Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-4122/2007
{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. **E.**_____,
vertreten durch R._____,
Beschwerdeführer,
2. **D.**_____,
Beschwerdeführerin,
3. **F.**_____,
vertreten durch S._____,
Beschwerdeführerin,
4. **G.**_____ **und Mitbeteiligte**,
vertreten durch S._____,
Beschwerdeführer,

gegen

Stadt Zürich Verkehrsbetriebe Zürich VBZ,
Beschwerdegegnerin,

Bundesamt für Verkehr (BAV),
Vorinstanz,

Gegenstand

Tram Zürich West, Neubaustrecke Escher Wyss-Platz - Bahnhof Altstetten Nord, Stadt Zürich, Kanton Zürich.

Sachverhalt:

A.
Mit Beschluss vom 10. November 2004 erteilte der Bundesrat die Infrastrukturkonzession für eine neue Tramlinie zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem Bahnhof Altstetten (Tram Zürich West).

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

C.
Das BAV ordnete für das Projekt Tram Zürich West die Durchführung eines ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens an und erteilte dem Kanton Zürich den Auftrag, die öffentliche Planauflage durchzuführen. 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 BAV das Projekt Tram Zürich West 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. Gegen die beiden Projekte gingen während der Auflagefrist 63 Einsprachen ein. In einer grösseren Anzahl von Einsprachen konnten in Verhandlungen zwischen den Gesuchstellenden und den Einsprechenden einvernehmliche Lösungen erzielt werden.

D.
Mit Plangenehmigung vom 15. Mai 2007 bewilligte das BAV die von den VBZ beantragte neue Tramlinie. Einige Einsprachen hiess es teilweise gut und brachte entsprechende Auflagen an. Die Einsprachen von E._____, D._____ sowie die gemeinsame Einsprache des G._____, der F._____ und weiteren Mitbeteiligten wies das BAV ab, soweit es auf diese eintrat. Gleichentags bewilligte das UVEK das Ausführungsprojekt SN 1.4.1 gemäss den öffentlich aufgelegten Plandossiers mit mehreren Auflagen.

E.
Gegen die Plangenehmigung des BAV (Vorinstanz) sind beim Bundesverwaltungsgericht bis am 25. Juni 2007 insgesamt vier Beschwerden eingegangen. E._____ (Beschwerdeführer 1), D._____ (Beschwerdeführerin 2), F._____ (Beschwerdeführerin 3) sowie G._____ und Mitbeteiligte (Beschwerdeführende 4), welche gleichzeitig auch Beschwerde gegen die Plangenehmigung des UVEK erheben, beantragen, die Plangenehmigung sei aufzuheben.

Der Beschwerdeführer 1 bringt vor, die Vorinstanz habe die fehlerhafte Infrastrukturkonzession zu Unrecht nicht vorfrageweise überprüft. Sie habe nicht genügend untersucht, ob das Projekt Erschütterungen verursachen könnte, die Kombination von Nationalstrasse und Tramlinie sei unzulässig, die Verlegung eines Industriegeleises sei nicht nach den anwendbaren Vorschriften bewilligt worden und die in Aussicht gestellten Massnahmen für die Bauphase seien ungenügend. Er verlangt mit Eventualbegehren, die Plangenehmigung sei zur Nachbesserung der Verfahrensmängel und zu neuem Entscheid an die Vorinstanz zurückzuweisen. Es sei die Infrastrukturkonzession zu überprüfen und allenfalls zu überarbeiten. Gestützt darauf sei ein rechtsgenügliches Bauprojekt zu erarbeiten. Es seien verschiedene Gutachten einzuholen, Lärmmessungen vorzunehmen, eine rechtmässige Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, die Immissionsgrenzwerte für Luft und Lärm einzuhalten, der kantonale Massnahmenplan Luft zu überarbeiten und – falls die Linienführung Pfingstweidstrasse beibehalten werde – bauliche Massnahmen wie Tunnels oder Ummantelungen vorzusehen.

Die Beschwerdeführerin 2 verlangt, die durch den Bau des Trams Zürich West wegfallenden öffentlichen Parkplätze seien durch ebenerdige öffentliche Parkplätze im gleichen Raum zu ersetzen und der im Be-

reich der Pfingstweidstrasse vorgesehene Sicherheitszaun sei wegzulassen.

Die Beschwerdeführenden 3 und 4, 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 4 verlangen darüber hinaus, die Vorinstanzen seien 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 1, 2 und 4 sind der Ansicht, dass es sich bei den beiden Projekten SN 1.4.1 und Tram Zürich West umweltrechtlich um eine einheitliche Neuanlage handle, 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 1, 2 und 4 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.

F.
Mit Verfügung vom 25. Juli 2007 hat die Instruktionsrichterin die vier Beschwerdeverfahren gegen die Plangenehmigung der Vorinstanz vereinigt und die Vorinstanz zur Vernehmlassung eingeladen. Weiter sind das Bundesamt für Energie (BFE), das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das Bundesamt für Kultur (BAK) sowie das Bundesamt für Umwelt (BAFU) zur Stellungnahme eingeladen worden.

G.
Mit Vernehmlassung vom 21. August 2007 hält die Vorinstanz vollum-

fänglich an der Plangenehmigung fest und beantragt, die Beschwerden seien abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei.

H.
Mit Beschwerdeantwort vom 27. August 2007 beantragt die Stadt Zürich (bzw. die VBZ, Beschwerdegegnerin), der Beschwerde sei die aufschiebende Wirkung zu entziehen, eventualiter nur soweit das angefochtene Projekt nicht von der Beschwerde berührt werde. Die Beschwerden seien abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei.

I.
Mit Schreiben vom 22. und 28. August 2007 sowie vom 9. Oktober 2007 verzichten das BAK, das ARE und das BFE auf eine Stellungnahme. Das BAFU teilt mit Schreiben vom 27. August 2007 mit, dass es die Plangenehmigung der Vorinstanz als bundesumweltrechtskonform erachte.

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 des Trams zwischen den Knoten Hardstrasse und Aargauerstrasse die korrekten Rechtsgrundlagen angewendet habe.

J.
Mit Replik vom 24. Oktober 2007 bzw. vom 6. November 2007 halten die Beschwerdeführenden 4 und der Beschwerdeführer 1 an ihren Beschwerden fest.

K.
Am 7. November 2007 hat das Bundesverwaltungsgericht nach Anhören der Parteien verschiedene Verfahrensanträge (Sistierung des Verfahrens und Vereinigung des Beschwerdeverfahrens mit demjenigen gegen die Plangenehmigung Tram Zürich West) mit Zwischenverfügung abgewiesen und den Antrag der Beschwerdegegnerin um Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerden teilweise gutgeheissen.

Weiter hat das Bundesverwaltungsgericht festgehalten, dass es auf verschiedene Rügen sowie die entsprechenden Beweisanträge der Beschwerdeführenden 1, 2 und 4 nicht eintrete. Mit diesen Rügen werde das Projekt in allgemeiner Weise, die geplante Linienführung bzw.

die vom Bundesrat erteilte Infrastrukturkonzession 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 die Infrastrukturkonzession, wie sie vom Bundesrat mit Beschluss vom 10. November 2004 erteilt worden sei.

L.
Gegen diese Verfügung hat der Beschwerdeführer 1 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.

M.
Mit Duplik vom 21. Dezember 2007 hält die Beschwerdegegnerin an ihren Anträgen fest.

N.
Am 4. Januar 2008 reicht die Vorinstanz eine Duplik ein und nimmt Stellung zu den Repliken der Beschwerdeführenden 1 und 4.

O.
Mit Urteil vom 26. März 2008 trat das Bundesgericht auf die Beschwerde des Beschwerdeführers 1 vom 12. Dezember 2007 nicht ein.

P.
Der Beschwerdeführer 1 reicht am 13. Mai 2008 Schlussbemerkungen ein und hält an seiner Beschwerde fest.

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 BAV gehört zu den

Behörden nach Art. 33 VGG und ist daher eine Vorinstanz des Bundesverwaltungsgerichts. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, ist grundsätzlich nicht gegeben (Art. 32 VGG). Das Objekt der Anfechtung bildet vorliegend aber allein die Plangenehmigung der Vorinstanz. Die vom Bundesrat gemäss Art. 6 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) erteilte Infrastrukturkonzession, welche Anfangs- und Endpunkt der Infrastruktur sowie die wichtigsten Knotenpunkte festlegt (Art. 7 Bst. c der Verordnung vom 25. November 1998 über die Konzessionierung von Eisenbahninfrastrukturen [VKE, SR 742.121]), ist der Überprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht demgegenüber entzogen (Art. 32 Abs. 1 Bst. f VGG). Unter Berücksichtigung dieser Einschränkung ist das Bundesverwaltungsgericht für die Beurteilung der Beschwerden und der gestellten Verfahrensanträge zuständig.

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 tatsächlicher 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 ist in der bundesgerichtlichen Rechtsprechung zum Nationalstrassen- und Eisenbahnbau festgehalten worden, dass der betroffene Private nicht allgemein am Projekt oder der geplanten Linienführung Kritik üben dürfe. Vielmehr habe er konkret aufzuzeigen, inwiefern das Projekt im Bereiche seines Grundstücks gegen Bundesrecht verstosse (vgl. BGE 120 Ib 59 E. 1c, BGE 118 Ib 206 E. 8b).

1.2.1 Sämtliche Beschwerdeführenden waren mit Einsprachen gegen das Auflageprojekt am Verfahren vor der Vorinstanz beteiligt (Art. 18f EBG). Als Eigentümer von in unmittelbarer Nähe des Bauprojekts bzw. wenigen hundert Meter entfernt liegenden Grundstücken sind die Beschwerdeführenden in ihren schutzwürdigen Interessen betroffen und somit zur Beschwerde legitimiert. Ob der Verein IG Hardturmquartier mit seiner 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, kann offen bleiben, da der Verein zusammen mit verschiedenen Einzelpersonen Beschwerde erhebt (Beschwerdeführende 4), deren Legitimation zu bejahen ist (vgl. Entscheid des Bundesgerichts vom 7. September 1998, veröffentlicht in Zentralblatt 2/2000, S. 83 ff., E. 2).

1.2.2 Der Beschwerdeführer 1 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 1, 2 und 4 bringen nebst anderen verschiedene Rügen vor, welche sich gegen die vom Bundesrat erteilte Infrastrukturkonzession richten. So macht der Beschwerdeführer 1 geltend, das Projekt Tram Zürich West 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 sei nicht dringlich, es bestehe gar kein Bedarf für dessen Realisierung und es hätten weitere Quartiere in den Projektperimeter einbezogen werden müssen. Grundsätzliche Alternativen zum Projekt seien nicht geprüft worden. Weiter ist der Beschwerdeführer 1 der Ansicht, die Infrastrukturkonzession verletze verschiedene rechtliche Anforderun-

gen und sei vorfrageweise zu überprüfen. Die Beschwerdeführerin 2 beanstandet, dass das Trassee der geplanten Tramlinie nördlich der Pfingstweidstrasse statt in Strassen-Mittellage verlaufe und die Projekte SN 1.4.1 und Tram Zürich West Auswirkungen auf andere Planungen haben könnten, jedoch nicht mit diesen koordiniert worden seien. Die Beschwerdeführenden 4 machen geltend, dass eine tauglichere Alternative zur Linienführung der SN 1.4.1 bestehen würde. Abgesehen davon stelle das Projekt keine Notwendigkeit dar.

Die genannten Einwände der Beschwerdeführenden 1, 2 und 4 richten sich – soweit sie überhaupt das Tram Zürich West und nicht das Projekt SN 1.4.1 betreffen – allgemein gegen das geplante Projekt, die geplante Linienführung bzw. die vom Bundesrat mit Beschluss vom 10. November 2004 erteilte Infrastrukturkonzession, ohne dass die Beschwerdeführenden bezüglich dieser Einwände konkret aufzuzeigen vermögen, inwiefern die angefochtene Plangenehmigung für das Tram Zürich West im Bereich ihrer Liegenschaften gegen Bundesrecht verstossen soll. Abgesehen davon, dass dem Bundesverwaltungsgericht die Überprüfung der vom Bundesrat erteilten Infrastrukturkonzession entzogen ist (vgl. E. 1.1), kann auf die genannten Rügen der Beschwerdeführenden 1, 2 und 4 sowie entsprechende Beweisanträge deshalb auch mangels diesbezüglicher Legitimation nicht eingetreten werden.

1.4 Weitere Anträge und Rügen der Beschwerdeführenden betreffen das Nationalstrassenprojekt SN 1.4.1 und die parallel zur Pfingstweidstrasse verlaufende Hardturmstrasse.

1.4.1 Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildet einzig die Plangenehmigungsverfügung zum Tram Zürich West.

Mit einer Plangenehmigung nach Art. 18 ff. EBG wird die Erstellung oder Änderung von Bauten und Anlagen bewilligt, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen; Art. 18 Abs. 1 EBG). Zur Eisenbahnanlage gehören auch die mit dem Bau und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen (Art. 18 Abs. 6 EBG). Soweit Bauten und Anlagen nicht Bestandteil der Eisenbahnanlage bilden, sind sie nicht vom BAV mittels Plangenehmigung zu bewilligen.

1.4.2 Die Beschwerdeführenden 2, 3 und 4 beantragen je in einer einzigen Beschwerdeschrift sowohl die Aufhebung der Plangenehmigung der Vorinstanz (Tram Zürich West) als auch derjenigen des UVEK zum Ausführungsprojekt SN 1.4.1. Mehrere Rügen betreffen einzig die Nationalstrasse und bilden nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens, weshalb auf sie hier nicht einzutreten ist (vgl. aber Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4010/2007 vom 27. Oktober 2008).

1.4.3 Die Beschwerdeführenden 4 beantragen, es seien konkrete flankierende Massnahmen (Reduktion Fahrspuren, Abklassierung, Tempo 30, bauliche Massnahmen, Dosiersystem, Fahrverbot für schwere Lastwagen) zu treffen, damit die prognostizierte, gegenüber heute erheblich reduzierte Verkehrsbelastung in der Hardturmstrasse im Betriebszustand auch erreicht werde. Die Hardturmstrasse ist nicht Bestandteil der Eisenbahnanlage und damit nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Auf den Antrag der Beschwerdeführenden 4 ist deshalb nicht einzutreten.

1.5 Im Übrigen ist auf die form- und fristgerecht eingereichten Beschwerden (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) einzutreten.

2.
Der Beschwerdeführer 1 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 1 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, 3 und 4 rügen eine Verletzung ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör.

3.1 Der in Art. 29 Abs. 2 BV garantierte und in den Art. 26-33 VwVG konkretisierte Grundsatz des rechtlichen Gehörs umfasst das Recht, als Partei am Sitze der verfügenden Behörde Einsicht in die entscheidwesentlichen Akten nehmen zu können (Art. 26 Abs. 1 VwVG). Aus dem Akteneinsichtsrecht folgt die Pflicht der Behörden, die Parteien zu benachrichtigen, wenn sie entscheidwesentliche 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 Entscheidfindung 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 tatbeständlichen 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 Beschwerdeführenden 1, 2, 3 und 4 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 Auflageprojekt Tram Zürich West richten, begründet: Einerseits hat sie festgehalten, dass sie diejenigen Rügen, welche einzig die Nationalstrasse 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. Schliesslich hat sie dargelegt, weshalb sie eine Erweiterung des Projektperimeters ablehnt (S. 10 ff., S. 31, S. 37 f., S. 43 ff. und S. 53 ff. der Plangenehmigungsverfügung). Überdies waren sich die Beschwerdeführenden, 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 Begründungspflicht nach Art. 35 Abs. 1 VwVG in hinreichendem Masse nachgekommen. Ob die Vorinstanz auf die einzelnen Rügen zurecht nicht eingetreten ist, ist keine Frage der Begründungspflicht bzw. des rechtlichen Gehörs.

3.3 Der Beschwerdeführer 1 beanstandet mit Verweis auf seine Einsprache vom 3. Mai 2005 verschiedene Vorgänge im Rahmen der öffentlichen Auflage des Ausführungsprojekts.

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.

3.3.1 Im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren ermöglicht die öffentliche Planauflage gemäss Art. 18d Abs. 2 EBG die Einsichtnahme in die Projektakten. Das Bundesgericht hat bisher, ohne sich speziell zu Art. 18d Abs. 2 EBG 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).

3.3.2 Im Unterschied zu anderen Verwaltungsverfahren sind von einem Eisenbahn-Auflageprojekt wie bei den Verfahren zum Flughafen Zürich regelmässig sehr viele Personen betroffen, weshalb mit der öffentlichen Auflage ein standardisiertes Verfahren zur Akteneinsicht geschaffen worden ist. Je nach Umfang der Akten und Anzahl der an einer Einsichtnahme interessierten Personen ist die Herausgabe von Akten bzw. ganzen Auflagedossiers 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. 18d Abs. 2 EBG ein Recht auf Herausgabe der Akten besteht, da nach wenigen Tagen der 30-tägigen Auflagefrist entschieden worden ist, auf Bestellung hin die verlangten Akten bzw. ein vollständiges Auflagedossier herauszugeben bzw. zuzustellen und eine entsprechende Bestellung des Beschwerdeführers 1 nach dessen eigener Angabe ohne Verzug ausgeführt worden ist. Damit hatte der Beschwerdeführer 1 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.

3.4 Der Beschwerdeführer 1 kritisiert weiter, dass er von den Stellungnahmen der betroffenen Fachbehörden zum Auflageprojekt, von einem Gutachten zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, vom Signalisationsplan „Pfingstweidstrasse-Escher-Wyss-Platz, Situation 1:500“, einem Sitzungsprotokoll vom 24. Januar 2006 und von einem Bereinigungsgespräch vom 15. März 2006 bzw. von dessen Inhalt keine Kenntnis erhalten habe.

3.4.1 Die Vorinstanz hat sich in ihrem Entscheid unter anderem auf die Stellungnahmen des ARE, des BAFU, des BFE, des Eidgenössischen Starkstrominspektorats (ESTI) sowie des BAK berufen. Weiter hat sie Bezug genommen auf ein Bereinigungsgespräch vom 15. März 2006 zwischen den Gesuchstellern und dem BAFU, an welchem namentlich die Art von Beleuchtungsmitteln (Plangenehmigung, S. 19) und Massnahmen zur Emissionsminderung bei Bautransporten (Plangenehmigung, S. 22) besprochen worden sind. Im Rahmen der Technischen Prüfung nimmt die Vorinstanz ausserdem Bezug auf den Signa-

lisationsplan „Pfingstweidstrasse-Escher-Wyss-Platz, Situation 1:500“, ein Sitzungsprotokoll vom 24. Januar 2006 sowie auf ein Expertengutachten „Tram Zürich West, Sicherheitsfragen im Raum Hardstrasse“. Gestützt auf diese Dokumente hat die Vorinstanz mehrere Auflagen in die Plangenehmigungsverfügung aufgenommen (vgl. Plangenehmigung, S. 14 ff., 26 f., 62 ff.).

3.4.2 Das UVEK, welches im Auflageprojekt der beiden Projekte SN 1.4.1 und Tram Zürich West als gemeinsame Adresse für Einsprachen gegen die beiden Projekte bestimmt worden ist, und die Vorinstanz haben dem Beschwerdeführer 1 am 27. Januar 2006 gemeinsam mitgeteilt, dass das Vernehmlassungsverfahren bei den kommunalen und kantonalen Behörden sowie den betroffenen Bundesstellen für beide Projekte abgeschlossen sei. Gleichzeitig wurden dem Beschwerdeführer 1 die Stellungnahmen der gesuchstellenden Behörden (Kanton Zürich sowie Beschwerdegegnerin) zur Kenntnis- und Stellungnahme zugestellt. Eine Stellungnahme des BAFU vom 15. Dezember 2005 zur Einsprache des Beschwerdeführers 1 erhielt dieser bereits am 19. Dezember 2005 zur Kenntnisnahme. Am 27. Februar 2006 und am 28. März 2006 hat der Beschwerdeführer 1 beim UVEK darüber hinaus Einsichtnahme in verschiedene Dokumente verlangt, auf welche die gesuchstellenden Behörden Bezug genommen haben. Zudem hat er um Zustellung der Vernehmlassung der anderen kommunalen und kantonalen Behörden sowie der betroffenen Bundesstellen ersucht. Mit Schreiben vom 30. März 2006 hat das UVEK dem Beschwerdeführer 1 mitgeteilt, dass es das Gesuch um Akteneinsicht zur Erledigung an den Kanton Zürich weitergereicht habe, da es nicht über die verlangten Schriftstücke verfüge. Am 24. April 2006 hat der Kanton Zürich dem Beschwerdeführer 1 einerseits die namentlich verlangten Unterlagen (Beilagen 1-9) sowie „andere Vernehmlassungen der kommunalen und kantonalen Behörden, der betroffenen Bundesstellen“ (Beilage 10) zugestellt.

3.4.3 Was den etwas generellen Vorwurf des Beschwerdeführers 1 anbelangt, er habe keine Kenntnis von den Stellungnahmen der Fachbehörden erhalten, so erscheint dessen Berechtigung aufgrund der Vorakten fraglich, wenn nicht gar unberechtigt. Ihm wurden sowohl der Eingang der Stellungnahmen angezeigt als auch verschiedene Vernehmlassungen zugestellt. Mag es an sich auch wünschenswert sein, dass den Einsprechenden der Eingang der Stellungnahme nicht nur in allgemeiner Weise angezeigt wird, sondern im einzelnen aufgeführt

wird, welche (Fach-)Behörde eine Stellungnahme eingereicht hat, so ist es doch so, dass er um deren Eingang wusste und jederzeit ein Akteneinsichtsgesuch hätte stellen können, was er ja dann auch getan hat. Und dass der Beschwerdeführer 1 um den Inhalt der Stellungnahmen wusste, zeigt sich weiter darin, dass er den vorinstanzlichen Entscheid sachgerecht anzufechten vermochte. Wenn diesbezüglich überhaupt eine Verletzung des rechtlichen Gehörs vorliegen sollte, so wäre es keine besonders schwerwiegende und wäre diese als im vorliegenden Verfahren geheilt zu betrachten.

3.4.4 Offenbar hatte der Beschwerdeführer 1 aber keine Kenntnis vom Expertengutachten „Tram Zürich West, Sicherheitsfragen im Raum Hardstrasse“, vom Signalisationsplan „Pfingstweidstrasse-Escher-Wyss-Platz, Situation 1:500“, einem Sitzungsprotokoll vom 24. Januar 2006 sowie vom Protokoll der Besprechung zwischen den Gesuchstellern und dem BAFU vom 15. März 2006. Dadurch, dass sich die Vorinstanz in ihrem Entscheid auf diese Dokumente stützt, ohne dass der Beschwerdeführer 1 davon vorgängig Kenntnis erhalten hat, hat sie dessen Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt.

Weil sowohl die Sicherheitselemente im Raum Hardstrasse sowie die Signalisation als auch die Beleuchtung sowie Massnahmen zur Emissionsminderung bei Bautransporten Bestandteil des Auflageprojekts Tram Zürich West sind (vgl. Technischer Bericht, S. 51 und 53, „Bahntechnische Anlagen“ [Beilage 41], S. 25, Übersichtsplan „Bahntechnische Anlagen und Signalisation“ [Beilage 42], sowie Umweltverträglichkeitsbericht Tram Zürich West, 2. Stufe [UVB 2. Stufe], S. 34) und 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 für den Beschwerdeführer 1 allerdings nicht besonders schwerwiegend.

3.4.5 Am 3. Oktober 2007 sind dem Beschwerdeführer 1 die Vernehmlassung der Vorinstanz und die Beschwerdeantwort der Beschwerdegegnerin zur Kenntnis gebracht worden. Die Vorinstanz hat in der Plangenehmigungsverfügung sämtliche Unterlagen, auf welche sie ihren Entscheid stützt, aufgezählt und in ihrer Vernehmlassung auf die beim Bundesverwaltungsgericht eingereichten Vorakten hingewiesen. Bestandteil der eingereichten Vorakten bilden auch die offenbar dem Beschwerdeführer 1 von der Vorinstanz zu Unrecht nicht vorgängig zur

Kenntnis gebrachten Unterlagen. Wie aus ihrer Beschwerdeantwort ersichtlich ist, hat zudem die Beschwerdegegnerin gleichzeitig mit der Beschwerdeantwort das Expertengutachten „Tram Zürich West, Sicherheitsfragen im Raum Hardstrasse“ eingereicht. Der Beschwerdeführer 1 hatte demnach Gelegenheit, Akteneinsicht in die Vorakten bzw. die von der Beschwerdegegnerin eingereichten Beilagen zu verlangen.

Im vorliegenden Verfahren hat der Beschwerdeführer 1 kein Akteneinsichtsgesuch gestellt, hingegen wurde ihm im Verfahren A-4010/2007 (SN 1.4.1) auf Gesuch hin am 11. Januar 2008 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 1 ohne Nachteil für diesen nachgeholt worden ist, kann die Verletzung des Gehörsanspruchs diesbezüglich als geheilt gelten.

Feststellung des Sachverhalts und Beweisanträge

4.
Die Beschwerdeführenden 1 und 4 machen geltend, die Vorinstanz habe den rechtserheblichen Sachverhalt nicht korrekt und vollständig festgestellt.

4.1 Bereits in seiner Einsprache hat der Beschwerdeführer 1 kritisiert, bei der Erstellung des Projekts SN 1.4.1/Tram Zürich West seien methodische Anforderungen nicht erfüllt worden.

In seiner Beschwerde macht er geltend, die Grundlagen, auf welchen die Vorinstanz ihren Entscheid gestützt habe, seien nicht vollständig und teilweise fehlerhaft. Insbesondere seien die Lärmwerte nicht genügend ermittelt worden. Der Beschwerdeführer 1 erachtet es als stossend, dass die Vorinstanz an vielen Stellen die Meinung der Fachbehörden übernommen habe. Als Entscheidbehörde sei sie verpflichtet, sich selber ein Bild zu machen.

Die Beschwerdeführenden 4 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 weiteren 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 in ihrem Entscheid festgehalten, auf welche Akten sich die Projektgenehmigung stützt. Wo es notwendig erschien, hat sie vor ihrem Entscheid zusätzliche Abklärungen getroffen bzw. weitere Stellungnahmen eingeholt. Sie hat die Fachbehörden des Bundes, den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die Beschwerdegegnerin zur Stellungnahme eingeladen. Die vom ZVV eingereichte Vernehmlas-

sung enthielt Stellungnahmen mehrerer kantonaler Fachstellen. Die Bau- sowie die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich reichten Ergänzungen zur Vernehmlassung des ZVV ein.

Im Anschluss an die Einsprache des Beschwerdeführers 1 hat die Vorinstanz folgende zusätzlichen Stellungnahmen eingeholt: Stellungnahme des BUWAL vom 15. Dezember 2005 betreffend PM10-Belastung sowie Stellungnahme der Baudirektion Zürich vom 15. Dezember 2005. Die Fachbehörden des Bundes und des Kantons Zürich erhielten somit ausreichend Gelegenheit, zum Projekt sowie zur Einsprache des Beschwerdeführers 1 Stellung zu nehmen. Am 30. Mai 2006 wurde mit dem Beschwerdeführer 1 ein Augenschein bzw. eine Einigungsverhandlung durchgeführt.

4.4 Das BAFU bestätigt in seiner Stellungnahme vom 27. August 2007 ausdrücklich, der UVB 2. 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. Das BAFU komme deshalb zusammenfassend zum Schluss, dass der UVB 2. Stufe inhaltlich korrekt sei und der Entscheid darauf abgestellt werden könne. Es besteht kein Anlass, an diesen Ausführungen des BAFU zu zweifeln.

4.5 Die Projektunterlagen und insbesondere der UVB 2. Stufe enthalten die notwendigen Informationen und entsprechen den rechtlichen Anforderungen (vgl. Art. 18b EBG und Art. 3 der Verordnung vom 2. Februar 2000 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen [VPVE; SR 742.142.1] sowie Art. 9 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 1 und 4 an der Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz vermag deshalb nicht zu überzeugen.

5.
Zu prüfen sind verschiedene im Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht gestellte Beweisanträge der Beschwerdeführenden 3 und 4:

- 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.

Der Beschwerdeführer 1 verlangt unter dem Titel „3. Verfahrensanträge“ unter anderem, es seien verschiedene Verkehrsgutachten einzuholen bzw. Lärmmessungen durchzuführen. Aufgrund der systematischen Einordnung ist zu schliessen, dass es sich hierbei nicht um Beweisanträge im Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht handelt, sondern um Anweisungen, welche – im Sinn des Eventualantrags des Beschwerdeführers 1 – mit der Rückweisung der Sache an die Vorinstanz anzubringen wären. Sofern der Beschwerdeführer diese Anträge dennoch als Beweisanträge im Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht verstanden haben will, gelten diesbezüglich ebenfalls die folgenden Ausführungen.

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 Sachkunde 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 mehrere Fachbehörden des Bundes zur Stellungnahme zu den Beschwerden eingeladen. Das Bundesverwaltungsgericht sieht 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 so-

wie die Durchführung eines Augenscheins erscheinen zur weiteren Abklärung des entscheidwesentlichen Sachverhalts untauglich, weshalb in antizipierter Beweiswürdigung davon abzusehen ist.

Verfahren und Koordination

6.
Der Beschwerdeführer 1 ist der Ansicht, die Vorinstanz habe die Koordinationspflicht mehrfach verletzt. Art. 25a des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) verpflichte 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 Plangenehmigungsverfügung des UVEK (SN 1.4.1) erst zwei Tage nach derjenigen des BAV (Tram Zürich West) eröffnet worden sei. Das Gebot der materiellen Koordination sei 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 Zusammenwirken 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 ist der Ansicht, 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 „Pfingstweidstrasse“ 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. des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 [NSG, SR 725.11] und Art. 17 ff. EBG). 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 einem gemeinsamen Entscheid sowohl über die Plangenehmigung für das Ausführungsprojekt SN 1.4.1 als auch das Tram Zürich West befunden hätten. Das Tram Zürich West erscheint nach der klaren gesetzlichen Regelung als eigenständige Anlage, deren Rechtmässigkeit in einem eigenen Verfahren separat vom Plangenehmigungsverfahren SN 1.4.1 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 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 auch 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 Tram Zü-

rich West die umweltrechtlichen Vorschriften einhält, aufgrund von Art. 8 USG die von der SN 1.4.1 ausgehenden (Lärm-)Immissionen mitzuberücksichtigen sind, ist nachfolgend noch zu prüfen (vgl. E. 11).

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 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 nicht ersichtlich, inwiefern dem Beschwerdeführer 1 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.
Die Beschwerdeführenden machen zudem in verschiedener Hinsicht geltend, die Vorinstanz habe nicht in den vorgesehenen Verfahren entschieden. So sei die Kombination von Tram und Strasse in dieser Art nicht zulässig, der Umbau des Escher-Wyss-Platzes könne nicht Gegenstand des Projektes Tram Zürich West sein. Gleiches gelte für die Verlegung eines bestehenden Industriegleises.

7.1
Der Beschwerdeführer 1 vertritt die Auffassung, eine Tramlinie innerhalb der Baulinien für eine Nationalstrasse sei nach Nationalstrassenrecht unzulässig.

7.1.1 Die Vorinstanz hat in der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung festgehalten, dass es nicht nur erlaubt, sondern aus raumplanerischen Überlegungen ausdrücklich anzustreben sei, nach Möglichkeit mehrere Verkehrsträger im selben Verkehrsraum (Verkehrsachse) zu konzentrieren, weshalb die gewählte Lösung nicht nur rechtskonform, sondern auch konzeptionell richtig sei. Die Fachinstanzen des Bundes und des Kantons hätten gegen die gewählte Lösung denn auch keinerlei Einwände erhoben. Das ASTRA hat im Verfahren A-4010/2007 (SN 1.4.1) festgehalten, das NSG verbiete nationalstrassenfremde Bauten und Anlagen innerhalb der Baulinien nicht. Solche seien grundsätzlich mit der Bewilligung der zuständigen Behörden möglich. Bauvorhaben innerhalb der Baulinie seien zu bewilligen,

wenn sie die Sicherheit des Strassenverkehrs, die Zweckbestimmung der Anlage und einen allfälligen künftigen Ausbau der Strasse nicht beeinträchtigen. Diese Bedingungen seien vorliegend eingehalten. Über Gesuche für bauliche Massnahmen innerhalb der Baulinie sei in dem für sie anwendbaren Plangenehmigungsverfahren im Einvernehmen mit dem ASTRA zu entscheiden, was vorliegend geschehen sei.

7.1.2 Nach Art. 23 Abs. 1 NSG dürfen zwischen den Baulinien ohne Bewilligung weder Neubauten erstellt noch Umbauten vorgenommen werden (vgl. zu den Baulinienabständen Art. 13 Abs. 1 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 [NSV, SR 725.111]). Bauliche Massnahmen innerhalb der Baulinien sind unter Vorbehalt strengerer Bestimmungen des kantonalen Rechtes zu bewilligen, wenn es die Verkehrssicherheit und die Wohnhygiene sowie die Bedürfnisse eines allfälligen künftigen Ausbaues der Strasse zulassen (Art. 24 Abs. 1 NSG i.V.m. Art. 22 NSG). Nach Art. 44 Abs. 1 NSG sind bauliche Umgestaltungen im Bereich von Nationalstrassen wie die Erstellung, Änderung oder Verlegung von Kreuzungen von andern Verkehrswegen, Gewässern, Seilbahnen, Leitungen und ähnlichen Anlagen sowie von Einmündungen von Strassen und Wegen in die Nationalstrassen, bewilligungspflichtig. Sie dürfen die Strassenanlage und einen allfälligen künftigen Ausbau nicht beeinträchtigen (vgl. auch Art. 30 NSV).

7.1.3 Vorliegend wird aus den Plänen ersichtlich, dass die neue Tramlinie im Bereich der Pfingstweidstrasse innerhalb der festgesetzten Baulinien verläuft. Der Beschwerdeführer 1 geht jedoch fehl, soweit er geltend macht, die Kombination von Tram und Nationalstrasse sei nicht zulässig. Dabei ist es letztlich unerheblich, ob die Rüge – wie er geltend macht – tatsächlich Art. 23 NSG oder nicht vielmehr Art. 44 NSG beschlägt. In beiden Fällen werden derartige Kombinationen rechtlich nicht ausgeschlossen. Sie bedürfen lediglich der Prüfung und Bewilligung, aber nicht in unterschiedlichen Verfahren, sondern entsprechend Art. 18 Abs. 3 EBG vielmehr im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren durch die Vorinstanz unter Beizug der entsprechenden Fachbehörde, des ASTRA (vgl. BGE 122 II 103 E. 2 ff., insbesondere E. 4). Letzteres ist erfolgt und wird vom Beschwerdeführer 1 auch nicht gerügt. Damit ist die vorgesehene Kombination von Tram und Nationalstrasse rechtmässig erfolgt.

7.2
Nach Auffassung des Beschwerdeführers 1 kann der Umbau des Escher-Wyss-Platz nicht Gegenstand des Projekts Tram Zürich West sein. Der Umbau betreffe auch weitere Tramlinien, den motorisierten Individualverkehr, den Langsamverkehr sowie die Anwohner. Das richtige Verfahren sei deshalb noch durchzuführen. Gleiches gelte für die Verlegung eines bestehenden Industriegeleises.

In die gleiche Richtung zielt die Kritik der Beschwerdeführerin 2, wonach die Verlegung des Industriegeleises mit der Plangenehmigung nicht bewilligt werde und der Escher-Wyss-Platz in einer Art und Weise umgebaut werden solle, welche letztlich gar nichts mehr mit dem Tram Zürich West zu tun habe.

7.2.1 Gemäss Art. 18 Abs. 1 und 2 EBG dürfen Eisenbahnanlagen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden, wobei mit Ausnahme gewisser Grossprojekte die Vorinstanz Genehmigungsbehörde ist. Im Sinne der Verfahrenskoordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren werden mit der Plangenehmigung sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt und kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es die Bahnunternehmung in der Erfüllung ihrer Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 18 Abs. 3 und 4 EBG). Dem kantonalen Recht unterstehen demgegenüber die Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienen (Art. 18m Abs. 1 EBG).

Bauten und Anlagen sind dann im eisenbahn- und damit bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen, wenn sie ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb der Eisenbahn dienen (Art. 18 Abs. 1 EBG). Ob ein Vorhaben ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dient, ist aufgrund einer funktionelle Betrachtung zu entscheiden. Eine ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienende Anlage liegt dann vor, wenn sachlich und räumlich ein notwendiger, enger Zusammenhang derselben mit dem Bahnbetrieb besteht (vgl. BGE 127 II 227 E. 4; Verwaltungspraxis der Bundesbehörden [VPB] 69.67 E. 6.2 sowie Alexander Ruch, Eisenbahnrecht des Bundes und Raumordnungsrecht der Kantone, Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht [ZBl] 1989 523 ff., S. 526). Steht eine andere, bahnbetriebsfremde Zwecksetzung im Vordergrund, ist das kantonale Bewilligungsverfahren anwendbar.

Bei gemischten Anlagen, die baulich, betrieblich und funktionell als Einheit erscheinen, ist gemäss Bundesgericht eine gesonderte Prüfung der Zweckbestimmung einzelner Bauteile abzulehnen. Etwa die Aufteilung eines eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens in ein bundes- und ein kantonalrechtliches sei bei Vorhaben, welche baulich und funktionell eine Einheit bilden würden, nicht nur kaum praktikabel, sondern auch nicht notwendig, könnten doch die Kantone und Gemeinden ihre Anliegen in eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren vorbringen und würde das kantonale Recht ja soweit berücksichtigt, als es die Bahnunternehmung in der Erfüllung ihrer Aufgaben nicht unverhältnismässig beschränkt. Schliesslich würden zwei nebeneinander liegende Verfahren auch nicht im Sinne der Bemühungen des Gesetzgebers nach Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung liegen. Das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren kommt dabei dann zum Zuge, wenn das Gesamtbauwerk überwiegend dem Bahnbetrieb dient (BGE 127 II 227 E. 4; vgl. auch BGE 116 Ib 400 E. 5).

7.2.2 Es ist den Ausführungen der Beschwerdegegnerin zu folgen, wonach der Umbau des Escher-Wyss-Platzes durch das Projekt Tram Zürich West bedingt ist. Im Situationsplan 1:500 „Hardstrasse, Escher-Wyss-Platz (Los 5)“ (Beilage Nr. 10 zum Auflageprojekt) ist die bauliche Umgestaltung des Escher-Wyss-Platzes im Detail ersichtlich. Hieraus wird nachvollziehbar, dass die vom Escher-Wyss-Platz Richtung Süden führende Neubaustrecke des Trams Zürich West eine Umgestaltung des Escher-Wyss-Platzes und insbesondere eine Entflechtung der Verkehrsträger bedingt. Das Projekt erfordert die Verlegung der Haltestelle einer anderen Tramlinie, was einen gestalterischen Eingriff in den Escher-Wyss-Platz zur Folge hat. Zudem wird eine Gleiskonfiguration erstellt, welche das Bauvorhaben Tram Zürich West überhaupt sicherstellt. Die städtische Hauptverkehrsstrasse behält dabei ihre Funktion und ihre Leistungsfähigkeit im Bereich Escher-Wyss-Platz. Die Umgestaltung des Escher-Wyss-Platzes dient der Entflechtung der Verkehrsträger sowie der Entlastung des Platzes und bringt einen Sicherheitsgewinn sowie eine grosszügigere Fussgängerverkehrsfläche.

7.2.3 Auch bezüglich des Industriegeleises legt die Beschwerdegegnerin nachvollziehbar dar, dass dessen Verschiebung durch das Projekt Tram Zürich West bedingt ist. So verhindert die Verschiebung das zweimalige Kreuzen mit der Tramlinie und erhöht gleichzeitig die Si-

cherheit aller Verkehrsteilnehmer. In den Situationsplänen zum Auflageprojekt ist sowohl das neu verlegte Gleis wie auch der Abbruch des nicht mehr benötigten Geleises eingetragen. Die Verschiebung des Geleises wird im Technischen Bericht ausführlich begründet und beschrieben (S. 36 f.).

Vor diesem Hintergrund ist unerheblich, ob das Industriegleis ein Anschlussgleis darstellt und den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 5. Oktober 1990 über die Anschlussgleise (AnGG; SR 742.141.5) unterliegt. Beim Verfahren nach dem Anschlussgesetz handelt es sich um ein bundesrechtliches, welches in der Zuständigkeit der Vorinstanz liegt und überwiegend, insbesondere wenn es um Kreuzungen von Anschlussgleis und Strasse geht, den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen folgt (vgl. Art. 12 Abs. 1, Art. 13 Abs. 1, Art. 18 Abs. 1 sowie Art. 21 Abs. 1 Bst. e AnGG). Nach Art. 18 Abs. 3 EBG sind ohnehin alle nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu erteilen.

7.2.4 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sowohl die Umgestaltung des Escher-Wyss-Platzes als auch die Verlegung des Industriegeleises überwiegend dem Bahnbetrieb dient und die strassenseitigen Anpassungen bzw. die Anpassungen am bestehenden Industriegeleis sachlich und räumlich in engem Zusammenhang mit dem Betrieb des Trams Zürich West stehen. Die Vorinstanz war deshalb befugt, die Umgestaltung des Escher-Wyss-Platzes sowie die Verlegung des Industriegeleises im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens zu verfügen.

8.

Der Beschwerdeführer 1 macht weiter geltend, die Vorinstanz habe über verschiedene Teilaspekte nicht abschliessend befunden, sondern diese unzulässigerweise in separate Verfahren verwiesen.

Der Beschwerdeführer kritisiert insbesondere folgende von der Vorinstanz angebrachten Auflagen für die Gesuchstellerin:

- Fahrdrahthöhe: Die zu treffenden Massnahmen seien mit dem BAV und der zuständigen Behörde für die betroffenen Strassen festzulegen;

- Gleichrichterstationen, Nichtionisierende Strahlung: Die Detailnachweise seien dem BAV rechtzeitig einzureichen;

- Es seien Betriebsvorschriften zu erstellen und zwei Monate vor Inbetriebnahme der neuen Linie dem BAV vorzulegen.

8.1 Mit der Plangenehmigung für den Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen werden – wie bereits erwähnt – sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 18 Abs. 3 EBG). Diese mit dem Bundesgesetz vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren (AS 1999 3071) eingeführte Regelung bezweckt eine bessere Koordination sowie eine Vereinfachung und Beschleunigung der Bewilligungsverfahren für Bauten und Anlagen, insbesondere für bundesrechtlich geregelte Projekte (Botschaft zu einem Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung der Plangenehmigungsverfahren vom 25. Februar 1998, BBl 1998 2591, S. 2594).

8.2 Mit der Plangenehmigung stellt das BAV fest, dass die genehmigten Unterlagen die Erstellung einer vorschriftskonformen Baute oder Anlage erlauben (Art. 6 Abs. 2 der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 [EBV, SR 742.141.1]). Hingegen wollte der Gesetzgeber nicht ausschliessen, dass gestützt auf ein bereits genehmigtes Projekt noch Detailpläne zu genehmigen sind. Im Gegenteil hat er bei der Plangenehmigung für den Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen, wie auch bei anderen bundesrechtlich geregelten Projekten, ausdrücklich vorgesehen, dass Detailpläne, die sich auf ein bereits genehmigtes Projekt stützen, im vereinfachten Verfahren genehmigt werden können (Art. 18i Abs. 2 EBG; vgl. auch BGE 131 II 581 E. 2.2).

Für bestimmte Bereiche sieht denn auch die EBV ausdrücklich vor, dass dem BAV nach der erteilten Plangenehmigung bestimmte Dokumente einzureichen sind. So hält insbesondere Art. 12 Abs. 1 EBV fest, dass die Bahnunternehmungen die für die Bedienung und Instandhaltung notwendigen Betriebsvorschriften erlassen. Diese sind frühzeitig, in der Regel drei Monate vor der beabsichtigten Inkraftsetzung, dem Bundesamt vorzulegen.

8.3 Die Sektionierung der Fahrleitung wurde mit der Genehmigung des Auflageprojekts festgelegt. Die Einspeisung erfolgt in der Hardstrasse ab der bestehenden Gleichrichterstation Depot Hard und in der Pfingstweid-/Aargauerstrasse ab der neuen Gleichrichterstation bei der Haltestelle Hardturm West. Weiter sind aus dem Auflageprojekt die übrigen technischen Daten zur Fahrleitung, die genaue Lage der Gleichrichteranlagen sowie die technischen Daten dazu ersichtlich

(vgl. Bericht „Bahntechnische Anlagen“ [Beilage 41], S. 1 f. und S. 4 ff., Übersichtsplan „Bahntechnische Anlagen und Signalisation“ [Beilage 42] sowie Situationspläne 1:500 [Beilagen 6 und 10]).

Bei den von der Vorinstanz verlangten Nachweisen handelt es sich demnach entweder um technische Aspekte, welche nicht ins Auflageprojekt gehören und deren Genehmigung in der Phase der Detailprojektierung zu erfolgen hat (Massnahmen bezüglich Fahrdrahthöhe und Detailnachweise Gleichrichterstationen), oder im Falle der Betriebsvorschriften um Unterlagen, welche nach ausdrücklicher Regelung erst im Anschluss an die Projektgenehmigung einzureichen sind.

9.
Der Beschwerdeführer 1 macht mit Bezug auf eine von der Vorinstanz angebrachte Auflage, wonach als Beleuchtungsmittel keine Quecksilberdampflampen eingesetzt werden dürfen, geltend, das Projekt Tram Zürich West hätte mit dem städtischen Baubewilligungsverfahren für das Beleuchtungskonzept „Plan Lumière“ koordiniert werden müssen.

Es ist fraglich, wie weit der Beschwerdeführer 1 diesbezüglich überhaupt über ein eigenes schutzwürdiges Interesse verfügt. Ungeachtet dessen ist die von der Vorinstanz angebrachte Auflage als rechtmässig zu beurteilen. Die Auflage, welche vom Beschwerdeführer 1 an sich auch nicht kritisiert wird, stützt sich auf das Umweltschutzrecht, steht in sachlichem Zusammenhang mit dem Projekt Tram Zürich West und ist verhältnismässig (vgl. zu den Voraussetzungen für Auflagen HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 918 ff.). Gründe für eine besondere Berücksichtigung des kantonalen Rechts – eine eigentliche Koordination hat ohnehin nicht zu erfolgen – sind nicht ersichtlich.

Lärm

10.
Die Beschwerdeführenden 1, 2 und 4 machen geltend, für die Betriebsphase seien die geplanten Lärmschutzmassnahmen ungenügend.

10.1 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 be-

trieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 1 und 2 USG; vgl. für Lärmemissionen bei neuen Anlagen Art. 7 Abs. 1 Bst. a der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV, SR 814.41]).

10.2 Im UVB 2. Stufe werden die zu treffenden Massnahmen zur Reduktion der Lärmemissionen dargestellt (Einsatz von Cobra-Trams, Installation von Schmiereinrichtungen in den Kurvenbereichen, Einbau eines Schottertrassees, von gummiummantelten Schienen, einer Elastomer-Matte sowie verschiedene Massnahmen während der Bauphase). Weitere Massnahmen wurden geprüft, aber für technisch bzw. betrieblich unmöglich und/oder wirtschaftlich nicht tragbar befunden. Die Vorinstanz hat in der Plangenehmigung ausdrücklich festgehalten, dass diese Massnahmen umzusetzen sind. Zudem hat sie die im Auflageprojekt vorgesehene Fahrgeschwindigkeit für die Trams im Bereich der Hardstrasse von 48 km/h auf höchstens 30 km/h reduziert, woraus eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation resultiert (vgl. Überarbeitung Lärmberechnung, Abschnitt Hardstrasse vom 6. Juni 2007, Beilage Nr. 9 zur Beschwerdeantwort der Beschwerdegegnerin [Überarbeitung Lärmberechnung Hardstrasse]).

10.3 Die Beschwerdeführenden führen keine konkreten Massnahmen zur Lärmreduktion an, welche beim Tram Zürich West im Rahmen des Vorsorgeprinzips zu treffen wären. Sie vermögen auch nicht aufzuzeigen, inwiefern die von der Beschwerdegegnerin geprüften und verworfenen weiteren Massnahmen technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar wären. Mögliche weitere Massnahmen zur Lärmreduktion sind auch für das BAFU nicht ersichtlich (vgl. Stellungnahme vom 27. August 2007, S. 3).

Indem die Beschwerdegegnerin die genannten Massnahmen zur Senkung der Lärmimmissionen ergriffen und die Vorinstanz die Höchstgeschwindigkeit für Trams im Bereich der Hardstrasse auf 30 km/h festgelegt haben, haben sie Art. 7 Abs. 1 Bst. a LSV offensichtlich Genüge getan und die Lärmemissionen so weit begrenzt, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.

11.
Die Beschwerdeführenden machen weiter geltend, der Entscheid der Vorinstanz verstosse gegen Art. 8 USG, weil die Lärmimmissionen, welche die SN 1.4.1 und das Tram Zürich West verursachen, nicht gesamthaft beurteilt worden seien.

11.1 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).

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 und Art. 7 Abs. 1 Bst. b LSV).

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 für neue ortsfeste 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).

11.2 Unbestritten handelt es sich bei der Neubaustrecke des Trams Zürich West zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem Bahnhof Altstetten um eine neue Anlage im Sinne von Art. 25 USG und Art. 7 Abs. 1 LSV, weshalb grundsätzlich die Planungswerte einzuhalten sind.

Weil es sich beim geplanten Tram Zürich West um eine Neuanlage handelt, 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. Stellungnahme des BAFU vom 24. Oktober 2007). Eine Addition der Immissionen wäre nach bisheriger wissenschaftlicher Erkenntnis ohnehin nicht möglich.

12.
Die Bescherdeführenden 1, 2 und 4 machen schliesslich geltend, die Vorinstanz habe zu Unrecht Erleichterungen wegen der Überschreitung der für Neuanlagen massgeblichen Planungswerte erteilt.

12.1 Soweit die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für eine neue Anlage führen würde und ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Anlage besteht, gewährt die Vollzugsbehörde Erleichterungen, wobei die Immissionsgrenzwerte grundsätzlich nicht überschritten werden dürfen (Art. 25 Abs. 2 USG und Art. 7 Abs. 2 LSV).

12.2 Gemäss überzeugender Darstellung im UVB 2. Stufe werden an der Aargauer- und der Pfingstweidstrasse die Planungswerte überall eingehalten, im Abschnitt Hardstrasse allerdings – ausgehend von einer Fahrgeschwindigkeit des Trams von 45 km/h auf gerader Strecke und 30 km/h in Kurven – bei insgesamt elf Gebäuden überschritten (S. 41 sowie Anhang F.2). Nachdem die Vorinstanz die Fahrgeschwindigkeit des Trams im Bereich der Hardstrasse in der Plangenehmigung auf 30 km/h festgelegt hat und zusätzliche Abklärungen der Beschwerdegegnerin ergeben haben, dass die Kurven Pfingstweidstrasse/Hardstrasse sowie Hardstrasse/Limmatstrasse nur mit 12 km/h befahren werden können, hat die Beschwerdegegnerin die Lärmimmissionen im Abschnitt Hardstrasse neu berechnet und die Korrekturen im Bericht „Überarbeitung Lärmberechnung Hardstrasse“ ausgewiesen. Dies

führt nach überzeugender Darstellung der Beschwerdegegnerin dazu, dass der Planungswert im Bereich Hardstrasse nur noch bei einem statt elf Gebäuden überschritten wird. Die Vorinstanz hat allerdings bereits mit der Plangenehmigung die Erleichterungsanträge für alle elf Liegenschaften im Bereich der Hardstrasse geprüft und gutgeheissen.

12.3 Beim Tram Zürich West 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 Planungswerte trotz der Massnahmen zur Reduktion der Lärmemissionen (vgl. E. 10.2) noch überschritten werden, erfüllt sind. Selbst wenn man die von der Beschwerdegegnerin dargelegte Reduktion der Lärmemissionen durch die Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit nicht berücksichtigen würde, wären die Voraussetzungen für die beantragten Erleichterungen gegeben (vgl. auch Stellungnahme des BAFU vom 27. August 2007, S. 3), weshalb weitere Abklärungen oder das Einholen von Stellungnahmen der Fachbehörden zum von der Beschwerdegegnerin eingereichten Bericht „Überarbeitung Lärmberechnung Hardstrasse“ nicht notwendig sind.

13.

Die Beschwerdeführenden 3 und 4 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 erhalte.

Da die Lärmimmissionen in der Hardturmstrasse schon heute die Immissionsgrenzwerte überschreiten würden, stelle die Hardturmstrasse eine sanierungsbedürftige Anlage dar. Während der Bauphase würden für die Hardturmstrasse 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 3 und 4 begründen ihren Antrag weiter damit, dass die Vorgaben des Emissionsschutzes nach Art. 11 Abs. 2 und 3 USG nicht eingehalten worden seien, weil die Beschwerdegeg-

nerin 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 3 und 4 geltend, das 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.

13.1 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 3 und 4 auf die Verkehrsführung während der Bau- und nicht der Betriebsphase des Trams Zürich West bezieht, ist Art. 9 LSV vorliegend nicht anwendbar.

13.2 Auch für die Bauphase einer Anlage massgeblich ist hingegen das Vorsorgeprinzip (Art. 11 Abs. 2 USG; vgl. E. 10.1).

Die Hardturmstrasse soll zwar verkehrs- und regelungstechnisch für einen allfälligen Überlauf der Pfingstweidstrasse während der Bauphase angepasst werden (UVB 2. Stufe, S. 26, Technischer Bericht, S. 63), 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. 34 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 Verkehrs-

drucks 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 2. Stufe, S. 26).

Das BAFU als Fachbehörde des Bundes hat weder in seiner Stellungnahme vom 14. 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 des Trams Zürich West angebracht.

Ergänzend zum Konzept für die Verkehrsführung in der Bauphase fügt die Beschwerdegegnerin 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 der Beschwerdegegnerin – ausgenommen in der Verkehrsspitzen – auch die dreispurige Pfingstweidstrasse eine genügende Kapazität aufweisen, weshalb ein beschränkter Überlauf in die Hardturmstrasse höchstens zu den Verkehrsspitzen stattfinden wird. Die Nachtfahrsperre 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 des Trams Zürich West 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.

13.3 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 Ungleichheit 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. 62). Die nördlich parallel zur Pfingstweidstrasse verlaufende Hardturmstrasse befindet sich allerdings 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. 62).

Lufthygiene

14.
Der Beschwerdeführer 1 macht geltend, das Projekt verstosse gegen die Lufthygienevorschriften. Die beiden Projekte SN 1.4.1 und Tram Zürich West seien fälschlicherweise nicht gemeinsam als Gesamtanlage beurteilt worden. Das Projekt dürfe nicht bewilligt werden, weil die im Massnahmenplan Lufthygiene des Kantons Zürich vorgesehenen Massnahmen nicht erlassen und soweit nötig umgesetzt worden seien.

14.1 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 der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV, SR 814.318.142.1) 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 erhebliche 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).

14.2 Es ist unbestritten, dass das Tram Zürich West in einem Gebiet liegt, welches von zahlreichen Anlagen lufthygienisch stark belastet wird. Der Kanton Zürich hat entsprechend einen Massnahmenplan erstellt, welcher ein Massnahmenpaket für Personen- und Güterverkehr enthält. Der Tramverkehr erzeugt allerdings in der Betriebsphase keine

Luftverunreinigungen (vgl. Stellungnahme des BAFU vom 27. August 2007).

Weil durch das Projekt Tram Zürich West keine zusätzlichen relevanten lufthygienischen Auswirkungen zu erwarten sind, ist der geltende Massnahmenplan nicht anzupassen, wie der Beschwerdeführer 1 verlangt. Es ist vielmehr so, dass die Ziele des Massnahmenplans mit dem Projekt nachgerade umgesetzt werden, indem dieses ein Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs und eine daraus resultierende Erhöhung der Luftbelastung gerade verhindern soll.

15.
Der Beschwerdeführer 1 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 2. Stufe, dass die Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffemissionen gemäss UVB 2. 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 (S. 22 f. und Dispositiv Ziffer 2.8).

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

16.
Der Beschwerdeführer 1 bestreitet, dass die vorgesehenen Massnahmen hinsichtlich Erschütterungen den bundesrechtlichen Bestimmungen entsprechen.

Der UVB 2. Stufe hält fest, dass auf der Neubaustrecke zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten nur ein Gebäude (Hardstrasse 324) von übermässigen Erschütterungen und Körperschallimmissionen betroffen ist. Das Tramtrassee soll im kritischen Bereich auf Elastomer-Matten gebettet werden, wodurch auch bei diesem Gebäude die Grenzwerte eingehalten würden. Die übrigen Bauten im Bereich der Neubaustrecke, welche den kritischen Abstand unterschreiten, würden keine erschütterungs- und körperschallempfindlichen Nutzungen aufweisen bzw. ohnehin abgerissen (S. 42). Dies ist von den Fachbehörden des Bundes und des Kantons sowie von der Vorinstanz nicht angezweifelt worden und für das Bundesverwaltungsgericht besteht kein Anlass, von dieser Beurteilung abzuweichen.

Parkplätze und Sicherheitszaun

17.
Die Beschwerdeführerin 2 führt an, dass sie auf zeitlich befristete Besucherparkplätze angewiesen sei. Die durch den Bau des Trams Zürich West wegfallenden öffentlichen Parkplätze seien durch ebenerdige öffentliche Parkplätze im gleichen Raum zu ersetzen.

Die Vorinstanz hat in der Plangenehmigung festgestellt, dass mit der Realisierung des Auflageprojekts rund ein Drittel der vorhandenen öffentlichen Parkplätze verloren gehen würden (von den bestehenden 143 Parkplätzen würden 83 wieder erstellt). Zudem seien (unabhängig vom Projekt Tram Zürich West) an der Josefstrasse in einer Entfernung von 250m von der Hardstrasse 20 zusätzliche Parkfelder vorgesehen und ein von einer privaten Firma betriebenes Parkhaus mit rund 220 öffentlichen Parkplätzen bleibe weiterhin im Betrieb. Die Vorinstanz hat die Beschwerdegegnerin dennoch – entgegen deren Antrag – mit Hinweis auf die Interessen der betroffenen Anstösser an der Erhaltung möglichst vieler öffentlicher Parkplätze in der Hardstrasse angewiesen, mindestens 14 zusätzliche Parkplätze im langgestreckten Strassen-

kreisel unter der Hardbrücke südlich anschliessend an das geplante Parkfeld zu erstellen.

Die Beschwerdeführerin 2 vermag nicht aufzuzeigen, inwiefern die von der Vorinstanz noch vorgesehene Reduktion von Parkplätzen gegen Bundesrecht verstossen sollte. Es besteht kein bundesrechtlicher Anspruch auf die Bereitstellung einer bestimmten Anzahl öffentlicher Parkplätze, weshalb der Forderung der Beschwerdeführerin 2 nicht zu entsprechen ist.

18.
Die Beschwerdeführerin 2 beanstandet ausserdem, für einen Sicherheitszaun längs den Tramgeleisen in der Pfingstweidstrasse fehle eine rechtliche Grundlage.

Bahnunternehmungen sind für die vorschriftsgemässe Erstellung, den sicheren Betrieb und die Instandhaltung der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich (Art. 10 EBV). Mit der Plangenehmigung wird die Erstellung oder Änderung von Bauten und Anlagen bewilligt, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Art. 18 Abs. 1 EBG; vgl. E. 7.2.1). Dass Auflagen zur Sicherheit des Baus und Betriebs einer Bahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen Teil der Plangenehmigung sein können, ergibt sich auch aus Art. 19 Abs. 1 EBG.

Der Sicherheitszaun längs den Tramgeleisen in der Pfingstweidstrasse hängt unbestritten mit dem Betrieb der neuen Tramlinie zusammen und bildet deshalb Bestandteil der geplanten Eisenbahnanlage. Wie die Vorinstanz in der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung sowie die Beschwerdegegnerin überzeugend darlegen, verhindert der Sicherheitszaun, dass entlang der Pfingstweidstrasse das Lichtraumprofil des Trams verletzt wird bzw. dass Fussgänger oder Radfahrer das Tramtrassee unüberlegt betreten oder befahren. Der Zaun ist aus Sicherheitsgründen zwingend notwendig. Für den geplanten Sicherheitszaun besteht eine rechtliche Grundlage, weshalb der Rüge der Beschwerdeführerin 2 nicht gefolgt werden kann.

Zusammenfassung und Kosten

19.
Zusammenfassend ergibt sich, dass der Entscheid der Vorinstanz zu bestätigen ist. Sämtliche Anträge der Beschwerdeführenden sind abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

20.
Das Bundesverwaltungsgericht auferlegt die Verfahrenskosten in der Regel der unterliegenden Partei (Art. 63 Abs. 1 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.

20.1 Bei diesem Ausgang des Verfahrens gelten die Beschwerdeführenden als unterliegende Parteien. Die Verfahrenskosten für das vorliegende Verfahren (inklusive dem Zwischenentscheid vom 7. November 2007) betragen Fr. 8'000.- (Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]).

20.2 Den Beschwerdeführenden 2, 3 und 4 ist nach Art. 63 Abs. 1 VwVG je ein Viertel der Verfahrenskosten, demnach ein Verfahrenskostenanteil von je Fr. 2'000.- aufzuerlegen.

20.3 Bezüglich dem Beschwerdeführer 1 ist zu berücksichtigen, dass dieser gemäss Auflageprojekt von Enteignungen betroffen ist. Zwar konnte mit ihm ein enteignungsrechtlicher Vertrag abgeschlossen werden, allerdings unter der Voraussetzung, dass die Plangenehmigung erteilt wird. Weiter ist zu berücksichtigen, dass zwar sämtliche Begehren des Beschwerdeführers 1 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. 3.4). Diesem Umstand ist bei der Auferlegung der Verfahrenskosten Rechnung zu tragen (vgl. VPB 67.101 E. 7).

In Anwendung von Art. 116 Abs. 1 EntG sind dem Beschwerdeführer 1 keine Verfahrenskosten aufzuerlegen. Die Beschwerdegegnerin hat als Enteignerin einen Verfahrenskostenanteil von Fr. 2'000.- zu tragen.

21.
Von einer Parteientschädigung an die Beschwerdeführenden 2, 3 und 4 ist angesichts des Ausgangs des Verfahrens abzusehen (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG). Was den Beschwerdeführer 1 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).

21.1 Mit Kostennote vom 19. September 2008 hat der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers 1 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 1 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 1 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 1 für die Begründung dieser Rügen verrechnete Aufwand ist für die Bestimmung der notwendigen und verhältnismässig hohen Kosten des Beschwerdeführers 1 deshalb nicht mitzuberücksichtigen.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass sich der Vertreter des Beschwerdeführers 1 für das Abfassen der Beschwerdeschriften grossteils 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.

21.2 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 Beschwerdeschrif-

ten 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-4122/2007 ist für den Beschwerdeführer somit von notwendigen und angemessenen Kosten für die Vertretung von Fr. 8'000.- (inkl. Mehrwertsteuer und Auslagen) auszugehen.

21.3 Weil sämtliche Begehren des Beschwerdeführers 1 abgewiesen werden, wäre es an sich gerechtfertigt, von einer Parteientschädigung 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. 3.4 und 20.3).

Dem Beschwerdeführer 1 ist aus diesem Grund eine reduzierte Parteientschädigung von Fr. 1'200.- zuzusprechen, welche ihm durch die Beschwerdegegnerin als Enteignerin zu entrichten ist.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerden werden abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

2.
Die Verfahrenskosten von Fr. 8'000.- werden zu je Fr. 2'000.- den Beschwerdeführenden 2, 3 und 4 sowie der Beschwerdegegnerin auferlegt.

Der vom Beschwerdeführer 1 geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'500.- wird diesem nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückerstattet. Hierzu hat er dem Bundesverwaltungsgericht einen Einzahlungsschein zuzustellen oder seine Kontonummer bekannt zu geben.

Die Verfahrenskostenanteile der Beschwerdeführenden 2, 3 und 4 werden mit den geleisteten Kostenvorschüssen in der Höhe von je Fr. 1'500.- verrechnet. Den Restbetrag von je Fr. 500.- haben sie innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu Gunsten der Gerichtskasse zu überweisen. Die Zustellung des Einzahlungsscheins erfolgt mit separater Post.

Die Beschwerdegegnerin hat ihren Verfahrenskostenanteil von Fr. 2'000.- innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu Gunsten der Gerichtskasse zu überweisen. Die Zustellung des Einzahlungsscheins erfolgt mit separater Post.

3.
Dem Beschwerdeführer 1 wird eine durch die Beschwerdegegnerin nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu entrichtende Parteientschädigung von Fr. 1'200.- zugesprochen.

4.
Dieses Urteil geht an:

- die Beschwerdeführenden (Gerichtsurkunde)
- die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Einschreiben)
- das UVEK (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 die beschwerdeführende Partei in Händen hat, beizulegen (vgl. Art. 42 BGG).

Versand: