

BGE 118 IB 599 vom 4. November 1992

Bundesgericht (BGE), 1992-11-04, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_118 IB 599](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_118_IB_599)

FR: BGE 118 IB 599 du 4 novembre 1992

IT: BGE 118 IB 599 del 4 novembre 1992

Regeste

Regeste Art. 9 USG; Umweltverträglichkeitsprüfung. 1. Die Prüfung eines UV-Berichtes durch die Umweltschutzfachstelle im Sinne von Art. 9 Abs. 5 USG hat zwar den Charakter einer amtlichen Expertise; in der rechtlichen Würdigung aber ist die Genehmigungsbehörde frei (E. 6). 2. Die der UVP unterstehenden Anlagen, um deren Bewilligung vor Erlass der UVPV ersucht worden ist, haben materiell den gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen; in formeller Hinsicht muss dagegen kein Bericht im Sinne der UVPV nachgeliefert werden (E. 7a). 3. Art. 9 Abs. 2 lit. c USG; zum UV-Bericht über eine Anlage, welche Emissionen in Form von Lärm und/oder Luftverschmutzung verursacht, gehört eine entsprechende Immissionsprognose (E. 7a). 4. Bei der Abklärung der Massnahmen (Art. 9 Abs. 2 lit. d USG) hat die entscheidende Behörde jeweils im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG zu prüfen, ob die Emissionsbegrenzungen so weit gehen, wie dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (E. 7a). 5. Bei Brücken- und Strassenprojekten ist von einer gesamthaften Beurteilung der Auswirkungen auszugehen (E. 8).

Erwägungen

E. 6

Der Beschwerdeführer rügt weiter, das Verhalten der Baudirektion des Kantons Zug bei der Antragstellung an den Regierungsrat und den Kantonsrat habe Art. 9 USG (SR 814.01) und Art. 4 BV verletzt. Zutreffend ist, dass die kantonale Baudirektion den Fachstellenbericht der Umweltschutzstelle Zug in verschiedenen Punkten kritisierte. Der Beschwerdeführer gibt zu bedenken, der Fachstellenleiter sei aus beamtenrechtlichen Gründen kurze Zeit nach Erstellung seines Berichtes abgesetzt worden, was den Verdacht nahelege, seine Forderungen nach mehr Umweltschutzmassnahmen seien hierfür ausschlaggebend gewesen. Aufgrund des bei den Akten liegenden Berichtes des Büros des Kantonsrates und des nachfolgenden Kantonsratsbeschlusses in dieser Angelegenheit zeigt sich, dass diese Vorwürfe nicht zutreffen. Es war durchaus Aufgabe der Baudirektion, den kantonalen Fachstellenbericht kritisch zu würdigen. Sie durfte dies umsomehr, als die Umweltschutzfachstelle des Kantons Aargau im Gegensatz zur zugerischen Amtsstelle den UV-Bericht fast durchwegs anders, d.h. grundsätzlich positiv beurteilt hatte. Zwar hat die Prüfung durch die Umweltschutzfachstelle in tatsächlicher Hinsicht den Charakter einer amtlichen Expertise (vgl. PIERRE-ANDRÉ JUNGO, Die Umweltverträglichkeitsprüfung als neues Institut des Verwaltungsrechtes, Diss. Freiburg 1987, S. 118; HERIBERT RAUSCH, Kommentar USG, Art. 9 N 124). In der rechtlichen Würdigung ist aber die Genehmigungsbehörde frei (HERIBERT RAUSCH, a.a.O., Art. 9 N. 124). Die Rüge der Verletzung von Art. 9 USG und Art. 4 BV ist demnach unbegründet.

E. 7

a) Der Beschwerdeführer rügt sodann, der UV-Bericht missachte Art. 9 Abs. 2 lit. c und d USG. Er sehe nämlich in Verletzung von Art. 9 Abs. 2 lit. c USG im wichtigen Bereich der Verkehrs-, Luft- und Lärmproblematik weder ausreichende Prognosen vor, noch enthalte er diesbezüglich gestützt auf Art. 9 Abs. 2 lit. d USG flankierende Massnahmen, d.h. Massnahmen zur Verminderung der Umweltbelastung. Auch unter dem Aspekt des Landschaftsschutzes sei der Bericht unvollständig, da es hier am Vorschlag der nötigen Massnahmen im Bereich Landschaftsschutz/Heimatschutz/Denkmalsschutz fehle. Gemäss Art. 9 USG sind jene Anlagen einer UVP zu unterziehen, "welche die Umwelt erheblich belasten können". Unbestritten ist, BGE 118 Ib 599 S. 604 dass das zur Diskussion stehende Bauvorhaben der UVP-Pflicht unterliegt. Wie erwähnt, haben die der UVP unterstehenden Anlagen, um deren Bewilligung vor Erlass der UVPV ersucht worden ist, materiell den gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen; in formeller Hinsicht muss dagegen kein Bericht im Sinne der UVPV (SR 814.011) nachgeliefert werden (BGE 117 Ib 300 mit Hinweisen). Art. 9 Abs. 2 lit. c USG verlangt, dass der Bericht sich zur voraussichtlich verbleibenden Belastung der Umwelt äussert. Darunter ist der künftige vom Vorhaben beeinflusste Zustand der Umwelt zu verstehen. Soweit sich die voraussichtlich verbleibende Belastung der Umwelt an Belastungsgrenzwerten messen lässt, interessiert, ob diese eingehalten oder überschritten werden. Dementsprechend gehört zum UV-Bericht über eine Anlage, welche Emissionen in Form von Lärm und/oder Luftverschmutzung verursacht, stets eine entsprechende Immissionsprognose (BGE 113 Ib 236 ; HERIBERT RAUSCH, a.a.O., Art. 9 N. 81). Zur Umweltbelastung zählen auch die negativen Einflüsse des Vorhabens auf Natur und Landschaft (HERIBERT RAUSCH, a.a.O., Art. 9 N. 83). Weiter muss sich der Bericht zu Massnahmen äussern, die eine zusätzliche Verminderung der Umweltbelastung ermöglichen, sowie zu den diesbezüglichen Kosten (Art. 9 Abs. 2 lit. d USG). Der Ausdruck "Massnahmen" ist auf Änderungen des Projekts oder die vorgesehene Betriebsweise der Anlage ausgerichtet. Doch soll nicht ausgeschlossen sein, dass der Gesuchsteller Möglichkeiten aufzeigt, Umweltbelastungen, welche sein Vorhaben erhöht, mit Massnahmen ausserhalb seines eigenen Einflussbereichs zu vermindern. Schliesslich hat die entscheidende Behörde jeweils im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG zu prüfen, ob die Emissionsbegrenzungen so weit gehen, wie "dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist" (HERIBERT RAUSCH, a.a.O., Art. 9 N. 84 und 86). Im Lichte dieser Grundsätze ist nachfolgend zu untersuchen, ob die vorhandenen Unterlagen die gesetzlichen Anforderungen erfüllen. b) Zu prüfen ist als erstes, ob die Abklärungen im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Verkehr als ausreichend erscheinen. Diesbezüglich ist vor allem der UV-Bericht S. 20 ff. massgebend. Daraus geht hervor, dass bei den Personenwagen (inkl. Lieferwagen) unmittelbar nach Fertigstellung des Bauvorhabens mit einer Zunahme von 10% und bei den Lastwagen mit einer solchen von 33% zu rechnen sei. Im Bereich der Brücke erfolge in den Jahren 1992 bis 1997 eine BGE 118 Ib 599 S. 605 weitere Zunahme von 10%. Diese Abklärungen wurden durch den Ergänzungsbericht zur UVP noch speziell vertieft. Dabei ergaben sich die gleichen Werte nach Eröffnung der neuen Reussbrücke, wobei die 10%ige Zunahme vor allem damit begründet wird, dass nach der Eröffnung der neuen Reussbrücke die Arbeitsplätze in der Region Zug aus dem aargauischen Freiamt besser erreichbar würden. Beim Schwerverkehr sei infolge der Aufhebung der Gewichtsbeschränkung (20 t pro Fahrzeug) nach Eröffnung der neuen Brücke mit einer Zunahme von 33% zu rechnen. Der Bericht folgert weiter, der Grossteil der Verkehrszunahme sei kein echter, sondern ergebe sich aus einer Umlagerung des Verkehrs, da heute Umwege über die Reussbrücke bei Gisikon oder bei Ottenbach

gefahren werden müssten. Der Zusatzbericht des Ingenieurbüros Jenni + Gottardi vom 1. Dezember 1989 kommt zum Schluss, die Annahmen für den Neuverkehr von 10% für Personenwagen und von 33% für Lastwagen seien grosszügig, d.h., "die Resultate dürften auf der sicheren Seite liegen". Diese Zahlen und Schlussfolgerungen sind durch die beiden vom Bundesgericht eingeholten Gutachten des Ingenieurbüros Jenni + Gottardi noch verfeinert und überprüft worden. Die Gutachten beruhen auf Modellrechnungen zur N4/N20, die kürzlich durch das Büro Jenni + Gottardi in einem andern, vom vorliegenden Projekt unabhängigen Zusammenhang durchgeführt und die auf die Region Reusstal ausgeweitet sowie aufgrund umfangreicher Zahlen auf den heutigen Zustand aktualisiert worden sind. Zusätzlich sind mehrere Varianten des künftigen übergeordneten Strassennetzes aufgezeigt und der damit verbundene Verkehr errechnet worden. Der Experte kommt zum Schluss, der Ausbau des übergeordneten Strassennetzes sei für den Raum Sins von grosser Bedeutung. Schon die Eröffnung des Autobahnteilstücks Knonau bringe für Sins eine spürbare Entlastung, die mit der Verbindung der N4 und der N20 noch wesentlich deutlicher ausfalle. Diese Entlastungswirkungen seien im UV-Bericht nicht berücksichtigt. Deshalb lägen die Verkehrsprognosen im ursprünglichen UV-Bericht auf der sicheren Seite. Aus diesen Erwägungen geht hervor, dass entgegen der Meinung des Beschwerdeführers nicht gesagt werden kann, die voraussichtlich verbleibende Belastung der Umwelt durch den Mehrverkehr sei im UV-Bericht und den zusätzlichen Gutachten nicht hinreichend geprüft und zum Ausdruck gebracht worden. c) Der UV-Bericht hat den Sektor Luft auf den Seiten 28 ff. beleuchtet. Er kommt zum Schluss, dass die Realisierung des BGE 118 Ib 599 S. 606 Projektes zu einer Entlastung der Häuser beim Restaurant Zollhaus auf der Zugerseite führe. Auf der Westseite (Kanton Aargau) der Reuss werde die Distanz zwischen Strasse und Empfängerpunkten (Wohnhäuser) grösser und demzufolge der Verdünnungseffekt stärker. Dies habe generell geringere Immissionskonzentrationen zur Folge. Weiterführende Massnahmen zur Reinhaltung der Luft wie Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den neuen Strecken können nach dem UV-Bericht als isolierte Massnahmen keine merkliche Verbesserung der Situation bewirken. Der Ergänzungsbericht zur UVP führt in diesem Zusammenhang aus, die Abnahme der Emission beim NO sei stärker als die Zunahme, die aus dem erhöhten Verkehrsaufkommen resultiere. Eine Verschärfung der heute ohnehin nicht kritischen Emissionssituation sei durch den Brückenneubau im Bereich der beiden untersuchten Strecken nicht zu erwarten. Die vom Bundesgericht beigezogenen Gutachten haben die Abklärungen im UV-Bericht bezüglich der Luft ergänzt. Das erste Gutachten folgert, die heutigen NO₂-Immissionen lägen im Bereich des Immissionsgrenzwertes der Luftreinhalte-Verordnung. Trotz zunehmenden Verkehrs dürfe mit abnehmenden Luftbelastungen gerechnet werden. Insbesondere nach Eröffnung der N4 dürften in Hünenberg die Immissionsgrenzwerte durchgehend eingehalten werden. Im Ergänzungsgutachten wird festgestellt, bezüglich Luftschadstoffe zeige die neue Prognose leicht erhöhte Werte, welche am Strassenrand für alle Prognosezustände leicht über dem Immissionsgrenzwert lägen. Dies hänge primär mit den erhöhten Hintergrundbelastungen zusammen und werde vom Brückenverkehr nur unwesentlich beeinflusst. In den Berichten finden sich keine Ausführungen zur Ozonbelastung. Allerdings ist zu beachten, dass dieses Problem nicht punktuell angegangen werden kann. Der Kanton Zug hat denn auch in Verbindung mit den andern Kantonen der Innerschweiz einem entsprechenden Konzept zugestimmt. Der Kanton Zug hat die neue Strassenanlage noch nicht in eine Massnahmenplanung gemäss Art. 31 der Luftreinhalte-Verordnung einbezogen. Den gesetzlichen Bestimmungen kann nicht

entnommen werden, in welchem Zeitpunkt ein Massnahmenplan vorzuliegen hat. Das Bundesgericht hat im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau entschieden, ein derartiger Plan müsse grundsätzlich im Zeitpunkt des Plangenehmigungsentscheides vorliegen (BGE 118 Ib 225 E. f und 37). Indessen bedeutet dies nicht, dass im zur Diskussion stehenden Fall mit den weiteren Arbeiten zugewartet BGE 118 Ib 599 S. 607 werden muss, bis der Massnahmenplan erstellt ist. Die erforderliche Reduktion lässt sich nachträglich durch Anordnung entsprechender Massnahmen verwirklichen. Anders wäre die Situation, wenn von der neuen Anlage so grosse Emissionen zu erwarten wären, dass dadurch die spätere Massnahmenplanung präjudiziert würde (BGE 118 Ib 37). Dass von der neuen Strassenanlage derartige erhebliche Emissionen ausgehen werden, macht der Beschwerdeführer nicht geltend und ist auch aufgrund der dem Bundesgericht zur Verfügung stehenden Gutachten und Unterlagen nicht anzunehmen. Unter diesen Umständen genügt es, wenn der Massnahmenplan im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Verkehrsanlage vorliegt und die darin empfohlenen Massnahmen verwirklicht werden. Aus diesen Überlegungen ergibt sich grundsätzlich auch in bezug auf die Abklärungen zum Bereich Luftbelastung, dass USG und Luftreinhalte-Verordnung nicht verletzt sind. d) Zur Lärmproblematik enthält der UV-Bericht eingehende Untersuchungen und Ausführungen. In der Zwischenzeit sind in den Gemeinden Cham und Hünenberg die Empfindlichkeitsstufen rechtskräftig festgelegt worden (Empfindlichkeitsstufe II und III); in Sins ist das Verfahren noch nicht abgeschlossen; vorgesehen ist Empfindlichkeitsstufe III. Der UV-Bericht führt aus, dass sowohl bei der Inbetriebnahme der neuen Strassenanlage als auch fünf Jahre später die Planungswerte eingehalten würden. Einzig bei den ersten Häuserzeilen beidseits der Luzernerstrasse in Sins würden die Immissionsgrenzwerte tags und nachts bereits heute überschritten. Die Grenzwertüberschreitung würde sich nach der Eröffnung der neuen Brücke noch verstärken. Der Ergänzungsbericht zur UVP stellt fest, sämtliche Emissionszunahmen lägen unter 2 dB(A) und seien damit nicht wahrnehmbar. Nach dem Brückenneubau seien die grössten Emissionszunahmen im Bereich Hünenberg in der Nacht mit 1.5 dB(A) zu erwarten. Das vom Bundesgericht eingeholte Gutachten, welches die künftige Lärmbelastung der Wohngebiete im Abschnitt Sins-Hünenberg analysiert, kommt zum Schluss, dass in den Zonen mit Empfindlichkeitsstufe II für die Mehrzahl der Häuser entlang der Dräliker- und der Holzhäusernstrasse in Hünenberg der Immissionsgrenzwert bei lärmempfindlichen Räumen mindestens tagsüber erreicht oder überschritten werde. Der Grenzwert nachts werde lediglich bei einem Haus überschritten. In den Zonen mit Empfindlichkeitsstufe III sei nur ein Haus betroffen. Im Ergänzungsgutachten werden diese Prognosen leicht nach oben korrigiert. In BGE 118 Ib 599 S. 608 den Wohnzonen (Empfindlichkeitsstufe II) längs der erwähnten Strassen und im Bereich des Knotens Hünenberg werde der Grenzwert zukünftig auch nachts überschritten. Der Gutachter empfiehlt daher Lärmschutzmassnahmen für gewisse besonders betroffene Wohnhäuser (Abschirmung durch Wand oder Erhöhung der Böschungskanten durch Damm oder Wand, Schallschutzfenster). Aus diesen Gutachten des Ingenieurbüros Jenni + Gottardi geht somit hervor, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überall eingehalten werden können. In diesem Zusammenhang gilt es zu beachten, dass es vorliegend um die Erstellung einer neuen Anlage im Sinne von Art. 25 USG geht, wird doch nicht nur eine neue Brücke über die Reuss, sondern auch eine neue Bahnunterführung und ein einige hundert Meter langes neues Strassenstück erstellt. Gemäss Art. 25 Abs. 1 USG dürfen ortsfeste Anlagen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die

Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten. Besteht wie hier (vgl. vorne E. 5b) ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Anlage und würde die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für das Projekt führen, so können Erleichterungen gewährt werden; dabei dürfen jedoch unter Vorbehalt von Abs. 3 die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 25 Abs. 2 USG). Der Vorbehalt von Art. 25 Abs. 3 USG bezieht sich auf die Errichtung von Strassen, Flughäfen, Eisenbahnanlagen oder anderen öffentlichen oder konzessionierten ortsfesten Anlagen. Können bei diesen Anlagen die Immissionsgrenzwerte durch Massnahmen bei der Quelle nicht eingehalten werden, müssen auf Kosten des Eigentümers der Anlage die vom Lärm betroffenen Gebäude durch Schallschutzfenster oder ähnliche bauliche Massnahmen geschützt werden. Da vorliegend Art. 25 Abs. 3 USG zur Anwendung gelangt und die Immissionsgrenzwerte nicht überall eingehalten werden können, müssen auf Kosten des Kantons Zug die betreffenden Gebiete im Sinne der Vorschläge des Ingenieurbüros Jenni + Gottardi entsprechend geschützt werden; massgebend bezüglich der Orte sind das Gutachten, das Ergänzungsgutachten und die Präzisierungen der Gemeinde Hünenberg vom 23. Januar 1992. Durch diese vom Bundesgericht veranlassten Ergänzungen sind bei den Abklärungen zur Lärmbelastung ebenfalls keine Verstösse mehr gegen Art. 9 und 25 USG bzw. gegen die Lärmschutz-Verordnung festzustellen. e) Der Beschwerdeführer macht weiter geltend, der UV-Bericht sei bezüglich der Waldfrage absolut unvollständig. Er begnüge sich BGE 118 Ib 599 S. 609 damit festzuhalten, dass eine Ersatzaufforstung von ca. 14 a auf der nördlichen Seite des Zoll-Ischlags geplant sei. Unter dem Aspekt des Natur- und Landschaftsschutzes sei der Wald auch qualitativ dem Schutz zu unterstellen. Beim Wald im Zoll-Ischlag handle es sich um einen der schönsten Eichen-Hainbuchenwälder des Kantons Zug. Er habe seinen ursprünglichen Charakter beibehalten und sei Teil eines grossen Auenwaldes zwischen Lorze und Reuss. Eine Tangierung des Zoll-Ischlags sei aus natur- und landschaftsschützerischen Überlegungen nicht vertretbar. Der UV-Bericht geht von einer Rodungsfläche von 13 a beim Zoll-Ischlag aus. Für die Aufforstung sei bei der Festlegung der Artenzusammensetzung die Charakteristik des schutzwürdigen ehemaligen Auen-/Mittelwaldes zu berücksichtigen. Entlang der Rodungs- und Aufforstungsgrenze sei mit geeigneten Gehölzen ein mindestens 5 m breiter Waldmantel aufzubauen. Diese Ausführungen im UV-Bericht können noch als knapp genügend bezeichnet werden; insbesondere sind flankierende Massnahmen vorgesehen. Wie der Augenschein indessen zeigte, sind der UV-Bericht und damit auch der angefochtene Kantonsratsbeschluss inhaltlich teilweise offensichtlich unrichtig (Art. 104 lit. b OG). Die Rodungsfläche beim Zoll-Ischlag beträgt nicht nur ungefähr 1300 m², sondern 1480 m². Auch ist entgegen der Auffassung der kantonalen Behörden nicht nur Jungwald von der Rodung betroffen; wie am Augenschein festgestellt werden konnte, müssten auch alte prächtige Bäume wie Eichen und Buchen gefällt werden. - Gemäss Darstellung der Vertreter des Kantons Zug soll die Strasse in den Wald verlegt werden, um das Kulturland zu schonen. Dies ist nicht massgebend. Rodungen dürfen nur bewilligt werden, wenn sich hierfür ein gewichtiges, das Interesse an der Walderhaltung überwiegendes Bedürfnis nachweisen lässt (Art. 26 Abs. 1 der Verordnung betreffend die eidgenössische Oberaufsicht über die Forstpolizei vom 1. Oktober 1965 [FPoIG]). Die Interessenabwägung hat davon auszugehen, dass das Walderhaltungsinteresse von Gesetzes wegen überwiegt; es hat nur zurückzutreten, wenn ein überwiegendes Rodungsinteresse nachgewiesen ist (BGE 113 Ib 408 E. c; BGE 112 Ib 200 ; BGE 108 Ib 268 f.). Eine Rodung zur Gewinnung oder Schonung landwirtschaftlichen Kulturlandes stellt aber grundsätzlich kein das gesetzliche Gebot der Walderhaltung

überwiegendes Bedürfnis im Sinne von Art. 26 FPolV dar. Sie ist nach der Rechtsprechung in der Regel nur im Zusammenhang mit einer Güterzusammenlegung statthaft, wenn diese sonst verunmöglicht würde. Zudem könnte eine BGE 118 Ib 599 S. 610 Rodungsbewilligung erteilt werden, wenn sich sonst ein Landwirtschaftsbetrieb vernünftigerweise nicht mehr aufrechterhalten liesse oder wenn damit wenigstens eine sehr beachtliche Ertragssteigerung erreicht würde (vgl. BGE 113 Ib 408 E. c; BGE 108 Ib 183 ff.; BGE 98 Ib 128 ff.; unveröffentlichte Urteile des Bundesgerichts vom 29. April 1981 i.S. Ortsgemeinde Buchs c. EDI, E. 5, und vom 9. Juli 1980 i.S. H. c. Regierung des Kantons Graubünden, E. 4d). Im vorliegenden Fall ist keine dieser Voraussetzungen erfüllt. Es ist durchaus möglich, die Strasse im fraglichen Bereich etwas anders anzulegen. Ob eine geänderte Strassenführung ganz ohne Rodung erfolgen kann, muss heute nicht entschieden werden. Jedenfalls könnte eine Neuaufforstung im ins Auge gefassten Ausmass während Jahrzehnten keinen hinreichenden Ersatz für den teilweise prächtigen Altbestand bieten.

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