[AZA 1/2]
1E.5/2000; 1E.12/2000
1E.16/1999/err
I. OEFFENTLICHRECHTLICHE ABTEILUNG
****

25. April 2001

Es wirken mit: Bundesgerichtsvizepräsident Aemisegger,
Präsident der I. öffentlichrechtlichen Abteilung, Bundesrichter
Aeschlimann, Féraud, Catenazzi, Favre und Gerichtsschreiberin Schilling.

———

In Sachen

1E.16/1999
S chweizer Heimatschutz (SHS), Merkurstrasse 45, Postfach, Zürich, vertreten durch Zürcher Heimatschutz, Grosswiesenstrasse 153/35, Zürich, Beschwerdeführer, vertreten durch Dr. Bruno Kläusli, Grosswiesenstrasse 153/35, Zürich,

gegen
Kanton Zürich, vertreten durch den Regierungsrat, dieser vertreten durch die Baudirektion, Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, 1. Abteilung,
1. Kammer,

betreffend
Nationalstrassen-Ausführungsprojekte
N 4.1.6 (Kantonsgrenze Zug bis Knonau) und
N 4.1.7 (Knonau bis Üetliberg West),
und
1E.5/2000
S chweizer Heimatschutz (SHS), Merkurstrasse 45, Postfach, Zürich, vertreten durch Zürcher Heimatschutz, Grosswiesenstrasse 153/35, Zürich, Beschwerdeführer, vertreten durch Dr. Bruno Kläusli, Grosswiesenstrasse 153/35, Zürich,

gegen
Kanton Zürich, vertreten durch den Regierungsrat, dieser vertreten durch die Baudirektion, Regierungsrat des Kantons Zürich, vertreten durch die Baudirektion,

betreffend
Nationalstrassen-Ausführungsprojekt N 4.1.6,
Üetliberg West bis Knonau,
Bereinigung Abschnitt Jonentalbrücke-Lochhof,

und
1E.12/2000
S chweizer Heimatschutz (SHS), Merkurstrasse 45, Postfach, Zürich, vertreten durch Zürcher Heimatschutz, Grosswiesenstrasse 153/35, Zürich, Beschwerdeführer, vertreten durch Dr. Bruno Kläusli, Grosswiesenstrasse 153/35, Zürich,

gegen
Kanton Zürich, vertreten durch den Regierungsrat, dieser vertreten durch die Baudirektion, Verwaltungsgericht

des Kantons Zürich, 1. Abteilung,
1. Kammer,

betreffend
N4/A4 - Ausführungsprojekt im Zürcher Knonauer Amt, hat sich ergeben:

A.- Die Nationalstrasse N 4 Bargen (Grenze) - Altdorf soll nach dem Beschluss der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960 (AS 1960 S. 872, heute: Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz, vgl. AS 1984 S. 1118, SR 725. 113.11) ab Zürich-Brunau als Nationalstrasse 1. Klasse durch den Üetlibergtunnel und anschliessend über Knonau und Cham nach Holzhäusern führen. Gemäss dem weiteren Bundesbeschluss vom 23. Juni 1971, durch den das Nationalstrassennetz um die Stadtumfahrung von Zürich ergänzt wurde (AS 1971 S. 952), ist die westliche Umfahrungsstrasse N 1c im Gebiet Üetlibergtunnel West/Wettswil an die N 4 anzuschliessen. Diese Linienführungen sind auch nach den eingehenden Debatten der Eidgenössischen Räte, die der Überprüfung von Nationalstrassenabschnitten durch eine ausserparlamentarische Expertenkommission folgten, im Netzbeschluss vom 19. Dezember 1986 beibehalten worden.

Für die weitere Projektierung wurde die Strecke Kantonsgrenze Zug - Üetliberg West in die beiden Abschnitte N 4.1.7 Kantonsgrenze Zug - Knonau und N. 4.1.6 Knonau - Üetliberg West unterteilt.

a) Das Generelle Projekt für den Abschnitt N 4.1.7, Kantonsgrenze Zug - Knonau, wurde vom Bundesrat am 17. Juni 1968 genehmigt. Dem Ausführungsprojekt stimmten der Regierungsrat des Kantons Zürich am 2. Oktober 1969 und das Eidgenössische Departement des Innern am 29. Januar 1970 zu.
Anschliessend wurde der Abschnitt Cham - Knonau, zusammen mit der Umfahrungsstrasse Knonau, vorzeitig erstellt. Das Nationalstrassenstück wurde jedoch noch nicht in Betrieb genommen, da es nach ursprünglicher Meinung gemeinsam mit dem Abschnitt N 4.1.6 eröffnet werden sollte. Am 7. Dezember 1987 beschloss allerdings der Bundesrat, die Strecke Cham - Knonau vorweg in Betrieb zu setzen. Mit Beschlüssen vom 26. Januar 1994 stimmte der Regierungsrat dem bereinigten Ausführungsprojekt für die provisorische Eröffnung des Nationalstrassenabschnitts zu und genehmigte gleichzeitig die im Hinblick auf die Autobahneröffnung geplanten sog. flankierenden Massnahmen an den Staatsstrassen des Knonaueramtes.
Gegen die regierungsrätlichen Beschlüsse erhob der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde (E.15/1994), die zu einlässlichen Augenscheins- und Parteiverhandlungen führte.

In der Folge einigten sich die Kantone Zug und Zürich, auf das Provisorium im Kanton Zürich zu verzichten.
Stattdessen sollte zur Entlastung der Gemeinden Steinhausen und Cham eine nur teilweise Inbetriebnahme der N 4 auf Zuger Boden realisiert und hiefür eine provisorische Auffahrtsrampe im Gebiet Bibersee erstellt werden. Am 10. März 1997 kam der Bundesrat auf seine früheren Entscheide zurück und erklärte sich damit einverstanden, dass der Kanton Zürich auf den provisorischen Anschluss in Knonau samt flankierenden Massnahmen im Knonaueramt verzichte. Gleichzeitig ermächtigte er den Kanton Zug, die redimensionierte Variante zu verwirklichen. Der Regierungsrat des Kantons Zürich zog das Ausführungsprojekt für die provisorische Eröffnung des Autobahnabschnittes am 2. April 1997 zurück. Hierauf wurde das bundesgerichtliche Verfahren als gegenstandslos geworden abgeschrieben.

Im Frühjahr 1997 genehmigte der Regierungsrat des Kantons Zug das Ausführungsprojekt für die einseitige Eröffnung der Autobahn auf seinem Kantonsgebiet, während das Ausführungsprojekt für die Fertigstellung der N 4.1.7 auf Zürcher Boden für die Auflage vorbereitet wurde.
b) Das Generelle Projekt für den Abschnitt N 4.1.6, Knonau - Üetliberg West, wurde in der ursprünglichen Fassung am 22. April 1970 vom Bundesrat genehmigt. 1976 lag ein erstes Ausführungsprojekt in den betroffenen Gemeinden öffentlich auf, doch wurde die weitere Projektbearbeitung im Zusammenhang mit der bereits erwähnten Überprüfung von Nationalstrassenabschnitten sistiert. Nach dem Beschluss der Bundesversammlung, das Teilstück N 4.1.6 im Nationalstrassennetz zu belassen, lehnte das Volk im Jahre 1990 auch die sog. Kleeblatt-Initiative ab, die den Verzicht auf die N 4 im Knonaueramt verlangt hatte.

Nach verschiedenen Studien über eine unterirdische Führung der N 4 ab Verzweigung Filderen bis Hedingen West wurde ein neues Generelles Projekt für den Abschnitt N 4.1.6 mit dem Islisbergtunnel vorgelegt. Diesem stimmte der Zürcher Regierungsrat am 12. Januar 1994 und der Bundesrat am 15. November 1995 zu. Anschliessend wurde das Ausführungsprojekt entsprechend überarbeitet.

B.- Die Ausführungsprojekte für die Nationalstrassenabschnitte N 4.1.6 und N 4.1.7 wurden in den betroffenen Gemeinden vom 14. April bis 13. Mai 1997 öffentlich aufgelegt.
Gleichzeitig wurde der die beiden Abschnitte behandelnde Umweltverträglichkeitsbericht den kantonalen Umweltschutzfachstellen zur Prüfung unterbreitet. Die Koordinationsstelle für Umweltschutz übermittelte deren Stellungnahmen anschliessend dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft. Dieses erstattete seinen Bericht am 4. November 1997, mit einer Ergänzung vom 5. Dezember 1997.

Das Ausführungsprojekt für den Abschnitt N 4.1.7 legt neben den baulichen Lärmschutzmassnahmen die Ausgestaltung des Rastplatzes im Gebiet Binzmatten fest und sieht die Ergänzung der Entwässerungsleitungen sowie die Sanierung des zementstabilisierten Oberbaus bis zur Gemeindegrenze Mettmenstetten vor. Nach den Plänen sollen längs der dicht am Dorf Knonau vorbeiführenden N 4 - je nach der erforderlichen Abschirmhöhe und dem zur Verfügung stehenden Platz - unterschiedlich hohe Lärmschutzdämme und -wände errichtet werden.
Gemäss dem Technischen Bericht sind die Schallschutzkonstruktionen so auszulegen, dass eine dichte und artenreiche Bepflanzung angeordnet werden kann, um eine möglichst gute Einpassung ins Landschaftsbild zu erreichen. Im Bereich des Aussenperrons der Station Knonau bestehe die Möglichkeit, die Schallschutzwand zur optischen Auflockerung teilweise transparent zu gestalten.

