

BVGer A-486/2021 vom 17. Juli 2023

Bundesverwaltungsgericht, 2023-07-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-486_2021

FR: TAF A-486/2021 du 17 juillet 2023

IT: TAF A-486/2021 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

Die Beschwerdeführer beteiligten sich am vorinstanzlichen Verfahren und sind als Adressaten der angefochtenen Plangenehmigung sowohl formell als auch materiell beschwert (vgl. Art. 48 Abs. 1 VwVG). Zwar richtet sich die Beschwerde gegen deren Dispositivziffer 5.42, die nur die Einsprache von A. _____ (nachfolgend: Beschwerdeführer 1) betrifft. Ob B. _____ zur Beschwerde gegen die in Dispositivziffer 5.42 getroffenen Entscheide legitimiert ist, ist deshalb zweifelhaft, kann jedoch offen bleiben. Praxisgemäss braucht die besondere Nähe zur Streitsache nicht bei allen Personen gegeben zu sein, wenn mehrere Personen gemeinsam eine Beschwerde einreichen (statt vieler Urteil des Bundesverwaltungsgerichts [BVGer] A-2877/2020 vom 11. November 2020 E. 3.2). Beim Beschwerdeführer 1 ist diese hinsichtlich der Dispositivziffer 5.42 gegeben. Zumindest seine Beschwerdelegitimation kann bejaht werden.

E. 1.4

Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 und Art. 52 VwVG) ist einzutreten.

E. 2

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). 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 als die Beschwerdeinstanz. 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 des Bundesgerichts [BGer] 1E.1/2006 vom 12. April 2006 E. 5; Urteile 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 rügen die Beschwerdeführer eine Verletzung ihres rechtlichen Gehörs.

E. 3.1

Die Beschwerdeführer machen geltend, die bundesgerichtliche Rechtsprechung messe dem Kulturlandschutz und der Fruchtfolgeflächensicherung grosses Gewicht zu. Eine Abweichung von diesem Grundsatz müsse anhand einer Interessenabwägung begründet werden. Immerhin führe die vorgesehene Linienführung zwischen km 32.360 bis km 34.000 auf einer Strecke von nicht einmal zwei Kilometern zu einem Kulturlandverlust von 12'000 m². Dieser Begründungspflicht sei die Vorinstanz nicht ausreichend nachgekommen. Es werde lediglich darauf hingewiesen, dass die auf mehreren Variantenstudien basierende Linienführung im Rahmen des generellen Projekts festgelegt worden sei. Ihnen lägen diese Studien nicht vor und seien ihnen nie zur Stellungnahme unterbreitet worden. Eine Auseinandersetzung damit sei deswegen unmöglich. Darüber hinaus fielen die materiellen Ausführungen im Plangenehmigungsentscheid äusserst knapp aus, ohne auf ihre Begehren näher einzugehen. Die Vorinstanz verweise hauptsächlich auf die Ausführungen des ASTRA. Diese seien sehr vage und unvollständig. Welche Anstrengungen für den Kulturlandschutz unternommen worden seien, könne daraus nicht nachvollzogen werden. Ob das Ausführungsprojekt alle Interessen ausreichend berücksichtige, könnten sie bei einer solchen Sachlage nicht beurteilen. Eine sachgerechte Anfechtung sei dadurch erschwert. Die Vorinstanz 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 die Verfügung 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 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

Zumindest der Beschwerdeführer 1 rügte in seiner Einsprache, er wisse nicht, welche Varianten hinsichtlich der Linienführung geprüft worden seien und aus welchen Gründen der Entscheid auf die im Ausführungsprojekt gewählte Variante gefallen sei. Er könne nicht eruieren, ob bezüglich des Verlusts an Landwirtschaftsflächen eine ausreichende Interessenabwägung vorgenommen worden sei.

