

BVGer A-428/2021 vom 17. Juli 2023

Bundesverwaltungsgericht, 2023-07-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-428_2021

FR: TAF A-428/2021 du 17 juillet 2023

IT: TAF A-428/2021 del 17 luglio 2023

Regeste

Nationalstrassen

Erwägungen

E. 1.1

Beim angefochtenen Entscheid handelt es sich um eine Verfügung gemäss Art. 5 VwVG, die von einer Vorinstanz im Sinne von Art. 33 Bst. d VGG erlassen wurde. Da keine Ausnahme nach Art. 32 VGG vorliegt, ist das Bundesverwaltungsgericht zur Beurteilung der Beschwerde zuständig.

E. 1.2

Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

E. 1.3.1

Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat (Bst. a [formelle Beschwerde]; vgl. ferner Art. 27d Abs. 1 Satz 2 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 [NSG, SR 725.11]), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b [materielle Beschwerde]) und ein schutzwürdiges Interesse (Bst. c) an deren Aufhebung oder Änderung hat. Diese Regelung ist in erster Linie auf Privatpersonen zugeschnitten, doch kann sich auch das Gemeinwesen darauf stützen, falls es durch einen angefochtenen Entscheid gleich oder ähnlich wie eine Privatperson (z.B. als Grundeigentümer) betroffen ist oder aber in spezifischer Weise in der Wahrnehmung einer hoheitlichen Aufgabe betroffen wird und nicht nur das Interesse an der richtigen Rechtsanwendung geltend macht. Allerdings sind Gemeinwesen nur restriktiv zur Beschwerdeführung zur Durchsetzung hoheitlicher Anliegen zuzulassen; hierfür wird eine erhebliche Betroffenheit in wichtigen öffentlichen Interessen vorausgesetzt (BGE 141 II 161 E. 2.1; Urteil des Bundesgerichts [BGer] 1C_30/2018 vom 11. Mai 2018 E. 3.2). Im Bereich des Umweltschutzrechts wird die Beschwerdebefugnis von Gemeinwesen gegen drohende Immissionen, die einen Grossteil der Einwohner unmittelbar betreffen können, bejaht (Urteil 1C_30/2018 E. 3.3 mit Verweis auf BGE 131 II 753 E. 4.3.3). Darüber hinaus können Gemeinwesen Beschwerde vor Bundesverwaltungsgericht erheben, wenn sich eine auf Bundesrecht gestützte Verfügung erheblich auf ein von ihr autonom zu wahrendes Interesse auswirkt (vgl. Urteil 1C_30/2018 E. 3.2). Gemeinden sind in einem Sachbereich autonom, wenn das kantonale Recht diesen nicht abschliessend ordnet, sondern ihn ganz oder teilweise der Gemeinde zur Regelung überlässt und ihr dabei eine relativ erhebliche Entscheidungsfreiheit einräumt. Im Einzelnen ergibt sich der Umfang der kommunalen Autonomie aus dem für den entsprechenden Bereich anwendbaren kantonalen Verfassungs- und Gesetzesrecht (vgl. BGE 142 I 177 E. 2 und 136 I 395 E. 3.2.1).

E. 1.3.2

Die Beschwerdeführerin hat sich am vorinstanzlichen Verfahren beteiligt und ist Adressatin des angefochtenen Entscheids. Sie ist demnach formell und materiell durch die Plangenehmigung beschwert.

E. 1.3.3

Fraglich ist, ob die Beschwerdeführerin über ein schutzwürdiges Interesse hinsichtlich ihrer Rechtsbegehren aufweist.

E. 1.3.3.1

Im Kanton Solothurn ordnen Kanton und Einwohnergemeinden das Verkehrs- und Strassenwesen (vgl. Art. 120 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Solothurn [KV, BGS 111.1]). Gemeindestrassen sind alle öffentlichen Strassen, die nicht Nationalstrassen oder Kantonsstrassen sind (§ 4 Abs. 1 Satz 1 des Strassengesetzes des Kanton Solothurn vom 24.09.2000 [nachfolgend: SG, BGS 725.11]). Diese werden von den Einwohnergemeinden gebaut (vgl. § 11 Abs. 1 SG) und stehen in deren Eigentum (vgl. § 5 Abs. 2 SG). Das Gleiche gilt für Feld-, Flur-, Wald-, Reit-, Ufer-, Fuss- und Wanderwege sowie Velowege, soweit diese nicht im Eigentum von Bürgergemeinden oder Privaten stehen (vgl. § 4 Abs. 2 SG). Velo- und Fusswege können auf oder getrennt von Kantons- oder Gemeindestrassen geführt werden (§ 4bis Abs. 1 SG). Velo- und Fusswege, welche getrennt von der Strasse geführt werden, werden jener Strasse zugeordnet, welcher sie funktional angehören (§ 4 Abs. 2 SG). Planung, Bau, Finanzierung und Unterhalt der spezifischen Ausgestaltung von Velowegen von kantonaler Bedeutung, die über Gemeindestrassen führen, liegen in der Zuständigkeit des Kantons (§ 4 Abs. 3 SG). Der Regierungsrat bezeichnet die Velowege von kantonaler Bedeutung (§ 4 Abs. 4 SG).

E. 1.3.3.2

Gemäss der Planunterlage k.19 «Landerwerbs- und Enteignungsplan, km 51.300 - km 51.900» (nachfolgend: Planunterlage k.19) muss ein Teil der für die Installationsplätze Z59A und Z60 vorgesehenen Erschliessungsstrassen temporär enteignet werden. Die Kriegelerstrasse und der Cheesturmweg stehen der Planunterlage k.19 zufolge im Eigentum der Beschwerdeführerin. Sie verfügt deshalb über ein schutzwürdiges Interesse bezüglich deren Nichtinanspruchnahme (Cheesturmweg) sowie deren allfälligen Wiederherstellung und der damit einhergehenden Beweissicherung (Cheesturmweg und Kriegelerstrasse).

E. 1.3.3.3

Was den Schutz der Bevölkerung vor Lichtimmissionen anbelangt, ist nicht klar, ob ein Grossteil der Bevölkerung durch diese betroffen wäre. Aufgrund der Lage des Siedlungsgebiets und der Linienführung der Überführungsbauwerke erscheint dies jedenfalls höchst zweifelhaft. Ob unter diesen Umständen ein schutzwürdiges Interesse bezüglich dieses Punktes besteht, kann jedoch offen bleiben. Das betreffende Rechtsbegehren wäre aus materiellrechtlichen Gründen ohnehin abzuweisen (vgl. unten E. 6).

E. 1.3.3.4

Der Viehdurchlass ist Bestandteil der Nationalstrasse (vgl. Art. 2 Bst. b der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 [NSV, SR 725.111], wonach Unterführungsbauwerke, die beim Bau erforderlich werden, grundsätzlich Bestandteil der Nationalstrasse bilden) und damit Eigentum des Bundes (Art. 8 Abs. 1 NSG). Der

Durchlass ermöglicht dem Cheesturmweg, der im Eigentum der Beschwerdeführerin steht, die Unterquerung der N01. Die Beschwerdeführerin weist insofern ein schutzwürdiges Interesse auf, als die projektbedingten Änderungen am Viehdurchlass die Funktion des Cheesturmwegs im Sinne eines kommunalen Gemeindewegs tangieren könnten. Zwar behauptet sie, der Viehdurchlass werde bereits heute als Fuss-, Velo- und Inlineweg im Sinne eines «kantonalen Velowegs» genutzt. Dies wirft die Frage auf, ob es sich bei jenem Teil des Cheesturmwegs um einen Veloweg von kantonaler Bedeutung handelt, womit die Planungs- und Bauzuständigkeit eigentlich dem Kanton zufallen würde (vgl. oben E. 1.3.3.1). Soweit ersichtlich, sind Velowege von kantonaler Bedeutung jedoch bis heute nicht bezeichnet worden (vgl. dazu auch Regierungsratsbeschluss des Kantons Solothurn vom 28. September 2021, Stellungnahme des Regierungsrates zur Interpellation Heinz Flück [Grüne, Solothurn]: Planungs- und Realisierungsstau für Velowege?, S. 2). Gemäss kantonalem Netzplan führt lediglich die regionale «Jurasüdfuss-Route», die auch als Ergänzungsstrecke zur Kantonsstrasse gilt, und die nationale «Mittelland-Skate» der Stiftung Schweizmobil durch den Viehdurchlass (vgl. www.so.ch. > Verwaltung > Bau- und Justizdepartement > Amt für Verkehr und Tiefbau > Strasseninfrastruktur > Langsamverkehr > Velonetzplan_2019_web.pdf, zuletzt abgerufen am 05.06.2023). Die Zuständigkeit für den Cheesturmweg als Veloweg liegt daher bei der Beschwerdeführerin (vgl. ebenda > Velonetzplan Erläuterung 2019.pdf > S. 5 f., zuletzt abgerufen am 05.06.2023). Ferner ist als Agglomerationsprogramm-Massnahme LV8A «Verbesserung Velo- und Fusswegverbindung Industriegebiet Härkingen zum Bahnhof Egerkingen» (nachfolgend: Massnahme LV8A; abrufbar unter https://geo.so.ch/docs/ch.so.arp.agglo/2AL_LV8A.pdf, zuletzt abgerufen am 05.06.2023) ein Langsamverkehrsübergang über die N01 neben der bestehenden Überführung SBB Egerkingen (Objekt X03; nachfolgend: SBB-Überführung), die gemäss Planunterlage m3.1 «Eisenbahnanlagen, Bericht» instandgesetzt werden soll, geplant. Nachdem der Übergang gerade noch auf dem Gemeindegebiet der Beschwerdeführerin zu liegen kommen soll, ist das Vorliegen eines schutzwürdigen Interesses ebenfalls zu bejahen, soweit das Ausführungsprojekt deren Realisierung beeinträchtigen könnte.

E. 1.4

Im Übrigen geben die weiteren Beschwerde Voraussetzungen (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) keinen Anlass zu Bemerkungen. Demnach ist - unter Vorbehalt der zuvor erwähnten Einschränkung (vgl. oben E. 1.3.3.3, Lichtimmissionen) - auf die Beschwerde einzutreten.

E. 2.1

Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen - einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ausübung des Ermessens - sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG).

E. 2.2

Das Recht wendet das Bundesverwaltungsgericht von Amtes wegen an und ist an die Begründung der Parteien nicht gebunden (vgl. Art. 62 Abs. 4 VwVG). Es kann eine Beschwerde aus anderen als den geltend gemachten Gründen gutheissen oder den angefochtenen Entscheid im Ergebnis mit einer von der Vorinstanz abweichenden Begründung bestätigen (sog. Motivsubstitution; statt vieler BVGE 2007/41 E. 2 m.H.).

Mangels einer ausdrücklichen übergangsrechtlichen Regelung ist regelmässig vom Rechtszustand auszugehen, der im Zeitpunkt der Bewilligung bzw. Plangenehmigung galt. Eine Ausnahme ist dann zu machen, wenn zwingende Gründe dafür bestehen, das neue Recht sogleich anzuwenden. Dies trifft vor allem dann zu, wenn Vorschriften um der öffentlichen Ordnung willen oder zur Durchsetzung erheblicher öffentlicher Interessen erlassen worden sind. Zwingende Gründe für eine sofortige Anwendung des neuen Rechts hat das Bundesgericht im Bereich des Gewässer-, Natur-, Heimat- und Umweltschutzrechts als gegeben erachtet (statt vieler BGE 139 II 470 E. 4.2).

E. 2.3

Bei der Angemessenheitsprüfung auferlegt sich das Bundesverwaltungsgericht eine gewisse Zurückhaltung und greift nicht ohne Not in den Beurteilungsspielraum der rechtsanwendenden Behörde ein, wenn diese den örtlichen und technischen Verhältnissen nähersteht. Dies ist namentlich dann der Fall, wenn die zu überprüfende Verfügung die Beurteilung von Fachfragen durch die sachkundige Vorinstanz voraussetzt und deren Entscheid mit Amtsberichten bzw. Stellungnahmen von Fachstellen des Bundes übereinstimmt. In solchen Fällen weicht das Bundesverwaltungsgericht nicht ohne zwingenden Grund von der Auffassung der Vorinstanz ab. Voraussetzung dafür ist, dass keine Anhaltspunkte für eine unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts bestehen, die Vorinstanz alle für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte prüfte, sich von sachgerechten Erwägungen leiten liess und ihre Abklärungen sorgfältig und umfassend vornahm. Was insbesondere Amtsberichte und Stellungnahmen von Fachstellen des Bundes betrifft, so überprüft das Bundesverwaltungsgericht diese nur dann inhaltlich und weicht bei der Prüfung naturwissenschaftlicher und technischer Fragen nur dann davon ab, wenn stichhaltige Gründe, etwa offensichtliche Mängel oder innere Widersprüche, dafür vorliegen (BGE 139 II 185 E. 9.3; Urteil BGer 1E.1/2006 vom 12. April 2006 E. 5; Urteile des Bundesverwaltungsgerichts [BVGer] A-3242/2020 vom 5. August 2021 E. 2.2 und A-1625/2018 vom 4. Januar 2019 E. 2).

E. 3

In formeller Hinsicht rügt die Beschwerdeführerin sinngemäss eine Verletzung ihres rechtlichen Gehörs.

E. 3.1

Dazu bringt sie vor, der angefochtene Entscheid befasse sich nicht oder zumindest nicht hinreichend mit ihrer Einsprache vom 6. Juni 2018. Ohne eigentliche materielle Erwägungen und ohne erkennbare Prüfung und Wertung würden die Vorbringen des ASTRA unverändert von der Vorinstanz übernommen. Letztere äussert sich nicht zu diesem Vorwurf.

E. 3.2.1

Verfügungen sind zu begründen (vgl. Art. 35 Abs. 1 VwVG). Die Begründungspflicht ist Bestandteil des verfassungsmässigen Anspruchs auf rechtliches Gehör im Sinne von Art. 29 Abs. 2 BV (statt vieler BGE 142 II 324 E. 3.6). Welchen Anforderungen eine Begründung hinsichtlich Dichte und Qualität zu genügen hat, ist im Einzelfall anhand der konkreten Umstände und der Interessen der Betroffenen zu bestimmen. Die Entscheidungsgründe müssen in der Verfügung selbst nicht noch einmal genannt werden, wenn sie den Betroffenen bereits bekannt sind, etwa aufgrund vorangegangener Verhandlungen oder eines Schriftenwechsels. Die Vorinstanz hat sich jedoch insgesamt mit den verschiedenen

rechtlich relevanten Gesichtspunkten auseinanderzusetzen und darzutun, aus welchen Gründen sie den Vorbringen einer Partei folgt oder diese ablehnt. Die Begründung muss - im Sinne einer Minimalanforderung - so abgefasst sein, dass sich der Betroffene über deren Tragweite Rechenschaft geben und sie sachgerecht anfechten kann (statt vieler Urteil BVGer A-1088/2018 vom 16. Oktober 2019 E. 5.2 m.w.H.).

E. 3.2.2

In Plangenehmigungsverfahren darf die Leitbehörde weder den Genehmigungsentscheid noch die Prüfung der gegen das Ausführungsprojekt erhobenen Einwände vollständig aus der Hand geben. Sie darf zwar zur Beurteilung von Einsprachen in fachlicher Hinsicht auf die Beurteilung der Planungs- und der übrigen Fachbehörden des Bundes abstellen. Gleichzeitig ist die Leitbehörde verpflichtet, die Vorbringen der Beschwerdeführenden und der involvierten Behörden einander gegenüberzustellen, diese selbst anhand der anwendbaren Rechtsnormen zu würdigen sowie auf ihre Plausibilität hin zu prüfen und so der Plangenehmigung ihre eigenen (rechtlichen) Überlegungen zu Grunde zu legen (Urteile BVGer A-1251/2012 vom 15. Januar 2014 E. 6.3.3 und A-1851/2012 vom 8. Juli 2013 E. 8.2 m.w.H.).

E. 3.2.3

Der Anspruch auf rechtliches Gehör ist formeller Natur. Seine Verletzung führt ungeachtet der materiellen Begründetheit des Rechtsmittels zur Gutheissung der Beschwerde und zur Aufhebung des angefochtenen Entscheids. Eine nicht besonders schwerwiegende Verletzung des rechtlichen Gehörs kann ausnahmsweise als geheilt gelten, wenn die betroffene Person die Möglichkeit erhält, sich vor einer Rechtsmittelinstanz zu äussern, die den Sachverhalt und die Rechtslage frei überprüfen kann (statt vieler BGE 142 II 218 E. 2.8.1). Die Gehörsverletzung ist in einem solchen Fall bei den Kosten- und Entschädigungsregelungen des bundesverwaltungsgerichtlichen Verfahrens angemessen Rechnung zu tragen (BGE 136 II 214 E. 4.4; Urteile BVGer A-1040/2020 vom 8. Februar 2021 E. 3.1.2 und A-6754/2016 vom 10. September 2018 E. 3.2.3).

E. 3.3.1

Vorab ist Folgendes festzuhalten. Die Vorinstanz hiess die Einsprache der Beschwerdeführerin in Dispositivziffer 5.30 im (Einsprache-)Punkt 6 gut, soweit sie darauf eintrat. Dies ist insofern widersprüchlich, als sie andere Einsprachepunkte in der die Beschwerdeführerin betreffende Erwägung 3.30 zum Teil abwies (z.B. die Einspracheanträge 3 und 9). Ausserdem beinhalten die Einspracheanträge zum Teil mehrere unterschiedliche Forderungen. Aus den jeweiligen Erwägungen ist teilweise nicht klar, ob und auf welche Forderungen sich die einzelnen Abweise- oder Nichteintretensentscheide beziehen. Die Vorinstanz ist vor diesem Hintergrund anzuhalten, ihre Erwägungen künftig so zu formulieren bzw. ihre Entscheide so zu begründen, dass das Bundesverwaltungsgericht und insbesondere die betroffenen Personen diese (besser) nachvollziehen können.

E. 3.3.2

Bezüglich des in der Einsprache formulierten Antrags 1, der Zustand des zu beanspruchenden Flurweg- und Strassennetzes sei vorgängig fachkundig festzustellen, entgegnete das ASTRA in seiner Stellungnahme vom 30. November 2018, dass diesem entsprochen werde. In der Plangenehmigung nimmt die Vorinstanz zu diesem Antrag nicht Stellung, sondern äussert sich zu anderen Punkten, die der Einspracheantrag 1 mitumfasste

(Wiederherstellungspflicht, Haftpflicht des ASTRA, Verständlichkeit der Landerwerbspläne etc.). Auf den Einspracheantrag 1 trat es zusammenfassend nicht ein, soweit er nicht erfüllt sei. Ob und inwiefern der Antrag auf Feststellung des Zustands des Flurweg- und Strassennetzes von diesem Entscheid mitumfasst ist und falls ja, aus welchen Gründen, lässt sich der Verfügung nicht entnehmen. Eine Begründung dazu fehlt.

E. 3.3.3

Was den Antrag auf Nichtbenützung des Cheesturmwegs anbelangt, äusserte die Beschwerdeführerin in ihrer Einsprache diverse Befürchtungen (Gefahr für Schulkinder, Lärm- und Stauimmissionen, Verkehrssicherheit, Beeinträchtigung des Ortsbilds, mangelnde Geeignetheit der Einmündung für den Werkverkehr). Das ASTRA erwiderte in seiner Stellungnahme, der Cheesturmweg diene lediglich als zusätzliche Baustellenzufahrt, damit die Verlegung der Kriegelerstrasse und die Arbeiten am Viehdurchlass zeitgleich erfolgen könnten. Die Vorinstanz hielt in der Plangenehmigung fest, dass der Cheesturmweg in beschränktem Mass als Zufahrt herangezogen werden müsse, weshalb der Antrag abgewiesen werde. Damit nahm sie Bezug auf die Ausführungen des ASTRA und teilte implizit dessen Ansicht, wonach die Inanspruchnahme des Wegs im Sinne von Art. 1 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Enteignung vom 20. Juni 1930 (EntG, SR 711) für die Realisierung des Ausführungsprojekts notwendig ist. Die Bejahung dieser Notwendigkeit bedingt jedoch eine Verhältnismässigkeitsprüfung (vgl. dazu unten E. 5.4.1). Eine solche fehlt in der Verfügung; der Begründungspflicht wurde in diesem Punkt ebenfalls nicht Genüge getan.

E. 3.3.4

Betreffend den Antrag auf Installation von Sichtschutzwänden monierte die Beschwerdeführerin in ihrer Einsprache, dass diese Thematik im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) nicht abgehandelt worden sei. Die Thematik sei darin mit entsprechenden Massnahmen zu berücksichtigen. Darauf antwortete das ASTRA in seiner Stellungnahme lediglich, im Bereich Lichtimmissionen seien die diesbezüglichen rechtlichen Vorgaben erfüllt. Die Vorinstanz hielt in der Plangenehmigung fest, mit der vorgesehenen reduzierten Beleuchtung sowie den genannten Massnahmen seien die geltenden Vorschriften betreffend Lichtimmissionen eingehalten. Dieser Punkt sei deshalb abzuweisen, soweit er nicht bereits erfüllt sei. Im UVB werden indes Lichtimmissionen von Motorfahrzeugen nicht thematisiert; es wird lediglich festgehalten, die (stationäre) Beleuchtung erfülle die Vorgaben der BAFU-Empfehlung zur Vermeidung von Lichtemissionen und der SIA Norm «Vermeidung unnötiger Lichtimmissionen im Aussenraum (Norm 491)». Indes wird in der BAFU-Empfehlung darauf hingewiesen, dass sich bei besonderen topographischen Verhältnissen Scheinwerfer von Fahrzeugen als störend erweisen könnten, was die Anordnung von Massnahmen nach sich ziehen könne (vgl. unten E. 6.4 und 6.6). In der Verfügung findet jedoch keine Auseinandersetzung mit den topographischen Verhältnissen und der Frage nach der Notwendigkeit von Massnahmen statt. Damit wurde der Beschwerdeführerin in diesem Punkt eine sachgerechte Anfechtung in Verletzung der vorinstanzlichen Begründungspflicht verunmöglicht.

E. 3.3.5

Schliesslich machte die Beschwerdeführerin hinsichtlich ihrer Anträge bezüglich des Langsamverkehrs in der Einsprache geltend, die diesbezügliche kantonale Nutzungsplanung habe zwingend parallel zum Plangenehmigungsverfahren zu erfolgen.

Nur so könne sichergestellt werden, dass die Schnittstellen zwischen dem Ausführungsprojekt und den Drittprojekten berücksichtigt würden. Exemplarisch zeige sich dies am in der Massnahme LV8A beschriebenen Langsamverkehrsübergang über die SBB-Überführung. Dieser sei im Ausführungsprojekt nicht berücksichtigt worden. Ausserdem weise der Viehdurchlass grosse Mängel betreffend Attraktivität und Sicherheit auf. Beleuchtung, Entwässerung und hindernisfreie Ausgestaltung seien fraglich. Eine Verbreiterung und Umgestaltung bzw. Attraktivierung seien nicht vorgesehen. Dies müsse zwingend im Rahmen des Ausbaus der N01 erfolgen. Die Synergien seien zu nutzen. Das ASTRA entgegnete darauf, die direkte Rad- und Fusswegverbindung zwischen Härkingen und Egerkingen sei im Ausbauprojekt sichergestellt. Sollte die weitere Planung des Kantons zum Entscheid einer neuen Linienführung führen, hätte dies keinen Einfluss auf das Ausführungsprojekt. Eine allfällige Anpassung innerhalb des Nationalstrassenperimeters könne im Rahmen der Detailplanung erfolgen. Im Weiteren werde im Bereich des Viehdurchlasses die Fahrbahn nicht verengt. Lediglich der Pannestreifen in Fahrtrichtung Zürich-Bern werde mit lokal reduzierter Breite zur Verfügung gestellt. Alsdann könne es nicht im Interesse der Nationalstrasse sein, einen Viehdurchlass auf neue Bedürfnisse der Kantone oder Gemeinden zu Lasten der Autobahn anzupassen. Ausserdem werde die kantonale Planung im Nutzungsplanverfahren beurteilt und nicht im Plangenehmigungsverfahren genehmigt. Die Vorinstanz übernahm weitgehend die Argumentation des ASTRA und hiess die Einsprache in diesem Punkt (Einsprachepunkt 6) gut, soweit es darauf eintrat. Es ist zwar nicht ganz klar, was die Vorinstanz damit genau guthiess. Soweit sie jedoch die Begründung des ASTRA übernahm, ist dies nicht zu beanstanden. Die Beschwerdeführerin hatte die Entgegnungen des ASTRA im Rahmen der ihr gewährten Schlussbemerkungen nicht kommentiert. Eine Auseinandersetzung zwischen den Argumenten war daher nicht notwendig. Die Beschwerdeführerin konnte nachvollziehen, weshalb die Vorinstanz ihren Forderungen nicht nachkam.

E. 3.3.6

Zusammengefasst kam die Vorinstanz ihrer Begründungspflicht in mehreren Punkten nicht nach. Damit verletzte sie das rechtliche Gehör der Beschwerdeführerin. Durch die ihr im Beschwerdeverfahren gewährte Äusserungsmöglichkeit zur Sache ist die Gehörsverletzung jedoch als geheilt anzusehen. Einen Einfluss auf die Kostenfolge hat diese Feststellung nicht, da der Beschwerdeführerin ohnehin keine Verfahrenskosten aufzuerlegen sind (vgl. dazu unten E. 9.1). Hingegen wird die Gehörsverletzung bei der Höhe der Parteientschädigung, die der Beschwerdeführerin grundsätzlich zuzusprechen ist (vgl. ebenda), zu berücksichtigen sein.

E. 4

In materieller Hinsicht verlangt die Beschwerdeführerin zunächst, dass vorgängig zum Baubeginn eine fachkundige Feststellung des heutigen Zustands der durch die Bauarbeiten temporär beanspruchten Flächen, namentlich des bestehenden Flurweg- und Strassennetzes, anzuordnen sei (Rechtsbegehren 2).

E. 4.1

Zur Begründung führt sie aus, dies sei im Sinne einer Beweissicherung notwendig, um allfällige Ansprüche nach Bauende durchsetzen zu können.

E. 4.2

Die Vorinstanz weist darauf hin, dass ASTRA habe der Beschwerdeführerin die Erfüllung dieser Forderung bereits in deren Stellungnahme zur Einsprache zugesichert. Dieses Begehren sei somit bereits erfüllt.

E. 4.3

Das ASTRA bestätigt, dass vor Baubeginn in der Regel immer eine Zustandserfassung vorgenommen werde, um allfällig bereits vorhandene Schäden und Mängel festzuhalten. In diesem Projekt erfolge ebenfalls eine Zustandserfassung von fachkundigen Personen.

E. 4.4

In seiner Stellungnahme zum Einspracheantrag 1 vom 30. November 2018 sicherte das ASTRA die Durchführung einer Zustandserfassung zu. Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich jener Teil des vorinstanzlichen Entscheids, wonach auf den Einspracheantrag 1 nicht eingetreten werde, soweit er nicht bereits erfüllt sei, auf die ersuchte Beweissicherung bezieht. Die Vorinstanz stellt sich denn auch vor Bundesverwaltungsgericht auf diesen Standpunkt (vgl. oben E. 4.2). Sinngemäss schrieb die Vorinstanz diesen Antrag somit ab, nachdem sie keine entsprechende Auflage verfügte. Damit ging sie implizit von ihrer Zuständigkeit in dieser Sache aus.

E. 4.5.1

Soweit in einem nationalstrassenrechtlichen Plangenehmigungsverfahren Enteignungen notwendig sind, finden die Vorschriften des EntG Anwendung (vgl. Art. 26a Abs. 2 NSG). Das EntG wurde am 19. Juni 2020 geändert. Am 1. Januar 2021 sind die neuen Bestimmungen in Kraft getreten (AS 2020 4085). Enteignungsverfahren, die vor dem Inkrafttreten der Änderung vom 19. Juni 2020 eingeleitet worden sind, werden grundsätzlich nach bisherigem Recht zu Ende geführt (vgl. Abs. 1 der Übergangsbestimmungen des EntG zur Änderung vom 19. Juni 2020). Bei den kombinierten Verfahren nach den Spezialgesetzen beginnt das Verfahren mit der Zustellung des (kombinierten) Gesuchs an die Plangenehmigungsbehörde (Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über die Enteignung vom 1. Juni 2018, BBl 2018 I 4713, 4757). Das Plangenehmigungsgesuch wurde am 3. April 2018 bei der Vorinstanz eingereicht. Folglich kommt das EntG in der Fassung vom 1. Januar 2012 zur Anwendung (revidierte Artikel werden mit «aArt.» bezeichnet). In jenem Zeitpunkt war zudem die Verordnung vom 13. Februar 2013 über das Verfahren vor den eidgenössischen Schätzungskommissionen (nachfolgend: VSchK, SR 711.1) sowie das NSG in der Fassung vom 1. Januar 2018 in Kraft.

E. 4.5.2

Das Enteignungsrecht kann unter anderem für die Erstellung, Veränderung oder den Unterhalt eines Werkes (vgl. Art. 4 Bst. a EntG) und die Herbeischaffung der erforderlichen Baustoffe (Bst. b) in Anspruch genommen werden. Dafür können Rechte an Grundstücken, die einem öffentlichen Zwecke dienen, vorübergehend enteignet werden (Art. 5 Abs. 2 i.V.m. Art. 7 Abs. 1 EntG). Werden durch ein Ausführungsprojekt bzw. durch die Bauarbeiten im Zusammenhang mit dem Bau oder Ausbau einer Nationalstrasse öffentliche Verkehrswege betroffen bzw. in Mitleidenschaft gezogen, so ist nach Massgabe des öffentlichen Interesses für deren Fortbenützung zu sorgen (vgl. Art. 42 Abs. 1 NSG i.V.m. Art. 7 Abs. 2 EntG). Die Enteignung kann nur gegen Entschädigung erfolgen (Art. 16 EntG). Bei einer vorübergehenden Enteignung ist der tatsächliche Schaden abzudecken, was die Kosten für die Wiederinstandstellung des Grundstückes, soweit nicht vom

Enteigner selber besorgt, mitbeinhaltet (vgl. Hess/Weibel, Das Enteignungsrecht des Bundes, 1986, Rz. 39 zu Art. 19 EntG; BGE 131 II 420 E. 4.1 und 122 II 12 E. 1a).

E. 4.5.3

Innert der Einsprachefrist sind bei der Planungsbehörde Schadenersatzforderungen für den aus der Enteignung entstehenden Schaden (vgl. aArt. 36 Bst. a EntG i.V.m. aArt. 27d Abs. 2 NSG) sowie die Begehren um Sachleistungen (Bst. b) anzumelden. Wird der Landerwerb auf dem Enteignungsweg durchgeführt, so findet nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens das Schätzungsverfahren vor der eidgenössischen Schätzungskommission (ESchK) statt (vgl. aArt. 39 Abs. 2 NSG). Diese entscheidet über die Art und Höhe der Entschädigungen (aArt. 64 Abs. 1 Bst. a EntG). Die ESchK kann von Amtes wegen alle zur Feststellung der Tatsachen und der Höhe der Entschädigung erforderlichen Erhebungen machen und zu diesem Zwecke den Parteien Beweise auferlegen (vgl. Art. 72 Abs. 1 EntG). Das Präsidium ordnet die nötigen Erhebungen soweit möglich schon vor der Einigungsverhandlung an. Gegebenenfalls kann sie oder er die Verhandlung bis zur besseren Abklärung aussetzen (vgl. Art. 25 VSchK). Ist für ein bereits anhängiges oder ein später einzuleitendes Verfahren eine vorsorgliche Beweisabnahme erforderlich, so wird diese vom Präsidium angeordnet und durchgeführt (vgl. Art. 49 VSchK). Das Bundesverwaltungsgericht erwog in einem Entscheid, dass gestützt auf Art. 72 Abs. 1 EntG und Art. 49 VSchK sowie infolge der Zusammenlegung des spezialgesetzlichen Plangenehmigungs- und des Enteignungsverfahrens bis zum Abschluss des ersteren allein die Leitbehörde zuständig und verpflichtet sei, die erforderlichen Beweise zu erheben bzw. Beweissicherungsmassnahmen anzuordnen (vgl. Urteil A-1251/2012 E. 39.3).

E. 4.5.4

Die Zuständigkeit für die vorsorgliche Beweiserhebung im Zusammenhang mit der Zustandserfassung von Grundstücken oder Gebäuden hat in der Vergangenheit oftmals zu Schwierigkeiten geführt. Streitpunkt war insbesondere, ob für die Anordnung die jeweilige Plangenehmigungsbehörde im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens oder die ESchK, welche schliesslich die Entschädigung festzulegen hat, zuständig sein soll. Mit den Änderungen des EntG vom 19. Juni 2020 wurde die bisher auf Verordnungsstufe in Art. 49 und (sinngemäss) in Art. 25 VSchK geregelte vorsorgliche Beweiserhebung auf Gesetzesstufe gehoben (vgl. Botschaft vom 1. Juni 2018 zur Änderung des Bundesgesetzes über die Enteignung, BBl 2018 4713, 4746). Der heutige Art. 54bis EntG sieht vor, dass das Präsidium der ESchK, soweit erforderlich, von Amtes wegen oder auf Gesuch einer Partei hin die im Hinblick auf ein allenfalls einzuleitendes Verfahren notwendigen Beweissicherungsmaßnahmen anordnet. Der Gesetzgeber wollte damit bewusst die Zuständigkeit für alle Fälle der vorsorglichen Beweiserhebung beim Präsidium der ESchK ansiedeln. Dies, weil letzteres über die erforderliche Erfahrung und das nötige (Fach-)Wissen verfügt, um beurteilen zu können, welche Beweissicherungsmaßnahmen nötig bzw. sachgerecht sind und wie diese durchzuführen sind. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wird dementsprechend auf solche Begehren nicht einzutreten sein. Stattdessen erfolgt nach Rechtskraft der Plangenehmigung die Überweisung an das zuständige Präsidium der ESchK, das über diese Begehren zu befinden haben wird (vgl. BBl 2018 4713, 4746).

E. 4.5.5

Eine Gesetzesrevision kann bei der Auslegung einer Norm des früheren Rechts im Sinne einer Vorwirkung berücksichtigt werden, jedoch nur dann, wenn das System nicht

grundsätzlich geändert wird, sondern lediglich eine Konkretisierung des Rechtszustands angestrebt oder eine Rechtslücke gefüllt wird (Urteil BGer 4A_84/2021 vom 2. Februar 2022 E. 5.2.1 mit Verweisen auf BGE 141 II 297 E. 5.5.3 und 125 III 401 E. 2a).

E. 4.6

In Art. 54bis EntG wurde inhaltlich weitgehend die Regelung von Art. 49 VSchK übernommen. Der Gesetzgeber wollte mit der Gesetzesrevision bekräftigen bzw. konkretisieren, dass - entgegen der (bisherigen) Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts - das Präsidium der ESchK in allen Fällen für die Anordnung von vorsorglichen Beweiserhebungen zuständig ist. Die Begründung, wonach die ESchK aufgrund ihrer Erfahrung und ihrem Fachwissen dafür am besten geeignet ist, ist nachvollziehbar und überzeugt. An der bisherigen Auslegung von Art. 49 VSchK ist aus diesem Grund nicht länger festzuhalten.

E. 4.7

Im Ergebnis hätte die Vorinstanz bezüglich des Einspracheantrags 1 der Beschwerdeführerin einen Nichteintretensentscheid fällen müssen, soweit dieser die vorgängige fachkundige Feststellung des heutigen Zustands des Flurweg- und Strassennetzes betraf. Zudem hätte sie die Weiterleitung der Einsprache nach Eintritt der Rechtskraft der Plangenehmigungsverfügung an die ESchK anordnen müssen, damit diese über eine (durchsetzbare) Anordnung einer vorsorglichen Beweiserhebung entscheiden kann. Insofern erweist sich die Beschwerde als begründet. Nachdem der «Nichteintretensentscheid» bereits durch die Formulierung in Dispositivziffer 5.30 abgedeckt ist, ist die Vorinstanz anzuweisen, die Einsprache der Beschwerdeführerin nach Eintritt der Rechtskraft an die ESchK zur Behandlung des Beweissicherungsantrags weiterzuleiten.

E. 5

Weiter verlangt die Beschwerdeführerin, dass die Erschliessung der Installationsplätze Z59A und Z60 ausschliesslich direkt ab der Egerkingerstrasse über GB Härkingen Nrn. 877 und 42 zu erfolgen habe und deren Erschliessung über den Cheesturmweg (GB Härkingen Nr. 90008) generell, eventuell zumindest über den Abschnitt südlich der Kreuzung «Hodler-Cheesturmweg» zu untersagen sei (Rechtsbegehren 3).

E. 5.1

Zum besseren Verständnis der Rüge ist vorab die Sachlage zu erörtern.

E. 5.1.1

Die N01 durchquert das Gemeindegebiet von westlicher nach östlicher bzw. von östlicher nach westlicher Richtung. Ebenfalls auf Gemeindegebiet befindet sich die Verzweigung Härkingen, von der die N02 gen Norden in Richtung Basel abzweigt. Um von der N01 kommend nach Härkingen zu fahren, muss auf die N02 gewechselt werden. In Egerkingen, das nördlich an Härkingen angrenzt, ist die Autobahnausfahrt zu nehmen, um auf die Kantonsstrasse «Egerkingerstrasse» zu gelangen. Letztere führt in südöstlicher Richtung über die N01 zu einem Kreislauf im Dorfzentrum von Härkingen. Nimmt man die erste Ausfahrt, gelangt man auf die Kantonsstrasse «Hauptgasse». Folgt man dieser in westlicher Richtung für ca. 160 m, trifft man auf die Einmündung des Cheesturmwegs. Dieser führt parallel zur der östlich liegenden Egerkingerstrasse in nordwestliche Richtung zum Viehdurchlass. Auf halber Strecke mündet von Westen kommend die Strasse «Hodler»

(nachfolgend: Hodlerstrasse) in den Cheesturmweg ein. Nördlich der Hodlerstrasse befindet sich eine Industrie-, südlich davon eine Wohnzone. Der Cheesturmweg, die Hauptgasse, die Egerkingerstrasse und die N01 rahmen eine rechteckige Fläche ein. Im südlichen Teil dieser Fläche befinden sich ein paar Grundstücke, die mit Gebäuden überbaut sind. Der restliche, beträchtlich grössere Teil der Fläche bildet das Gebiet «Husmatt», das landwirtschaftlich genutzt wird. Dieses ist in zwei parallel liegende, rechteckige Grundstücke aufgeteilt; das östlich liegende Grundstück Nr. 877 und das westlich liegende Nr. 42. Auf dem Grundstück Nr. 42 ist die Erstellung des Installationsplatzes Z59A vorgesehen. Er soll entlang des Cheesturmwegs und der N01 zu liegen kommen. Auf dem Grundstück Nr. 877 ist der Installationsplatz Z60 für den Ersatzneubau der Kantonsstrassenüberführung Egerkingen-Härkingen geplant. Dieser liegt sowohl an der N01 wie auch an der Egerkingerstrasse.

E. 5.1.2

Die beiden Installationsplätze sollen wie folgt erschlossen werden. Etwa 40 m vor dem Kreisel im Dorfzentrum von Härkingen befindet sich die Einmündung des Flurwegs «Chilchmattstrasse». Ab der Egerkingerstrasse beschreibt diese eine scharfe Rechtskurve und führt dann parallel zur Egerkingerstrasse und angrenzend an das Grundstück Nr. 877 in Richtung Norden, bis er auf den Flurweg «Kriegelerstrasse» trifft. Die Kriegelerstrasse verläuft parallel zur N01 und markiert die nördliche Grenze der Grundstücke Nr. 877 und 42. Im Bereich des Viehdurchlasses beschreibt die Kriegelerstrasse eine «U-Kurve», quert dabei am südlichsten Punkt den Cheesturmweg und setzt ihren Weg weiter parallel zur N01 nach Westen fort. Im Normalfall sollten der Installationsplatz Z60 über die Egerkinger- und die Chilchmattstrasse und der Installationsplatz Z59A anschliessend über die Kriegelerstrasse erreicht werden.

E. 5.2

Die Beschwerdeführerin macht geltend, eine ausnahmsweise Erschliessung der Installationsplätze über den Cheesturmweg zeige unverhältnismässig negative Auswirkungen auf die Wohngebiete im Dorfkern beidseits dieser kommunalen Strasse und deren Funktion als Schulweg. Die Einmündung Cheesturmweg - Hauptgasse (mit dem unmittelbar anliegenden Gebäude «Alte Chäsi») sei für den anfallenden Werkverkehr unzureichend ausgebaut. Begegnungsfälle von schweren Fahrzeugen könnten in diesem Bereich nicht gefahrenfrei abgewickelt werden. Die Verkehrssicherheit sei für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fahrradfahrer, Fussgänger sowie Schulkinder, nicht gewährleistet. Nicht nachvollziehbar sei, warum die Verlegung der Kriegelerstrasse zwingend zeitgleich mit den Arbeiten am Viehdurchlass erfolgen müsse und warum eine Erschliessung über die GB Härkingen Nrn. 877 und 42 (direkt ab Egerkingerstrasse) nicht auch bei einer zeitgleichen Ausführung der beschriebenen Arbeiten möglich sein sollte. Der angefochtene Entscheid setze sich mit der Thematik nicht auseinander, sondern gebe einfach die Ansicht des Bauherrn wieder. Die Planung der Bauleistik habe immer in Varianten zu erfolgen, welche zu bewerten und gegeneinander abzuwägen seien. Ein Variantenstudium sei im Plangenehmigungsverfahren nicht zu erkennen. Bei einer objektiven Gewichtung der Interessen an einer angemessenen Wohnqualität und vor allem an einer maximalen Schulwegsicherheit bzw. allgemeinen Verkehrssicherheit könne der Cheesturmweg als Zu- und Wegfahrt nicht in Frage kommen.

E. 5.3

Die Vorinstanz und das ASTRA entgegen ergänzend zu ihren bereits gemachten Ausführungen (vgl. oben E. 3.3.3), die Kriegelerstrasse müsse aufgrund der Nationalstrassenerweiterung im Bereich des Viehdurchlasses auf einer Länge von rund 80 m in südliche Richtung verschoben werden. Der Einhaltung aller Sicherheitsmassnahmen zum Schutz der weiteren Verkehrsteilnehmer werde hohes Gewicht beigemessen. Im Rahmen der Detailprojektierung werde das ASTRA die definitive Planung vornehmen und die Anliegen der Beschwerdeführerin soweit wie möglich berücksichtigen. Die vertiefte Planung habe gezeigt, dass aufgrund der Verschiebung der Kriegelerstrasse die Erschliessung des Installationsplatzes Z59A über den Cheesturmweg nicht ganz verzichtet werden könne. Der Cheesturmweg werde jedoch nur in Ausnahmefällen benutzt und die Erschliessung der Installationsplätze werde, wenn möglich, über die Chilchmattstrasse erfolgen. Die Nutzung werde detailliert im Rahmen der Realisierung definiert und vor/während der Ausführung mit der Gemeinde und Grundeigentümern vor Ort abgestimmt.

E. 5.4.1

Das Enteignungsrecht kann geltend gemacht werden für Werke, die im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils des Landes liegen (vgl. Art. 1 Abs. 1 EntG). Es kann indes nur beansprucht werden, wenn und soweit es zur Erreichung des Zweckes notwendig ist (vgl. Art. 1 Abs. 2 EntG). Der mit der Enteignung einhergehende Eingriff in das Eigentum muss sich zwar auf ein Minimum, jedoch nicht auf das absolut Notwendige beschränken. Vielmehr darf es sich auf alles erstrecken, was zur angemessenen Realisierung eines Werks erforderlich ist. Die Beurteilung der Notwendigkeit kommt damit einer Verhältnismässigkeitsprüfung gleich (Urteile BGer 1C_385/2016 vom 17. November 2016 E. 5.1.2 und 1C_342/2011 vom 15. März 2012 E. 2.1; BVGE 2016/13 E. 16.4.1; Urteile BVGer A-1345/2019 vom 5. September 2019 E. 5.3.1 f. und A-2795/2017 vom 27. November 2017 E. 5.1). Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit verlangt im Allgemeinen, dass eine in das Eigentum eingreifende Massnahme geeignet ist, das angestrebte Ergebnis herbeizuführen, und dass dieses nicht durch eine mildere Massnahme erreicht werden kann. Er verbietet alle Einschränkungen, die über das angestrebte Ziel hinausgehen, und erfordert ein vernünftiges Verhältnis zwischen diesem und den betroffenen öffentlichen und privaten Interessen (statt vieler BGE 145 II 70 E. 3.5).

E. 5.4.2

Im Bereich des Nationalstrassenbaus ist eine Detailprojektierung zulässig (vgl. Art. 37 NSV). In sachlicher Hinsicht setzt die Aufteilung des Verfahrens voraus, dass im Rahmen der Plangenehmigung sämtliche wesentlichen Aspekte beurteilt werden können; diese dürfen in der nachfolgenden Planung bzw. Detailprojektierung nicht mehr in Frage gestellt werden. Es dürfen nur Fragen in ein Detailprojekt verwiesen werden, denen bei gesamthafter Beurteilung lediglich untergeordnete Bedeutung zukommt. Hierbei ist auf die konkreten Umstände des Einzelfalls abzustellen (BGE 121 II 378 E. 6c; vgl. zudem BGE 140 II 262 E. 4.3 m.H.; Urteil BVGer A-2997/2020 vom 18. Juli 2022 E. 8.4.3). Die Verfahrens- und Parteirechte sind umfassend zu wahren; den Parteien ist derselbe Rechtsschutz wie gegen die Plangenehmigung zu gewähren (vgl. Urteil BVGer A-2575/2013 vom 17. September 2014 E. 5.7).

E. 5.5.1

Der Cheesturmweg soll der ausnahmsweisen Erschliessung des Installationsplatzes Z59A dienen, der wiederum für die baulichen Anpassungen am Viehdurchlass benötigt wird. Gemäss der Planunterlage f.40 «Hauptabmessungen der Kunstbauten, DL (Vieh) Lischmatten Härkingen (Z59A)» (nachfolgend: Planunterlage f.40) muss der obere Bereich des südlichen Eingangs des Viehdurchlasses durch eine Stahlbetonkonstruktion verlängert und mit einer Stützmauer gesichert werden. Innerhalb des Durchlasses werden der Korrosionsschutz des Wellblechs flächig ausgebessert und vereinzelt Schrauben ersetzt. Die Arbeiten am Viehdurchlass stehen somit im Zusammenhang mit dem Ausbau der N01. Dass letzterer im öffentlichen Interesse liegt, ist zu Recht unbestritten. Angesichts der starken Überlastung der Strecke mit seinen Folgewirkungen (Staukosten, Sicherheit etc.) ist es ausgewiesen. Ob für diesen Zweck die ausnahmsweise Inanspruchnahme des Cheesturmwegs verhältnismässig ist, ist nachfolgend zu eruieren.

E. 5.5.2

Nach dem Gebot der Geeignetheit ist zu prüfen, ob mit der Enteignung der im öffentlichen Interesse liegende Zweck überhaupt verwirklicht werden kann. Dies setzt z.B. voraus, dass geprüft wird, ob sich das zu enteignende Grundstück als Standort eignet oder ob ihm technische oder rechtliche Hindernisse entgegenstehen (vgl. Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, S. 638; Urteil BGer 1C_121/2018 vom 8. Mai 2019 E. 8.3.1; Urteil BVGer A-1524/2015 vom 19. November 2015 E. 4.4). Der Cheesturmweg liegt teilweise direkt neben einer Industriezone. Auf Satellitenaufnahmen ist ersichtlich, dass dort grosse Mengen an Containern und schwerem Baumaterial gelagert werden (vgl. maps.geo.admin.ch). Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass der Cheesturmweg mit relativ schweren Transportfahrzeugen befahrbar ist. Auch die Einmündung Cheesturmweg - Hauptgasse dürfte kein Hindernis darstellen, nachdem eine entsprechende Signalisation an der Hauptgasse den Weg zur Industriezone über den Cheesturmweg weist und keine Fahrverbote für besonders schwere Fahrzeuge ersichtlich sind (vgl. www.google.ch/maps Funktion: Google Street View). Die temporäre Inanspruchnahme dieses Wegs ist grundsätzlich geeignet, den Installationsplatz Z59A im Ausnahmefall zu erschliessen.

E. 5.5.3

Weiter muss die Enteignung erforderlich sein. Es ist darauf zu achten, dass die privaten Rechte möglichst geschont und die Enteignung auf das zur Erreichung des im öffentlichen Interesse Notwendigen sachlich, räumlich und zeitlich beschränkt wird. Die Frage der Zulässigkeit der Enteignung hängt mitunter davon ab, ob alternative, bessere Varianten vorhanden sind. Die Variantenprüfung gibt im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung Antwort auf die Frage der Erforderlichkeit (vgl. Hänni, a.a.O., S. 638; BVGE 2016/13 E. 16.4.1; Urteil BGer 1C_582/2013 vom 25. September 2014 E. 2 f.). Ein Vergleich verschiedener Lösung ist jedoch nur dann angezeigt, wenn die einander gegenüberzustellenden Varianten echte Alternativen sind (vgl. Urteile A-1345/2019 E. 5.3.2 und A-1524/2015 E. 4.6.1.2). Die Beschwerdeführerin stellt in diesem Zusammenhang die Erforderlichkeit der zeitgleichen Ausführung der Arbeiten am Viehdurchlass und an der Verlegung der Kriegelerstrasse in Frage. Sie bezweifelt, dass in diesem Fall der Installationsplatz Z59A nicht über die Grundstücke Nrn. 877 und 42 erschlossen werden könnte. Es ist zutreffend, dass sich die Vorinstanz und das ASTRA zu diesem Punkt nicht näher äussern. Gleichwohl ist es naheliegend, dass Bauarbeiten in einem bestimmten Gebiet aufgrund der damit zusammenhängenden Immissionen und aus

Kostengründen in einem möglichst kurzen Zeitraum durchgeführt werden sollen. Insofern macht es Sinn, alle anstehenden Arbeiten - soweit möglich - parallel zu erledigen. Mit dem Wegfall der Kriegelerstrasse als Zufahrtsweg während deren Verlegung ist der Installationsplatz Z59A nicht mehr über den angedachten Verkehrsweg zugänglich. Der Cheesturmweg ist die direkteste Verbindung, die in diesem Fall die Erschliessung des Installationsplatzes Z59A erlauben würde. Ferner muss von vornherein kein absoluter Ausnahmefall vorliegen, damit der Cheesturmweg in einer solchen Situation befahren werden dürfte; es reicht aus, wenn es die Situation vor Ort es als angemessen erscheinen lässt (vgl. oben E. 5.4.1). Das konkrete Zufahrtsregime ist überdies von bauorganisatorischer Natur, und es erscheint aufgrund des bestehenden Flurweg- und Strassennetzes nicht als willkürlich, den Cheesturmweg im Ausnahmefall für den Werkverkehr zuzulassen. Der Einwand, es sei kein Variantenstudium durchgeführt worden, ist zwar richtig. Echte Alternativen sind indes nicht ersichtlich. Theoretisch könnte der Installationsplatz über den weiter westlich liegenden Lammweg und danach über die Dingerten- und Hodlerstrasse erschlossen werden, um so auf den nördlichen Teil des Cheesturmwegs zu gelangen. Die Fahrt durch Wohnzonen wäre dadurch jedoch beträchtlich länger. Eine Zufahrt von Norden her durch den Viehdurchlass fällt aufgrund dessen geringen Dimensionierung ebenfalls ausser Betracht. Die von der Beschwerdeführerin sinngemäss vorgeschlagene Baupiste über die Grundstücke Nrn. 877 und 42 erscheint zwar möglich. Es erweist sich jedoch als nicht sachgerecht, extra für den Ausnahmefall eine Zufahrtsstrasse unter Beanspruchung von zusätzlichem Kulturland zu erstellen, nachdem mit dem Cheesturmweg bereits eine solche besteht. Aus diesen Gründen und unter Berücksichtigung der in solchen Fällen angebrachten richterlichen Zurückhaltung kann die Erforderlichkeit der ausnahmsweisen Inanspruchnahme des Cheesturmwegs während der Verlegung der Kriegelerstrasse bejaht werden.

E. 5.5.4

Schliesslich ist zu prüfen, ob die Beanspruchung des Cheesturmwegs im engeren Sinn verhältnismässig ist. Das vom Privaten zu erbringende Opfer darf in keinem Missverhältnis zum Nutzen stehen, den die Allgemeinheit mit der Enteignung erzielt; das öffentliche Interesse an einer auf das sachlich Notwendige beschränkten Enteignung muss schwerer wiegen als das private Interesse an einem Verzicht auf den Eingriff (vgl. Hänni, a.a.O., S. 638; Urteil A-2795/2017 E. 5.1). Einsprecher können in diesem Zusammenhang nicht nur ihre eigenen privaten Interessen, sondern auch schutzwürdige öffentliche Interessen geltend machen, die gegen die Erteilung des Enteignungsrechtes vorgebracht werden können (vgl. BGE 111 Ib 15 E. 3 und 100 Ib 404 E. 1). Für die Erschliessung des Installationsplatzes Z59A über den Cheesturmweg muss ins Dorfzentrum gefahren werden. Dies ist mit Risiken für die anderen Verkehrsteilnehmer verbunden und setzt das Dorf zusätzlichen Immissionen aus. Auf der anderen Seite besteht ein öffentliches Interesse daran, Nationalstrassen effizient zu bauen, um die Belastung des Bauprozesses für die Umwelt und Bevölkerung möglichst gering zu behalten. Dies kann eine gewisse Flexibilität hinsichtlich der Wahl der Erschliessungswege erfordern. Des Weiteren dürften die Egerkingerstrasse und die Hauptgasse als Kantonsstrassen regelmässig von schweren Fahrzeugen befahren werden. Durch die zusätzlichen Fahrten würden diese Strassen immer noch bestimmungsgemäss genutzt. Zudem dürften auf dem Cheesturmweg als Zufahrtsstrasse zu einer Industriezone bereits heute grössere Nutzfahrzeuge zirkulieren. Es ist davon auszugehen, dass sich die Bevölkerung ein gewisses Verkehrsaufkommen auf diesen Strassen mit unterschiedlichen Arten von Fahrzeugen bereits gewohnt und bezüglich der damit zusammenhängenden

Gefahren sensibilisiert ist. Eine maximale Schulwegsicherheit, so wünschenswert eine solche auch wäre, und maximale Wohnqualität dürften deswegen an diesen Strassen bereits heute nicht herrschen. Alsdann fällt ins Gewicht, dass diese Fahrten nicht regelmässig, sondern lediglich ausnahmsweise anfallen werden und sich deren Anzahl in Grenzen halten dürfte. Gemäss der Planunterlage f.40 sind die durchzuführenden Arbeiten nämlich relativ überschaubar (vgl. oben E. 5.5.1). Ferner beträgt die Länge der Strecke, an der sich Wohnhäuser befinden, mithin kurz vor Dorfeinfahrt bis zur Kreuzung Hodlerstrasse, 457 m (77 m Egerkingerstrasse, 170 m Hauptgasse, 210 m Cheesturmweg; vgl. www.maps.geo.admin.ch > Zeichnen & Messen auf der Karte), was in diesem Zusammenhang als eher kurze Strecke erscheint. Die Gefahren, die von diesen Fahrten ausgehen, dürften gesamthaft betrachtet nicht wesentlich höher sein, als jene, die bereits unter den heutigen Verkehrsbedingungen bestehen. Private Interessen gegen die temporäre Enteignung des Cheesturmwegs macht die Beschwerdeführerin, ausser ihre Befürchtung betreffend die Wiederherstellung im Falle von Schäden (vgl. oben E. 4.1), nicht geltend. Der Weg bleibt während dieser Zeit auch für andere Verkehrsteilnehmer offen. Im Ergebnis vermögen die berechtigten Interessen der Beschwerdeführerin am Schutz ihrer Einwohner jene des ASTRA an der ausnahmsweisen Inanspruchnahme des Cheesturmwegs nicht zu überwiegen. Dessen temporäre Enteignung erweist sich als verhältnismässig im engeren Sinne.

E. 5.6

Zusammengefasst liegt die temporäre Enteignung des Cheesturmwegs zur ausnahmsweisen Erschliessung des Installationsplatzes Z59A im öffentlichen Interesse und ist verhältnismässig. Die dagegen gerichtete Beschwerde erweist sich als unbegründet. Dasselbe gilt für das Eventualbegehren, wonach zumindest die Erschliessung über den Abschnitt südlich der Kreuzung «Hodler-Cheesturmweg» zu untersagen sei. Die in diesem Fall notwendige Zufahrt über die Hodlerstrasse wäre nicht nur länger, sondern würde ebenfalls entlang eines Wohnquartiers führen (vgl. oben E. 5.5.3). Eine verhältnismässigere Massnahme würde dies nicht darstellen. Schliesslich wird die weitere Konkretisierung dieser Fahrten im Rahmen des Detailprojekts vorgenommen, was zulässig erscheint (vgl. oben E. 5.4.2). Dabei können - unter Wahrung der Parteirechte der Beschwerdeführerin - die Fragen betreffend die Abstimmung von Fahr- und Schulzeiten, Verkehrssicherheitsmassnahmen, etc. weiter geklärt werden.

E. 6

Anschliessend fordert die Beschwerdeführerin die Erstellung von Sichtschutzwänden auf zwei Überführungsbauwerken zum Schutz der Bevölkerung vor Lichtimmissionen (Rechtsbegehren 4).

E. 6.1

Zur Begründung macht die Beschwerdeführerin geltend, sie habe in ihrer Einsprache Sichtschutzmassnahmen auf den Überführungsbauwerken (Rampe) «Bern - Basel» sowie «Verzweigung Härkingen, Fahrtrichtung Zürich» gefordert. Diese Sichtschutzmassnahmen sollten die Lichtimmissionen, die von fahrenden Motorfahrzeugen ausgingen und insbesondere während der sensiblen Nachtzeit zu störenden Lichtimmissionen im Siedlungsgebiet von Härkingen führten (schwenkende Lichtkegel), reduzieren bzw. vermeiden. Weder im UVB noch in den Erwägungen der Plangenehmigung finde sich eine Beurteilung dazu. Sie verlangt, dass diese Immissionen Aufnahme in den UVB finden,

beurteilt und im Sinne der Vorsorge mit entsprechenden Massnahmen an der Quelle begrenzt werden.

E. 6.2

Die Vorinstanz hält dem entgegen, für eine Verpflichtung zum Bau von solchen Sichtschutzwänden bestehe keine gesetzliche Grundlage. Es sei nicht ersichtlich, weshalb bei diesen beiden Überführungen die Anwohner mehr von Lichtimmissionen betroffen sein sollten als an anderen vergleichbaren Orten.

E. 6.3

Das ASTRA bemerkt, Fahrzeuge auf Strassen führten gezwungenermassen zu Lichtimmissionen. Hingegen existierten für diese keine Grenzwerte. Es sei im Einzelfall zu beurteilen, ob die Immissionen schädlich oder lästig seien. Aus der Beschwerdeschrift gehe nicht hervor, inwiefern das Wohlbefinden der ansässigen Bewohner von den besagten Lichtimmissionen erheblich gestört würden.

E. 6.4

Das BAFU bestätigt, dass sich künstliches Licht in der Nacht auf verschiedene Arten störend oder belästigend auswirken kann, namentlich durch Wohnraumaufhellung, belästigende Blendung und im Zusammenhang mit Fahrzeugen auch als «bewegtes Licht». Bei fahrenden Autos könne dies wegen der Scheinwerfer aufgrund von besonderen topographischen Verhältnissen, beispielsweise bei Tiefgaragenausfahrten oder befahrenen Rampen der Fall sein. Bei einer mehr oder weniger horizontal verlaufenden Strasse könne hingegen aufgrund der leicht gegen unten gerichteten Scheinwerfer der Fahrzeuge davon ausgegangen werden, dass das Licht nicht direkt in Wohnungen hineingelange. Der Verlauf der Fahrbahnen bzw. der Überführungsbauwerke bleibe nach dem vorliegenden Ausführungsprojekt im Wesentlichen unverändert. Die Fahrbahn der Überführung von Bern Richtung Basel werde verbreitert. Bei der Fahrbahn von Basel Richtung Zürich seien lediglich Massnahmen zur Instandhaltung vorgesehen. Für den Zeithorizont 2030 sei gegenüber dem Ausgangszustand 2010 mit einer Zunahme des Verkehrs von 22 % zu rechnen. In Bezug auf die Fahrbahn der Überführung von Bern Richtung Basel seien die Strahlen der vorderen Scheinwerfer der Fahrzeuge nur aus grosser Distanz (ca. 650 m) in Richtung der bewohnten Gebiete der Gemeinde Härkingen gerichtet. Einwirkungen im Sinne einer Wohnraumaufhellung oder störenden Blendung seien aufgrund der Distanz und Linienführung nicht möglich. Hingegen seien solche Einwirkungen bei der Überführung von Basel in Richtung Zürich auf einem Fahrbahnabschnitt von rund 100 m aufgrund der Fahrtrichtung und der geringen Distanz zu den nächsten Wohnhäusern nicht von vornherein ausgeschlossen. Das nächste Wohnhaus weise einen Abstand von rund 60 m zur Autobahn auf; an dieser Stelle stehe allerdings eine Lärmschutzwand, die auch vor Lichtimmissionen schütze. Zum Streckenabschnitt, von welchem aus Lichtemissionen in Richtung der nächsten Wohnhäuser gelangen könnten, betrage die Distanz rund 150 m. Aufgrund des grossen Kurvenradius und der nach unten geneigten Fahrbahn Richtung Härkingen sei die Wahrscheinlichkeit übermässiger Lichtimmissionen gering. Das Anbringen einer Sichtschutzwand sei vor diesem Hintergrund nicht verhältnismässig. Sollte es aufgrund von künftigen Änderungen im Betrieb dennoch zu übermässigen Einwirkungen kommen, könne eine Abschirmung im Nachhinein noch angebracht werden.

E. 6.5.1

Bevor eine Behörde über die Planung, Errichtung oder Änderung von Anlagen entscheidet, prüft sie möglichst frühzeitig die Umweltverträglichkeit (Art. 10a Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 [USG, SR 814.01]). Wer eine Anlage, die der Umweltverträglichkeitsprüfung untersteht, planen, errichten oder ändern will, muss der zuständigen Behörde einen UVB unterbreiten. Dieser bildet die Grundlage der Umweltverträglichkeitsprüfung (Art. 10b Abs. 1 USG). Der Bericht enthält alle Angaben, die zur Prüfung des Vorhabens nach den Vorschriften über den Schutz der Umwelt nötig sind (Art. 10b Abs. 2 Satz 1 USG). Dazu zählen insbesondere sämtliche Angaben, welche die zuständige Behörde benötigt, um das Projekt gemäss Art. 3 der Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, SR 814.011) auf seine Umweltverträglichkeit bzw. Konformität mit den Vorschriften über den Schutz der Umwelt prüfen zu können (Art. 9 Abs. 2 UVPV). Erstellt wird der Bericht nach den Richtlinien der Umweltschutzfachstellen (vgl. Art. 10b Abs. 2 Satz 2 USG). Er hat sich nur mit jenen Themen zu befassen, die für den zu treffenden Entscheid wesentlich sind und soll sich, soweit möglich, auf bereits andernorts gemachte Erfahrungen stützen (vgl. BGE 118 Ib 206 E. 13; vgl. Hänni, a.a.O., S. 448). Mithin müssen konkrete Anzeichen vorliegen, die für weitergehende Abklärungen zu einer Thematik sprechen (vgl. BGE 140 II 262 E. 6.3). Das BAFU beurteilt den Bericht zu Projekten, die von einer Bundesbehörde geprüft werden, und beantragt letzterer die zu treffenden Massnahmen (vgl. Art. 10c Abs. Abs. 1 USG i.V.m. Art. 12 Abs. 2 UVPV). Es untersucht anhand der Richtlinien, ob die für die Prüfung erforderlichen Angaben im Bericht vollständig und richtig sind (Art. 13 Abs. 1 UVPV). Die Beurteilungen des UVB durch das BAFU sind in tatsächlicher Hinsicht amtlichen Expertisen gleichzustellen, von denen die entscheidende Behörde nur aus triftigen Gründen abweichen darf (BGE 124 II 460 E. 4b). Stellt es Mängel fest, so beantragt es der zuständigen Behörde, vom Gesuchsteller ergänzende Abklärungen zu verlangen oder Experten beizuziehen (Art. 13 Abs. 2 UVPV). Die zuständige Behörde kann denn auch Auskünfte oder ergänzende Abklärungen fordern sowie Gutachten erstellen lassen (vgl. Art. 10b Abs. 4 USG).

E. 6.5.2

Das USG bezweckt unter anderem den Schutz von Menschen gegen schädliche oder lästige Einwirkungen (vgl. Art. 1 Abs. 1 USG). Künstliches Licht besteht aus elektromagnetischen Strahlen und gehört zu den Einwirkungen im Sinne von Art. 7 Abs. 1 USG (BGE 140 II 214 E. 3.2), die beim Austritt aus Anlagen als Emissionen, am Ort ihres Einwirkens als Immissionen bezeichnet werden (Art. 7 Abs. 2 USG). Strahlen sind unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (vgl. Art. 11 Abs. 2 USG). Steht fest oder ist zu erwarten, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden, werden die Emissionsbegrenzungen verschärft (Art. 11 Abs. 3 USG). Für Lichtimmissionen gibt es weder Immissionsgrenzwerte (zur Beurteilung der Schädlichkeit bzw. Lästigkeit) noch gelten vorsorgliche Anlagegrenzwerte oder Planungswerte. Die Behörden müssen die Lichtimmissionen im Einzelfall beurteilen, unmittelbar gestützt auf die Art. 11 bis 14 USG sowie Art. 16 bis 18 USG. Dabei kann sich die Vollzugsbehörde auf Angaben von Experten und Fachstellen abstützen. Dazu gehören die vom BAFU im Jahr 2005 herausgegebenen und im Jahr 2021 aktualisierten Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen (nachfolgend: Empfehlungen BAFU; vgl. BGE 140 II 214 E. 3.3 und 140 II 33 E. 4.2 f; Urteil BGer 1C_413/2020 vom 3. November 2021 E. 9.2).

E. 6.5.3

Strahlen werden durch Massnahmen an der Quelle begrenzt (Emissionsbegrenzungen; Art. 11 Abs. 1 USG). Emissionen werden unter anderem eingeschränkt durch den Erlass von Bau- und Ausrüstungsvorschriften (vgl. Art. 12 Abs. 1 Bst. b USG). Begrenzungen werden durch Verordnungen oder, soweit diese nichts vorsehen, durch unmittelbar auf das USG abgestützte Verfügungen vorgeschrieben (Art. 12 Abs. 2 USG). Im Übrigen sind unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (vgl. Art. 11 Abs. 2 USG). Lehre und Rechtsprechung anerkennen allerdings einen sogenannten Bagatellbereich, in welchem gestützt auf das Vorsorgeprinzip nach Art. 11 Abs. 2 USG keine Massnahmen zu treffen sind. Emissionen können so geringfügig sein, dass sich besondere Massnahmen der Vorsorge in der Regel nicht rechtfertigen. Es müssen nicht sämtliche im strengen Sinne unnötigen Emissionen untersagt werden; so gibt es beispielsweise keinen Anspruch auf völlige Ruhe oder darauf, dass eine Anlage völlig geruchsfrei funktionieren müsste (BGE 133 II 169 E. 3.2; Urteil BGer 1C_216/2010 vom 28. September 2010 E. 5).

E. 6.6

Gemäss UVP-Handbuch des BAFU sind Lichtimmissionen insbesondere im Zusammenhang mit der Landschaft und dem Ortsbild sowie der Fauna relevant (vgl. BAFU, Richtlinie des Bundes für die Umweltverträglichkeitsprüfung 2009, Modul 5, S. 13 und 31). Im UVB wurde diese Fragestellung hinsichtlich der Landschaft und des Ortsbilds untersucht. Im Wesentlichen ist vorgesehen, die vorhandenen Signalbeleuchtungen zurückzubauen und die neuen Signalelemente mit retroreflektierender Folie zu versehen. Eine aktive Beleuchtung sei lediglich auf den Rastplatzanlagen notwendig. Kein Thema waren die Lichtimmissionen, die von fahrenden Motorfahrzeugen ausgehen. Das BAFU bemängelte dies in seinen Stellungnahmen vor der Vorinstanz nicht. Seine vor dem Bundesverwaltungsgericht gemachten Ausführungen entsprechen zudem im Wesentlichen seinen eigenen Empfehlungen (vgl. Empfehlungen BAFU, S. 16). Vorliegend ist mit dem BAFU deshalb davon auszugehen, dass aufgrund der konkreten Verhältnisse keine wesentlichen Lichtimmissionen zu erwarten sind. So trifft es zu, dass die Linienführung der Überführung von Bern in Richtung Basel nur auf einer relativ kurzen Strecke eine direkte Beleuchtung des Siedlungsgebiets von Härkingen überhaupt betrifft und die Distanz zum nächsten Wohnhaus ca. 650 m beträgt (vgl. www.map.geo.admin.ch > Zeichnen & Messen auf der Karte). Dass auf eine solche Distanz das Scheinwerferlicht zu wenig intensiv ist, um eine störende Wohnraumaufhellung oder Blendung zu verursachen, erscheint plausibel. Hinsichtlich der Überführung von Basel in Richtung Zürich ist die Distanz zum nächsten Wohnhaus (ca. 60 m) zwar viel kleiner. Wie das BAFU jedoch korrekt ausführt, befindet sich an jener kritischen Stelle eine Lärmschutzwand (vgl. www.map.geo.admin.ch). Störende Lichtimmissionen sind damit ausgeschlossen. Schliesslich anerkennt das BAFU die Möglichkeit von Lichtimmissionen bei Wohnhäusern, die von der besagten Überführung 150 m entfernt sind. Das Bundesverwaltungsgericht teilt jedoch dessen Ansicht, dass aufgrund des Kurvenradius und der nach unten geneigten Fahrbahn allfällige Lichtimmissionen - selbst wenn das Fernlicht eingeschaltet wäre - nicht übermässig sein werden. Anhaltspunkte, die Anlass zu einer Untersuchung dieser Thematik gegeben hätten, waren und sind nicht vorhanden. Die Vorinstanz war nicht verpflichtet, eine solche anzuordnen und gestützt darauf Massnahmen zu verfügen.

E. 6.7

Nach dem Gesagten ist der Beschwerdeführerin in diesem Punkt - soweit überhaupt auf das betreffende Rechtsbegehren einzutreten wäre (vgl. oben E. 1.3.3.3) - nicht zu folgen. Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass praxisgemäss Massnahmen zur Emissionsbegrenzung zu prüfen wären, wenn sich nach dem Abschluss der Bauarbeiten herausstellen sollte, dass doch übermässige Lichtimmissionen vorliegen (vgl. Urteile BGer 1C_413/2020 E. 9.4 und 1C_63/2019 vom 29. Januar 2020 E. 5).

E. 7

Zuletzt verlangt die Beschwerdeführerin die Vergrösserung des Viehdurchlasses auf einen sicheren und normgerechten, dem Langsamverkehr genügenden Querschnitt und die Sicherstellung eines Langsamverkehrsübergangs über die SBB-Überführung im Projekt. Zudem sei auf die Einengung der Fahrbahn Zürich - Bern (Pannestreifen) im Bereich des Viehdurchlasses zu verzichten (Rechtsbegehren 5).

E. 7.1

Als Begründung bringt sie vor, die Langsamverkehrsachse soll über den Viehdurchlass an ihr Dorf angebunden werden. Mit der durchgängigen Verbindung Härkingen Dorf - Bahnhof Egerkingen werde die Frequentierung dieser Langsamverkehrsachse auch als Verbindung zur regionalen Arbeitsplatzzone RAZ Gäu (49 Hektar grosses Entwicklungsgebiet im revidierten und durch den Bundesrat genehmigten kantonalen Richtplatz festgesetzt), zum Bahnhof Egerkingen und zum Einkaufszentrum Gäu Park erheblich ansteigen. Trotz dieser stärkeren Bedeutung sehe das Projekt bezüglich des Durchlasses nur die einseitige Verbreiterung und Instandsetzung des vorhandenen Wellblechs vor. Sollte die Langsamverkehrsachse die ihr künftig zugeordnete Funktion übernehmen können, müsse der Durchlass in einem für den Langsamverkehr normgerechten Querschnitt und Ausbaustandard (Sicherheit, Beleuchtung, Entwässerung etc.) ausgeführt werden. Im Zuge dieser normgerechten Ausführung müsse auf die lokale Verschmälerung des Pannestreifens in Fahrtrichtung Bern verzichtet werden (Sicherheitsrisiko). Zudem sei der für die Funktion der Achse unabdingbare Langsamverkehrsübergang über die SBB-Überführung bereits im Projekt sicherzustellen.

E. 7.2

Die Vorinstanz weist darauf hin, im Projekt werde der direkten Rad- und Fusswegverbindung zwischen Härkingen und Egerkingen Rechnung getragen. Betreffend weitergehende Anliegen, die überwiegend den Interessen der Beschwerdeführerin dienen und über das Interesse der Nationalstrasse hinausgehen, könnten zusammen mit dem ASTRA und unter Kostenbeteiligung entsprechende Anpassungen diskutiert werden.

E. 7.3

Das ASTRA bemerkt ergänzend, im Auflageprojekt werde die Langsamverkehrsführung in Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn über das Brückenprojekt Z60 geplant, weshalb es dementsprechend verbreitert werde. Es sei vorgesehen, die Brücke für einen Rad-Gehweg und auf der Gegenseite mit einem Radstreifen auszubilden. Es sei aus betrieblicher Sicht nicht zwingend notwendig, den Pannestreifen im Bereich des Viehdurchlasses zu verbreitern. Er stelle aber auch kein Sicherheitsrisiko dar. In der Planung des Detailprojekts werde diese Frage nochmals geprüft. Bezüglich der Festlegung der Langsamverkehrsverbindung im Bereich des Viehdurchlasses sei Folgendes zu

bemerken. Falls bei der Linienführungswahl solcher Langsamverkehrsrouten bestehende Objekte der Nationalstrassen benutzt würden, die dem ursprünglichen Zweck widersprechen - in diesem Fall eines Viehdurchlasses -, könne es nicht im Interesse der Nationalstrasse sein, solche Objekte auf neue Bedürfnisse der Kantone oder Gemeinden zu Lasten der Autobahn anzupassen. Weiter werde die SBB-Überführung lediglich Instand gestellt, womit keine konstruktiven Änderungen vorgenommen würden. Falls überhaupt ein Projekt für eine kommunale oder kantonale Langsamverkehrsverbindung bestehe, sei dies nicht Gegenstand des Ausführungsprojekts und auch die Kostenfolge für eine allfällige Langsamverkehrsquerung obliege beim Kanton und der Gemeinde. Bereits in ihrer Einsprache sei die Beschwerdeführerin davon ausgegangen, dass dies in einem separaten Verfahren durchgeführt werden müsse bzw. dass ein Projekt Dritter innerhalb der Baulinie der Nationalstrasse nötig sei. Falls von Kanton und Gemeinde rechtzeitig ein bewilligtes Projekt vorliege, könne geprüft werden, ob dies in den Bauablauf des Ausführungsprojekts integriert werden könne. Letzteres dürfe jedoch nicht in Abhängigkeit eines Drittprojekts gestellt werden.

E. 7.4

Die geplanten Arbeiten im Bereich des Viehdurchlasses wurden bereits dargestellt (vgl. oben E. 5.5.1). Aufgrund der Ausführungen der Parteien ist davon auszugehen, dass sich der Pannestreifen (und nicht die Fahrbahn) über dem nördlichen Bereich des Viehdurchlasses verschmälern wird. Bei der SBB-Überführung werden gemäss technischem Bericht und der Planunterlage b.20 «Situationsplan mit Angabe der Baulinien, km 43.000 - km 41.050 (N02)» lediglich Instandsetzungs- und Ertüchtigungsarbeiten für die Ermüdungs- und Abprallsicherheit vorgenommen. Nachfolgend ist zu prüfen, ob das ASTRA rechtlich verpflichtet ist, die von der Beschwerdeführerin angebehrten Baumassnahmen beim Viehdurchlass durchzuführen und den Langsamverkehrsübergang über die SBB-Überführung «sicherzustellen».

E. 7.5.1

Fusswegnetze sind Verkehrsverbindungen für die Fussgänger und liegen in der Regel im Siedlungsgebiet (Art. 2 Abs. 1 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege [FWG, SR 704] vom 4. Oktober 1985). Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussgängerzonen, Begegnungszonen und ähnliche Infrastrukturen (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 FWG). Die Kantone sorgen dafür, dass bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festgehalten werden (Art. 4 Abs. 1 Bst. a FWG). Darüber hinaus haben sie darum besorgt zu sein, dass Fusswege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden (vgl. Art. 6 Abs. 1 Bst. a FWG), diese Wege frei und möglichst gefahrlos begangen werden können (Bst. b) und der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist (Bst. c). Der Kanton Solothurn hat zur Erfüllung dieser Forderungen entsprechende Regelungen in seinem kantonalen Planungs- und Baugesetz vom 3. Dezember 1978 (nachfolgend: PBG, BGS 711.1) sichergestellt. So haben die Einwohnergemeinden im Sinne eines Nutzungsplans Erschliessungspläne zu erlassen (§ 14 Abs. 1 Bst. b PBG). Darin ordnen sie die Erschliessung der Baugebiete gestützt auf die Erschliessungskonzepte und in Übereinstimmung mit dem Zonenplan durch Pläne und Reglemente unter anderem über die Verkehrsanlagen und Fusswege (vgl. § 39 Abs. 2 PBG). Ferner haben die Einwohnergemeinden die Fusswege zu erstellen, zu markieren und zu unterhalten (§ 100 Abs. 3 PBG). Die Bundesstellen berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die in den Plänen nach Artikel 4 enthaltenen Fuss- und Wanderwegnetze oder sorgen für

angemessenen Ersatz, indem sie unter anderem eigene Bauten und Anlagen entsprechend planen und erstellen (Art. 10 Abs. 1 Bst. a FWG) oder Konzessionen und Bewilligungen nur unter Bedingungen und Auflagen erteilen oder aber verweigern (Bst. b). Im Erschliessungsplan «Teilrevision Ortsplanung, Plan Mitte» (abrufbar unter: <https://planregister-data.so.ch/public/haerkingen/75-50-P.pdf>, zuletzt abgerufen am 25.05.2023), rechtskräftig seit 8. März 2010, ist jenes Stück des Cheesturmwegs, das durch den Viehdurchlass führt, und die anschliessenden Teilstücke nicht als kommunaler Fussweg klassifiziert. Die Beschwerdeführerin kann daher, soweit sie den Ausbau des Viehdurchlasses für den Fussgängerverkehr vom Bund fordert, von vornherein nichts aus dem FWG ableiten. Auch aus dem NSG und der NSV lassen sich keine entsprechenden Verpflichtungen entnehmen. Das Gleiche gilt für die angeführte «Sicherstellung» eines Langsamverkehrsübergangs über die SBB-Überführung. Diese ist gemäss der Massnahme LV8A ohnehin nicht auf, sondern neben der Überführung geplant. Inwiefern blosser Instandstellungsarbeiten an dieser Überführung den Bau eines solchen Übergangs verunmöglichen sollten, ist nicht ersichtlich. Insofern besteht von vornherein kein Grund für die beantragte Sicherstellung

E. 7.5.2

Am 23. September 2018 stimmten Volk und Stände dem Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege (Art. 88 BV) zu. Der Bund erhielt damit neu die Möglichkeit, Grundsätze auch für Velowegnetze festzulegen sowie Massnahmen der Kantone, Gemeinden und weiterer Akteure zu unterstützen und zu koordinieren (vgl. Botschaft zum Veloweggesetz vom 19. Mai 2021, BBl 2021 1260, 2/38). Das daraufhin erarbeitete Bundesgesetz über Velowege vom 18. März 2022 (Veloweggesetz, SR 705) orientiert sich inhaltlich und strukturell am FWG (BBl 2021 1260, 6/38). So sind grundsätzlich die Kantone und Gemeinden für die Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen zuständig (vgl. Art. 1 Bst. a Veloweggesetz), die Kantone haben dafür zu sorgen, dass bestehende und vorgesehene Velowegnetze in Plänen festgehalten werden (vgl. Art. 5 Abs. 1 Bst. a Veloweggesetz) und Bundesstellen haben bei der Erfüllung ihrer Aufgaben - in ähnlicher Weise wie im FWG - auf die in den Plänen festgelegten Velowegnetze Rücksicht zu nehmen (vgl. Art. 13 Veloweggesetz). Mit dem Erlass des Veloweggesetzes wurde Art. 6 NSG angepasst, welcher den Umfang der Nationalstrasse (Strassenkörper sowie weitere Anlagen) definiert. Art. 6 NSG sieht neu ergänzend vor, dass bei Anschlüssen zu Nationalstrassen erster oder zweiter Klasse sowie bei Nationalstrassen dritter Klasse Flächen für den Fuss- und Veloverkehr, wie Radstreifen, Trottoirs oder separat geführte Fuss- und Radwege, sowie auch Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zum Strassenkörper gehören. Diese Ergänzung wurde angebracht, da bis anhin der Begriff «Strassenkörper» bezüglich des Einbezugs der Flächen für Fuss- und Veloverkehr, wie Radstreifen, Trottoirs oder von der Fahrbahn für den motorisierten Verkehr baulich abgetrennt geführte Fuss- und Radwege, nicht näher definiert war. Dieser Umstand hatte zu Unklarheiten bei der Abgrenzung der Zuständigkeiten bei Betrieb, Unterhalt und Ausbau der betreffenden Strassenabschnitte geführt. Mit der Präzisierung des Begriffs «Strassenkörper» im NSG wurde die Frage der Zuständigkeit auf Gesetzesstufe klar geregelt (vgl. BBl 2021 1260, 30/38). Sowohl das Veloverkehrsgesetz als auch der revidierte Art. 6 NSG wurden am 1. Januar 2023 in Kraft gesetzt (AS 2022 790). Die betreffenden Bestimmungen galten im Zeitpunkt der Plangenehmigung somit nicht und sind daher grundsätzlich unbeachtlich (vgl. oben E. 2.2). Ob diese dennoch zwingend anzuwenden wären, kann offen bleiben. Die N01 ist in diesem Bereich eine Nationalstrasse

erster Klasse, weshalb der Bund nur für Velowege im Bereich von Anschlüssen zuständig wäre. Weder ein Viehdurchlass noch eine Bahnüberführung stellen jedoch Anschlüsse dar. Selbst wenn die besagten Bestimmungen anzuwenden wären, könnten daraus keine derartigen Verpflichtungen abgeleitet werden.

E. 7.5.3

Der Koordinationsgrundsatz gemäss Art. 25a RPG verlangt, dass die für die Errichtung einer Baute erforderlichen Verfügungen materiell und soweit möglich formell koordiniert ergehen (vgl. Urteil BGer 1C_156/2012 vom 12. Oktober 2012 E. 6.2.2). Zwar ist Art. 25a RPG nicht auf Bauvorhaben anwendbar, die der Bewilligungshoheit des Bundes unterstehen (Urteil BGer 1C_544/2008 vom 27. August 2009 E. 5.2). Indes muss auch für solche Vorhaben die Rechtsanwendung materiell koordiniert, das heisst inhaltlich abgestimmt werden, wenn für die Verwirklichung eines Projekts verschiedene materiellrechtliche Vorschriften anzuwenden sind und zwischen diesen ein derart enger Sachzusammenhang besteht, dass sie nicht getrennt und unabhängig voneinander angewendet werden dürfen. In solchen Fällen ist die Anwendung des materiellen Rechts in formeller, verfahrensmässiger Hinsicht in geeigneter Weise zu koordinieren, um sich widersprechende Entscheide zu vermeiden (statt vieler BGE 137 II 182 E. 3.7.4.1). Zur formellen Koordination gehört grundsätzlich, dass anschliessend an die verfahrensrechtlich und zeitlich verbundene Eröffnung der erforderlichen Bewilligung ein einheitliches Rechtsmittelverfahren durchgeführt wird. Eine solche Koordination der durchzuführenden Verfahren scheidet allerdings aus, wenn teils Bundes-, teils kantonale Behörden ein Vorhaben zu bewilligen haben und eine Ausdehnung der einen oder anderen Kompetenz ausgeschlossen ist. In diesem Fall beschränkt sich die Koordination notgedrungen auf eine inhaltlich abgestimmte Rechtsanwendung (Urteile BGer 1C_14/2011 vom 16. April 2011 E. 2.1, 1C_536/2009 E. 2.1 und 1A.141/2006 vom 27. September 2006 E. 5.1; Urteil A-6319/2011 E. 6.3). Soweit die Beschwerdeführerin - wie bereits in ihrer Einsprache (vgl. oben E. 1.3.3.4) - lediglich die Koordination der kantonalen Massnahmen für den Langsamverkehr im Sinne von Drittprojekten mit dem Ausführungsprojekt verlangt, kann ihr ebenfalls nicht gefolgt werden. Die durch das Ausführungsprojekt notwendigen Arbeiten am Viehdurchlass und der SBB-Überführung stehen nicht in Abhängigkeit zu den von der Beschwerdeführerin ersuchten Massnahmen. Schliesslich kann nichts aus dem Umstand, wonach letztere in einem Agglomerationsprogramm enthalten sind, abgeleitet werden. Aus planerischer Sicht werden Agglomerationsprogramme lediglich bei den Sachplanungen des Bundes im Bereich Verkehr als Grundlage beigezogen (vgl. Art. 21 der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr vom 20. Dezember 2019 [PAVV, SR 725.116.214]). Im Übrigen bringt die Beschwerdeführerin nicht vor, dass insbesondere im Hinblick auf die Langsamverkehrsüberführung ein ausgereiftes Projekt vorliegen würde, dass im Sinne von Art. 44 Abs. 1 NSG (Bauliche Umgestaltung im Bereich von Nationalstrassen) bewilligt und dessen Bau in die Erstellung des Ausführungsprojekts integriert werden könnte.

E. 7.5.4

Was die Breite des Pannenstreifens anbelangt, so schlägt das ASTRA dessen erneute Überprüfung im Rahmen des Detailprojekts vor. Wie breit ein Pannenstreifen in einem bestimmten Bereich einer Nationalstrasse ist, erscheint angesichts des Gesamtprojekts von untergeordneter Bedeutung. Die Frage darf deshalb im Rahmen des Detailprojekts erneut erörtert werden (vgl. bereits oben E. 5.4.2). Aus diesem Grund besteht kein Anlass, bereits

auf Stufe Ausführungsprojekt eine bestimmte Breite des Pannenstreifens festzulegen.

E. 7.6

Nach den obigen Erwägungen dringt die Beschwerdeführerin auch mit ihrem Rechtsbegehren 5 nicht durch.

E. 8

Zusammengefasst ist die Beschwerde teilweise gutzuheissen, soweit auf sie einzutreten ist. Die Vorinstanz ist anzuweisen, die Einsprache der Beschwerdeführerin nach Eintritt der Rechtskraft der Plangenehmigung an die zuständige ESchK zur Behandlung des Beweissicherungsantrags weiterzuleiten. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen.

E. 9

Es bleibt, über die Kosten- und Entschädigungsfolgen des Beschwerdeverfahrens zu entscheiden.

E. 9.1

Gegenüber Verfahrensbeteiligten, denen aufgrund einer Plangenehmigung eine Enteignung droht, richten sich die Kosten- und Entschädigungsfolgen nach der Spezialbestimmung von Art. 116 Abs. 1 EntG (statt vieler Urteil BVGer A-3828/2020 vom 17. Juni 2021 E. 16.1). Nach dieser Bestimmung trägt grundsätzlich der Enteigner die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht, einschliesslich einer Parteientschädigung an den Enteigneten (vgl. Art. 116 Abs. 1 Satz 1 EntG). Dabei spielt es keine Rolle, ob die beschwerdeführende Partei spezifisch enteignungsrechtliche oder allgemeine planungs-, umwelt- oder naturschutzrechtliche Einsprachen erhebt; massgeblich ist, dass ihr die Enteignung droht (Urteil BGer 1C_141/2020 vom 13. November 2020 E. 4.5). Vorliegend droht der Beschwerdeführerin die temporäre Enteignung des Cheesturmwegs, dessen Eigentümerin sie ist. Die Auferlegung der Verfahrenskosten und die Ausrichtung der Parteientschädigungen richtet sich somit nach Art. 116 Abs. 1 EntG.

E. 9.2

Die Gerichtsgebühr bemisst sich nach Umfang und Schwierigkeit der Streitsache, Art der Prozessführung und finanzieller Lage der Parteien (vgl. Art. 63 Abs. 4bis VwVG sowie Art. 2 Abs. 1 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). In Berücksichtigung des Umfangs und der Schwierigkeit der vorliegenden Sache sind die Verfahrenskosten auf Fr. 2'000.-- festzulegen. Diese wird das ASTRA als Enteigner zu entrichten haben (vgl. zur Kostentragungspflicht des ASTRA in solchen Fällen Urteile BVGer A-2566/2019 vom 19. Mai 2020 E. 9.2 sowie A-3637/2016 und A-3641/2016 vom 18. Juli 2017 E. 11.1).

E. 9.3

Die Parteientschädigung umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere Auslagen der Partei (vgl. Art. 8 Abs. 1 VGKE). Da die anwaltlich vertretene Beschwerdeführerin keine Kostennote einreichte, ist die Parteientschädigung aufgrund der Akten zu bestimmen (vgl. Art. 14 Abs. 2 VGKE). In Anbetracht des mutmasslichen Arbeits- und Zeitaufwandes erscheint eine Parteientschädigung von Fr. 3'000.-- als angemessen. Das ASTRA ist zu verpflichten, der Beschwerdeführerin eine Parteientschädigung in dieser Höhe nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils auszurichten. (Das Dispositiv befindet sich auf der nächsten Seite.)

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