohner in anderen, nahe gelegenen Quartieren verschont blieben.

14.1 Nach Art. 9 LSV darf der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen nicht dazu führen, dass durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden (Bst. a) oder durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden (Bst. b). Art. 9 LSV regelt nur die Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen, welche aus dem *Betrieb* neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen resultiert. Nicht anwendbar ist Art. 9 LSV dagegen bei zusätzlichen Lärmimmissionen, welche durch die Mehrbelastung einer Verkehrsanlage *während der Bauphase* einer neuen oder wesentlich geänderten ortsfesten Anlage entstehen (vgl. auch Stellungnahme des BAFU vom 27. August 2007, S. 4).

Weil sich der Antrag der Beschwerdeführenden 5 und 6 auf die Verkehrsführung während der Bau- und nicht der Betriebsphase der SN 1.4.1 bezieht, ist Art. 9 LSV vorliegend nicht anwendbar.

14.2 Auch für die Bauphase einer Anlage massgeblich ist hingegen das Vorsorgeprinzip (Art. 11 Abs. 2 USG; vgl. E. 13.1).

Die Hardturmstrasse soll zwar verkehrs- und regelungstechnisch für einen allfälligen Überlauf der Pfingstweidstrasse während der Bauphase angepasst werden (UVB 3. Stufe, S. 30, Technischer Bericht, S. 58), aber sie wird nicht eigentlich als Ersatz für den fehlenden Fahrstreifen auf der Pfingstweidstrasse benutzt, weil der Escher-Wyss-Platz ohnehin nicht über freie Kapazität für zusätzlichen Verkehr stadteinwärts verfügt (vgl. Konzept für die Verkehrsführung in der Bauphase [Beilage Nr. 21 zum Auflageprojekt], S. 2). Das Projekt sieht eine Bevorzugung des stadtauswärts führenden Verkehrs vor, währenddem die Kapazität für gebietsfremden Durchgangsverkehr stadteinwärts reduziert werden soll. Zur Verhinderung einer Erhöhung des Verkehrsdrucks stadteinwärts muss gegebenenfalls die Zufahrt in die Stadt am Autobahnende entsprechend dosiert werden. Wie im Verkehrskonzept dargestellt wird, ist mit der Eröffnung der Westumfahrung diesbezüglich eine gewisse Erleichterung zu erwarten. Die Umfahrung wird die Pfingstweidstrasse und den südlichen Abschnitt der Westtangente vom grossräumigen Durchgangsverkehr zwischen A1 und A3 merklich und nachhaltig entlasten. Andererseits soll der öffentliche Verkehr während der Bauzeit einen grösseren Anteil des Ziel- und Quellenverkehrs aus

dem Limmattal in die Stadt übernehmen, was den Benützern frühzeitig in geeigneter Weise bekannt zu geben ist. Das öffentliche Verkehrsangebot ist gegebenenfalls entsprechend darauf auszurichten (vgl. Konzept für die Verkehrsführung während der Bauphase, S. 2 f.). Ab Eröffnung der Westumfahrung soll die Verkehrsführung überprüft und falls notwendig angepasst werden (UVB 3. Stufe, S. 30).

Das BAFU als Fachbehörde des Bundes hat weder in seiner Stellungnahme vom 15. September 2005 zum Auflageprojekt noch in der Stellungnahme zu den vorliegenden Beschwerden vom 27. August 2007 Vorbehalte gegen die vorgesehene Verkehrsführung und die entsprechenden Massnahmen während der Bauphase der SN 1.4.1 angebracht.

Ergänzend zum Konzept für die Verkehrsführung in der Bauphase fügt der Beschwerdegegner 1 in der Beschwerdeantwort an, der über die Hardturmstrasse stadteinwärts führende Verkehr werde mittels Lichtsignal dosiert. Es wird demnach nur so viel Verkehr eingelassen, wie der Knoten Escher-Wyss-Platz bewältigen kann. Im Übrigen wird nach überzeugender Darstellung des Beschwerdegegners 1 – ausgenommen in Verkehrsspitzen – auch die dreispurige Pflingstweidstrasse eine genügende Kapazität aufweisen, weshalb ein beschränkter Überlauf in die Hardturmstrasse höchstens zu den Verkehrsspitzen stattfinden wird. Die Nachtfahrsperrung in der Hardturmstrasse stadtauswärts wird beibehalten, sodass die Nachtruhe nicht verschlechtert wird. Die möglichen Verkehrszunahmen auf der Hardturmstrasse sind wegen der Kapazitätsgrenzen des Escher-Wyss-Platzes in beide Richtungen äusserst beschränkt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass, sofern und soweit während der Bauphase der SN 1.4.1 in der Hardturmstrasse überhaupt eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen sein wird, die Verkehrszunahme und damit die Lärmemissionen mit den erwähnten Massnahmen im Rahmen der Vorsorge jedenfalls so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist.