E. 3.3.2

Das ASTRA wies in seiner Stellungnahme vom 30. November 2018 im Wesentlichen darauf hin, die Linienführung sei Gegenstand des generellen Projekts gewesen. Die geometrischen Randbedingungen und die normgemässe Verlängerung der Ein- und Ausfahrten der Raststätten gäben die Grundlage zur Trassierung. Das unter Schutz stehende Dach der Raststätte Deitingen Süd, die Konzessionsgebiete der beiden Raststätten sowie die bestehenden Kunstbauten stellten Zwangspunkte in der Trassierung der Autobahn dar. Deswegen habe die Strassenachse angepasst werden müssen. Eine Verschiebung der Linienführung zur Reduktion von Kulturland würde zum Abbruch der Raststätten führen, was als unverhältnismässig erachtet werde. Die Vorinstanz gab in der Plangenehmigung hauptsächlich die Stellungnahme des ASTRA wieder. Es bestünden keine Gründe, um auf den Entscheid des Bundesrates zurückzukommen.

E. 3.3.3

Raumwirksame Vorhaben, die - wie z.B. Nationalstrassen (vgl. dazu unten E. 4.5.1) - mehrere Planungsetappen durchlaufen, erfordern stufengerechte Interessenabwägungen. «Stufengerecht» heisst, dass ein und dieselbe Frage im Zuge einer Entscheidfolge nur einmal bearbeitet und begründet wird. Wurde die Linienführung bereits früher definiert, so soll es im Plangenehmigungsverfahren nicht mehr um grundsätzliche Alternativen gehen. Die zu erreichende Grenzlinie liegt beim Bereich dessen, was entscheidoffen bleiben darf (vgl. Pierre Tschannen, Interessenabwägung bei raumwirksamen Vorhaben, Umweltrecht für die Praxis [URP] 2018, S. 111, 121 f.). Die Linienführung einer Nationalstrasse wird im generellen Projekt durch den Bundesrat festgelegt. Dieser führt die diesbezügliche Interessenabwägung durch (vgl. dazu unten E. 4.5.1 und 4.5.3). Vor diesem Hintergrund ist es grundsätzlich nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz im Plangenehmigungsentscheid diese Interessenabwägung nicht nochmals durchführt. Gleichwohl können Private das generelle Projekt im Zusammenhang mit dem Ausführungsprojekt kritisieren; jedenfalls soweit letzteres im Bereich ihrer Grundstücke nicht bundesrechtskonform ist. Dafür müssen sie jedoch darlegen, inwiefern die der generellen Projektgenehmigung zugrundeliegende Prüfung krass mangelhaft ist (vgl. unten E. 4.5.2). Dies ist aber nur möglich, wenn sie die vom Bundesrat durchgeführte Interessenabwägung nachvollziehen können. Das ASTRA offenbarte den Beschwerdeführern lediglich ein paar Eckpunkte dieser Interessenabwägung. Die Vorinstanz gab in ihrem Plangenehmigungsentscheid im Wesentlichen die Ausführungen des ASTRA wieder; mit den Argumenten der Beschwerdeführer befasste sie sich nicht. Erst als die Vorinstanz auf Geheiss des Bundesverwaltungsgerichts die Variantenevaluation des Bundesrates zu den Akten reichte, konnten sich die Beschwerdeführer damit auseinandersetzen. Indem die Vorinstanz den Beschwerdeführern diese Evaluation nicht von sich aus während des Plangenehmigungsverfahrens zugestellt hatte, verletzte sie deren rechtliches Gehör. Durch die den Beschwerdeführern im Beschwerdeverfahren gewährte Möglichkeit zur Stellungnahme dazu ist diese Gehörsverletzung als geheilt anzusehen. Einen Einfluss auf die Kostenfolge hat diese Feststellung nicht, da den Beschwerdeführern ohnehin keine Verfahrenskosten aufzuerlegen sind (vgl. dazu unten E. 14.1). Hingegen wird die Gehörsverletzung bei der Höhe der Parteientschädigung, die den Beschwerdeführern grundsätzlich zuzusprechen ist (vgl. ebenda), berücksichtigt.

E. 4

Die Beschwerdeführer wenden sich in materieller Hinsicht zunächst gegen die im Ausführungsprojekt vorgesehene Linienführung der N01 von km 32.360 bis km 34.000.

E. 4.1.1

In Bezug auf die Variantenevaluation des Bundesrats bemängeln die Beschwerdeführer im Wesentlichen das Fehlen einer ganzheitlichen Betrachtungsweise. Umweltkriterien, finanzielle Auswirkungen, Schutz von Kulturland, allfällige bauliche Synergien zwischen Raststätten und Autobahn, Einbezug von bestehendem Bundesland usw. seien im Variantenvergleich nicht berücksichtigt worden. Ansonsten wäre beispielsweise in die Bewertung eingeflossen, dass die ins Alter gekommenen Raststätten in absehbarer Zeit umgebaut werden müssten, um diese an die heutigen verkehrstechnischen Anforderungen anzupassen. Ausserdem werde die Wichtigkeit von Treibstofftanks aufgrund der Elektromobilität abnehmen. Dies werde bauliche Anpassungen nach sich ziehen. Bereits aus diesen beiden Tatsachen biete sich die Chance an, Synergien zwischen dem

Autobahnbau sowie den baulichen Tätigkeiten auf dem Konzessionsgebiet der Raststätten zu nutzen, was die Linienführung beeinflussen könnte. Mit der Renaturierung des Russbachs entstehe überdies die Möglichkeit, auf der Parzelle Deitingen Gbbl. Nr. 628 die Autobahnraststätte Deitingen Nord zu erweitern. Einerseits wären dadurch Parkplätze, Tanksäulen etc. nicht an den heutigen Standort gebunden. Andererseits würde dadurch eine bauliche Veränderung der Autobahnraststätte Deitingen Süd nicht zwingend notwendig. Eine solche Variante würde wiederum die Linienführung entschärfen und den Kulturlandverlust minimieren, zumal das bestehende Bundesland zwischen Autobahn und Aare für den Ausbau benutzt werden könnte. Jedenfalls sei die Variantenevaluation lückenhaft und genüge für einen Variantenentscheid nicht als Grundlage.

E. 4.1.2

Des Weiteren sei das Bewertungssystem einseitig und nicht nachvollziehbar. So ziele die Bewertung nicht auf die Vor- und Nachteile der Linienführung ab, sondern stelle das Konzessionsgebiet der Raststätten in den Vordergrund. Daraus ergebe sich beispielsweise folgende Ungereimtheit. So werde die Reduktion der Nutzfläche der Raststätten von 500 m² mit (--) bewertet, wobei der grössere Landbedarf für die neue Linienführung von 13'000 m² ebenfalls mit (--) beurteilt werde. Anscheinend sei der «Wert» von 13'000 m² Kulturland gleichbedeutend mit 500 m² Konzessionsgebiet.

E. 4.1.3

Ferner könnten sie sich nicht erklären, weshalb das denkmalgeschützte Dach sowie die Konzessionsgebiete der beiden Raststätten als Zwangspunkte definiert worden seien. Eine Ausübung der Konzession werde mit der Beibehaltung der bisherigen Linienführung nicht verunmöglicht. Es erfolgten einzig technische Beeinträchtigungen, die mit geringen Investitionen behoben werden könnten. Die Investitionen Dritter würden in der Studie mit einem einstelligen Millionenbetrag beziffert, was im Verhältnis zu den effektiven Kosten des Projekts eher unbedeutend sei. Sodann sei das Dach geschützt, nicht der Standort. Es sei prüfenswert, ob das Dach verschoben oder aus dem Denkmalschutz entlassen werden könnte. Ohnehin sei nicht erstellt, ob die Beibehaltung der Linienführung zu einem Abbruch der bestehenden Raststätten führen würde. Ausserdem sei nicht nachvollziehbar, inwiefern ein Abbruch überhaupt unverhältnismässig sei, solange die Konzession nicht verunmöglicht werde. Bei einem Abbruch könnten die Raststätten auf den Konzessionsgebieten wieder aufgebaut werden. Das Recht der Konzessionsnehmer werde dadurch höchstens vorübergehend geschmälert. Gegen einen allfälligen Abbruch sprächen somit alleine die zusätzlich anfallenden Baukosten für Abbruch und Verschiebung. Diese dürften in einer Interessenabwägung nicht höher gewichtet werden, als der Schutz von Kulturland und die Sicherung von Fruchtfolgeflächen. Die Definition der beiden Raststätten als Zwangspunkte diene einzig dazu, eine allfällige gerichtliche Auseinandersetzung mit den Konzessionsnehmern zu vermeiden. Dies stelle keinen hinreichenden Ausnahmegrund dar, um den Kulturlandschutz zu vernachlässigen. Aus wirtschaftlicher Sicht könnten zudem die Kosten gesenkt werden, da diverse Anpassungsarbeiten (Versetzung von Strommasten, Aufschüttungen der Bankette, Versetzung der Nebenstrassen, Versetzung des Mittelstreifens, geringerer Landerwerb etc.) nicht in diesem Ausmass ausgeführt werden müssten oder ganz wegfielen. Alsdann sprächen ökologische Gründe für die Beibehaltung der Linienführung. Bei einem prognostizierten Verkehrsaufkommen im Jahr 2030 von über 120'000 Fahrzeugen täglich bringe jede verkürzte Strecke eine Entlastung der Umwelt mit sich. Auch hinsichtlich sicherheitstechnischer Aspekte bestünden keine Gründe, um von der

bestehenden Strassenachse abzuweichen. Denn mit der Einführung einer Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in diesem Projektperimeter könnte bei einer direkten Verkehrsführung eine Verlangsamung des Verkehrsflusses (auch hinsichtlich Zufahrt in den Wangener-Stutz) erreicht werden. Zusammengefasst sei weder im generellen Projekt noch im Ausführungsprojekt eine hinreichende Interessensabwägung vorgenommen worden.

E. 4.2

Die Vorinstanz entgegnet, dass sie das Ausführungsprojekt auf dessen Konformität mit dem (Umwelt-)Recht überprüft habe. Es seien keine zwingenden Gründe ersichtlich gewesen, um auf die Linienführung zurückzukommen. Letztere sei im Rahmen des generellen Projekts durch den Bundesrat festgelegt worden und müsse insbesondere aufgrund der bestehenden Raststätten mit der normgemässen Verlängerung der Ein- und Ausfahrten in der projektierten Form umgesetzt werden. Ein Abbruch und die Verschiebung der Raststätten wäre unverhältnismässig und würde an einem anderen Ort zu einem Verlust von Kulturland führen.

E. 4.3

Das ASTRA verweist auf seine Stellungnahme vom 30. November 2018 (vgl. oben E. 3.3.2). Ergänzend bemerkt es, eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h könne den Verbrauch von Kulturland nicht reduzieren, weil die Parameter durch die Zwangspunkte nicht verändert werden könnten. Im Übrigen würden die Beschwerdeführer nicht darlegen, inwiefern die Beibehaltung der bestehenden Linienführung ohne Abbruch oder nur mit einem kleinen Eingriff in die Substanz der Raststätten technisch machbar wäre.

E. 4.4

Das ARE bemerkt, in Bezug auf die Linienführung sei eine stufengerechte Interessensabwägung durchgeführt worden. Eine Optimierung im Hinblick auf den Schutz von Fruchtfolgeflächen sei erfolgt. Die verbrauchten Fruchtfolgeflächen würden grundsätzlich kompensiert.

E. 4.5.1

Die Bundesversammlung trifft die grundlegenden Entscheide über die allgemeine Linienführung der einzelnen Nationalstrassen (vgl. Art. 11 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 [NSG, SR 725.11]). Nach diesen Festlegungen sind die Nationalstrassen in generellen Projekten darzustellen, aus denen insbesondere die ober- und unterirdische Linienführung der Strassen ersichtlich sein müssen (vgl. Art. 12 NSG i.V.m. Art. 10 Abs. 1 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 [NSV, SR 725.111]). Generelle Projekte werden vom Bundesrat genehmigt (Art. 20 Abs. 1 NSG). Sie bilden die Grundlage für die Ausarbeitung der Ausführungsprojekte, die Aufschluss über Art, Umfang und Lage des Werks samt allen Nebenanlagen, die Einzelheiten seiner bautechnischen Gestaltung und die Baulinien zu geben haben (vgl. Art. 21 Abs. 1 NSG). Das NSG statuiert somit eine gewisse Bindungswirkung der vorangegangenen für die nachfolgenden Entscheide (vgl. BGE 125 II 18 E. 4). Mithin sind die eidgenössischen Departemente und Bundesämter bei der Ausführungsprojektierung an die generellen Projekte und die damit getroffene Wahl zwischen den möglichen Varianten weitgehend gebunden. Sie sind sogar dem Grundsatz nach der gerichtlichen Überprüfung entzogen, da Bundesratsentscheide - soweit das Gesetz nicht ausdrücklich Ausnahmen vorsieht - der

Verwaltungsgerichtsbarkeit nicht unterliegen (vgl. BGE 118 Ib 206 E. 8b).

E. 4.5.2

Objekt einer Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht kann für Private allein das Ausführungsprojekt bzw. der betreffende Einspracheentscheid bilden. Am generellen Projekt, insbesondere an der darin festgelegten Linienführung, kann er nicht unter Geltendmachung allgemeiner öffentlicher Interessen Kritik üben. Von der direkten Anfechtung ausgeschlossen wird damit nicht nur der Inhalt des Genehmigungsbeschlusses, sondern auch dessen Zustandekommen, das heisst das vom Bundesrat durchgeführte Bereinigungs- und Genehmigungsverfahren. Nur mit der Beschwerde gegen das Ausführungsprojekt kann er die im generellen Projekt festgelegte Linienführung beanstanden. Dabei hat der Private konkret aufzuzeigen, inwiefern das Ausführungsprojekt im Bereich seines Grundstücks gegen Bundesrecht verstösst (vgl. BGE 118 Ib 206 E. 8b ff., 117 Ib 285 E. 7c, 111 Ib 26 E. 3a und 97 I 573 E. 1.a). Das Gericht hat dabei das Ermessen, das bei der Bestimmung der Linienführung von Strassen besteht, zu berücksichtigen und sich Zurückhaltung aufzuerlegen, wenn damit technische Fragen verbunden sind (vgl. BGE 97 I 573 E 4.a). Eine gegen das Ausführungsprojekt gerichtete gutgeheissene Einsprache kann zwar mittelbar eine Änderung des generellen Projekts nach sich ziehen. Ein Verzicht auf die Ausführung eines genehmigten generellen Projektes könnte jedoch als Folge der Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Ausführungsprojekts nur in Betracht fallen, wenn die der generellen Projektgenehmigung zugrundeliegenden Prüfungen krass mangelhaft wären und nachträglich festgestellt werden müsste, ein mit der Umweltschutzgesetzgebung vereinbares Projekt lasse sich nicht erstellen. Es wäre Sache des Bundesrates, die nötigen Konsequenzen hinsichtlich des Widerrufs oder der Änderung seines Genehmigungsbeschlusses zu ziehen. Kann dagegen von einer derartigen Mangelhaftigkeit der für das generelle Projekt getroffenen Abklärungen nicht gesprochen werden, so käme es einer Verletzung des Grundsatzes der Gesetzmässigkeit des Verwaltungshandelns gleich, wenn auf die abgeschlossenen Stufen vorbehaltlos zurückgekommen würde (vgl. BGE 118 Ib 206 E. 8d und 117 Ib 285 E. 7d; Urteil BVGer A-5466/2008 vom 3. Juni 2009 E. 3.4.4).

E. 4.5.3

Soweit sich zwischen den öffentlichen Interessen am Nationalstrassenbau und anderer schutzwürdigen Interessen Konflikte ergeben, sind diese - wie in Art. 5 Abs. 2 NSG festgehalten - von den zuständigen Instanzen im Rahmen einer Interessenabwägung zu lösen (vgl. BGE 118 Ib 206 E. 8a). Dabei ist es nicht Sache des Gerichts zu untersuchen, ob die von den verantwortlichen Planungsbehörden getroffene Lösung die beste unter mehreren möglichen ist. Es hat nur zu prüfen, ob bei der Genehmigung des Ausführungsprojekts unter anderem in dem Sinne entgegen den Vorschriften von Art. 5 NSG, Art. 3 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 (NHG, SR 451) und Art. 9 des Bundesgesetzes über die Enteignung vom 20. Juni 1930 (EntG, SR 711; [betrifft die vorliegend nicht relevanten Naturschönheiten]) vorgegangen worden ist, als wichtige Interessen unberücksichtigt geblieben sind, öffentliche Anliegen klar unrichtig gewichtet worden sind oder die Planungsbehörden das ihnen zustehende Ermessen missbraucht oder überschritten haben (Urteile BGer 1E.5/2000 vom 25. April 2001 E. 8 und 1E.16/2005 vom 14. Februar 2006 E. 3; Urteile BVGer A-1851/2012 E. 8.1 und A-4832/2012 vom 1. Mai 2013 E. 6.3). In die Abwägung sind alle Interessen einzubeziehen, die vom Feld der denkbaren Standortfestlegungen betroffen sind; und zu

diskutieren sind sie in einer Tiefe, die es erlaubt, die rechtliche Realisierbarkeit des Vorhabens am schliesslich priorisierten Ort trotz seiner noch unsicheren Konturen zumindest plausibel erscheinen zu lassen (Pierre Tschannen, a.a.O., S. 122; BGE 148 II 36 E. 2.1).

E. 4.5.4

Nationalstrassen haben hohen verkehrstechnischen Anforderungen zu genügen; sie sollen insbesondere eine sichere und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten (Art. 5 Abs. 1 NSG). Stehen diesen Anforderungen andere schutzwürdige Interessen entgegen, wie insbesondere die Erfordernisse der militärischen Landesverteidigung und der wirtschaftlichen Nutzung des Grundeigentums, die Anliegen der Landesplanung oder des Gewässer-, Natur- und Heimatschutzes, so sind die Interessen gegeneinander abzuwägen (Art. 5 Abs. 2 NSG). Schutzwürdige private Interessen sind dabei ebenfalls zu berücksichtigen (vgl. BGE 97 I 573 E. 4; Urteil A-1251/2012 E. 18.2). Bei der Erteilung von Plangenehmigungen sind kantonale Bewilligungen und Pläne nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist jedoch zu berücksichtigen, soweit es Bau und Betrieb der Nationalstrassen nicht unverhältnismässig einschränkt (vgl. Art. 26 Abs. 1 und 2 NSG).

E. 4.6

Gemäss der Planunterlage k.5 «Landerwerbs- / Enteignungsplan km 32.200 - km 33.500» würde der Beschwerdeführer 1 durch die Erweiterung der N01 einen dauernden Verlust an Landwirtschafts- und Waldflächen von 5'145 m² erleiden (3'980 m² auf Grundstück Wangen a. A. GB Nr. [...], 545 m² auf Grundstück Wangen a. A. GB Nr. [...], 80 m² auf Grundstück Wangen a. A. Nr. [...], 540 m² auf Grundstück Wangen a. A. Nr. [...]). Der drohende Landverlust ist eine mittelbare Folge der im Rahmen des generellen Projekts grundsätzlich definierten Linienführung, auf welcher das Ausführungsprojekt basiert. Der Beschwerdeführer 1 ist daher befugt, diese - soweit sie seine Grundstücke anbelangt - in Frage zu stellen.

E. 4.7

Der Bundesrat prüfte bezüglich der Linienführung der N01 zwischen km 32.360 bis km 34.000 vertieft die Varianten «heute» und «S» (vgl. oben Bst. B). Die Variante «heute» sah gemäss dem «Variantenstudium mit Empfehlung Linienführung Raststätten Deitingen» den symmetrischen Ausbau der bestehenden Achse auf sechs Fahrspuren vor. Diese Variante hätte einen Eingriff in den «Perimeter» der Raststätten zur Folge gehabt, verbunden mit möglichen Forderungen seitens der Konzessionäre sowie Verzögerungen beim Genehmigungsverfahren, bei der Projektierung und der Ausführung. Es wurde deshalb eine zusätzliche Variante geprüft, mit dem Ziel, betriebliche Beeinträchtigungen der zwei Raststätten möglichst zu vermeiden. Dabei sollte eine Verlängerung der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen bei den Ein- und Ausfahrten gemäss heutigen Richtlinien und Normen als Pflichtauflage übernommen und in jeder Variante realisiert werden. Die daraufhin erarbeitete Variante «S» sieht gemäss technischem Bericht des Ausführungsprojekts eine Achsverschiebung zwischen km 32.360 und km 34.000 auf einer Länge von ca. 1.64 km durch eine geometrische Anpassung der bestehenden langgezogenen S-Kurve vor. Bei der Raststätte Deitingen-Süd soll die Achsverschiebung in Richtung Norden und bei der Raststätte Deitingen-Nord in Richtung Süden erfolgen, jeweils von den Raststätten-Arealen weg. Die maximalen Achsverschiebung soll in Richtung Norden ca. 4.8 m, in Richtung Süden ca. 15.0 m betragen.

