

# **BGer 1C 900/2013 vom 10. April 2014**

Bundesgericht, 2014-04-10, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_1C\\_900\\_2013](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_900_2013)

FR: TF 1C 900/2013 du 10 avril 2014

IT: TF 1C 900/2013 del 10 aprile 2014

## **Regeste**

Strassenrecht | Raumplanung und öffentliches Baurecht

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Da alle Sachurteilsvoraussetzungen vorliegen, ist auf die Beschwerden grundsätzlich einzutreten.

#### **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). Hierfür gelten qualifizierte Begründungsanforderungen ( BGE 133 II 249 E. 1.4.2 S. 254 mit Hinweisen). 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 ).

#### **E. 1.2**

Der Beschwerdeführer 2 hat am 3. Januar 2014 - und damit noch rechtzeitig vor Ablauf der Beschwerdefrist - eine Ergänzung eingereicht. Dagegen sind die erst am 24. Januar 2014 eingereichten Bemerkungen zu den Schleppkurvenplänen verspätet.

#### **E. 1.3**

Da beide Beschwerden dasselbe Strassenprojekt betreffen, rechtfertigt es sich, die Verfahren zu vereinigen.

### **E. 2**

Die Beschwerdeführerin 1 rügt eine Verletzung der Koordinationspflicht ( Art. 25a Abs. 1 RPG ), weil der im Strassenprojekt vorgesehene Bachausbau nicht genügend mit den weiteren, noch geplanten Projekten zum Ausbau des Dorfbachs koordiniert worden sei.

#### **E. 2.1**

Zum Schutz des Dorfs vor Hochwasser sei geplant, am Oberlauf des Dorfbachs, ca. 1 km oberhalb des umstrittenen Strassenprojekts, einen Geschiebesammler zu erstellen. Zudem

müsse der gesamte, ca. 98 m lange eingedolte Teil des Dorfbachs saniert werden, weil er einen Engpass im Abfluss des Bachs darstelle. Diese Sanierung sei aus nicht nachvollziehbaren Gründen in zwei Verfahren aufgeteilt worden: ein Teil sei mit dem Strassenprojekt verknüpft worden und die restliche, nur ca. 40 m lange Bachstrecke sei Teil eines gesonderten Wasserbauprojekts. Nach Auffassung der Beschwerdeführerin 1 besteht ein enger räumlicher und gewässertechnischer Zusammenhang (Schutz vor Hochwassergefahr) zwischen allen drei Projekten. Mindestens aber hätten die beiden Sanierungsprojekte für den eingedolten Teil des Dorfbachs miteinander koordiniert werden müssen, um eine optimale Linienführung ohne Kurven und Versätze realisieren zu können. Dadurch hätten grössere Gewässerabstände erreicht und vermieden werden können, dass die Grundstücke der Beschwerdeführerin 1 zweimal hintereinander durch eine Baustelle beeinträchtigt werden. Im Situationsplan zum Vorprojekt der Planung der Kantonsstrasse 2008 sei noch der gesamte Bachlauf eingezeichnet gewesen. Die Beschwerdeführerin vermutet, dass das Verfahren nur deshalb aufgeteilt worden sei, damit der Kanton die Kosten für den Bachausbau ausserhalb des Kreisels auf die Grundeigentümer überwälzen könne; dies sei willkürlich. Die Beschwerdeführerin 1 rügt in diesem Zusammenhang eine Verletzung des rechtlichen Gehörs, weil das Kantonsgericht es unterlassen habe, die weiteren Projektunterlagen zum Sanierungsprojekt Durchlass Dorfbach Zentrum zu edieren.

### **E. 2.2**

Das Kantonsgericht führte aus, das Sanierungsprojekt "Durchlass Dorfbach Zentrum" sei nach dem Strassenprojekt, vom 25. Juli bis 13. August 2012, öffentlich aufgelegt worden; ein Entscheid dazu stehe noch aus. Es bejahte einen räumlichen Zusammenhang beider Projekte; dieser sei aber nicht so eng, dass eine Koordination i.S.v. Art. 25a RPG erforderlich sei: Es handle sich um zwei verschiedene Projekte mit unterschiedlichen Bauherrschaften und Kostenträgern. Zudem könne das Strassenbauprojekt erstellt werden, ohne dass das Hochwasserprojekt realisiert werden müsste. Dieses lasse sich denn auch unabhängig vom Dorfbachprojekt auf seine Recht- und Zweckmässigkeit hin beurteilen. Sodann sei nicht ersichtlich, inwiefern der Beschwerdeführerin 1 aus der fehlenden Koordination ein Nachteil entstehen würde. Sie könne insbesondere auch gegen das Bachprojekt den Rechtsweg beschreiten.

### **E. 2.3**

Art. 25a RPG Abs. 1-3 stellt Mindestanforderungen an die materielle und formelle Koordination, wenn die Errichtung oder die Änderung einer Baute oder Anlage Verfügungen mehrerer Behörden erfordert. Diese Grundsätze sind auf das Nutzungsplanverfahren sinngemäss anwendbar (Abs. 4). Vorliegend ist fraglich, was als "eine Anlage" i.S.v. Art. 25a RPG zu betrachten ist. Die Bachkorrektur im Bereich des neuen Kreisels ist einerseits für das Strassenbauvorhaben erforderlich; andererseits ist sie Teil des aus Gründen des Hochwasserschutzes gebotenen Ausbaus des Dorfbachs. Das Vorhaben weist daher einen engen Bezug zu zwei Projekten auf, die ansonsten als separate Projekte mit unterschiedlichen Bau- und Kostenträgern zu qualifizieren wären. Die kantonalen Behörden unterteilten deshalb das Vorhaben "Bachausbau" in zwei Etappen: die erste Etappe (Dorfbachdurchlass Kiesel Zentrum) wurde in das Strassenbauprojekt integriert, während die zweite Etappe als Wasserbauprojekt konzipiert und getrennt aufgelegt wurde. Dieses Vorgehen hat zur Folge, dass der Kanton die gesamten Kosten der Bachverlegung und -korrektur im Bereich des Strassenprojekts trägt und insofern keine

Perimeterkosten für die Anrainer anfallen; zudem werden zumindest im Bereich des geplanten Kreisels die Grundstücke nicht zweimal (für den Strassenbau und dann für den Bachausbau), sondern nur einmal aufgedigelt. Insofern entsteht der Beschwerdeführerin durch die Teilintegration des Bachausbaus in das Strassenprojekt kein Nachteil.

#### **E. 2.4**

Allerdings muss der Ausbau des Bach in beiden Etappen (hinsichtlich Linienführung, Neigung, Querschnitt, etc.) koordiniert werden. Dies ist vorliegend erfolgt: Im Technischen Bericht vom 30. September 2010 zum Strassenprojekt wird der Ausbau des Dorfbachs auf der gesamten verdolten Strecke beschrieben; dieser ist auch auf den Auflageplänen dargestellt (vgl. Pläne 3026-23, 24, 25 und 26 mit farblicher Differenzierung: rot für die ins Strassenprojekt integrierte Bachstrecke, blau für das Wasserbauprojekt). Für die Beschwerdeführerin 1 (als Eigentümerin aller Parzellen am Bachlauf 2. Etappe) war somit aufgrund der Auflagepläne ersichtlich, inwiefern sich die Bachsanierung im Bereich des Kreisels auf den Ausbau der restlichen Strecke auswirken würde, und sie hatte die Möglichkeit, dagegen Rechtsmittel zu ergreifen. Damit ist insbesondere eine einheitliche Linienführung nach Realisierung der zweiten Etappe sichergestellt. Der im Situationsplan eingezeichnete Knick an der Nahtstelle zwischen erster und zweiter Etappe des Bachausbaus ist lediglich vorübergehend nötig, um in der Übergangszeit den Anschluss an die alte Eindolung herzustellen.

#### **E. 2.5**

Der Beschwerdeführerin 1 ist allerdings einzuräumen, dass die formelle Koordination beider Projekte, d.h. ihre gleichzeitige Auflage mit einheitlichem Rechtsmittelverfahren, wünschenswert gewesen wäre. Allerdings hätte dies zu einer Verzögerung der (unstreitig) dringlichen Sanierung der Kantonsstrasse geführt, erfolgte die Auflage der 2. Etappe des Dorfausbaus doch fast zwei Jahre nach derjenigen des Strassenprojekts. Im Übrigen hatte die Beschwerdeführerin 1 im Einspracheverfahren den Verzicht auf die Bachkorrektur und -offenlegung im Strassenplanverfahren beantragt. Unter diesen Umständen ist es verständlich, dass der Kanton nur den für den Bau des Kreisels zwingend notwendigen Bachabschnitt ins Strassenplanverfahren integrierte und nicht noch den (vollständig auf den Parzellen der Beschwerdeführerin 1 verlaufenden) übrigen Abschnitt. Die von der Beschwerdeführerin 1 kritisierte etappierte Realisierung des Bachausbaus hängt nicht von der formellen Koordination der Verfahren ab: Eine Etappierung der Bauarbeiten wäre auch bei gleichzeitiger Auflage beider Projekte möglich gewesen; umgekehrt können die Bauarbeiten auch bei formeller Trennung der Verfahren gleichzeitig durchgeführt werden, wenn sie zeitgleich rechtskräftig werden.

#### **E. 2.6**

Ob eine Koordination des Bachausbaus 2. Etappe mit dem Projekt "Geschiebesammler Risistrasse" geboten ist, ist im vorliegenden Verfahren nicht zu prüfen. Jedenfalls ist der Zusammenhang des Geschiebesammlers mit dem geplanten Kiesel in räumlicher und sachlicher Hinsicht nicht eng genug, um beide als eine Anlage i.S.v. Art. 25a RPG erscheinen zu lassen.

#### **E. 2.7**

Durfte das Kantonsgericht seine Prüfung somit auf die Bachkorrektur im Bereich des Strassenprojekts beschränken, war es nicht verpflichtet, die Unterlagen des Sanierungsprojekts "Durchlass Dorfbach Zentrum" beizuziehen, zumal diese der

Beschwerdeführerin 1 (die auch gegen dieses Projekt Einsprache erhoben hat) bekannt waren.

### **E. 3**

Die Beschwerdeführerin 1 wendet sich weiter gegen die geplante Bushaltestelle für die Buslinie 83 (Sursee-St. Erhard-Knutwil-Büron-Schlierbach-Etzelwil). Diese sei nicht erforderlich: Ein Versuchsbetrieb mit einem Minibus sei mangels Nutzung eingestellt worden. Überdies würden die anderen, im Zusammenhang mit dem Strassenprojekt geplanten Haltestellen für diese Buslinie genügen, die - wenn überhaupt - nur an Wochenenden betrieben werde. Sollte tatsächlich eine zusätzliche Haltestelle erforderlich sein, so müsse diese zur Sicherstellung des Verkehrsflusses und zur Vermeidung von Unfällen an anderer Stelle (z.B. westlich der Kantonsstrasse) errichtet werden: Die jetzt geplante Haltestelle liege nämlich nicht in Fahrtrichtung zwischen St. Erhard und Schlierbach, so dass der Bus den Kreisel verlassen, einspuren und dann wieder die Fahrtrichtung Schlierbach aufnehmen müsse. In diesem Zusammenhang beantragt die Beschwerdeführerin 1 die Durchführung eines Augenscheins und eine Expertise. Das Kantonsgericht habe sich mit diesen Einwendungen nicht auseinandergesetzt und damit das rechtliche Gehör verletzt. Es habe die Notwendigkeit des künftigen Busverkehrs und der dritten Bushaltestelle nicht abgeklärt; insbesondere habe es die dazu beantragte Expertise nicht eingeholt, unter willkürlicher Beweismwürdigung und Verletzung der Officialmaxime. Die Beschwerdeführerin 1 rügt zudem eine Verletzung von Treu und Glauben sowie des rechtlichen Gehörs. Die zuständige Amtsstelle Verkehr und Infrastruktur (VIF) habe in Vertretung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements (BUWD) an der Einspracheverhandlung vom 8. Juni 2011 dem Verzicht auf die Bushaltestelle vor Parzelle 21 vorbehaltlos zugestimmt. Dennoch habe der Regierungsrat das Projekt samt Bushaltestelle genehmigt, ohne die Beschwerdeführerin 1 vorab zu informieren und ihr Gelegenheit zur Stellungnahme zu gewähren.

#### **E. 3.1**

Im Genehmigungsentscheid führte der Regierungsrat aus, das VIF sei an der Einspracheverhandlung davon ausgegangen, dass die Buslinie St. Erhard-Büron-Schlierbach eingestellt werde und habe deshalb dem Verzicht auf die Bushaltestelle zugestimmt. Anschliessend habe jedoch der Verkehrsverbund Luzern eine neue Buslinie Nr. 83 Sursee-Büron-Schlierbach-Etzelwil eingeführt, die am Wochenende zwischen St. Erhard-Schlierbach geführt werde. Insofern bestehe weiterhin ein Bedarf für die Bushaltestelle bei der Parzelle Nr. 21. Der gewählte Standort liege im Dorfzentrum und in unmittelbarer Nähe der Haltestelle der Buslinien Sursee-Triengen und Sursee-Etzelwil. Zudem sei die Bushaltestelle zwar vor der Parzelle Nr. 21, aber nicht auf dem Grundstück des Einsprechers vorgesehen. Das Kantonsgericht bestätigte diese Erwägungen. Es hielt überdies fest, dass sowohl die Zufahrten zu den Parzellen der Beschwerdeführerin 1 als auch die Parkplätze nach der Realisierung des Projekts erhalten blieben.

#### **E. 3.2**

Wie der Landerwerbsplan bestätigt, erfolgt die Enteignung von 7 m<sup>2</sup> der Parzelle Nr. 21 für den (unbestrittenen) Bau des Trottoirs/ Radwegs und nicht im Zusammenhang mit der Bushaltestelle. Insofern ist kein überwiegendes, eine Enteignung der Beschwerdeführerin 1 rechtfertigendes öffentliches Interesse an der neuen Bushaltestelle erforderlich. Vielmehr genügt es, wenn hierfür ein Bedarf besteht und sachliche Gründe für den gewählten

Standort sprechen.

### **E. 3.3**

Der in Art. 9 BV verankerte Grundsatz von Treu und Glauben verleiht einer Person Anspruch auf Schutz des berechtigten Vertrauens in behördliche Zusicherungen oder sonstiges, bestimmte Erwartungen begründendes Verhalten der Behörden. Vorausgesetzt ist, dass die Person, die sich auf Vertrauensschutz beruft, berechtigterweise auf diese Grundlage vertrauen durfte und gestützt darauf nachteilige Dispositionen getroffen hat, die sie nicht mehr rückgängig machen kann; schliesslich scheitert die Berufung auf Treu und Glauben dann, wenn ihr überwiegende öffentliche Interessen gegenüberstehen ( BGE 129 I 166 E. 4.1 S. 170 mit Hinweisen). Die an der Einspracheverhandlung erfolgte Zustimmung zum Antrag der Beschwerdeführerin 1 erfolgte mit Hinweis auf das geänderte Konzept der Buslinie in Richtung Schlierbach, d.h. die vorgesehene Einstellung der Verbindung St. Erhard-Schlierbach. Ob die Beschwerdeführerin auf diese Zusage vertrauen durfte, kann offen bleiben: Es ist nämlich nicht ersichtlich, dass sie im Vertrauen auf diese Zusage nachteilige Dispositionen getroffen hätte: Im Schreiben vom 30. November 2011 hielt sie ausdrücklich an ihrer Einsprache gegen das Strassenprojekt fest. Sie äusserte Interesse am Erwerb des durch den Verzicht auf die Bushaltestelle frei werdenden Landes, ohne sich bereits vertraglich zu binden.

### **E. 3.4**

Problematisch erscheint dagegen, dass die Beschwerdeführerin 1 nicht über den Beschluss des Verkehrsbunds Luzern, an der Buslinie St. Erhard-Schlierbach zumindest am Wochenende festzuhalten, informiert wurde. Sie hatte somit keine Gelegenheit, sich zu dieser neuen Tatsache zu äussern, bevor der Regierungsrat das Projekt genehmigte. Zwar lag es im Ermessen des Verkehrsbunds Luzern (der sich aus Vertretern von Kanton und Gemeinden zusammensetzt), die Buslinie 83 über St. Erhard beizubehalten; dieser Beschluss war im Strassenplanverfahren nicht zu überprüfen. Dagegen stellte sich aufgrund der neuen Situation die Frage, ob bzw. wo für die (nur noch an Wochenenden verkehrende) Buslinie eine Haltestelle vorzusehen sei. Der Beschwerdeführerin 1 hätte hierzu das rechtliche Gehör gewährt werden müssen. Diese Gehörsverletzung wurde jedoch im Beschwerdeverfahren vor Kantonsgericht geheilt, das über volle Kognition verfügte ( Art. 33 Abs. 3 lit. b RPG ; § 161a des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 3. Juli 1972 (VRG; SRL Nr. 40). Aufgrund des regierungsrätlichen Genehmigungsentscheides (S. 8) wusste die Beschwerdeführerin 1, dass die direkte Busverbindung zwischen St. Erhard-Knutwil und Schlierbach via Büron nicht eingestellt, sondern - zumindest an Wochenenden - fortgeführt werde. Sie konnte daher ihre Einwände gegen die vorgesehene Haltestelle mit Beschwerde ans Kantonsgericht vorbringen. Dieses setzte sich mit den Rügen auseinander und begründete in seinem Entscheid, weshalb die Haltestelle notwendig und der gewählte Standort zweckmässig sei.

### **E. 3.5**

Die Erwägungen des Kantonsgerichts lassen keine Willkür erkennen: Wochentags fährt die Buslinie 83 von Sursee via Büron nach Schlierbach, d.h. der Bus kommt von der Luzernerstrasse her und kann daher die Haltestelle der Linie 85 (vor der Parzelle Nr. 124) benutzen (vgl. dazu unten E. 4). An Wochenenden und Feiertagen fährt der Bus dagegen von Sursee über St. Erhard und Knutwil nach Büron (und umgekehrt), d.h. er verwendet eine andere Kreiseinfahrt bzw. -ausfahrt als unter der Woche. Dies hat zur Folge, dass er

die in Richtung Sursee liegenden Bushaltestellen nicht verwenden kann, ohne einen Umweg zu fahren. Dass ein solcher Umweg möglich und zumutbar wäre, wurde von der Beschwerdeführerin 1 nie substantiiert geltend gemacht. Zwar liegt die Haltestelle im Bereich der Parzelle Nr. 21 nicht in Fahrtrichtung. Sie wird jedoch nur an Wochenenden (bei geringerem Verkehrsaufkommen) und von Kleinbussen genutzt. Der gewählte Standort am Kreisel hat den Vorteil, in der Nähe der anderen Bushaltestellen zu liegen (kurze Umstiegswege) und ermöglicht es, nur eine Haltestelle für beide Fahrtrichtungen vorzusehen. Die von der Beschwerdeführerin erstmals in ihrer Replik vor Bundesgericht genannten Alternativstandorte hätten schon vor Kantonsgericht vorgebracht werden können und sind daher vorliegend nicht zu prüfen ( Art. 99 Abs. 1 BGG ). Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin 1 liegt auch kein Widerspruch zu den Erwägungen des Kantonsgerichts im Urteil vom 4. November 2013 i.S. B. \_\_\_\_\_ vor: Dort ging es um die Frage, ob für die Linie 83 wochentags (die nicht über St. Erhard und Knutwil verkehrt) eine zusätzliche Haltestelle erforderlich sei oder ob diejenige der Linie 85 mitbenützt werden könne (vgl. dazu unten E. 4.1).

### **E. 3.6**

Unter diesen Umständen durfte das Kantonsgericht die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit des gewählten Standorts bejahen und auf weitere Beweismassnahmen verzichten, ohne das rechtliche Gehör der Beschwerdeführerin 1 zu verletzen. Auch im bundesgerichtlichen Verfahren ist weder ein Augenschein noch eine Expertise erforderlich.

### **E. 4**

Der Beschwerdeführer 2 wendet sich gegen die im Bereich seiner Parzelle (Nr. 124) vorgesehene Bushaltestelle mit Personen- und Velounterstand. Er macht geltend, dies stelle einen unverhältnismässigen Eingriff in sein Eigentum dar und beeinträchtige insbesondere seinen Gewerbebetrieb in unzumutbarer Weise.

#### **E. 4.1**

Er bestreitet, dass ein öffentliches Interesse an der Verlegung der Bushaltestelle in Richtung Triengen bestehe, die sich bisher im Bereich der Parzellen Nr. 9 und 10 befand.

##### **E. 4.1.1**

Er beruft sich auf ein Gutachten des Büros Emch+Berger WSB AG "Variantenbeschreibung Standort Bushalt" vom 31. Oktober 2007. Der Gutachter sei zum Ergebnis gekommen, dass der bisherige Standort (T2B) beizubehalten sei. Die betroffenen Parzellen gehörten dem Kanton Luzern, weshalb keine Enteignung nötig sei. Zudem sei der Standort aus Sicherheitsgründen ideal: Es gebe von dort aus eine Fusswegverbindung zum Schulhaus Burgacker sowie eine Unterführung unter die Kantonsstrasse. Der Beschwerdeführer 2 weist darauf hin, dass die Einwohnergemeinde Büron zwischenzeitlich einen Schulverbund mit der Oberstufe der Gemeinde Triengen eingegangen sei, weshalb viele Schüler von Büron nach Triengen und umgekehrt mit dem Bus fahren müssten. Der im Strassenprojekt vorgesehene Standort führe dazu, dass die Schüler die Strassen mindestens einmal überqueren müssten; Schüler, die aus Triengen kommend die Schule in Büron besuchen, sogar zweimal.

##### **E. 4.1.2**

Der Regierungsrat hielt fest, dass die Variantenstudie zu einem Zeitpunkt erstellt worden sei, in welchem die Buslinie Nr. 83 (Sursee-Büron-Schlierbach-Etzelwil) noch nicht

eingeführt war. Dies sei erst mit Beschluss des Verkehrsverbundes Luzern vom 26. August 2011 für den Fahrplan 2012 erfolgt. Während diese Linie im Kreisel nach Nordosten (Richtung Schlierbach) abbiege, fahre die andere (Linie 85) nach Nordwesten (Richtung Triengen). Die Busse benutzen somit unterschiedliche Kreiselausfahrten. Würde man die Bushaltestelle verschieben, so erhöhe sich somit der Bedarf um eine Bushaltestelle. Aus diesem Grund erachtete auch das Kantonsgericht den Standort der Bushaltestelle als recht- und zweckmässig.

#### **E. 4.1.3**

Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers 2 ist es nicht unzulässig, den Standort einer Bushaltestelle mit einem erst nach der öffentlichen Auflage eingetretenen Umstand (hier: Einführung der Linie 83) zu begründen, sofern das rechtliche Gehör dazu gewährt wird (vgl. oben E. 3.4). Dies ist vorliegend geschehen: Der Beschluss des Verkehrsverbundes Luzern vom 26. August 2011 zur Einführung der Linie 83 und der neue Fahrplan wurden dem Beschwerdeführer 2 mit Schreiben des VIF vom 28. November 2011 bekannt gemacht. Er hatte daher Gelegenheit, sich in seiner abschliessenden Stellungnahme vom 11. April 2012 dazu zu äussern. Sowohl der Regierungsrat als auch das Kantonsgericht setzten sich in ihren Entscheiden mit den Konsequenzen der neuen Buslinie 83 auf die Evaluation der Bushaltestellenstandorte auseinander.

#### **E. 4.1.4**

Der Standort T4B (vor der Parzelle Nr. 124) wurde im Gutachten 2007 als zweitbeste Lösung erachtet. Er liegt im Dorfzentrum und in der Nähe von Fussgängerstreifen; ihm wurde (in Kombination mit der gegenüberliegenden Haltestelle S4B) im Gutachten 2007 eine hohe Sicherheit attestiert (S. 5). Mit der Einführung der Linie 83 ist ein weiterer Vorteil hinzugekommen: Die neue Haltestelle kann beide Buslinien (83 und 85) bedienen und erspart damit Kosten für die Erstellung einer zweiten Bushaltestelle und erleichtert das Umsteigen und die Fahrplankoordination. Diese zusätzlichen, dem Gutachter 2007 nicht bekannten Vorteile stellen hinreichende Gründe für die Verlegung der Haltestelle dar. Der Zusammenschluss der Oberstufen der Gemeinden Triengen und Büron ist ein Novum, das vor Bundesgericht nicht berücksichtigt werden kann ( Art. 99 Abs. 1 BGG ). Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers 2 liegt auch kein Widerspruch zu den Festsetzungen des Projekts und dem Urteil des Kantonsgerichts vom 5. November 2013 i.S. A. \_\_\_\_\_ AG vor: Zwar wurde eine zusätzliche Haltestelle für den Busverkehr in Richtung Schlierbach im Bereich der Parzelle Nr. 21 vorgesehen (vgl. oben, E. 3). Diese Haltestelle dient jedoch ausschliesslich den Kleinbussen, die am Wochenende über St. Erhard und Knutwil via Büron nach Schlierbach fahren (und umgekehrt), und nicht den regulären Bussen der Linie 83 an Wochentagen, die von Sursee direkt über Büron nach Schlierbach verkehren. Für diese wäre die Bushaltestelle zu kurz und (weil nicht in Fahrtrichtung) ungünstig gelegen. Der Beschwerdeführer 2 erwähnt beiläufig einen Alternativstandort für die Buslinie 83 an der Schlierbacherstrasse, allerdings ohne sich mit dessen Vor- und Nachteilen sowie der Vereinbarkeit einer Bushaltestelle mit den hier bestehenden oder geplanten Bauten und Nutzungen auseinanderzusetzen.

#### **E. 4.2**

Der Beschwerdeführer 2 rügt weiter, die geplante Bushaltestelle verunmögliche die Zu- und Wegfahrt von Fahrzeugen und das Parkieren unmittelbar vor den Gewerbebetrieben an der Luzernerstrasse 3 und 5. Insbesondere das von ihm betriebene Möbel- und

Innendekorationsgeschäft an der Luzernerstrasse 3 sei auf eine gute strassenmässige Erschliessung angewiesen. Aufgrund der Bushaltestelle könnten die Kunden nicht mehr (wie bisher) direkt von der Kantonsstrasse zum Betriebseingang fahren, sondern nur noch über die Hohlstrasse. Die Ausfahrt von der Hohl- in die Kantonsstrasse sei gefährlich (Kurvenradius, Anstieg der Strasse, eingeschränktes Sichtfeld). Die Anlieferung von Möbeln mit Sattelschleppern werde verunmöglicht. Überdies verstelle die Bushaltestelle von der Strasse aus die Sicht auf die Ausstellungsräume des Möbelgeschäfts, so dass künftig die Zufallskundschaft ausbleiben werde. Der Beschwerdeführer 2 rügt eine Verletzung des rechtlichen Gehörs, weil das Kantonsgericht seine Beweisanträge (Fahrversuche, Augenschein, Expertise) abgewiesen habe. Mit diesen hätte nachgewiesen werden können, dass die vom Ingenieurbüro Emch+Berger WSB AG erstellten Schleppkurven für die LKW-Zufahrt zur Parzelle 124 untauglich seien. Er verweist auf ein von ihm in Auftrag gegebenes Gutachten vom Januar 2013 (Hertig Ingenieure AG, Bushaltestelle Büron-Dorf, Gutachten zum Standort; im Folgenden: Gutachten Hertig). Das Kantonsgericht habe dieses als Parteigutachten abgetan und auf den Bericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) "Lage der Bushaltestelle im Zusammenhang mit dem Umbau in einen Kreisell" vom 26. August 2011 abgestellt (im Folgenden: bfu-Bericht), der jedoch ohne Mitwirkung des Beschwerdeführers und ohne Abklärungen vor Ort erstellt worden sei.

#### **E. 4.2.1**

Der Regierungsrat ging davon aus, dass die Zu- und Wegfahrt von Kunden über die Hohlstrasse nach wie vor gewährleistet sei; aus Sicherheitsgründen, insbesondere zum Schutz der Fussgänger, sei es zu begrüssen, dass die direkte Ein- und Ausfahrt von Personenwagen aus und in die Kantonsstrasse unterbunden werde. Die Anlieferung von Waren durch Sattelschlepper sei weiterhin möglich, entsprechend den vom Ingenieurbüro Emch+Berger WSB AG erarbeiteten Varianten. Variante 1 sehe vor, dass der Sattelschlepper über die Trottoirüberfahrt in die Hohlstrasse hinauffahre und dann rückwärts auf den Parkplatz vor dem Gebäude Nr. 3 einbiege. Bei der Variante 2 würde der Sattelschlepper von Sursee kommend gleich nach der Liegenschaft Nr. 5 abbiegen und über das Trottoir auf den Parkplatz fahren. An dieser Stelle würde angeliefert und vorwärts weiter Richtung Hohlstrasse sowie über die Trottoirüberfahrt zurück in die Luzernerstrasse gefahren.

#### **E. 4.2.2**

Das Kantonsgericht erachtete die in den Akten liegenden Schleppkurven aufgrund fachrichterlicher Beurteilung als schlüssig. In seiner Vernehmlassung ergänzte es, dass Fachrichter Peter Portmann, dipl. Bauingenieur FH/SIA/REG A, Teil des Spruchkörpers gewesen sei und die Schleppkurvenberechnung eingehend beurteilt habe. Es berief sich ferner auf den bfu-Bericht: Dieser habe die Variante 2 bevorzugt, um Rückwärtsfahrten möglichst zu vermeiden. Der Bericht habe schlüssig aufgezeigt, dass die Zufahrt aus Richtung Triengen durch die Hohlstrasse direkt auf den Vorplatz der Liegenschaft Luzernerstrasse Nr. 3 erfolgen könne bzw., bei Anlieferungen aus Richtung Sursee, von der Luzernerstrasse aus mit Ausfahrt über die Hohlstrasse. Das Gutachten Hertig habe sich mit den gegenteiligen Auffassungen der bfu und der Projektverfasser nicht auseinandergesetzt; es sei zu Unrecht davon ausgegangen, dass künftig eine Zufahrt für Sattelschlepper nur über die Hohlstrasse möglich sei, ohne zu berücksichtigen, dass die Zu- und Wegfahrt über die Luzernerstrasse für LKW erhalten bleibe. Die lediglich pauschal vorgetragenen Bedenken

des Beschwerdeführers 2, wonach die Schleppkurven in der Praxis nicht eingehalten werden könnten, vermöchten keine Zweifel zu begründen. Zusätzliche Fahrversuche oder Expertisen seien daher nicht erforderlich.

#### **E. 4.2.3**

Diese Beweiswürdigung lässt keine Willkür erkennen. Das vom Beschwerdeführer in Auftrag gegebene Gutachten Hertig setzt sich mit den im bfu-Bericht favorisierten und dem Projekt zugrunde gelegten Zufahrtsvarianten 2 bzw. 4 nicht auseinander und ist daher nicht geeignet, diese bzw. den bfu-Bericht in Frage zu stellen. Die örtlichen Verhältnisse, namentlich das vorgelagerte Dach der bestehenden Baute Luzernerstr. 5, wurden im Schleppkurvenplan berücksichtigt (vgl. gestrichelte Linie). Zwar hält die eingezeichnete Schleppkurve keinen Abstand zum Vordach ein; in diesem Bereich ist jedoch nur die Busbucht (ohne Personen- bzw. Velounterstand) vorgesehen, weshalb ein gewisser Spielraum besteht, um in grösserem Abstand an der Baute Luzernerstrasse 5 vorbeizufahren. Im bfu-Bericht (S. 12) wird bestätigt, dass die Ausfahrt Hohlgasse die notwendigen Sichtweiten gemäss VSS-Norm SN 640 273 einhält und der Verkehrssicherheit genügt. Dies wird vom Beschwerdeführer 2 nicht substantiiert bestritten. Dagegen trifft sein Einwand zu, dass die Anlieferung per LKW nur möglich ist, wenn kein Personenwagen auf der vorgesehenen Zufahrt parkiert. Dies hat zur Folge, dass der Vorplatz nicht für ein längeres Parkieren (z.B. durch Bewohner oder Kunden des Schönheitssalons Luzernerstrasse 5) genutzt werden kann, sondern nur zum kurzfristigen Ein- und Ausladen durch die Kunden des Möbelgeschäfts. Dieser Nachteil ist bei der Verhältnismässigkeitsprüfung (E. 4.3) zu würdigen.

#### **E. 4.2.4**

Der Beschwerdeführer 2 rügt erstmals vor Bundesgericht, dass er an der Erstellung des bfu-Berichts nicht habe mitwirken können. Da dieser Bericht im Hinblick auf seine Einsprache eingeholt wurde, hätte er darauf grundsätzlich Anspruch gehabt. Der Beschwerdeführer 2 hatte beantragt, dass sich der Experte der bfu vor der Begehung vor Ort bei ihm melde, was anscheinend unterblieben ist. Dieser Mangel wurde jedoch vom Rechtsvertreter des Beschwerdeführers 2 nicht beanstandet (vgl. insbesondere Protokoll der Sitzung vom 27. September 2011 und abschliessende Stellungnahme vom 11. April 2012). Weder wurde eine Wiederholung der Begutachtung im Beisein des Beschwerdeführers 2 beantragt, noch wurden Ergänzungsfragen zuhanden der bfu formuliert. Unter diesen Umständen konnten Regierungsrat und Kantonsgericht davon ausgehen, der Beschwerdeführer 2 akzeptiere den bfu-Bericht (zumindest formell) und durften ihn ihren Entscheiden zugrunde legen.

#### **E. 4.2.5**

Zusammenfassend ist die Beweiswürdigung des Kantonsgerichts nicht zu beanstanden. Dieses durfte auch willkürfrei, in vorweggenommener Beweiswürdigung, zum Ergebnis gelangen, dass seine Überzeugung durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert würde. Es durfte daher die beantragten zusätzlichen Beweismittel abweisen, ohne das rechtliche Gehör zu verletzen ( BGE 136 I 229 E. 5.3 S. 236 mit Hinweisen).

#### **E. 4.3**

Das Kantonsgericht ging davon aus, dass die mit dem Standort der Bushaltestelle verbundenen Auswirkungen den Beschwerdeführer nicht in unzumutbarer Weise treffen und verhältnismässig seien. Die Zufahrt auf den Vorplatz für Kundenfahrzeuge werde nicht

wesentlich beeinträchtigt. Auch die Anlieferung von Waren mittels Sattelschlepper bleibe möglich. Der Antrag des Beschwerdeführers 2, die Strassenführung möglichst nach Westen, weg von seiner Parzelle zu verschieben, sei im Rahmen der Projektentwicklung berücksichtigt und der Kreislauf neu geplant worden; dadurch sei die beanspruchte Fläche auf lediglich 27 m<sup>2</sup> reduziert worden (15 m<sup>2</sup> für das neue Trottoir und 12 m<sup>2</sup> für den Personenunterstand). Der Eingriff in das Eigentum des Beschwerdeführers 2 erweise sich damit als geringfügig und angesichts der mit dem Projekt verfolgten Interessen der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Lärmsituation als verhältnismässig.

#### **E. 4.3.1**

Der Beschwerdeführer 2 wendet dagegen ein, es gehe nicht um das Strassenprojekt als Ganzes, sondern lediglich um die Bushaltestelle; diesbezüglich bestünden keine überwiegenden Interessen; vielmehr überwögen seine privaten Interessen an der Erhaltung von Zufahrt und Parkplätzen.

#### **E. 4.3.2**

Wie oben (E. 4.1) dargelegt wurde, durften jedoch die Vorinstanzen ein öffentliches Interesse an der Zusammenlegung der Bushaltestellen der Linie 85 und der neuen Linie 83 bejahen; die Beibehaltung der bisherigen Bushaltestelle der Linie 85 stellt für die neue Buslinie 83 keine Option dar. Die privaten Interessen des Beschwerdeführers 2 wiegen nicht gering. Ins Gewicht fällt insbesondere der Verlust an (Dauer-) Parkplätzen unmittelbar vor dem Möbelgeschäft. Auch wenn anzunehmen ist, dass schon bisher Konflikte zwischen der Parknutzung des Vorplatzes und den Anlieferungen durch LKW auftreten konnten (dazu haben sich weder der Beschwerdeführer 2 noch die Vorinstanzen geäussert), werden diese durch die neue Bushaltestelle zwischen Kantonsstrasse und Vorplatz verschärft. Immerhin bleibt die Zu- und Wegfahrt für Personenwagen und LKW zum Ein- und Ausladen erhalten. Soweit aus den Akten ersichtlich, bestehen in der Umgebung bereits öffentliche Parkplätze und sollen neue geschaffen werden. Unter diesen Umständen ist die Interessenabwägung der Vorinstanzen nicht zu beanstanden.

#### **E. 4.3.3**

Allerdings setzt sie voraus, dass die An- und Wegfahrt unmittelbar vor das Möbelgeschäft für Personenwagen und Sattelschlepper gewährleistet bleibt; andernfalls wäre der Eingriff in den bestehenden Gewerbebetrieb als schwerwiegend zu qualifizieren und es wäre fraglich, ob das öffentliche Interesse an der Zusammenlegung der Haltestellen 83 und 85 die privaten Interessen des Beschwerdeführers 2 überwiegen würde. Sollte sich daher nach Realisierung des Strassenprojekts herausstellen, dass die von den Vorinstanzen getroffenen Prognosen zur Erschliessungssituation nicht zutreffen, d.h. die Anlieferung durch Sattelschlepper nicht wie vorgesehen möglich ist, hätte der Beschwerdeführer 2 Anspruch auf eine "Nachbesserung" des Projekts, d.h. auf die Erstellung einer zumutbaren Zufahrt zu seiner Liegenschaft.

#### **E. 5**

Schliesslich rügt der Beschwerdeführer 2, dass die mit der neuen Bushaltestelle verbundenen Lärmimmissionen von den Vorinstanzen zu Unrecht nicht abgeklärt worden seien; dies gelte insbesondere für die Sekundärmissionen (Lärm der wartenden Fahrgäste). Dies verletze Art. 36 Abs. 1 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) .

### **E. 5.1**

Es ist unstrittig, dass im Bereich der Gebäude Luzernerstrasse 3 und 5 des Beschwerdeführers 2 die Immissionsgrenzwerte und (für die Liegenschaften Luzernerstrasse 7 und 9) sogar die Alarmwerte für Strassenverkehrslärm (ES III) überschritten sind. Der projektierte Kreisel führt zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses und zur Temporeduktion, was die Lärmsituation verbessern wird. Dennoch müssen Sanierungserleichterungen gemäss Art. 14 LSV erteilt werden. Diese sind vom Beschwerdeführer nicht bestritten worden; dieser wendet sich jedoch gegen die mit der Bushaltestelle verbundenen zusätzlichen Lärmimmissionen.

### **E. 5.2**

Das Kantonsgericht ging davon aus, dass die neue Bushaltestelle im Lärmsanierungsprojekt zwar nicht ausdrücklich angeführt worden sei; in der Berechnung seien jedoch die Spitzen einzelner lauter Fahrzeuge, z.B. das An- und Wegfahren eines Busses, einberechnet worden. Aufgrund der ca. 11'000 Fahrzeuge täglich (2009) bzw. 14'500 Fahrzeuge (gemäss Prognose 2029) bestehe ein stark überwiegender Grundlärm, so dass vom Strassenlärm des zusätzlichen Busverkehrs keine Änderung der Lärmsituation zu erwarten sei. Dies wird vom Beschwerdeführer bestritten: Die Lärmmessungen und -prognosen seien zu einem Zeitpunkt erstellt worden, als die Verlegung der Bushaltestelle noch nicht vorgesehen gewesen sei; deren Lärm habe daher noch nicht berücksichtigt werden können. Dies trifft zwar zu. Aufgrund des für die Beurteilung des Strassenverkehrslärms massgeblichen jahresdurchschnittlichen Mittelwerts des energieäquivalenten Dauerschallpegels im Zeitraum tags von 6 bis 22 Uhr und nachts vom 22 bis 6 Uhr fallen jedoch Einzelereignisse wie das An- und Wegfahren eines Busses kaum ins Gewicht. Dies gilt jedenfalls bei einem DTV von 14'500 Fahrzeugen und erst recht, wenn man - wie der Beschwerdeführer 2 - im Jahr 2029 von einem DTV von 16'500 Fahrzeugen ausgeht. Nichts anderes gilt für die Zeiten am frühen Morgen und Abend mit grösseren Busfrequenzen, weil zu diesen Zeiten auch der motorisierte Individualverkehr der Pendler besonders stark ist.

### **E. 5.3**

Der Beschwerdeführer rügt weiter, der Sekundärlärm der Bushaltestelle, d.h. die von wartenden Personen verursachten Geräusche, seien nicht ermittelt worden.

#### **E. 5.3.1**

Das Kantonsgericht ging davon aus, dass auf gesonderte Ermittlung dieser Sekundärmissionen verzichtet werden durfte, weil kein Grund zur Annahme bestehe, dass sie erheblich im Sinne des Umweltschutzrechts sein könnten. Die Bushaltestelle befinde sich in 10 bis 15 m Entfernung zum nächstgelegenen Fenster der Liegenschaft des Beschwerdeführers 2. Pro Stunde komme es voraussichtlich zu fünf Bushalten, die i.d.R. nur eine halbe Minute dauerten. In der Nacht und in den Randzeiten sei die Busfrequenz deutlich geringer, womit auch die Sekundärlärmmissionen entsprechend abnehmen. Es könne daher davon ausgegangen werden, dass diese ein geringfügiges Ausmass annehmen würden, zumal der bestehende Strassenlärm erheblich sei und den Verhaltenslärm der Personen im wesentlichen überdecken werde. Die betroffenen Gebäude seien der ES III zugeordnet, so dass ein erhöhtes Mass an Immissionen zu dulden sei. Die beiden Gebäude Luzernerstrasse 7 und 9 würden durch die neu geplante Bushaltestelle nicht betroffen. Beim Gebäude an der Luzernerstrasse 5 bestehe von Seiten des Gebäudeeigentümers die Möglichkeit, die strassenseitigen Fenster von lärmempfindlich genutzten Wohn- und

Schlafräumen mit Beiträgen des Kantons freiwillig zu ersetzen.

### **E. 5.3.2**

Diese Erwägungen sind aus Sicht des Bundesumweltschutzrechts nicht zu beanstanden. Aufgrund der (vor allem in den Randstunden) geringen Busfrequenzen, der erheblichen Vorbelastungen durch Strassenverkehrslärm und der geringeren Lärmempfindlichkeit des Quartiers (ES III) sind keine ins Gewicht fallenden Störungen durch die an der Bushaltestelle wartenden Personen zu erwarten. Dies gilt auch in der Nacht (nach 22 Uhr), sind doch bei den bestehenden Bauten Luzernerstrasse 3 und 5 vor allem die Immissionsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm in der Nacht überschritten (heute: 63 dB (A); Prognose 2029: 65 dB (A) ).

### **E. 6**

Nach dem Gesagten sind beide Beschwerden abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens tragen die Beschwerdeführer die Gerichtskosten ( Art. 66 BGG ) und haben keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung ( Art. 68 BGG ).

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