14.3 Nach dem Grundsatz von Art. 8 Abs. 1 BV ist das Recht von den Behörden auf alle gleichliegenden Fälle gleich anzuwenden (ULRICH HÄFELIN/WALTER HALLER, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 6. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2005, Rz. 765). Dabei ist Gleiches nach Massgabe seiner Gleichheit gleich, Ungleiches nach Massgabe seiner Ungleich-

heit ungleich zu behandeln (BGE 132 I 157 E. 4). Das Gebot der Rechtsgleichheit verlangt demnach, zwei tatsächlich gleiche Situationen ohne sachlichen Grund nicht unterschiedlich zu behandeln (PIERRE TSCHANNEN/ULRICH ZIMMERLI, Allgemeines Verwaltungsrecht, 2. Aufl., Bern 2005, § 23 Rz. 9).

Im Technischen Bericht wird festgehalten, dass durch die Verkehrsführung in der Bauphase benachbarte Quartiere nördlich der Limmat oder südlich der Bahn nicht zusätzlich belastet werden sollen (S. 57). Die nördlich parallel zur Pfingstweidstrasse verlaufende Hardturmstrasse befindet sich nicht in einem der genannten Quartiere.

Im Unterschied zu anderen potentiellen Ausweichrouten durch die Quartiere nördlich der Limmat oder südlich der Bahn liegt die Hardturmstrasse vielmehr in geringem Abstand parallel zur Pfingstweidstrasse. Es ist daher fraglich, ob überhaupt zwei tatsächlich gleiche bzw. rechtsähnliche Sachverhalte vorliegen. Jedenfalls erscheint es sachlich gerechtfertigt, dass die Hardturmstrasse als nahe gelegene Parallelstrasse – soweit der Knoten Escher-Wyss-Platz es überhaupt zulässt und es aufgrund der ergriffenen Massnahmen zur Verkehrsreduktion stadteinwärts überhaupt notwendig sein wird – während der Bauphase entsprechend dem Verkehrsaufkommen als Überlauf der Pfingstweidstrasse dient und der Verkehr nicht durch weiter entfernte Quartiere umgeleitet wird, zumal solche alternativen Routen und insbesondere die betroffenen Schlüsselknoten über keine Reservekapazität zur Aufnahme von zusätzlichem Durchgangsverkehr in der Spitzenzeit verfügen (vgl. Technischer Bericht, S. 57).

Lufthygiene

15.

Die Beschwerdeführenden 4 und 6 machen geltend, das Projekt verstosse gegen die Lufthygienevorschriften. Die Vorinstanz gehe zu Unrecht von einem Umbau statt einer Neuanlage aus und die beiden Projekte SN 1.4.1 und Tram Zürich West seien fälschlicherweise nicht gemeinsam als Gesamtanlage beurteilt worden. Der Beschwerdeführer 4 ist überdies der Ansicht, dass der kantonale Massnahmenplan selbst dann angepasst werden müsste, wenn man von einer wesentlichen Änderung einer bestehenden Anlage ausgehe. Die SN 1.4.1 dürfe nicht bewilligt werden, weil die im Massnahmenplan Lufthygiene des

Kantons Zürich für das umstrittene Projekt vorgesehenen Massnahmen nicht erlassen und soweit nötig umgesetzt worden seien. Zudem sei zu Unrecht keine Ausführungsvariante mit einer dosierten Verkehrskapazität geprüft worden, nachdem dies vom BAFU im Rahmen der Genehmigung des generellen Projekts ausdrücklich verlangt worden sei.