Das Ausführungsprojekt N 4.1.6 umfasst beim Verkehrsdreieck Filderen den Anschluss Wettswil a.A., soweit dieser nicht Bestandteil des Abschnittes N 20.1.4 bildete.
Zwischen Filderen und dem Jonentobel verläuft die N 4 im 4,95 km langen Islisbergtunnel. Der Tunnel weist eine Längslüftung mit Strahlventilatoren auf. Beide Tunnelröhren sind bei Normalbetrieb infolge der Kolbenwirkung des Verkehrs selbstlüftend. Aus Immissionsschutzgründen wird die Tunnelluft jedoch beim Nordportal über ein Abluftkamin weggeblasen.
Das Südportal des Tunnels ist gegenüber dem generellen Projekt um rund 100 m gegen Osten verschoben worden. Dementsprechend ist auch die Linienführung der Jonentalbrücke und des anschliessenden Trassees beim Wiler Lochhof geändert worden. An die Stelle der dort vorgesehenen Überdeckung soll eine Stützkonstruktion mit einer über die Standspur auskragenden Platte treten. Eine ebenfalls ursprünglich geplante Überdeckung von 150 m Länge am östlichen Hang des Isenbergs wird durch eine 50 m breite Wildtierüberführung ersetzt.
Zwischen dem weiter südlich liegenden Anschluss Affoltern a.A. und der Gemeindegrenze Knonau sind im Ausführungsprojekt zwei Überdeckungen verblieben, die 120 m lange Überdeckung Eigi und die 400 m lange Überdeckung Rüteli. In Nähe des Anschlusses Affoltern a.A. soll das Trassee angehoben werden, um den Bau einer Wildtierunterführung zu ermöglichen.
Gemäss Ausführungsprojekt werden im Übrigen während der Bauphase verschiedene Flächen für Installations- und Deponieplätze sowie für Bauzufahrten beansprucht. Die längste Zufahrt wird von der Zürcherstrasse bei Hedingen teils auf bestehenden Flurwegen bis zum Südportal des Islisbergtunnels führen, wobei die SBB-Linie im Bereich des Andresenweihers unterquert werden soll.

C.- Gegen die beiden Nationalstrassen-Ausführungsprojekte wurden zahlreiche Einsprachen erhoben. Zu den Einsprechern zählte auch der Schweizer Heimatschutz (SHS), der sich durch den Zürcher Heimatschutz vertreten liess und gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft Pro Amt handelte. Die beiden Vereinigungen stellten in ihren Eingaben vom 15. und
18. Mai 1997 folgende Anträge:

”1.Bauprogramm und Baurealisierung der A4 vom
Wettswiler Dreieck bis Knonau

Mit dem Bau der weitgehend offenen Strecke der A4 von Knonau bis Südportal Islisbergtunnel sei erst zu beginnen, wenn die Finanzierung, der Bau und die Erstellung des Islisbergtunnels soweit sichergestellt sind, dass die ganze Strecke gleichzeitig in Betrieb genommen werden kann.

2. Energiebedarf für die Tunnelbauten

Der Energiebedarf für Licht, Lüftung usw. sei soweit als möglich durch Alternativenergien (Sonnenenergie) zu decken.

3. Baustellenzufahrt von der Zürcherstrasse bei Hedingen bis zum Südportal des Islisbergtunnels:

3.1 Auf die Baustellenzufahrt von der Kantonsstrasse Bonstetten - Hedingen bis zum Südportal des Islisbergtunnels sei zu verzichten.

3.2Eventuell sei anstelle der vorgesehenen Zufahrt mit einer 9 m breiten Bahnunterführung für ein Provisorium eine redimensionierte Variante mit bescheidenerem Ausbau der Strassen und Feldwege und mit einem Niveauübergang vorzusehen, resp. sei der bestehende Niveauübergang zu benützen.

3.3Auf eine provisorische Autobahnverbindung zum Südportal des Islisbergtunnels zur Zürcherstrasse bei Hedingen oder auf dem Trassee gemäss früheren Projekten für die N4 sei in jedem Fall zu verzichten.

4. Die im generellen Projekt vorgesehene Überdeckung Lochhof sei ins Bauprojekt aufzunehmen und die A4 wieder auf die Linienführung gemäss dem generellen Projekt zurückzuverlegen.

5. Der im Bauprojekt gegenüber dem generellen Projekt verkürzte Wildübergang Isenberg sei wieder zu verbreitern und die Überdeckung zu verlängern.

6. Überdeckung Dachlissen

Die Überdeckung und der Wildübergang Dachlissen sei zu verbreitern.

7. Flankierende Massnahmen besonders in den Dörfern Wettswil und Obfelden

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Autobahn seien besonders in den von Mehrverkehr meistbetroffenen

Dörfern Wettswil und Obfelden flankierende
Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, zum
Schutze der Bewegungsfreiheit der Einwohner und
zum Schutz vor Immissionen verbindlich festzulegen.

8. Lärmschutz für Knonau

Es sei zu prüfen, ob die Linienführung der A4
nicht mit derjenigen der Umfahrungsstrasse vertauscht
werden könnte.. "

Mit Beschluss Nr. 237 vom 28. Januar 1998 stimmte der Regierungsrat des Kantons Zürich den bereinigten Ausführungsprojekten für die Nationalstrassenabschnitte N 4.1.6 und N 4.1.7 zu. Auf die Einsprache der Arbeitsgemeinschaft Pro Amt trat er wegen fehlender Legitimation nicht ein. Den Begehren des Schweizer Heimatschutzes entsprach er insofern, als er die Baustellenzufahrt Hedingen wesentlich reduzierte.
Im Übrigen wies er die Einsprache ab, soweit darauf einzutreten war.

In seinem Entscheid erwog der Regierungsrat zur Bauzufahrt Hedingen bzw. zur geplanten SBB-Unterführung, dass diese allein für die Baustellenzufahrt nicht erforderlich sei und ein Niveauübergang genüge. Die Unterführung sei nur zu erstellen, falls das Kreuzungsbauwerk später beibehalten werde. Das bereinigte Ausführungsprojekt enthalte daher beide Varianten. Der Entscheid über diese werde der Gemeindeversammlung Hedingen vorbehalten. Damit erweise sich auch die Befürchtung zahlreicher Einsprecher, die Bauzufahrt werde bis zur Fertigstellung des Islisbergtunnels zum provisorischen Autobahnzubringer umfunktioniert, als gegenstandslos.
Auf das Begehren betreffend den Bauablauf trat der Regierungsrat nicht ein, da dieser nicht Einsprachegegenstand sein könne. Zur Änderung der Linienführung bei der Jonentobelbrücke wird im Einspracheentscheid ausgeführt, es sei ausgehend von den Anträgen des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) versucht worden, die Waldrodungen zu verringern und die Nebenanlagen des Tunnels ausserhalb des Waldes anzuordnen. Das sei durch die Verschiebung der Autobahnachse nach Osten gelungen. Dadurch werde auch die Immissionsbelastung des Tales vermindert. Der Einschnitt beim Widerlager Süd werde verkleinert und es könne als Folge davon auf die Überdeckung beim Weiler Lochhof verzichtet werden.
Die höheren Baukosten für die längere Brücke würde durch die Einsparung, die durch den Verzicht auf die Überdeckung und dank der einfacheren Baustellenzufahrt zum Tunnelportal möglich sei, bei weitem kompensiert. Unter Berücksichtigung sämtlicher Gesichtspunkte sei die neue Linienführung klar vorzuziehen. Zur Reduktion der im Generellen Projekt vorgesehenen 150 m langen Überdeckung Isenberg auf eine Wildtierüberführung von 50 m Breite hält der Regierungsrat fest, dass mit dieser Überführung die längerfristigen wildbiologischen Ziele, nämlich die Aufrechterhaltung eines grossräumigen Populationsaustausches der wildlebenden Säugetiere, gewährleistet werden könne. Auf ausdrückliches Verlangen der Fachstellen sei aus wildbiologischen Gründen auf Flurwege auf der Wildpassage verzichtet worden. Den Antrag des Schweizer Heimatschutzes auf Verwendung von Alternativenergien für den Tunnelbetrieb wies der Regierungsrat schliesslich zurück, da der Einsatz entsprechender Anlagen aus betrieblichen, wirtschaftlichen und landschaftschützerischen Gründen ungeeignet sei.

D.- Gegen den Einspracheentscheid des Regierungsrates erhob der Schweizer Heimatschutz beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich Beschwerde mit folgenden Begehren:

"1 bzgl. Baustellenzufahrt von der Zürcherstrasse
zwischen Bonstetten und Hedingen bis zum
Südportal des Islisbergtunnels:

1.1Die Baustellenzufahrt von der Kantonsstrasse
Bonstetten-Hedingen bis zum Südportal des
Islisbergtunnels sei in ihrer ganzen Länge,

soweit nicht bestehende Strassen zur Verfügung
stehen, nur als Provisorium auf Feldstrassen
und Feldwegen zu bauen und nachher wieder in
den ursprünglichen Zustand zurückzuversetzen.
Die Feldstrassen und -wege seien zu verstärken
und mit Ausweichstellen in gewissen Abständen
zu versehen.

1.2Auf den Neubau der breit dimensionierten Zufahrtsstrasse
von der Kantonsstrasse Bonstetten-Hedingen
sei mit oder ohne der 9 m breiten
Bahnunterführung bis in die Industriezone
Hedingen als befristetes Baustellenzufahrts- Provisorium zu verzichten. An deren Stelle sei
eine redimensionierte Projektvariante mit bescheidenem

Ausbau der Moosstrasse und der Feldwege
und mit einem Niveau-Bahnübergang vorzusehen,
resp. es sei der bestehende Niveau-Bahnübergang
zu benützen.

1.3 Auf eine provisorische Autobahnverbindung vom
Südportal des Islisbergtunnels zur Zürcherstrasse
bei Hedingen oder auf dem Trassee gemäss
früheren Projekten für die N 4 sei in
jedem Falle zu verzichten. Es sei der Regierungsrat
bei seiner Aussage zu behaften, dass
der Ausbau dieser Verbindung zu einer provisorischen
Autobahnzufahrt nicht vorgenommen
werde.

1.4 Die Geländekammer des Gletscherzungenbeckens
zwischen der Moräne im Zil bei Bonstetten und
der Moräne Hedingen sei möglichst unbeeinträchtigt
zu erhalten.

2 bzgl. Jonentalbrücke und Überdeckung Lochhof

2.1Die N 4 sei wieder auf die Linienführung gemäss
dem genehmigten generellen Projekt zurückzuverlegen.

2.2Die Jonentalbrücke sei wie im generellen Projekt
wieder an der engsten Stelle des Jonentales
vorzusehen und nicht als langer, weithin
sichtbarer, sich teilweise an den Abhang anlehnender
Viadukt.

2.3Die im generellen Projekt vorgesehene Überdeckung
Lochhof sei ins Ausführungsprojekt aufzunehmen.

2.4Die Landschaft am Abhang des Isenberges sei
möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten.

3 bzgl. Wildübergang Isenberg

3.1Der im Ausführungsprojekt gegenüber dem generellen Projekt verkürzte Wildübergang Isenberg sei wieder zu verbreitern und die Überdeckung auf die Länge gemäss generellem Projekt zu verlängern.
4 bzgl. Linienführung und Überdeckung Knonau

4.1Die Linienführung der N 4 bei Knonau sei mit derjenigen der Umfahrungsstrasse zu vertauschen und aus landschaftlichen Gründen, wegen der Lärmimmissionen sowie wegen der Abgasimmissionen zu überdecken.

Anträge zur Luftreinhaltung:

5 bzgl. Abluftsituation in Wettswil und Knonau:

5.1Es sei zu gewährleisten, dass die Kaltluftseen der Kalmen bei den Talsenken von Wettswil und Knonau, in welchen unzulässige Schadstoffgehalte gemäss angefochtenem Ausführungsprojekt während ca. 50 Tagen pro Jahr hängen bleiben, durch Änderungen und landschaftsschonende Massnahmen beim Ausführungsprojekt sich nicht mit Schadstoffen übermässig anreichern.

5.2Die UVP sei bzgl. Antrag 5.1 zu ergänzen.. ”

Nach Vornahme eines Augenscheines hiess das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich die Beschwerde des Schweizer Heimatschutzes am 23. Juni 1999 teilweise gut und hob den angefochtenen Regierungsratsbeschluss mit Bezug auf den Nationalstrassenabschnitt N 4.1.6 im Bereich Lochhof bis und mit Südportal des Islisbergtunnels (ca. km 22.100 bis km 22.750) auf. Die Sache wurde zu neuem Entscheid über diesen Strassenabschnitt an den Regierungsrat zurückgewiesen.
Im Übrigen wies das Verwaltungsgericht die Beschwerde ab, soweit darauf eingetreten werden konnte.

Das Verwaltungsgericht stellt in seinen Erwägungen zunächst fest, der Beschwerdeführer habe in seiner Beschwerdeschrift unzulässigerweise weiter gehende Begehren gestellt als in der seinerzeitigen Einsprache. Auf den Beschwerdeantrag Nr. 1.4, den Antrag Nr. 4 mit Bezug auf die verlangte Überdeckung der Autobahn bei Knonau und den Antrag Nr. 5 betreffend die Luftbelastung in Knonau und Wettswil könne daher nicht eingetreten werden. Im Weiteren weist das Verwaltungsgericht die gegen die Baustellenzufahrt erhobenen Einwendungen zurück, da eine noch weiter gehende Redimensionierung nicht zweckmässig erscheine. Ebenso wäre ein Rückbau der beanspruchten Flurwege und der übrigen Strassenstrecken unverhältnismässig. Was die Kreuzung der Zufahrtsstrasse mit der SBB-Linie betreffe, so habe die Gemeindeversammlung Hedingen am 16. April 1998 beschlossen, den Niveauübergang Moosstrasse durch eine Unterführung zu ersetzen. Diese sei zwar nicht rein nationalstrassenbedingt, doch heisse das nicht, dass das Projekt deshalb unzulässig wäre. Wohl wäre die Projektierung eines den kommunalen Interessen dienenden Strassenbauwerks im Verfahren gemäss kantonalem Gesetz über den Bau und Unterhalt der öffentlichen Strassen vom 27. September 1981
vorzunehmen. Die Durchführung von zwei parallelen Projektierungsverfahren für dasselbe Objekt sei jedoch wenig sinnvoll und mit dem Koordinationsgebot unvereinbar.
Es müsse daher zulässig sein, die Bedürfnisse der Gemeinde im Rahmen des nationalstrassenrechtlichen Projektierungsverfahrens mitzuberücksichtigen und in die Interessenabwägung miteinzubeziehen. Da allerdings nicht in dieser Weise vorgegangen worden sei und der Regierungsrat die Variantenwahl der Gemeinde über-

lassen habe, leide das Ausführungsprojekt insofern an einem Mangel. Der Beschwerdeführer sei jedoch zur Rüge dieses Mangels nicht befugt, weil er nach Art. 55 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz und nach Art. 12 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz zur Anfechtung eines nach kantonalem Recht projektierten Strassenbauwerks nicht legitimiert sei. Auch in diesem Punkt sei daher auf die Beschwerde nicht einzutreten.

Zur beanstandeten Projektänderung im Bereich Jonentobel/Lochhof führt das Verwaltungsgericht im Wesentlichen aus, dass die geänderte Linienführung der Brücke über das Jonentobel und der Verzicht auf die Überdeckung Lochhof eine wesentliche Abweichung vom Generellen Projekt darstelle.
Durch die geänderte Lage der Brücke werde diese nicht nur für Wanderer im Tobel, sondern für eine weitere Umgebung sichtbar. Durch die offene Linienführung im Bereich Lochhof werde ferner eine schützenswerte Landschaft in einer Weise beeinträchtigt, welche das Generelle Projekt mit der vorgesehenen Überdeckung habe vermeiden wollen. Diese Abweichung vom Generellen Projekt gehe über das Mass hinaus, welches bei der Ausgestaltung des Ausführungsprojekts aufgrund der planerischen Stufenfolge noch möglich sei. Die Entstehungsgeschichte des Generellen Projektes zeige, dass die vorgesehene Überdeckung im Bereich Lochhof und die damit zusammenhängende Lage der Jonentobelbrücke im damaligen Verfahrensschritt geprüft und - unter anderem aus Gründen des Landschaftsschutzes - bewusst gewählt worden sei. Die vom Regierungsrat vorgebrachten Gründe für das Abweichen vom Generellen Projekt vermöchten weder aus der Sicht des Wald- und Landschaftsschutzes noch aus jener des Immissionsschutzes zu überzeugen. Finanzielle Gründe würden für die Abweichung vom Generellen Projekt nicht vorgebracht. Das Ausführungsprojekt erweise sich demnach im Abschnitt Lochhof bis und mit Südportal des Islisbergtunnels als mit dem Generellen Projekt unvereinbar. Der
angefochtene Entscheid sei insofern aufzuheben. Der Regierungsrat habe die Möglichkeit, entweder das Ausführungsprojekt dem Generellen Projekt anzupassen oder beim Bundesrat um eine Änderung des Generellen Projekts nachzusuchen. Im Falle einer wesentlichen Änderung des Ausführungsprojekts werde dieses für den fraglichen Teilabschnitt erneut aufzulegen sein. Bei Änderung des Generellen Projekts sei eine nochmalige Auflage des Ausführungsprojekts nicht erforderlich; in diesem Fall genüge es, den neuen Entscheid, mit welchem der Regierungsrat dem Ausführungsprojekt für den fraglichen Streckenabschnitt zustimme, dem Beschwerdeführer zu eröffnen.
Den Antrag des Schweizer Heimatschutzes auf Verbreiterung des Wildüberganges Isenberg wies das Verwaltungsgericht schliesslich ab, da nach Auffassung der Fachstellen eine Breite von 50 m für eine Tierüberführung der fraglichen Art genüge. Zudem stelle der Verzicht auf die ursprünglich geplante Überdeckung - die nicht in erster Linie dem Landschaftsschutz hätte dienen sollen - keine wesentliche Abweichung vom Generellen Projekt dar.

E.- Gegen den Entscheid des Zürcher Verwaltungsgerichtes vom 23. Juni 1999 hat der Schweizer Heimatschutz am 6. September 1999 beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde eingereicht. Der Beschwerdeführer stellt folgende Anträge:

”I. Formelle Anträge

1. Der angefochtene Entscheid sei hinsichtlich folgender
Anträge zufolge Nichtberücksichtigung der
UVP sowie der Empfehlungen des BUWAL und der
örtlichen Situation aufzuheben, indem folgende
fachlich und rechtlich verlangte Projektänderungen
materiell berücksichtigt werden.

2. Es sei ein Augenschein vorzunehmen.

3. Gegebenenfalls sei ein zweiter Schriftenwechsel
zu eröffnen.

4. Der vorliegenden Verwaltungsgerichtsbeschwerde
sei die aufschiebende Wirkung zu erteilen.

II. Anträge zum Landschaftsschutz

(5) Bezüglich Baustellenzufahrt von der Zürcherstrasse
zwischen Bonstetten und Hedingen bis zum
Südportal des Islisbergtunnels:

5.1Die Baustellenzufahrt sei von der Kantonsstrasse
Bonstetten-Hedingen bis zum Südportal des Islisbergtunnels
in ihrer ganzen Länge, soweit nicht
bestehende Strassen zur Verfügung stehen, lediglich
als Provisorium auf Feldstrassen und Feldwegen
zu erstellen und nachher wieder in den ursprünglichen
Zustand zurückzuversetzen.

Die Feldstrassen und -wege seien dazu zu verstärken
und mit Ausweichstellen in gewissen Abständen
zu versehen.

5.2Auf den Neubau der breit dimensionierten Zufahrtsstrasse
von der Kantonsstrasse Bonstetten- Hedingen sei mit oder ohne der 9 m breiten Bahnunterführung
bis in die Industriezone Hedingen

als befristetes Baustellenzufahrts-Provisorium
zu verzichten.

An deren Stelle sei eine redimensionierte Projektvariante
mit bescheidenem Ausbau der Moosstrasse
sowie der Feldwege und mit einem Niveau- Bahnübergang vorzusehen, resp. es sei der bestehende
Niveau-Bahnübergang zu benützen.

Die Geländekammer des Gletscherzungenbeckens
zwischen der Moräne bei Zil bei Bonstetten und
der Moräne Hedingen sei durch den Verzicht auf
die unnötig grossen Neubauten der Baustellenzufahrt
möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten.

(6)Bezüglich Wildübergang Isenberg

6.1Der im Bauprojekt gegenüber dem Generellen
Projekt verkürzte Wildübergang Isenberg sei
wieder zu verbreitern und die Überdeckung auf
die Länge im Generellen Projekt zu verlängern.

(7)Bezüglich Linienführung und Überdeckung bei
Knonau

7.1Die Linienführung der N 4 bei Knonau sei mit
derjenigen der Umfahrungsstrasse zu vertauschen
und aus landschaftlichen Gründen wegen der Lärmimmissionen
zu überdecken. Das vor Jahrzehnten

projektierte Teilstück sei neu zu studieren.

III. Anträge zur Luftreinhaltung

(8)Bezüglich Abluftsituation in Wettswil und Knonau

8.1 Es sei zu gewährleisten, dass die Kaltluftseen der Kalmen bei den Talsenken von Wettswil und Knonau, in welchen unzulässige Schadstoffgehalte während ca. 50 Tagen pro Jahr hängen bleiben, durch Änderungen und schonende Massnahmen beim Ausführungsprojekt nicht entstehen.
Die neu vorliegenden Studien seien in den Entscheid einzubeziehen.

8.2 Die UVP sei bzgl. Antrag 8.1 zu ergänzen. ”

Auf die Beschwerdebegründung wird, soweit erforderlich, in den Erwägungen eingegangen.

Mit Präsidialverfügung vom 11. Oktober 1999 ist das Gesuch um Gewährung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde abgewiesen worden.

Die Baudirektion des Kantons Zürich ersucht im Namen des Regierungsrates um Abweisung der Beschwerde, soweit auf diese einzutreten sei. Das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) stellen den gleichen Antrag.

Dem Schweizer Heimatschutz ist Gelegenheit gegeben worden, sich zur Vernehmlassung des UVEK und die von diesem eingereichten Unterlagen zu äussern. Der Beschwerdeführer hat davon mit Eingabe vom 22. Januar 2000 Gebrauch gemacht und den zusätzlichen Antrag gestellt, bei Dachlissen und in der Nähe von Uttenberg seien zwei Grünbrücken neu in die Nationalstrassenplanung aufzunehmen.

F.- Mit Beschluss Nr. 1901 vom 20. Oktober 1999 ersuchte der Regierungsrat des Kantons Zürich den Bundesrat um Änderung des Generellen Projekts im Bereich Lochhof bis und mit Südportal des Tunnels Islisberg. Der Bundesrat stimmte dem Antrag des Regierungsrats am 6. Dezember 1999 zu und genehmigte den fraglichen Teilabschnitt des Ausführungsprojektes zugleich als Generelles Projekt. Der Zürcher Regierungsrat stellte hierauf mit Beschluss Nr. 119 vom 19. Januar 2000 fest, dass nach der Anpassung des Generellen Projekts an das Ausführungsprojekt Letzteres bestätigt werden könne.
Dieser Beschluss wurde unter anderem dem Schweizer Heimatschutz - ohne Rechtsmittelbelehrung - zur Kenntnis gebracht.

Den Regierungsratsbeschluss vom 19. Januar 2000 hat der Schweizer Heimatschutz mit Eingaben vom 29. Februar 2000 sowohl beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich als auch beim Bundesgericht angefochten. Die Vereinigung verlangt in formeller Hinsicht, dass ihr die abgeänderten Pläne und deren Genehmigung durch den Bundesrat eröffnet würden und ihr hernach eine Nachfrist zur Beschwerdeergänzung eingeräumt werde. Materiell beantragt der Schweizer Heimatschutz dem Sinne nach, es sei an der Linienführung gemäss dem erstgenehmigten Generellen Projekt festzuhalten.

Mit Verfügung vom 2. März 2000 hat der Instruktionsrichter das bundesgerichtliche Verfahren bis zum Entscheid des Verwaltungsgerichtes des Kantons Zürich über seine Zuständigkeit sistiert. Zur Begründung wird angeführt, dass die Kompetenz zum Entscheid über Beschwerden, die sich gegen ein im Einspracheverfahren bereinigtes Nationalstrassen-Ausführungsprojekt richten, aufgrund der Rechtsprechung und Art. 98a OG bisher bei den kantonalen Verwaltungsgerichten gelegen habe. Mit der Änderung des Nationalstrassengesetzes, die durch das Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren vom 18. Juni 1999

vorgenommen worden und am 1. Januar 2000 in Kraft getreten sei, sei jedoch die Zuständigkeit zur Genehmigung der Ausführungsprojekte von den Kantonen auf den Bund bzw. das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) übertragen worden; gleichzeitig sei ein neuer Rechtsweg an die Rekurskommission UVEK eröffnet worden (Art. 28 Abs. 5 des Nationalstrassengesetzes in der Fassung vom 18. Juni 1999). Die Tragweite der Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 18. Juni 1999 sei in Fällen wie dem vorliegenden nicht völlig klar. Es rechtfertige sich deshalb, das beim Bundesgericht anhängig gemachte Verfahren einstweilen einzustellen.

G.- Das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich nahm die Beschwerde des Schweizer Heimatschutzes an die Hand und wies diese mit Entscheid vom 6. Juli 2000 ab, soweit darauf eingetreten werden konnte.

Das Gericht erwog zunächst, dass Ausführungsprojekte, für welche die Planauflage noch vor Ende 1999 stattgefunden habe, weiterhin nach der bis Ende 1999 gültigen Zuständigkeitsordnung und im damals geltenden Verfahren zu beurteilen seien. Das treffe im vorliegenden Fall zu, da das im Mai 1997 aufgelegte Ausführungsprojekt nach der Rückweisung an den Regierungsrat von diesem schliesslich in unveränderter Fassung bestätigt worden sei. Eine nochmalige öffentliche Auflage habe sich erübrigt; der Rechtsschutz des Beschwerdeführers sei durch die direkte Eröffnung des Entscheides gewährleistet worden. Soweit der Beschwerdeführer Anträge betreffend das Generelle Projekt bzw. das entsprechende Genehmigungsverfahren stelle, sei darauf nicht einzutreten.
Das Generelle Projekt sei nicht Gegenstand des Beschwerdeverfahrens; es könne nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung nur indirekt beanstandet werden, soweit sich die geltend gemachten Mängel im Ausführungsprojekt selbst niedergeschlagen hätten.

Zur Hauptfrage der neuen Linienführung hält das Verwaltungsgericht im Wesentlichen fest, dass gemäss der Bundesgesetzgebung bei der Ausgestaltung der Nationalstrassen eine Interessenabwägung vorzunehmen sei, in die einerseits die verkehrstechnischen Anforderungen sowie die wirtschaftlichen Gesichtspunkte und andererseits die Interessen des Natur-, Landschafts- und Heimatschutzes einzubeziehen seien. Nun erweise sich - wie sich auch aus den Vernehmlassungen der Fachstellen ergebe - die geänderte Linienführung unter den Gesichtspunkten des Landschafts- und Umweltschutzes insgesamt als nachteilig. Die geltend gemachten Vorteile bezüglich Walderhaltung und Immissionsschutz seien, wie das Verwaltungsgericht bereits in seinem Entscheid vom 23. Juni 1999 ausgeführt habe, von untergeordneter Bedeutung und wögen den grösseren Eingriff in die Landschaft nicht auf. Daraus ergebe sich jedoch noch nicht, dass die vorgenommene Änderung des Generellen Projekts den Anforderungen des Landschaftsschutzes gemäss Art. 5 des Nationalstrassengesetzes, Art. 9 des Enteignungsgesetzes und Art. 3 des Natur- und Heimatschutzgesetzes nicht genüge. Diese Vorschriften verlangten nicht den grösstmöglichen Schutz der Landschaft, sondern eine Abwägung der
Schutzinteressen gegenüber den anderen mitzuberücksichtigenden Anliegen. Der Regierungsrat habe in der Begründung seines Beschlusses vom 20. Oktober 1999 darauf hingewiesen, dass mit der Änderung des Projekts sowohl eine verkehrstechnische Verbesserung als auch erhebliche Einsparungen erzielt werden könnten. Die Gewichtung der sich gegenüber stehenden Interessen sei eine Rechtsfrage, die vom Verwaltungsgericht im Beschwerdeverfahren zu überprüfen sei. Es sei jedoch nicht Sache des Gerichts zu untersuchen, ob eine von der zuständigen Behörde getroffene Lösung unter mehreren möglichen die beste sei. Ebenso wie das Bundesgericht, das sich bei der Überprüfung von Interessenabwägungen dieser Art eine gewisse Zurückhaltung auferlege, habe auch das Verwaltungsgericht nur zu prüfen, ob die Vorinstanz durch eine unrichtige Gewichtung oder Nichtbeachtung massgeblicher Interessen das Recht verletze oder das ihr zustehende Ermessen missbrauche oder überschritten habe.
Im vorliegenden Fall seien keine massgeblichen Mängel bei der für die Anpassung der Linienführung getroffenen Interessenabwägung erkennbar. Zunächst könne nicht davon ausgegangen werden, dass die im ursprünglichen Generellen Projekt gewählte Variante die einzig vertretbare gewesen sei. Das Verwaltungsgericht habe diese in seinem Entscheid vom 23. Juni 1999 entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers nicht materiell beurteilt, sondern lediglich festgestellt, dass das Ausführungsprojekt in unzulässiger Weise vom Generellen Projekt abweiche. Eine Änderung der Linienführung aufgrund neuer Gesichtspunkte oder zufolge einer neuen Beurteilung der in Frage stehenden Interessen sei grundsätzlich jederzeit zulässig gewesen. Sodann sei zu berücksichtigen, dass gemäss der Darstellung des Regierungsrates sachgerechte Gründe für eine Änderung des

Generellen Projekts vorgelegen hätten. Die von ihm erwähnten verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte hätten bei der Interessenabwägung berücksichtigt werden dürfen. Insgesamt erscheine bei dieser Sachlage die vom Bundesrat mit der Anpassung des Generellen Projekts vorgenommene neue Interessenabwägung als haltbar. Daran änderten auch die Einwände des Beschwerdeführers nichts. Dass
durch den Verzicht auf die Überdeckung Lochhof das Volumen des Aushubmaterials, das weggeführt werden müsse, erhöht werde, treffe zwar zu, sei jedoch im Vergleich zu den übrigen auf dem Spiel stehenden Interessen unmassgeblich. Ob eine Überdeckung dem Wild als Übergang dienen würde, stehe nicht fest; der Beschwerdeführer substanziere jedenfalls in keiner Weise, weshalb an dieser Stelle eine solche Verbindung erforderlich sei. Dass die im ursprünglichen Projekt vorgesehene kürzere Brücke für sich allein günstiger zu stehen gekommen wäre, möge zutreffen; diese Einsparung werde jedoch durch die insgesamt erzielbare Kostenreduktion kompensiert. Die Beschwerde erweise sich damit insgesamt als unbegründet, soweit auf sie einzutreten sei.

H.- Der weiterhin durch den Zürcher Heimatschutz vertretene Schweizer Heimatschutz hat gegen das Urteil des Zürcher Verwaltungsgerichtes vom 6. Juli 2000 ebenfalls Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben und um Aufhebung des angefochtenen Entscheides ersucht. Der Beschwerdeführer stellt die gleichen Begehren wie in seiner Beschwerdeschrift vom 29. Februar 2000, nämlich:

”1.2Der angefochtene Entscheid des Zürcher Regierungsrates
bzw. des Verwaltungsgerichtes sei
hinsichtlich nachstehender Anträge zufolge
Nichtberücksichtigung der UVP sowie der Empfehlungen
des BUWAL und der örtlichen Situation
aufzuheben, indem die in den nachstehenden Anträgen
zum Landschaftsschutz aufgeführten Projektänderungen
materiell berücksichtigt werden.

2. Die abgeänderten Pläne und deren Genehmigung
durch den Bundesrat seien zu überprüfen und dem
Schweizer Heimatschutz zu eröffnen.

Es sei für die Ergänzung dieser vorliegenden
Beschwerde eine Nachfrist von 30 Tagen nach der
Eröffnung der Pläne und der bundesrätlichen Genehmigung
anzusetzen.

3. Eventuell sei die vorliegende Beschwerde mit
der Beschwerde des Schweizer Heimatschutzes betreffend
die N 4: Nationalstrassenausführungsprojekt
N 4.1.6 und N 4.1.7 von Wettswil bis
Knonau (Kantonsgrenze Zug) mit UVP vom 3.9.1999
bzgl. Einsprache-Entscheides des Regierungsrates
vom 28.1.1998 und des Verwaltungsgerichtsentscheides
vom 23.6.1999 zu vereinigen.

Materielle Anträge zum Landschaftsschutz:

2. Bezüglich Jonentalbrücke und Überdeckung
Lochhof

2.1Die beiden Varianten a) kurze Jonentalbrücke -
Überdeckung Lochhof und b) lange Jonentalbrücke
- offene Strassenführung beim Lochhof seien
materiell auf ihre landschaftliche Qualität zu

beurteilen.

2.2Die N 4 sei wieder auf die Linienführung gemäss
dem erstgenehmigten Generellen Projekt zurückzuverlegen.

2.3Die Jonentalbrücke sei wie im erstgenehmigten
Generellen Projekt wieder an der engsten Stelle
des Jonentales vorzusehen und nicht als langer,
weithin sichtbarer, sich teilweise an den Abhang
anlehnender Viadukt.

2.4Die im erstgenehmigten Generellen Projekt vorgesehene
Überdeckung Lochhof sei ins Bauprojekt
aufzunehmen.

2.5Die Landschaft am Abhang des Isenberges sei
möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten.. ”

In formeller Hinsicht beantragt der Beschwerdeführer im Weiteren, es sei ein Augenschein vorzunehmen und ein zweiter Schriftenwechsel zu eröffnen. Zudem wird in der Beschwerdebegründung verlangt, dass ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission eingeholt werde. Auf die weiteren Vorbringen wird, soweit notwendig, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Die Baudirektion des Kantons Zürich stellt den Antrag, die Beschwerde sei abzuweisen und es sei auf einen weiteren Schriftenwechsel zu verzichten. Das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich und das UVEK ersuchen um Abweisung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1.- Die drei vom Schweizer Heimatschutz eingereichten Verwaltungsgerichtsbeschwerden richten sich alle gegen Entscheide, die im Einsprache- und Beschwerdeverfahren betreffend die Nationalstrassen-Ausführungsprojekte N 4.1.6 und N 4.1.7 gefällt worden sind. Die inhaltlich zusammenhängenden Beschwerden sind gemeinsam zu behandeln und zu beurteilen.

2.- Der Beschwerdeführer hat den Beschluss des Zürcher Regierungsrates vom 19. Januar 2000 mangels Rechtsmittelbelehrung am 29. Februar 2000 sowohl beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich als auch beim Bundesgericht angefochten.
Das Bundesgericht hat das Verfahren sistiert, während das Verwaltungsgericht die bei ihm erhobene Beschwerde an die Hand genommen und materiell behandelt hat, soweit darauf eingetreten werden konnte. Das Urteil des Zürcher Verwaltungsgerichts vom 6. Juli 2000 ist mithin der in der Sache ergangene letztinstanzliche kantonale Entscheid und bildet als solcher allein Anfechtungsobjekt der eidgenössischen Verwaltungsgerichtsbeschwerde (Art. 98 lit. g OG). Auf die gegen den Regierungsratsbeschluss gerichtete Beschwerde vom 29. Februar 2000 ist daher - unter Wiederaufnahme des bundesgerichtlichen Verfahrens - nicht einzutreten.

Zu behandeln bleiben die Verwaltungsgerichtsbeschwerden vom 6. September 1999 und vom 11. September 2000, die sich gegen die Urteile des Zürcher Verwaltungsgerichtes vom 23. Juni 1999 bzw. vom 6. Juli 2000 richten.

3.- a) Die Zulässigkeit der eidgenössischen Verwaltungsgerichtsbeschwerde steht ausser Frage.

b) Unbestritten ist grundsätzlich auch die Beschwerdelegitimation des Schweizer Heimatschutzes als ideelle Vereinigung im Sinne von Art. 55 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814. 01) und Art. 12 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 (NHG, SR

451). Die Beschwerdelegitimation einer solchen Organisation reicht allerdings nur so weit, als diese das vorgelegte Projekt bereits im Einspracheverfahren als rechtswidrig oder unzweckmässig bezeichnet hat. Wie das Verwaltungsgericht in seinem Entscheid vom 23. Juni 1999 zu Recht bemerkt, sind neue, den Streitgegenstand erweiternde Begehren im Beschwerdeverfahren unzulässig.
Das Verwaltungsgericht ist dementsprechend auf die Beschwerdeanträge 4 (Überdeckung der Autobahn bei Knonau) und 5 (lufthygienische Massnahmen in Knonau und Wettswil) nicht eingetreten. Ebenfalls nicht eingegangen wurde auf den Antrag 1.4 betreffend die Erhaltung der Geländekammer zwischen Bonstetten und Hedingen, soweit dieser nicht mit den im Einspracheverfahren gestellten Begehren zusammenfiel.
Dessen ungeachtet hat der Beschwerdeführer die genannten Anträge vor Bundesgericht wiederholt, ohne auch nur zu behaupten, dass das Verwaltungsgericht diese hätte behandeln müssen. Auf die Beschwerde vom 6. September 1999 ist hinsichtlich dieser Begehren von vornherein nicht einzutreten.

4.- Mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde kann die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, sowie unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts geltend gemacht werden (Art. 104 lit. a OG). Hat - wie hier - ein Gericht als Vorinstanz entschieden und den Sachverhalt nicht offensichtlich unrichtig, unvollständig oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensbestimmungen festgestellt, so ist das Bundesgericht nach Art. 105 Abs. 2 OG an die dem angefochtenen Entscheid zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen gebunden.
Über die Angemessenheit des angefochtenen Entscheides ist nicht zu befinden, da das Bundesrecht die Rüge der Unangemessenheit in der fraglichen Materie nicht zulässt (Art. 104 lit. c OG).

Der Beschwerdeführer bringt nicht vor, dass das Verwaltungsgericht den Sachverhalt offensichtlich unrichtig, unvollständig oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensvorschriften festgestellt hätte. Es besteht daher kein Anlass, dem Begehren um Vornahme eines Augenscheines stattzugeben.
Wie sich aus dem Folgenden ergibt, kann auch von der Durchführung eines weiteren Schriftenwechsels abgesehen werden.

5.- Der Beschwerdeführer verlangt vor Bundesgericht erneut, dass die Baustellenzufahrt ab Kantonsstrasse Bonstetten - Hedingen bis zum Südportal des Islisbergtunnels nur als Provisorium erstellt werde. Insbesondere soll auf das geplante, neu zu erstellende Teilstück zwischen der Kantonsstrasse (Zürichstrasse) und der Industriezone Hedingen verzichtet werden.

Die insgesamt rund 3 km lange Baustellenzufahrt soll nach den Plänen nördlich von Hedingen von der Zürichstrasse abzweigen und bis zur Industriezone Hedingen führen, wobei sie im Wesentlichen der SBB-Linie folgen und diese queren wird; als Kreuzungsbauwerk soll entweder der auszubauende Niveau-Übergang Moosstrasse oder eine neue Unterführung dienen. Ab der Industriezone verläuft die Bauzufahrt auf den bestehenden und teilweise zu verstärkenden Strassen und Flurwegen. Die an das Industriegebiet anschliessende Litzistrasse soll zum Schutze der Schulkinder mit einem 1,5 m breiten Gehsteig versehen werden. Zudem wird für die Fussgänger ein neuer Steg über den Hofibach gebaut.

Der zunächst vorgesehene Ausbau der Baustellenzufahrt ist, wie bereits erwähnt (Sachverhalt lit. C), im Einspracheverfahren generell redimensioniert worden. Die Breite der zu verstärkenden Flurwege ist von ursprünglich 6 m auf 3,5 m reduziert worden; das Kreuzen der Lastwagen wird durch drei Ausweichstellen ermöglicht. Vom bestehenden Trassee der Litzistrasse soll nicht abgewichen werden. Auch die Breite der geplanten neuen Zufahrt von der Zürichstrasse bis zur Maienbrunnenstrasse (Industriezone) soll verringert werden (von 6,5 m auf 6 m). Der Beschwerdeführer anerkennt, dass die Teilstrecke Maienbrunnenstrasse - Südportal Islisbergtunnel durch diese Änderungen aus Sicht des Landschaftsschutzes wesentlich verbessert worden ist. Er verlangt, dass für das Teilstück Zürichstrasse - Maienbrunnenstrasse die gleiche Lösung getroffen und nur eine provisorische Zufahrt über die bestehenden Flurwege hergestellt werde. Derart könnte auf die kostspielige SBB-Unterführung verzichtet und eine weit landschaftsschonendere Linienführung gewählt werden.

Das Verwaltungsgericht hat in seinem Entscheid vom 23. Juni 1999 den vom Beschwerdeführer verlangten Rückbau der beanspruchten Flurwege und weiteren Strassenstücke als unverhältnismässig abgelehnt. Es hat

weiter ausgeführt, es müsse möglich sein, im Rahmen des nationalstrassenrechtlichen Verfahrens auch die Interessen der Gemeinden mitzuberücksichtigen.
Ob hierzu richtig vorgegangen worden sei, sei fraglich, spiele aber im vorliegenden Beschwerdeverfahren keine Rolle. Soweit nämlich die Gemeinde Hedingen beschlossen habe, dass eine Bahnunterführung zu erstellen sei und die Bauzufahrt zur N 4 teilweise als Quartierstrasse bestehen bleiben solle, sei der Schweizer Heimatschutz zu Einwendungen nicht befugt, da er nach den bundesrechtlichen Legitimationsbestimmungen zur Anfechtung eines nach kantonalem Recht projektierten Strassenbauwerks nicht berechtigt sei. Der Beschwerdeführer setzt sich mit diesen Erwägungen in keiner Weise auseinander und legt insbesondere nicht dar, dass sie mit dem Bundesrecht unvereinbar wären. Eine Bundesrechtswidrigkeit ist auch nicht ersichtlich. Auf die Kritik des Beschwerdeführers am Ausbaustandard der Zufahrtstrasse, wie er auf Beschluss der Gemeinde festgelegt worden ist, ist daher nicht weiter einzugehen.

6.- Das Generelle Projekt sah im Bereich des Isenberges eine Überdeckung der Nationalstrasse auf einer Länge von rund 150 m vor, die unter anderem als Wildtierüberführung bzw. dem Austritt des Wildes vom Wald auf die Wiesen dienen sollte. Im Rahmen der Ausführungsprojektierung ist das Trassee der N 4 leicht nach Osten verschoben und die Überdeckung durch eine zunächst bloss 35 m breite Wildbrücke ersetzt worden. Auf Begehren des kantonalen Amtes für Raumplanung sowie des BUWAL ist die Breite des Wildübergangs Isenberg im bereinigten Ausführungsprojekt schliesslich auf 50 m festgelegt worden.

Wie sich aus den Plänen ergibt, sieht das Ausführungsprojekt der N 4.1.6 verschiedene im Generellen Projekt nicht enthaltene Wildpassagen vor. So wird im Gebiet Schliffi südlich des Anschlusses Affoltern a.A. eine 35 m breite Wildtierunterführung für den talquerenden Wildwechsel erstellt werden. Zudem soll die Zufahrtsstrasse West zum Anschluss Affoltern angehoben werden und derart ein Durchlass für die Wildunterführung Chilchmatt entstehen, welche die Nord-Süd-Wanderung vom Toussenholz zum Isenbergwald weiterhin ermöglichen wird. Im Einspracheentscheid des Regierungsrates wird ferner in Aussicht gestellt, dass je nach den weiteren Abklärungen über die überregionalen Wildtierkorridore eine zusätzliche Wildtierverbindung zwischen Affoltern und Mettmenstetten geschaffen werden könnte.

Der Beschwerdeführer hat sowohl im Einsprache- als auch im Beschwerdeverfahren verlangt, dass der im Ausführungsprojekt gegenüber dem Generellen Projekt verkürzte Wildübergang Isenberg wieder verbreitert werde. Das Verwaltungsgericht hat eine Verbreiterung abgelehnt, da der vorgesehene Übergang nach Auffassung der Fachstellen den Anforderungen an eine Wildtierpassage genüge. Im Übrigen stelle der Verzicht auf die Überdeckung Isenberg weder vom räumlichen Umfang her noch hinsichtlich deren Funktion eine wesentliche Abweichung vom Generellen Projekt dar.

In seiner Verwaltungsgerichtsbeschwerde macht der Beschwerdeführer geltend, dass der Verzicht auf die ursprünglich geplante Überdeckung Isenberg mit dem Generellen Projekt unvereinbar sei und diese zugunsten der Wildtiere und der Landschaft wieder vorgesehen werden müsse. Beim Wildwechsel Isenberg handle es sich um eine ausserordentlich schöne, ökologisch wertvolle Naturlandschaft, die den Wald am Isenberg über die offenen Flächen mit den Waldinseln und Landwirtschaftsflächen in der Ebene zwischen Affoltern und Zwillikon verbinde. Die offene Linienführung mit einer Überdeckung von lediglich 50 m Länge führe zu einer argen Beeinträchtigung der Fauna. Auch die Natur- und Heimatschutzkommission habe einen Wildwechsel in der ursprünglich vorgesehenen Breite verlangt.
Das UVEK hat in seiner Vernehmlassung vom 14. Dezember 1999 darauf hingewiesen, dass sich die Wissenschaft erst in jüngster Zeit intensiv mit den Fragen des Standortes und der Dimensionierung von Wildübergängen und Grünbrücken über Autobahnen auseinandergesetzt habe. Aus mehreren aussagekräftigen Studien ergebe sich, dass keine allgemein gültigen baulichen Normen für Über- oder Unterführungswerke bestünden.
Zentral sei vielmehr, dass die Bauwerke gestützt auf die erforschten Bewegungen und Korridore an optimalen Standorten realisiert und entsprechend der Bedeutung des Korridors dimensioniert würden. Diese wildbiologisch wesentlichen wissenschaftlichen Erkenntnisse seien derart neu, dass sie bis anhin noch nicht hätten vollständig umgesetzt werden können und nachträgliche planerische Anpassungen erforderten.
So sei hier der Übergang Isenberg auf schliesslich 50 m reduziert worden, da er in eine mehr oder weniger geschlossene Geländekammer führe und daher nur von lokaler Bedeutung sei. Dagegen bestehe zwischen Affol-

tern und Mettmenstetten ein Wildkorridor von überregionaler Bedeutung, der das Reusstal mit den Ausläufern des Albis verbinde. Diesem viel bedeutenderen Korridor werde durch die zusätzliche Unterführung südlich von Affoltern Rechnung getragen. Die gegenüber dem Generellen Projekt im Ausführungsprojekt vorgesehenen Änderungen seien aus wildbiologischer Sicht insgesamt positiv.

In seiner Stellungnahme zur Vernehmlassung des UVEK bestreitet der Beschwerdeführer, dass dem Wildübergang Isenberg bloss lokale Bedeutung zukomme, und hält an seinem Verbreiterungsbegehren fest. Zusätzlich stellt er den Antrag, dass bei Dachlissen und in der Nähe von Uttenberg zwei weitere Grünbrücken neu in die Nationalstrassenplanung aufzunehmen seien. Die ergänzend in das Ausführungsprojekt aufgenommene Wildtierunterführung bei Schliffi genüge angesichts der Bedeutung des zwischen Affoltern und Mettmenstetten bestehenden Wildkorridors nicht.

a) Das Verwaltungsgericht hat in seinem Entscheid vom 23. Juni 1999 die Abweichung des Ausführungsprojektes vom Generellen Projekt im Bereich des Isenbergwaldes als gering bezeichnet und demgemäss die Vereinbarkeit der beiden Projekte bejaht. Der Beschwerdeführer hält vor Bundesgericht die Rüge der Verletzung des Generellen Projektes aufrecht, ohne sie jedoch näher zu begründen. Damit ist er der sich aus Art. 108 Abs. 2 OG ergebenden Begründungspflicht nicht nachgekommen. Auf die Beschwerde ist somit in dieser Beziehung nicht einzutreten.

Beigefügt werden kann, dass der Vorwurf der Verletzung des Generellen Projekts, wäre auf ihn einzutreten, zurückgewiesen werden müsste. Nach Art. 12 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 (NSG, SR 725. 11) sind die Nationalstrassen in den Generellen Projekten nur in ihren wesentlichen Zügen darzustellen; insbesondere müssen die Linienführung der Strassen, die Anschlussstellen und die Kreuzungsbauwerke ersichtlich sein.
Diese Projektbestandteile dürfen bei der Ausführungsprojektierung nicht wesentlich geändert werden, doch sind kleinere Abweichungen nicht ausgeschlossen (BGE 112 Ib 543 E. 3 S. 554). Nun geht es hier weder um die Linienführung der Nationalstrasse noch um eine Anschlussstelle oder um ein Kreuzungsbauwerk, sondern lediglich um eine Grünbrücke bzw.
deren Breite. Die Ausgestaltung und Dimensionierung eines solchen Bauwerks bilden offensichtlich nicht Gegenstand des Generellen Projekts. Wohl präzisiert Art. 10 Abs. 1 der Verordnung über die Nationalstrassen vom 18. Dezember 1995 (NSV, SR 725. 111) in der Fassung vom 13. Dezember 1999, dass die Linienführung, "einschliesslich der ober- und unterirdischen Strassenführung", im Generellen Projekt festzuhalten sei. Mit "unterirdischer Strassenführung" können jedoch nur eigentliche Tunnelstrecken gemeint sein. Eine andere Auslegung - nämlich dass auch kleinere Überdeckungen bereits im Generellen Projekt festgelegt werden müssten - liesse sich mit der im Gesetz festgelegten Stufenfolge der Projektierung nicht vereinbaren.

b) Gemäss den vom UVEK wie auch vom Beschwerdeführer nachgereichten Unterlagen verläuft ein Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung zwischen Affoltern a.A. und Mettmenstetten. Ein weiterer talquerender Korridor besteht zwischen Bonstetten und Hedingen, wo die N 4 im Islisbergtunnel verlaufen und daher die Wildwanderungen nicht beeinträchtigen wird. Im hier umstrittenen Gebiet Isenberg sind die Wildbewegungen quer zur Achse der N 4 auch nach den neusten Erkenntnissen lediglich von lokaler Bedeutung (vgl.
den im Auftrag des BUWAL erstellten Bericht "Wildtierkorridore Schweiz - Räumlich eingeschränkte, überregionale wichtige Verbindungen für terrestrische Wildtiere im ökologischen Vernetzungssystem der Schweiz", Schweiz. Gesellschaft für Wildtierbiologie und Schweiz. Vogelwarte Sempach, 1999, Abbildung 13 und Anhang 10.4-39, sowie den Bericht "Wildtierkorridore im Kanton Zürich", Schweiz. Vogelwarte Sempach, 1999, Abbildungen 6 und 7 sowie Tabellen 2 und 3). Es besteht daher kein Anlass, die Überdeckung Isenberg aus wildbiologischen Gründen zu verbreitern.

c) Das vom Beschwerdeführer mit Eingabe vom 22. Januar 2000 gestellte Begehren um den Bau zusätzlicher Wildtierüberführungen zwischen Affoltern und Mettmenstetten ist neu und sprengt den Rahmen des heutigen Beschwerdeverfahrens.
Wie bereits erwähnt hat der Regierungsrat in seinem Beschluss erklärt, er wolle mit dem Entscheid über eine allfällige weitere Wildtierverbindung bis zum Vorliegen ergänzender Unterlagen zuwarten. Der Beschwerde-

führer hätte den Aufschub einer Entscheidung vor Verwaltungsgericht anfechten müssen, falls er zusätzliche Wildtierpassagen von vornherein für geboten hielt. Er kann nicht erst im bundesgerichtlichen Verfahren auf diese Frage zurückkommen. Auf den Antrag ist mithin nicht einzutreten.

7.- Zur Linienführung der Nationalstrasse N 4 im Bereich Jonentalbrücke - Lochhof stellt der Beschwerdeführer die gleichen Begehren wie im vorinstanzlichen Verfahren. In verfahrensmässiger Hinsicht fordert er wiederum, dass ihm die Pläne des Generellen Projektes und dessen Genehmigung durch den Bundesrat - unter Ansetzung einer Beschwerdefrist - zu eröffnen seien. Das Verwaltungsgericht hat in seinem Entscheid vom 6. Juli 2000 darauf hingewiesen, dass das Generelle Projekt nicht Gegenstand des Beschwerdeverfahrens bilde und nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung nur indirekt beanstandet werden könne; auf das Begehren um nachträgliche Eröffnung des Generellen Projektes sei daher nicht einzutreten. Der Beschwerdeführer setzt sich auch mit diesen Erwägungen nicht auseinander, sondern beschränkt sich darauf zu behaupten, die vom Bundesrat und seinen Fachinstanzen vorgenommene Interessenabwägung sei nunmehr vor Bundesgericht überprüfbar. Das trifft jedoch nicht zu.

a) Nach ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung sind die Generellen Projekte für den Bau der Nationalstrassen der Überprüfung durch das Bundesgericht entzogen, da sie vom Bundesrat genehmigt werden (Art. 20 NSG) und Bundesratsentscheide - soweit das Gesetz nichts anderes vorsieht - der Verwaltungsgerichtsbarkeit nicht unterstehen (vgl. Art. 98 lit. a OG). Eine direkte Anfechtung des bundesrätlichen Genehmigungsbeschlusses ist deshalb ausgeschlossen, und zwar nicht nur hinsichtlich seines Inhaltes, sondern auch in Bezug auf das Zustandekommen, das heisst auf das vor dem Bundesrat durchgeführte Bereinigungs- und Genehmigungsverfahren.
Das genehmigte Generelle Projekt kann nur indirekt und insofern beanstandet werden, als sich die geltend gemachten Mängel im Ausführungsprojekt, das allein Objekt der Anfechtung bildet, niedergeschlagen haben (BGE 117 Ib 285 E. 6 und 7, 118 Ib 206 E. 8, 119 Ib 458 nicht publ.
E. 5 und 6, 122 II 165 nicht publ. E. 6a). Auf das Begehren um formelle Eröffnung des bundesrätlichen Genehmigungsbeschlusses und Einräumung eines Rechtsmittels ist somit nicht einzutreten.

b) Nach dem Gesagten erweist sich das Begehren um Beizug eines Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission über die Landschafts- und Umweltverträglichkeit des Generellen Projekts gleichfalls als unzulässig.
Ebenso wenig ist auf die Rüge der mangelnden Begründung des bundesrätlichen Genehmigungsbeschlusses einzugehen.

c) Soweit schliesslich der Beschwerdeführer im Zusammenhang mit seinen Einwendungen gegen das Generelle Projekt rügt, dass das Verwaltungsgericht in seinem Urteil vom 23. Juni 1999 sowohl die Anpassung des Ausführungsprojekts an das Generelle Projekt als auch die Anpassung des Generellen Projekts an das Ausführungsprojekt als möglich bezeichnet hat, erscheint diese Kritik als verspätet. Sie hätte im Anschluss an den Entscheid vom 23. Juni 1999 erhoben werden müssen und kann im Beschwerdeverfahren, das sich gegen den Verwaltungsgerichtsentscheid vom 6. Juli 2000 richtet, nicht mehr vorgebracht werden.

8.- In der Sache selbst bringt der Beschwerdeführer vor, die nunmehr geplante offene Linienführung im Gebiet Lochhof beeinträchtige die beiden kantonalen und regionalen Landschaftsschutzgebiete Affoltern 101 und 105 massiv und gefährde die Wohnqualität sowie die Erholungsfunktion der fraglichen Gegend. Durch eine Überdeckung der Autobahn würde der Eingriff wesentlich gemildert und zudem den Wildtieren ein Übergang geboten. Die Überdeckung hätte ausserdem zur Folge, dass weniger Aushubmaterial abtransportiert werden müsste. Schliesslich wäre die Jonentalbrücke - würde sie wie ursprünglich vorgesehen an der engsten Stelle des Tales gebaut - erheblich kürzer, weniger einsehbar und erst noch kostengünstiger. Die Linienführung und Überdeckung der N 4 gemäss dem erstgenehmigten Generellen Projekt stelle daher eindeutig die bessere Lösung dar.

Das Verwaltungsgericht hat in seinem Entscheid vom 6. Juli 2000 kein Hehl daraus gemacht, dass die nachträgliche Änderung der Linienführung im Bereich Lochhof aus Sicht des Landschafts- und Umweltschutzes im Vergleich zum ursprünglichen Generellen Projekt insgesamt nachteiliger ist.

Das heisse jedoch noch nicht, dass das Ausführungsprojekt gegen Bundesrecht verstosse. Die anwendbaren Vorschriften verlangten nicht den grösstmöglichen Schutz der vom Strassenbau betroffenen Landschaft, sondern nur die Mitberücksichtigung der Landschaftsschutzanliegen bei der Abwägung aller auf dem Spiele stehenden Interessen, zu denen auch die verkehrstechnischen Anforderungen und die wirtschaftlichen Gesichtspunkte zählten. Wenn nun bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts den verkehrstechnischen und finanziellen Gesichtspunkten mehr Gewicht beigelegt worden sei als den Landschaftsschutzbelangen, so sei darin - insbesondere bei der in solchen Fragen üblichen Zurückhaltung der Gerichte - weder eine rechtsverletzende unrichtige Gewichtung der massgeblichen Interessen noch ein Ermessensmissbrauch zu sehen (vgl. auch Sachverhalt lit. G).

In der Tat ist es nicht Sache des Gerichts zu untersuchen, ob die von den verantwortlichen Planungsbehörden getroffene Lösung die beste unter mehreren möglichen sei.
Das Bundesgericht ist auch nicht Aufsichtsbehörde in Umweltschutz- und Landschaftsschutzbelangen. Es hat vielmehr - gleich wie die richterliche Vorinstanz - nur zu prüfen, ob bei der Genehmigung des Ausführungsprojekts in dem Sinne entgegen den Vorschriften von Art. 5 NSG, Art. 3 NHG und Art. 9 des Bundesgesetzes über die Enteignung (EntG, SR 711) vorgegangen worden sei, als wichtige Interessen unberücksichtigt geblieben seien, öffentliche Anliegen klar unrichtig gewichtet worden seien oder die Planungsbehörden das ihnen zustehende Ermessen missbraucht oder überschritten hätten.

Im vorliegenden Zusammenhang ist einerseits in Betracht zu ziehen, dass die Qualität des Ausbaus der durch das Knonaueramt führenden Nationalstrasse im Laufe der jahrzehntelangen Projektierung aus Sicht des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes wesentlich verbessert worden ist. Durch die nachträgliche Verlegung des Trassees in den Islisbergtunnel werden beträchtliche Teile der Bevölkerung und der Landschaft von autobahnbedingten Beeinträchtigungen verschont; die Überdeckungen Rüteli und Eigi sowie die Tieflage des Trassees in gewissen Bereichen bieten ebenfalls zusätzlichen Schutz. Andererseits darf nicht vergessen werden, dass solche baulichen Verbesserungen ihren Preis haben und die für den Nationalstrassenbau zur Verfügung stehenden Mittel nicht unbegrenzt sind. Wie im (bei den Akten liegenden) Schlussbericht der Arbeitsgruppe "Standards im Nationalstrassenbau" festgehalten wird, haben in den vergangenen rund dreissig Jahren die Ansprüche des Gewässer-, Natur- und Umweltschutzes an den Nationalstrassenbau zugenommen, während gleichzeitig - auch unter dem Druck vermehrter Opposition gegen den Autobahnbau - die finanziellen Überlegungen in den Hintergrund gedrängt worden sind. Angesichts des starken Kostenanstiegs hat
schliesslich der Bundesrat im Mai 1996 den Auftrag zur Einsetzung einer Arbeitsgruppe erteilt, die vor allem die Frage zu untersuchen habe, wie Kostensteigerungen im Nationalstrassenbau inskünftig vermieden werden können. Diese Arbeitsgruppe hat in ihrem Schlussbericht neue "Standards" für den Nationalstrassenbau festgelegt, die eine Ausgewogenheit von Kosten und Nutzen gewährleisten sollen.
Danach sind auch die Umwelt- und Landschaftsschutzanliegen in die Nutzen- und Kostenbewertungen einzubeziehen und soll der bisherige Trend zu grosszügigen, über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehenden baulichen Lösungen zurückgebunden werden. Als Folge dieser neuen Grundsätze und der Kostenvorgaben des Bundesrates ist unter anderem, wie sich aus dem erwähnten Schlussbericht ergibt (Schlussbericht der Arbeitsgruppe an den Bundesrat vom 9. Dezember 1997 S. 47), die Linienführung der N 4 im umstrittenen Gebiet geändert und auf die Überdeckung Lochhof verzichtet worden.

Das Bundesgericht hat zur neuen Kostenpolitik des Bundes im Nationalstrassenbau, die mit Art. 5 NSG grundsätzlich im Einklang steht und zur Aufnahme neuer Bestimmungen ins Verordnungsrecht geführt hat (vgl. Art. 15a NSV), keine Stellung zu beziehen. Es hätte nur dann einzugreifen, wenn die neue Praxis im konkreten Fall zu Lösungen führte, die sich mit den Normen des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzrechts nicht vereinbaren liessen. Das ist hier jedoch nicht der Fall. Der Beschwerdeführer behauptet selbst nicht, dass infolge der geänderten baulichen Ausgestaltung auf dem fraglichen Abschnitt die massgeblichen Grenzwerte der Lärmschutz-Verordnung nicht mehr eingehalten werden könnten oder sich die lufthygienische Situation wesentlich verschlechtere.
Es ist auch unbestritten, dass das Jonentobel und der Lochhof zwar zu Landschaftsschutzgebieten regionaler bzw.
kantonaler Bedeutung gehören, die Gegend aber nicht zu den Landschaften nationaler Bedeutung zählt und

daher kein Anspruch auf ungeschmälerte Erhaltung im Sinne von Art. 6 NHG erhoben werden kann. Schliesslich lässt sich auch nicht sagen, dass bei der Ausführungsprojektierung für den umstrittenen Abschnitt den Anliegen des Landschaftsschutzes keine Rechnung getragen worden wäre. Zum einen kann das Trassee dank der Verschiebung nach Osten zwischen die Moränenzüge gelegt werden und wird dadurch weniger in diese eingegriffen.
Zum andern soll für die endgültige Gestaltung des Südportals Islisbergtunnel, der Jonentalbrücke und der Stützmauer beim Lochhof ein Wettbewerb durchgeführt werden, um das Strassenbauwerk bestmöglich in die Landschaft einzugliedern.
Eine Missachtung erheblicher Interessen oder eine rechtsverletzende Ausübung des den Planungsbehörden zustehenden Ermessens ist somit nicht festzustellen. Die Beschwerde des Schweizer Heimatschutzes ist daher auch in diesem Punkte abzuweisen, soweit auf sie einzutreten ist.

9.- Die Kosten der bundesgerichtlichen Verfahren sind in Anwendung von Art. 116 EntG dem Kanton Zürich als Enteigner und Werkeigentümer aufzuerlegen. Parteientschädigungen sind dem Beschwerdeführer nicht zuzusprechen, da solche nicht verlangt worden sind und sich der Beschwerdeführer auch nicht durch einen Rechtsanwalt vertreten lassen hat.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.- Das bundesgerichtliche Verfahren 1E.5/2000 wird wieder aufgenommen. Auf die Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 29. Februar 2000 wird nicht eingetreten.

2.- Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 6. September 1999 wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten ist.

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 11. September 2000 wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten ist.

3.- Die Gerichtsgebühr von Fr. 5'000.– wird dem Kanton Zürich auferlegt.

4.- Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.

5.- Dieses Urteil wird dem Beschwerdeführer, der Baudirektion, dem Regierungsrat und dem Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, 1. Abteilung, 1. Kammer, sowie dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und dem Bundesamt für Strassen schriftlich mitgeteilt.

_____

Lausanne, 25. April 2001

Im Namen der I. öffentlichrechtlichen Abteilung
des SCHWEIZERISCHEN BUNDESGERICHTS
Der Präsident:

Die Gerichtsschreiberin: