

Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich zog die Baulinien entlang einer Staatstrasse, auf der in einem bestimmten Abschnitt die Gleisanlage und eine Haltestelle der Limmattalbahnhof vorgesehen sind, in Revision. Hiergegen erhob ein betroffener Anstösser Rekurs.

Aus den Erwägungen:

9.1 Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen), dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden (Art. 18 Abs. 1 EBG). Zur Eisenbahnanlage gehören auch die mit dem Bau und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen, worunter etwa Gleise, Brücken, Tunnels sowie Depots, Bahnhöfe und Stationen fallen. In letztere Kategorie ist vorliegend die an das Grundstück der Rekurrentin angrenzende Haltestelle Herweg einzuordnen. Genehmigungsbehörde ist gemäss Art. 18 Abs. 2 lit. a EBG das Bundesamt für Verkehr (BAV). Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 18 Abs. 3 EBG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich; das kantonale Recht ist nur soweit zu berücksichtigen, als es das Eisenbahnunternehmen in Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 18 Abs. 4 EBG).

Für die Sicherung künftiger Eisenbahnbauten und -anlagen kennt das EBG die Projektierungszonen (Art. 18n ff. EBG) und die Baulinien (Art. 18q ff. EBG). Auch die Baulinien legt das BAV fest, wobei die beteiligten Bundesstellen, Kantone und Gemeinden anzuhören sind. Die Baulinien müssen dem voraussichtlichen Endausbau entsprechen; sie können erst aufgrund genehmigter Pläne festgelegt werden (Art. 18q Abs. 1 und 2 EBG). Verfügungen über die Festlegung von Baulinien sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betreffenden Gemeinden zu veröffentlichen (Art. 18q Abs. 3 EBG). Zwischen Baulinien sowie zwischen Baulinie und Eisenbahnanlage dürfen keine baulichen Veränderungen oder sonstigen Vorkehren vorgenommen werden, die dem Zweck der Baulinie widersprechen (Art. 18r Abs. 1 EBG).

9.2 Die Rekursgegnerin hält richtigerweise selbst fest, dass die Limmattalbahn dem Baubewilligungsverfahren (recte: Plangenehmigungsverfahren) gemäss EBG unterliege. Dementsprechend wurden die Projektunterlagen vom 11. November 2013 bis am 10. Dezember 2013 im Sinne von Art. 18d Abs. 2 EBG öffentlich aufgelegt. Die Rekurrentin erhob ihren eigenen, unbestritten gebliebenen Angaben zufolge Einsprache beim Bundesamt für Verkehr (Art. 18f Abs. 1 EBG). Medienberichten zufolge gingen insgesamt 194 Einsprachen gegen das Projekt der Limmattalbahn ein. Das BAV wird nunmehr im Rahmen der ausstehenden Plangenehmigung erstinstanzlich über all diese Einsprachen zu entscheiden haben (Art. 18h Abs. 1 EBG). Das mit der erstinstanzlichen Plangenehmigungsverfügung abschliessende Plangenehmigungsverfahren dauert nach Einreichung der Projektunterlagen beim BAV am 24. September 2013 realistisch gesehen wohl mindestens 2-3 Jahre. Die eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfügung des BAV wird dereinst beim Bundesverwaltungsgericht angefochten werden können. Dessen Entscheid unterliegt der Beschwerde an das Bundesgericht.

9.3 Vorliegend hat die Rekursgegnerin wie gezeigt ausdrücklich erklärt, die Baulinienrevision entlang der B.-Strasse und der Strasse L. diene in erster Linie der Sicherung des Projekts der Limmattalbahn. Das EBG kennt wie erwähnt detaillierte Vorschriften zur Sicherung künftiger Eisenbahnanlagen mittels bundesrechtlichen Baulinien im Sinne des EBG, welche genehmigte Pläne voraussetzen (Art. 18q Abs. 2 EBG). Aufgrund dieser klaren und abschliessenden Regelung ist für die planungsrechtliche Sicherung der Limmattalbahn mittels Projektierungszonen und Baulinien einzig die Plangenehmigungsbehörde, also das BAV, zuständig. Es ist unbekannt, ob bereits Projektierungszonen nach EBG festgelegt worden sind (Art. 18n EBG), welche dereinst von rechtskräftig festgesetzten, bundesrechtlichen Baulinien nach EBG abgelöst werden könnten (Art. 18p Abs. 1 EBG). Jedenfalls besteht mangels gesetzlicher Grundlage keine Zuständigkeit der Rekursgegnerin für die Sicherung des Projekts der Limmattalbahn mittels kantonaler Baulinien im Sinne von § 96 ff. PBG. Da genau dies jedoch erklärermassen den Hauptzweck für die Baulinienrevision bilden soll, ist der Rekurs insoweit bereits aus diesem Grunde gutzuheissen.

Zu ergänzen bleibt, dass es weder relevant noch vorliegend vom Baurekursgericht überhaupt zu beurteilen ist, ob – worüber die Parteien uneinig sind – die Limmattalbahn im Rahmen der bestehenden kantonalrechtlichen Baulinie realisiert werden könnte oder nur schon, ob diese im Lichte von Art. 18 Abs. 4 EBG überhaupt zu beachten ist. Die Überprüfung dieser Fragen obliegt der hierfür einzig zuständigen – und im Übrigen der einschlägigen Akten auch einzig vollumfänglich kundigen – Plangenehmigungsbehörde gemäss EBG.

10.1 Zwar können im Zuge eines Eisenbahnprojekts nebst Baulinien im Sinne des EBG auch Baulinien nach kantonalem Recht festgelegt werden; dies aber erstens nur im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Verkehr und zweitens nur dann, wenn die kantonalen Baulinien weitergehende Rechtswirkungen entfalten (Art. 18t EBG). Letzteres ist etwa dann der Fall, wenn Baulinien nach kantonalem Recht über die geplante Eisenbahnlinie hinaus auch

den Strassenraum für den Individualverkehr und den öffentlichen Busverkehr sichern sollen (VGr, 11. Februar 2010, VB.2009.00555, E. 5.2; www.vgr.zh.ch).

10.2 Die Rekursgegnerin hat in der Vernehmlassung erklärt, dass die Baulinienrevision über die geplante Limmattalbahn hinaus *auch* der Sicherung des Vorgartengebiets diene. Hierbei handelt es sich um weitergehende Rechtswirkungen, weshalb nach Massgabe von Art. 18t EBG insofern eine gesetzliche Grundlage und damit Raum für Baulinien nach kantonalem Recht bestünde. Unbestritten ist sodann auch das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur.

Die Rekursgegnerin führte aber bereits in der angefochtenen Verfügung wie auch in der Vernehmlassung aus, dass die Detailplanung und Realisierung der Limmattalbahn zu weiteren, zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbaren Verschiebungen der Baulinien führen könne; die neuen Verkehrsbaulinien müssten nach dem Ausbau der Limmattalbahn überprüft und gegebenenfalls angepasst werden (zu bemerken ist, dass diese Überprüfung respektive Anpassung nicht erst nach dem Ausbau, sondern wohl eher bereits nach Rechtskraft der Plangenehmigungsverfügung respektive auch der allfälligen Festsetzung von Baulinien gemäss EBG anhand zu nehmen gewesen wäre).

Es ist sodann unbekannt, ob die Festsetzung der Baulinie – wie von Art. 18t EBG für deren Zulässigkeit als zweites Tatbestandsmerkmal vorausgesetzt – im Einvernehmen mit dem BAV zustande gekommen ist. Den Akten lässt sich dies jedenfalls nicht entnehmen; es ist sogar offen, ob das BAV überhaupt Kenntnis von der Revisionsvorlage hat. Zu vermuten ist immerhin, dass das BAV sich erst dann zu einer im Sinne von Art. 18t EBG ergänzenden kantonalen Baulinie zu äussern vermag, wenn es das Plangenehmigungsverfahren dereinst abgeschlossen haben und dannzumal faktisch wie rechtlich (Art. 18q Abs. 2 EBG) überhaupt in der Lage sein wird, zunächst einmal über die Notwendigkeit bzw. die konkrete Lokalisierung bundesrechtlicher Baulinien zu entscheiden. Erst danach wird wohl eine fundierte Stellungnahme zuhanden der Rekursgegnerin im Sinne von Art. 18t EBG möglich sein.

Selbst wenn man – zu Unrecht – die kantonale Baulinienrevision unter all diesen Umständen bereits im heutigen Zeitpunkt noch als geeignet betrachten würde, via Art. 18t EBG in Verbindung mit den §§ 96 ff. PBG ein noch gar nicht detailliert bekanntes Vorgartengebiet entlang der Limmattalbahn zu sichern, welches in absehbarer Zeit ohnehin erneut zu überprüfen und anzupassen sein wird, ist die Baulinienrevision jedenfalls in zeitlicher Hinsicht planerisch noch nicht erforderlich und daher, angesichts des nicht unerheblichen Eingriffs in die Eigentumsrechte der Rekurrentin (§ 101 PBG), unverhältnismässig. Mit der Rekurrentin ist festzuhalten, dass die Vorgehensweise der Rekursgegnerin unter den gezeigten Umständen (ausstehende Plangenehmigungsverfügung, vermutlich noch keine Rücksprache mit dem BAV, mangelnde Liquidität der tatsächlichen Entscheidungsgrundlagen und daher bereits absehbare Neuüberprüfung) nicht gerade sinnvoll erscheint.

Zusammengefasst ist der Rekurs deshalb auch insoweit gutzuheissen, als die Baulinienrevision in Bezug auf die Sicherung des Vorgartengebiets zwar

gestützt auf eine gesetzliche Grundlage und in Verfolgung eines öffentlichen Interesses, aber in Verletzung der Kriterien der Eignung und namentlich der Erforderlichkeit gemäss dem Verhältnismässigkeitsprinzip (Art. 36 BV) zustande gekommen ist.