15.1 In der der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV, SR 814.318.142.1) wird unterschieden zwischen Emissionen bei stationären Anlagen (Art. 3 ff. LRV) und solchen von Fahrzeugen und Verkehrsanlagen (Art. 17 ff. LRV). Als Verkehrsanlagen gelten Strassen, Flugplätze, Geleise und andere Anlagen, bei denen die Abgase von Fahrzeugen nicht gesammelt als Abluft an die Umwelt abgegeben werden (Art. 2 Abs. 3 LRV). Im Unterschied zu den stationären Anlagen wird bei den Verkehrsanlagen nicht zwischen neuen und bestehenden Anlagen unterschieden.

Die SN 1.4.1 stellt zweifellos eine Verkehrsanlage dar, weshalb Art. 2 Abs. 4 LRV unbeachtlich ist. Entgegen den Rügen der Beschwerdeführenden ist nach der LRV nicht zwischen neuen oder bestehenden Anlagen zu unterscheiden.

15.2 Gleich wie der Lärm sind Luftverunreinigungen vorab durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen (Art. 11 Abs. 1 USG), sind sie soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG) und werden sie nach den vom Bundesrat festgelegten Immissionsgrenzwerten beurteilt (Art. 13 Abs. 1 USG).

Gemäss Art. 18 LRV haben die Behörden bei Verkehrsanlagen alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen anzuordnen, welche geeignet sind, die vom Verkehr verursachten Emissionen zu begrenzen. Steht fest oder ist zu erwarten, dass Fahrzeuge oder Verkehrsanlagen übermässige Immissionen verursachen, richtet sich das Verfahren nach den Art. 31-34 LRV (Art. 19 LRV). Wenn eine Vielzahl von Anlagen die übermässige Luftbelastung verursachen, sind die erforderlichen Emissionsbegrenzungen durch einen Massnahmenplan gemäss Art. 44a USG und Art. 31 ff. LRV zu koordinieren. Der Massnahmenplan hat dafür zu sorgen, dass sowohl bestehende wie neue Emissionsquellen ihren sachgerecht ermittelten Beitrag zur Verringerung der Luftbelastung und zur Vermeidung übermässiger Immissionen leisten. Sind von einer einzelnen Anlage so er-

hebliche Emissionen zu erwarten, dass dadurch eine erforderliche Ergänzung der Massnahmenplanung präjudiziert würde, darf eine neue Anlage erst bewilligt werden, wenn die im Massnahmenplan für das umstrittene Projekt vorgesehenen Massnahmen erlassen und soweit nötig umgesetzt worden sind (BGE 131 II 103 E. 3.1 mit Hinweisen).

15.3 Es ist unbestritten, dass das Strassenprojekt in einem Gebiet liegt, welches von zahlreichen Anlagen lufthygienisch stark belastet wird. Der Strassenverkehr stellt dabei einen der zahlreichen Emittenten dar. Der Kanton Zürich hat entsprechend einen Massnahmenplan erstellt, welcher ein Massnahmenpaket für Personen- und Güterverkehr enthält.

Weil durch das Projekt SN 1.4.1 keine zusätzlichen relevanten lufthygienischen Auswirkungen zu erwarten sind, ist der geltende Massnahmenplan nicht anzupassen, wie der Beschwerdeführer 4 verlangt. Es ist vielmehr so, dass die Ziele des Massnahmenplans mit dem Projekt SN 1.4.1 umgesetzt werden, ist das Projekt doch Voraussetzung für die Realisierung des Trams Zürich West, welches ein Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs und eine daraus resultierende Erhöhung der Luftbelastung gerade verhindern soll (vgl. dazu auch die Stellungnahme des BAFU vom 27. August 2007, S. 4).

Entgegen der Darstellung des Beschwerdeführenden 4 wurden zudem Massnahmen zur Dosierung der Verkehrskapazität geprüft (UVB 3. Stufe, S. 40). Der Beschwerdegegner 1 hat überzeugend dargelegt, dass solche Massnahmen nur zum Ausweichen des Verkehrs auf andere, weniger geeignete Routen führen würde und damit – was die Lufthygiene angeht – kontraproduktiv wären.

16.

Der Beschwerdeführer 4 hat in den Abschlussbemerkungen vom 11. September 2006 zur Einsprache an die Vorinstanz beantragt, Bautransporte seien per Bahn durchzuführen. An diesem Antrag hält er in seiner Beschwerde sinngemäss fest.

Das BAFU forderte in seiner Stellungnahme zum UVB 3. Stufe, dass die Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffemissionen gemäss UVB 3. Stufe vollständig umzusetzen seien. Es hat auf der Grundlage von Art. 11 USG den Antrag gestellt, es seien durch die Bauherrschaft geeignete Massnahmen zur Beschränkung der Transportemissionen zu treffen, insbesondere sei auch der Einsatz von EURO4-Lastwagen

zu prüfen. Zudem hat das BAFU empfohlen, es seien die für die Bautransporte eingesetzten Lastwagen mit Partikelfiltersystemen auszurüsten. Hingegen hat das BAFU festgehalten, dass die Kosten für einen Bahnverlad im Verhältnis zum geringen Nutzen unverhältnismässig seien. Die Vorinstanz hat die Plangenehmigungsverfügung entsprechend den Empfehlungen des BAFU mit den beantragten Auflagen ergänzt und festgehalten, dass auf Bahntransporte beim Bau zu verzichten sei (Dispositiv Ziffer 9).

Damit hat die Vorinstanz Art. 11 USG offensichtlich Genüge getan und die Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit begrenzt, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist.

Erschütterungen

17.

Der Beschwerdeführer 4 führt schliesslich an, es sei anzunehmen, dass namentlich bei älteren Bauten mit Erschütterungen gerechnet werden müsse, weil die Hochbauten unmittelbar an die Strasse grenzen würden.

Der UVB 3. Stufe hält fest, dass längs von Strassen keine störenden Erschütterungen und Körperschall auftreten würden, ausser wenn erhebliche Unebenheiten oder gar Absätze vorhanden sind (S. 42). Dies ist von den Fachbehörden des Bundes und des Kantons nicht angezweifelt worden und für das Bundesverwaltungsgericht besteht kein Anlass von dieser Beurteilung abzuweichen.

Zusammenfassung und Kosten

18.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass der Entscheid der Vorinstanz zu bestätigen ist. Sämtliche Anträge der Beschwerdeführenden sind abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Zu bestätigen ist insbesondere auch Dispositiv Ziffer 11 der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung. Der Beschwerdegegner 1 ist anzuweisen, die Erschliessung des

südlich der Pfingstweidstrasse liegenden Maag-Areals an den Knoten Technoparkstrasse im Sinne der Erwägungen 9-11 hiervor zu überarbeiten und der Vorinstanz als Projektänderung zur Genehmigung einzureichen. Abzuweisen sind ferner die Anträge der Beschwerdegegner 8, das auszuarbeitende Erschliessungsprojekt für die neue Turbinenstrasse sei auf den Bereich bis maximal Ende der Stauspuren zu beschränken, der Enteignungsbann auf den betroffenen Grundstücken sei aufzuheben und – eventualiter – die Projektänderung sei im Sinne der Erwägungen der Vorinstanz vorzunehmen.

19.

Das Bundesverwaltungsgericht auferlegt die Verfahrenskosten in der Regel der unterliegenden Partei (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Keine Verfahrenskosten werden unterliegenden kantonalen Behörden auferlegt, soweit sich der Streit nicht um vermögensrechtliche Interessen von Körperschaften oder autonomen Anstalten dreht (Art. 63 Abs. 2 VwVG). Allerdings richtet sich die Kosten- und Entschädigungsregelung, wenn wie vorliegend mit der Plangenehmigung zugleich über die enteignungsrechtlichen Einsprachen entschieden wird (Art. 18h Abs. 1 EBG), gegenüber Verfahrensbeteiligten, denen eine Enteignung droht, nach den Spezialbestimmungen des EntG (vgl. BGE 119 Ib 458 E. 15, Urteil des Bundesgerichts 1E.16/2005 vom 14. Februar 2006 E. 6 und 1E.5/2005 vom 9. August 2005 E. 7, je mit Verweisen; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-2422/2008 vom 18. August 2008 E. 14.1). Art. 116 Abs. 1 EntG schreibt vor, dass der Enteigner die Kosten des Verfahrens vor Bundesverwaltungsgericht trägt, einschliesslich einer allfälligen Parteientschädigung an den Enteigneten. Werden die Begehren des Enteigneten ganz oder zum grössten Teil abgewiesen, so können die Kosten auch anders verteilt werden.

19.1 Vorliegend gelten als unterliegende Parteien in erster Linie die Beschwerdeführenden und in zweiter Linie die Beschwerdegegner 5 und 8, welche nicht nur die Abweisung der Beschwerden beantragt, sondern darüber hinaus weitere Rechtsbegehren gestellt bzw. die Abänderung der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung verlangt haben. Die Verfahrenskosten für das vorliegende Verfahren (inklusive dem Zwischenentscheid vom 7. November 2007 und der am 11. September 2008 durchgeführten öffentlichen Verhandlung) betragen Fr. 10'000.- (Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Dabei fallen auf die Beurteilung der Anträge

der sechs Beschwerdeführenden insgesamt Fr. 9'000.- und auf diejenigen der Beschwerdegegner 5 und 8 insgesamt Fr. 1'000.-.

19.2 Den Beschwerdeführenden 2, 5 und 6 ist nach Art. 63 Abs. 1 VwVG je ein Sechstel des auf die Beschwerdeführenden fallenden Teils der Verfahrenskosten, demnach ein Verfahrenskostenanteil von je Fr. 1'500.- aufzuerlegen. Bei den Beschwerdeführerinnen 1 ist zu beachten, dass ihre Rüge betreffend die Verletzung ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör teilweise berechtigt war und dieser Mangel erst im vorliegenden Verfahren geheilt worden ist (vgl. E. 3.2). Diesem Umstand ist bei der Auferlegung der Verfahrenskosten Rechnung zu tragen (vgl. VPB 67.101 E. 7). Den Beschwerdeführerinnen 1 sind deshalb keine Verfahrenskosten aufzuerlegen. Dem Kanton Zürich sind in seiner Eigenschaft als Beschwerdeführer 3 keine Verfahrenskosten aufzuerlegen, da sich der Streit nicht um vermögensrechtliche Interessen dreht.

19.3 Bezüglich dem Beschwerdeführer 4 und den nur teilweise unterliegenden Beschwerdegegnern 5 und 8 ist zu berücksichtigen, dass diese gemäss Auflageprojekt von Enteignungen betroffen sind.

Mit dem Beschwerdeführer 4 konnte zwar ein enteignungsrechtlicher Vertrag abgeschlossen werden, allerdings unter der Voraussetzung, dass die Plangenehmigung erteilt wird. Weiter ist zu berücksichtigen, dass zwar sämtliche Begehren des Beschwerdeführers 4 abgewiesen werden, seine Rüge betreffend die Verletzung seines Anspruchs auf rechtliches Gehör jedoch teilweise berechtigt war und dieser Mangel erst im vorliegenden Verfahren geheilt worden ist (vgl. E. 3.5), was bei der Auferlegung der Verfahrenskosten zu beachten ist (vgl. VPB 67.101 E. 7).

In Anwendung von Art. 116 Abs. 1 EntG sind dem Beschwerdeführer 4 sowie den Beschwerdegegnern 5 und 8 keine Verfahrenskosten aufzuerlegen. Der Beschwerdegegner 1 hat als Enteigner einen Verfahrenskostenanteil von Fr. 2'500.- (Fr. 1'500.- plus Fr. 1'000.-) zu tragen.

20.

20.1 Von einer Parteientschädigung an die Beschwerdeführenden 2, 5 und 6 ist angesichts des Ausgangs des Verfahrens abzusehen (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG).

20.2 Bei den Beschwerdeführerinnen 1 ist wiederum zu berücksichtigen, dass sie zwar unterliegen, ihre Rüge betreffend die Verletzung ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör allerdings teilweise berechtigt war (vgl. E. 3.2 und 19.2). Ihr Rechtsvertreter hat mit Kostennote vom 22. September 2008 Honorar und Auslagen in Höhe von Fr. 15'453.50 (inkl. Mehrwertsteuer) geltend gemacht, wobei ungefähr fünf Stunden des verrechneten Honorars auf den Zeitraum vor der Eröffnung der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung fallen und deshalb für die Berechnung der Parteientschädigung unbeachtlich sind.

Den Beschwerdeführerinnen 1 ist demnach eine reduzierte Parteientschädigung von Fr. 2'500.- zuzusprechen, welche ihnen durch den Beschwerdegegner 1 zu entrichten ist (vgl. Art. 64 Abs. 1 und 2 VwVG sowie Art. 7 ff. VGKE).

20.3 Was den Beschwerdeführer 4 sowie die anwaltlich vertretenen Beschwerdegegner 8 angeht, richtet sich die Entschädigungsregelung wiederum nach Art. 116 Abs. 1 EntG. Danach hat das enteignende Gemeinwesen den von der Enteignung betroffenen beschwerdeführenden Personen grundsätzlich eine Parteientschädigung zu entrichten.

Zu entschädigen sind nur tatsächlich erwachsene notwendige und verhältnismässig hohe Kosten. Die Parteientschädigung umfasst die Kosten der Vertretung und allfällige weitere Auslagen der Partei, inklusive Mehrwertsteuer. Das Gericht setzt die Parteientschädigung aufgrund der eingereichten Kostennoten oder, mangels Einreichung einer solchen, aufgrund der Akten fest. Das Anwaltshonorar wird dabei nach dem notwendigen Zeitaufwand bemessen, wobei der Stundenansatz mindestens Fr. 200.- und höchstens Fr. 400.- beträgt (Art. 8 ff. VGKE).

Art. 116 Abs. 1 EntG ermöglicht eine abweichende Kostenverteilung und damit auch eine Kürzung der Parteientschädigung oder ein gänzliches Absehen davon, sofern die Begehren des Enteigneten ganz oder zum grössten Teil abgewiesen werden (BGE 119 Ib 458 E. 15; Urteile des Bundesgerichts 1E.16/2005 vom 14. Februar 2006 E. 6 und 1E.5/2005 vom 9. August 2005 E. 8).

20.4 Mit Kostennote vom 19. September 2008 hat der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers 4 Honorar und Auslagen für die beiden Verfahren A-4122/2007 und A-4010/2007 in Höhe von insgesamt Fr. 123'942.30 (inkl. Mehrwertsteuer) geltend gemacht. Aus der eingereichten Kostennote wird nicht ersichtlich, wie Honorar und Auslagen

auf die beiden Verfahren A-4122/2007 und A-4010/2007 aufzuteilen sind. Das Bundesverwaltungsgericht geht von einer Aufteilung von 1/3 auf das Verfahren A-4122/2007 und von 2/3 auf das Verfahren A-4010/2007 aus, zumal nur in letzterem eine öffentliche Verhandlung durchgeführt worden ist.

Bezüglich der eingereichten Kostennote fällt zunächst auf, dass über 50 Stunden des verrechneten Honorars auf den Zeitraum vor der Eröffnung der beiden angefochtenen Plangenehmigungsverfügungen fallen. Weiter sind in der eingereichten Kostennote auch Honorarforderungen im Zusammenhang mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ans Bundesgericht des Beschwerdeführers 1 vom 12. Dezember 2007 aufgeführt. Diese Auslagen sind für die Berechnung der Parteientschädigung im vorliegenden Verfahren von vornherein unbeachtlich.

Was die Frage nach den notwendigen Kosten anbelangt, gilt es zu beachten, dass sich verschiedene Einwände des Beschwerdeführers 4 allgemein gegen die geplanten Projekte, die geplante Linienführung, das vom Bundesrat beschlossene generelle Projekt SN 1.4.1 bzw. die vom Bundesrat erteilte Infrastrukturkonzession für das Tram Zürich West richten, ohne dass der Beschwerdeführer 4 diesbezüglich konkret aufzuzeigen vermochte, inwiefern die angefochtenen Plangenehmigungen im Bereich seiner Liegenschaften gegen Bundesrecht verstossen sollen. Diese Rügen, welche offensichtlich nicht gegen die angefochtenen Plangenehmigungsverfügungen gerichtet sind und auf welche auch mangels Legitimation des Beschwerdeführers 1 nicht einzutreten ist, sind als von vornherein aussichtslos zu bezeichnen. Der vom Rechtsvertreter des Beschwerdeführers 4 für die Begründung dieser Rügen verrechnete Aufwand ist für die Bestimmung der notwendigen und verhältnismässig hohen Kosten des Beschwerdeführers 1 deshalb nicht mitzuberechnen.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass sich der Vertreter des Beschwerdeführers 4 für das Abfassen der Beschwerdeschriften grossenteils auf die bei den Vorinstanzen eingereichte umfangreiche Einsprache vom 3. Mai 2005 sowie die im Einspracheverfahren eingereichten umfangreichen Bemerkungen vom 11. September 2006 abstützen konnte und die beiden Beschwerdeschriften teilweise auch inhaltlich gleich lauten.

20.5 Mit Blick auf die von den übrigen Rechtsvertretern der Parteien eingereichten Kostennoten und unter Berücksichtigung des notwendigen Zeitaufwands für die Instruktion, die Sachverhalts- und Rechtsabklärungen, des Abfassens und der Durchsicht der Beschwerdeschriften sowie dem Stundenansatz gemäss Art. 10 Abs. 2 VGKE, erscheinen Kosten für die Vertretung für die beiden Verfahren A-4122/2007 und A-4010/2007 in der Höhe von Fr. 24'000.- (inkl. Mehrwertsteuer und Auslagen) als notwendig und angemessen. Im Verfahren A-4010/2007 ist für den Beschwerdeführer somit von notwendigen und angemessenen Kosten für die Vertretung von Fr. 16'000.- (inkl. Mehrwertsteuer und Auslagen) auszugehen.

20.6 Weil sämtliche Begehren des Beschwerdeführers 4 abgewiesen werden, wäre es an sich gerechtfertigt, von einer Parteienschädigung an ihn ganz abzusehen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1E.16/2005 vom 14. Februar 2006 E. 6). Allerdings ist auch hier zu berücksichtigen, dass seine Rüge betreffend die Verletzung seines Anspruchs auf rechtliches Gehör teilweise berechtigt war (vgl. E. 3.5 und 19.3).

Dem Beschwerdeführer 4 ist aus diesem Grund eine reduzierte Parteienschädigung von Fr. 2'400.- zuzusprechen, welche ihm durch den Beschwerdegegner 1 als Enteigner zu entrichten ist.

20.7 Den mehrheitlich obsiegenden Beschwerdegegnern 8 ist eine Parteienschädigung zuzusprechen. Die Parteienschädigung ist auf der Basis der von ihrem Rechtsvertreter eingereichten Kostennote auf Fr. 20'758.- (inkl. Mehrwertsteuer und Auslagen) festzusetzen und den Beschwerdegegnern 8 durch den Beschwerdegegner 1 als Enteigner zu entrichten (Art. 116 Abs. 1 EntG).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:**1.**

Die Beschwerden werden abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

2.

Der Beschwerdegegner 1 wird angewiesen, die Erschliessung des südlich der Pflingstweidstrasse liegenden Maag-Areals an den Knoten Technoparkstrasse im Sinne der Erwägungen 9-11 zu überarbeiten und der Vorinstanz als Projektänderung zur Genehmigung einzureichen.

3.

Die Anträge der Beschwerdegegner 5 und 8 auf Abänderung bzw. Ergänzung der angefochtenen Verfügung werden abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

4.

Den Beschwerdeführenden 2, 5 und 6 werden Verfahrenskosten von je Fr. 1'500.- und dem Beschwerdegegner 1 von Fr. 2'500.- auferlegt.

Die Verfahrenskostenanteile der Beschwerdeführenden 2, 5 und 6 werden mit den geleisteten Kostenvorschüssen in derselben Höhe verrechnet. Die von den Beschwerdeführenden 1 und 4 geleisteten Kostenvorschüsse von je Fr. 1'500.- werden diesen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückerstattet. Hierzu haben sie dem Bundesverwaltungsgericht einen Einzahlungsschein zuzustellen oder ihre Kontonummern bekannt zu geben.

Der Beschwerdegegner 1 hat seinen Verfahrenskostenanteil von Fr. 2'500.- innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu Gunsten der Gerichtskasse zu überweisen. Die Zustellung des Einzahlungsscheins erfolgt mit separater Post.

5.

Dem Beschwerdeführer 4 wird eine Parteientschädigung von Fr. 2'400.- und den Beschwerdegegnern 8 eine Parteientschädigung von Fr. 20'758.- zugesprochen. Diese sind ihnen durch den Beschwerdegegner 1 nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu entrichten.

6.

Dieses Urteil geht an:

- die Beschwerdeführenden (Gerichtsurkunde)
- die Beschwerdegegner (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Gerichtsurkunde)

Die vorsitzende Richterin:

Der Gerichtsschreiber:

Marianne Ryter Sauvant

Adrian Mattle

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [BGG, SR 173.110]). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie der Beschwerdeführer in Händen hat, beizulegen (vgl. Art. 42 BGG).

Versand: