

BGer 1C_753/2013 vom 4. April 2014

Bundesgericht, 2014-04-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_753_2013

FR: TF 1C_753/2013 du 4 avril 2014

IT: TF 1C_753/2013 del 4 aprile 2014

Erwägungen

E. 1

Da alle Sachurteilsvoraussetzungen vorliegen, ist auf die Beschwerden einzutreten. Diese richten sich gegen dasselbe kantonsgerichtliche Urteil und betreffen dasselbe Strassenprojekt, weshalb es sich rechtfertigt, die Verfahren zu vereinigen.

E. 1.1

Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann insbesondere die Verletzung von Bundesrecht - einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens - gerügt werden (Art. 95 lit. a BGG). Das Bundesgericht wendet das Bundesrecht grundsätzlich von Amtes wegen an (Art. 106 Abs. 1 BGG). Die Verletzung von Grundrechten (einschliesslich die willkürliche Anwendung von kantonalem Recht) prüft es dagegen nur insoweit, als eine solche Rüge in der Beschwerde vorgebracht und genügend begründet worden ist (Art. 106 Abs. 2 BGG ; BGE 133 II 249 E. 1.4.2 S. 254 mit Hinweisen).

E. 1.2

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat, sofern dieser nicht offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht (Art. 105 und Art. 97 Abs. 1 BGG). Neue Tatsachen und Beweismittel können nur so weit vorgebracht werden, als erst der Entscheid der Vorinstanz dazu Anlass gibt (Art. 99 Abs. 1 BGG), und zwar spätestens in der Beschwerdeschrift (Art. 42 Abs. 1 BGG).

Der Beschwerdeführer 1 hat mit der Beschwerdeschrift eine Videoaufnahme und in seiner Replik weitere Aufnahmen eingereicht, um die nächtliche Ruhestörung durch die (bestehende) Bushaltestelle zu dokumentieren. Hierbei handelt es sich grundsätzlich um unzulässige Noven, da die Aufnahmen schon vor Kantonsgericht hätten vorgebracht werden können und müssen. Denn der Beschwerdeführer konnte nicht ohne Weiteres damit rechnen, dass seinen Beweisanträgen gefolgt werden würde. Im Übrigen sind die Aufnahmen auch wenig beweiskräftig, da die Lautstärke der aufgenommenen Geräusche nicht objektiv ermittelt werden kann. Die erst in der Replik eingereichten Videoaufnahmen des Beschwerdeführers 1 sind ohnehin verspätet (vgl. Art. 42 Abs. 1 BGG).

E. 2

Beide Beschwerdeführer rügen Widersprüche zwischen den Projektplänen. Insbesondere sei in den Plänen der 1. Auflage (Situationsplan Nr. 1924.4-01 vom 21. April 2008) ein Parkplatz mit Grünfläche auf der Grenze zwischen den Parzellen Nr. 61 und 62 eingezeichnet, der in den späteren Situationsplänen (Nr. 1924.4-01 vom 23. April 2010 und Nr. 1924-103A) nicht mehr vorhanden sei, wohl aber in dem von der Gemeinde vor

Kantonsgericht eingereichten Plan "Situation Parkplatzanordnung" vom 20. März 2013. Weiter sei auf dem Plan Nr. 1924-4.01 vom 23. April 2010 auf der Höhe von Querprofil 5 eine Stützmauer eingetragen. Im Projektgenehmigungsentscheid vom 9. September 2010 (S. 35) habe die Gemeinde eingeräumt, dass es sich um einen Fehler handle; jedoch sei der in den Akten liegende Plan nur mit Bleistift korrigiert worden. Die Gemeinde sei davon ausgegangen, dass die Pläne der 1. Auflage weiterhin gültig seien, soweit nicht 2010 Änderungen aufgelegt worden seien; dagegen habe das Kantonsgericht ausschliesslich auf die Pläne von 2010 und 2011 abgestellt. Dies führe zu einem unauflösbaren Chaos, weil nicht feststehe, was nun wirklich gelte und genehmigt worden sei. Bereits aus diesem Grund müsse das angefochtene Urteil aufgehoben werden.

E. 2.1

Das Kantonsgericht hat im angefochtenen Entscheid (E. 9.3.5.1 S. 24 f. und E. 10 S. 2) festgehalten, dass für das Projekt grundsätzlich die Pläne der 2. Auflage (Nr. 1924-4-01 vom 23. April 2010) und des Ausführungsprojekts 2011 (Plan Nr. 1924-103A) verbindlich sind, sowie - für die Erteilung des Enteignungsrechts - der Plan-Nr. 1924.4-13 vom 22. April 2008. Das Dispositiv verweist auf die Erwägungen, weshalb sie verbindlich sind. Es besteht daher grundsätzlich Klarheit über die massgeblichen Pläne. Insbesondere steht verbindlich fest, dass der Parkplatz im Grenzbereich zwischen den Parzellen Nrn. 61 und 62 nicht Projektbestandteil ist. Wenn die Gemeinde mit diesem Entscheid nicht einverstanden sein sollte, hätte sie dagegen Rechtsmittel ergreifen müssen. Es bedarf somit keiner bundesgerichtlichen Feststellung zu dieser Frage.

E. 2.2

Hinsichtlich der Stützmauer hatte bereits die Gemeinde in ihrem Genehmigungsentscheid (S. 35) eingeräumt, dass es sich um einen Fehler handle und klargestellt, dass die Mauer nur bis zur Flucht der Grenze zwischen den Grundstücken Nrn. 61 und 2526 bestehen bleibe und nicht in Richtung Süden verlängert werde. Dem Beschwerdeführer 1 wurde ein korrigierter Plan zugestellt. Auch in diesem Punkt besteht somit Klarheit.

E. 2.3

Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer stehen die Erwägungen des Verwaltungsgerichts auch nicht in unlösbarem Widerspruch zum Genehmigungsentscheid des Gemeinderats. Dessen Ausführungen, wonach im Rahmen der 2. Auflage nur noch Einsprache gegen Projektbestandteile erhoben werden könne, die nicht bereits Gegenstand der 1. Auflage waren, betrifft den Umfang der Einspracheberechtigung und bedeutet daher nicht zwingend, dass die Gemeinde von der (teilweisen) Weitergeltung der ursprünglichen Auflagepläne ausgegangen sei. Der angefochtene Entscheid ist daher in diesem Punkt weder willkürlich noch beruht er auf einer offensichtlich unrichtigen Beurteilung der Pläne.

E. 3

Die Beschwerdeführerin 2 verlangt den Verzicht auf die Erstellung eines seeseitigen Trottoirs im Bereich ihres Grundstücks (Nr. 62).

E. 3.1

Sie macht geltend, das Trottoir beanspruche Land, das bisher als Parkfläche genutzt worden sei. Dies bedeute einen unverhältnismässigen Eingriff in ihr Eigentum. Der Verlust von fünf Parkplätzen stelle eine schwere wirtschaftliche Einschränkung für den Hotelbetrieb dar, insbesondere weil die benachbarten Konkurrenzbetriebe über grosse Parkplätze verfügten.

Sie bestreitet, dass der Gehweg für die Sicherheit der Fussgänger zwingend erforderlich sei: Das Verkehrsaufkommen auf der Kastanienbaumstrasse sei beschränkt und der Verkehr werde aufgrund der Einführung einer Tempo-30-Zone weiter abnehmen. Das Trottoir berge überdies die Gefahr, dass Fussgänger die Strasse im unübersichtlichen Kurvenbereich (Tempo 50) überqueren könnten, anstatt im übersichtlichen Bereich bei Beginn der Tempo-30-Zone.

E. 3.2

Das Kantonsgericht hat (in E. 7.1.1 S. 14 f. des angefochtenen Entscheids) ausführlich dargelegt, dass ein durchgehend baulich von der Fahrbahn abgetrennter Gehweg von der Bushaltestelle bis zur Einmündung der Seestrasse für die Sicherheit der ein- und aussteigenden Fahrgäste erforderlich sei, die zur Schiffstation Kastanienbaum oder zur Seestrasse gelangen wollen oder von dort herkommend den Bus in Richtung Luzern nehmen. Das bestehende bergseitige Trottoir bei der Kastanienbaumstrasse bzw. bei der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Horw genüge hierfür nicht, weil die Fussgänger ansonsten die Strasse zweimal überqueren müssten, noch dazu einmal im Kurvenbereich, um nicht auf der Fahrbahn gehen zu müssen. Die Beschwerdeführerin 2 setzt sich mit diesen Erwägungen nicht genügend auseinander und legt nicht dar, wie die Sicherheit von Personen, die in Richtung Seestrasse gehen oder von dort kommend zur Bushaltestelle in Richtung Luzern gelangen wollen, ohne seeseitigen Gehweg gewährleistet werden könnte.

E. 3.3

Das Kantonsgericht hat auch die Parkplatzsituation im Bereich des von der Beschwerdeführerin 2 betriebenen Hotels detailliert gewürdigt (E. 9.3.5 S. 24 ff.), unter Bezugnahme auf den von der Gemeinde eingereichten Plan "Situation Parkplatzanordnung Parzelle 62" vom 20. März 2013 (1:250). Daraus geht hervor, dass vor dem Hotel zahlreiche Parkmöglichkeiten bestehen. Zudem hat die Gemeinde vier öffentliche Parkplätze längs der Strasse, jenseits des Einmündungsbereichs der Kastanienbaumstrasse, ausgewiesen, die auch den Hotelgästen zur Verfügung stehen.

E. 3.4

Unter diesen Umständen ist die Würdigung des Kantonsgerichts nicht zu beanstanden, wonach das gewichtige Interesse an der Erstellung eines Gehwegs die privaten Interessen der Beschwerdeführerin 2 überwiegen und sich der Grundrechtseingriff somit als verhältnismässig erweist. Es kann daher offen bleiben, ob die bisherige Parkplatznutzung längs der Strasse rechtmässig war (was die Gemeinde bestreitet).

E. 4

Der Beschwerdeführer 1 wendet sich nicht grundsätzlich gegen den seeseitigen Gehweg im Bereich seines Grundstücks, macht aber geltend, es genüge eine Breite von 1.5 m anstatt 2 m.

E. 4.1

Das Kantonsgericht verwies auf die Anforderungen gemäss den VSS-Normen SN 640 201 und SN 640 070, die als Normalfall für Gehwege eine Breite von 2 m vorsehen; bei einer Breite von 1.52 m sei ein sicheres Kreuzen von zwei Fussgängern bereits eingeschränkt. Eine Gehfläche von unter 2 m sei nur punktuell bei Engstellen vorgesehen. Im streitigen Bereich vor dem Grundstück Nr. 61 grenze der Gehweg unmittelbar an die Fahrbahn, wo neben Personenwagen auch Busse, Lastwagen und Reiseautos verkehrten, und es bestehe

keine Fläche, auf die Fussgänger gefahrlos ausweichen könnten. Unter diesen Umständen sie die von der Gemeinde gewählte Trottoirbreite von 2 m nicht zu beanstanden.

E. 4.2

Der Beschwerdeführer 1 verweist dagegen auf Art. 41 Abs 1bis der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) , aus dem sich ergebe, dass eine Mindestbreite von 1.50 m ausreiche.

Diese Bestimmung betrifft jedoch nicht die Mindestbreite von Gehwegen, sondern lediglich den Raum, der beim Parkieren auf dem Trottoir, insbesondere zum Güterumschlag oder zum Ein- und Aussteigenlassen von Personen, stets für Fussgänger frei bleiben muss. Die Einhaltung dieser Bestimmung setzt somit voraus, dass das Trottoir breiter angelegt ist als 1.5 m. Diese Regelung ist daher nicht geeignet, die Erwägungen des Kantonsgerichts zur erforderlichen Mindestbreite des Gehwegs als bundesrechtswidrig erscheinen zu lassen.

E. 5

Schliesslich rügt der Beschwerdeführer 1 eine Verletzung von Art. 11 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01; USG) , weil das Strassenprojekt keine genügenden vorsorglichen Massnahmen gegen nächtliche Ruhestörungen durch wartende Buspassagiere enthalte.

E. 5.1

Er macht geltend, dass in der Nacht oft ganze Gruppen von Personen (u.a. Studierende einer nahegelegenen Hotelfachschule) auf den Bus nach Luzern warteten und dabei erhebliche Lärmimmissionen verursachten (laute Gespräche, Gelächter, Rufe). Die neue Bushaltestelle werde sich direkt vor seinem Schlafzimmer befinden, weshalb eine Störung der Nachtruhe zu befürchten sei. Die vorgesehene Lärmschutzwand mit einer Höhe von nur 1.3 m sei ungenügend. Er wirft dem Kantonsgericht vor, seine diesbezüglichen Beweisanträge (Expertise, Augenschein) unzulässigerweise mittels antizipierter Beweiswürdigung abgewiesen zu haben.

E. 5.2

Das Kantonsgericht prüfte, ob vom Busverkehr erhebliche Lärmimmissionen zu befürchten seien, und verneinte dies aufgrund der niedrigen Busfrequenzen (Halbstundentakt bzw. Stundentakt nach 20 Uhr), der Tempo-30-Zone und der entlang dem Grundstück Nr. 61 vorgesehenen 1.30 bzw. (mit Sockel 1.50 m) hohen Holzlärmschutzwand. Die schalldämmende Rückwand des Personenunterstands mit einer Höhe von 2.95 m und einer Länge von 6 m werde ausserdem zu einer Verminderung der Lärmbelastung durch die wartenden Buspassagiere führen. Es ging unter Berücksichtigung aller Umstände davon aus, dass keine Überschreitung der massgebenden Belastungsgrenzwerte zu erwarten sei, weshalb weder eine Erhöhung der Lärmschutzwand noch eine Verschiebung des Personenunterstands geboten sei, zumal mit zunehmender Höhe der Lärmschutzwand auch die Reflexionswirkung auf die gegenüberliegende Strassenseite zunehmen werde.

Die Beweisanträge des Beschwerdeführers wies es in vorweggenommener Beweiswürdigung ab, weil es annahm, dass die anhand der Akten gewonnenen Überzeugungen durch weitere Beweiserhebungen, wie einen Augenschein oder eine Expertise, nicht geändert würden.

E. 5.3

Das BAFU führt in seiner Vernehmlassung aus, dass die bestimmungsgemässe Nutzung einer Bushaltestelle erfahrungsgemäss nicht zu übermässigen Lärmimmissionen führe. Missbräuche - wie die vom Beschwerdeführer 1 erwähnten vereinzelt Nachtruhestörungen - seien der Bushaltestelle nur zuzurechnen, wenn sie wiederholt stattgefunden haben und der Inhaber der Anlage nicht in der Lage sei, dieselben zu unterbinden. Insofern habe das Kantonsgericht auf die Durchführung einer Expertise verzichten dürfen.

Allerdings seien nach dem Vorsorgeprinzip Massnahmen zur Emissionsbegrenzung unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung zu prüfen; dies gelte grundsätzlich auch für geringfügige Emissionen, wenn sich diese mit kleinem Aufwand erheblich verringern liessen. Dies sei vom Kantonsgericht zu Unrecht nicht geprüft worden.

E. 5.4

Der Beschwerdeführer 1 wendet in seiner Replik ein, dass es sich nicht um seltene, sondern um regelmässig stattfindende nächtliche Ruhestörungen handle. Er reicht weitere Videoaufnahmen ein, um dies zu dokumentieren. Für die Betreiberin der Buslinie sei es unmöglich, diese Ruhestörungen zu unterbinden. Es sei vielmehr unvermeidlich, dass sich die wartenden Passagiere unterhielten, Telefonate führten, etc. Diese Ruhestörungen fielen umso mehr ins Gewicht, als es sich um eine ruhige Wohngegend handle. Im Übrigen verursachten auch die dieselbetriebenen Überlandbusse beträchtlichen Lärm (Motor, Kühlung/Lüftung, Öffnen und Schliessen der Türen); da es keine Billetautomaten gebe, müssten die Busse lange anhalten, bis alle Fahrgäste ihre Billette beim Chauffeur gelöst hätten. Seit dem letzten Fahrplanwechsel sei der Busverkehr verdoppelt worden und erfolge jetzt im Halbstundentakt, so dass zwischen 22 und 24 Uhr insgesamt 8 Busse verkehrten (vier in jede Richtung).

E. 5.5

Die Gemeinde Horw geht davon aus, dass die bestehende Situation mit dem Personenunterstand, der über eine schalldämmende Rückwand verfüge, deutlich verbessert werde. Die vorgeschlagene Erhöhung der Lärmschutzwand würde erhebliche Mehrkosten verursachen und sei auch aus Gründen des Aussichtsschutzes abzulehnen. Zudem habe sich Z._____, Eigentümer des angrenzenden Grundstücks Nr. 2525, gegen eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand ausgesprochen.

E. 6

Nach Art. 11 Abs. 2 USG sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (vorsorgliche Emissionsbegrenzung). Gemäss Art. 11 Abs. 3 USG werden die Emissionsbegrenzungen verschärft, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden (verschärfte Emissionsbegrenzung).

E. 6.1

Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen legt der Bundesrat Immissionsgrenzwerte fest (Art. 13 USG). Diese sind so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören (Art. 15 USG). Neue ortsfeste Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten

Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten (Art. 25 Abs. 1 USG). Diese liegen unter dem Immissionsgrenzwert (Art. 23 USG).

Fehlen Belastungswerte (wie insbesondere für menschlichen Verhaltenslärm), müssen die Lärmimmissionen von der Vollzugsbehörde im Einzelfall nach Art. 15 USG beurteilt werden, unter Berücksichtigung der Art. 19 und 23 USG (Art. 40 Abs. 3 LSV). Dabei sind der Charakter des Lärms, Zeitpunkt und Häufigkeit seines Auftretens sowie die Lärmempfindlichkeit bzw. Lärmvorbelastung zu berücksichtigen. Sofern die Planungswerte einzuhalten sind, dürfen höchstens geringfügige Störungen zu erwarten sein (BGE 130 II 32 E. 2.2 S. 36 mit Hinweisen).

E. 6.2

Besteht Grund zur Annahme, dass die Belastungsgrenzwerte überschritten werden, ist die Behörde zur Durchführung eines Beweis- und Ermittlungsverfahrens nach den Art. 36 ff. LSV und den Anhängen 2-7 LSV verpflichtet, ohne dass ihr insoweit noch ein Ermessensspielraum zustünde. Dabei dürfen keine hohen Anforderungen an die Wahrscheinlichkeit einer Überschreitung der Planungswerte gestellt werden: Weitere Ermittlungen in Form einer Lärmprognose (i.S.v. Art. 25 Abs. 2 Satz 1 und Art. 36 ff. LSV) sind schon dann geboten, wenn eine Überschreitung der Planungswerte möglich erscheint, d.h. beim aktuellen Kenntnisstand nicht ausgeschlossen werden kann (Urteil 1C_295/2010 vom 25. Januar 2011 E. 3.4 mit Hinweis).

E. 7

Streitig ist der Ausbau einer seit langem bestehenden Strasse und, in diesem Zusammenhang, die Verlegung der bestehenden Bushaltestelle. Die Vorinstanzen sind offensichtlich davon ausgegangen, dass es sich um die Änderung einer Altanlage i.S.v. Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) handelt, so dass die Immissionsgrenzwerte (und nicht die niedrigen Planungswerte für Neuanlagen) einzuhalten sind. Dies wird vom Beschwerdeführer nicht beanstandet, der lediglich eine Verletzung des Vorsorgeprinzips (gemäss Art. 11 Abs. 2 USG) geltend macht.

Dessen Haus liegt am Hang, rund 8 m vom Trottoir entfernt. Die Bushaltestelle kommt etwa auf Höhe des ersten Obergeschosses zu liegen, wo sich das Schlafzimmer befindet. In der Nacht verkehren die Busse in geringer Frequenz (bislang im Stundentakt; nach neuem Fahrplan anscheinend im Halbstundentakt), so dass vier (neu: acht) Busse vorbeifahren und nur zwei (neu: vier) an der neuen Haltestelle vor der Parzelle des Beschwerdeführers anhalten. Dies kann allerdings dazu führen, dass Personen längere Zeit auf den Bus warten müssen und dabei Lärm verursachen. Auch wenn es sich nicht um missbräuchliches Verhalten handelt, sondern um normale Gespräche, Telefonate, Gelächter etc., ist davon auszugehen, dass diese - jedenfalls bei offenem Fenster - vom Schlafzimmer des Beschwerdeführers aus zu hören sind.

In dieser Situation erscheint es nicht von vornherein ausgeschlossen, dass es in der Nachtzeit zu mehr als geringfügigen Störungen kommen könnte; dagegen durften die Vorinstanzen davon ausgehen, dass keine erhebliche Störung des Wohlbefindens (i.S.v. Art. 15 USG) zu befürchten ist. Der Verzicht auf weitere Ermittlungen in Form einer Lärmprognose (i.S.v. Art. 25 Abs. 2 Satz 1 und Art. 36 ff. LSV) ist daher nicht zu beanstanden.

E. 8

Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG).

E. 8.1

Die Notwendigkeit einer Bushaltestelle im fraglichen Abschnitt der St. Niklausenstrasse ist unbestritten. Das Kantonsgericht hielt fest, dass der im Strassenprojekt vorgesehene Standort sinnvoll und zweckmässig sei, weil die Haltestelle nicht mehr im Kurvenausgang liege, aber weiterhin in unmittelbarer Nähe der Seestrasse, der Post und der Schiffsstation. Dies wird vom Beschwerdeführer 1 vor Bundesgericht nicht mehr beanstandet.

E. 8.2

Als Massnahmen zur Verringerung des Lärms der Bushaltestelle sind im Strassenprojekt ein Personenunterstand und - unmittelbar an diesen anschliessend - eine Holzlärmschutzwand vorgesehen. Die schalldämmende Rückwand des Personenunterstands mit einer Höhe von 2.95 m und einer Länge von 6 m erscheint geeignet, den Lärm der in diesem Bereich wartenden Buspassagiere zu reduzieren. Allerdings muss davon ausgegangen werden, dass sich - vor allem im Sommer, bei trockenem Wetter - viele Passagiere ausserhalb des Unterstands aufhalten werden. Die Holzlärmschutzwand mit einer Höhe von 1.30 bzw. (mit Sockel) 1.50 m ist zu niedrig, um den Verhaltenslärm von erwachsenen Personen abzuschirmen, die neben dem Unterstand auf dem Trottoir stehen.

E. 8.3

Unter diesen Umständen muss eine Erhöhung der Lärmschutzwand auf 1.8 m geprüft werden, zumal eine solche Massnahme nicht von vornherein als wirtschaftlich untragbar erscheint. Bereits der Regierungsrat hat festgehalten, dass der Aussichtsschutz nicht entgegenstehe, weil das Reglement der Gemeinde Horw Holzwände, Grünhecken etc. bis zu einer Höhe von 1.8 m Höhe zulasse; ohnehin ist der Blick auf den See im streitigen Bereich durch die Villen und ihre Hecken und Bäume verdeckt. Die vom Kantonsgericht befürchteten Reflexionswirkungen einer erhöhten Lärmschutzwand auf das gegenüberliegende Haus werden zu prüfen sein; dieses liegt jedoch erhöht am Hang und wird daher nicht zwangsläufig beeinträchtigt werden.

Zwar hat sich der Miteigentümer der Parzelle Nr. 61 und Eigentümer des Grundstücks Nr. 2525, Z._____, gegen eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand ausgesprochen. Dies geschah jedoch zu einem Zeitpunkt, als der Beschwerdeführer 1 noch eine Erhöhung auf der ganzen Länge der Parzelle Nr. 61 und nicht nur entlang seines Grundstücks Nr. 2526 verlangte.

E. 8.4

Anstelle der Erhöhung der Lärmschutzwand sind andere Massnahmen zur vorsorglichen Emissionsminderung denkbar, beispielsweise eine Verbreiterung des Personenunterstands oder das Anbringen eines Biletautomaten (zur Verringerung der Standzeiten des Busses).

E. 9

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde des Beschwerdeführers 1 teilweise - hinsichtlich der Lärmemissionen der Bushaltestelle - gutzuheissen. Die Sache wird insoweit zu neuem Entscheid an das Kantonsgericht zurückgewiesen. Im Übrigen sind die Beschwerden abzuweisen. Das Kantonsgericht wird prüfen müssen, ob eine Erhöhung der vorgesehenen

Lärmschutzwand auf 1.8 m (auf der Länge des Grundstücks Nr. 2526) oder andere emissionsmindernde Massnahmen geboten sind.

Bei diesem Ausgang des Verfahrens obsiegt der Beschwerdeführer 1 im Verfahren 1C_753/20013 teilweise. Er hat daher nur einen Teil der Gerichtskosten zu tragen und hat Anspruch auf eine gekürzte Parteientschädigung. Die Beschwerdeführerin 2 unterliegt im Verfahren 1C_755/2013 vollständig. Sie trägt daher die Kosten dieses Verfahrens und hat keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 66 und 68 BGG).

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