E. 4.8

Die Beschwerdeführer bringen sinngemäss vor, wichtige Interessen seien bei der Gegenüberstellung dieser beiden Varianten nicht berücksichtigt worden.

E. 4.8.1

Beim Variantenvergleich wurden folgende Punkte miteinbezogen: «Denkmalschutz», «Technische Auswirkungen Trasse», «Technische Beeinträchtigungen Raststätte Deitingen Süd», «Technische Beeinträchtigungen Raststätte Deitingen Nord», «Umwelt», «Investitionskosten N1 (inkl. Landerwerb)», «Investitionskosten Dritte» und «Landbedarf, Flächenbeanspruchung».

E. 4.8.2

Soweit die Beschwerdeführer geltend machen, Umweltkriterien, finanzielle Auswirkungen sowie der Schutz von Kulturland seien beim Variantenvergleich nicht berücksichtigt worden, kann ihnen nicht gefolgt werden.

E. 4.8.2.1

Unter dem Punkt «Umwelt» wurde die Verlängerung der Brücke über den Russbach thematisiert, die bei der Variante «heute» anfallen würde. Zwar verlangen die Beschwerdeführer die Berücksichtigung der geringeren Umweltbelastung, die sich durch die Beibehaltung der heutigen Linienführung im Vergleich zu der Variante «S» ergeben würde. Die Verschiebungen der Achse um 4.8 bzw. 15 m auf einer Länge von 1.6 km sind jedoch äusserst gering. Daraus dürfte eine vernachlässigbare Verlängerung der Strecke resultieren, die nicht als relevantes Kriterium in die Interessenabwägung einbezogen werden musste. Darüber hinaus legen die Beschwerdeführer nicht dar, inwiefern der Variantenvergleich andere, durch die Umweltschutzgebung geschützte Güter (Biotope, Gewässer, geschützte Tierarten etc.) berücksichtigen müsste. Solche sind in den Planunterlagen denn auch nicht ersichtlich. Selbst das BAFU als Umweltfachbehörde verlangt nicht den Einbezug weiterer Punkte.

E. 4.8.2.2

Die finanziellen Auswirkungen der beiden Varianten wurden klar beziffert («Investitionskosten N1 (inkl. Landerwerb)», «Investitionskosten Dritte») und der Schutz der Kulturlächen wird unter dem Punkt «Landbedarf, Flächenbeanspruchung» berücksichtigt. Obwohl nicht als «Kulturland» bezeichnet, ergibt sich aus den kantonalen Geoinformationen ohne Weiteres, dass es sich bei der 0.8 ha grossen Fläche, die bei der Variante «S» zusätzlich in Anspruch genommen werden müsste, zur Hauptsache um Kulturland handeln dürfte (vgl. <https://geo.so.ch/map> > Karte: Landwirtschaftliche Kulturlächen). Die Beachtung der übrigen Punkte kritisieren die Beschwerdeführer zu Recht nicht.

E. 4.8.3

Es trifft zu, dass «bauliche Synergien zwischen Raststätte und Autobahn» als Punkt in der Interessenabwägung nicht berücksichtigt wurden. In eine Interessenabwägung sind indes lediglich alle rechtlich anerkannten Interessen aufzunehmen (vgl. BVGE 2016/13 E. 8.2). Inwiefern die Raststätten nicht mehr den heutigen (rechtlichen) verkehrstechnischen Anforderungen entsprechen würden (vgl. dazu Art. 6 NSV), ist nicht ersichtlich und wird von den Beschwerdeführern nicht substantiiert dargelegt. Daran vermag der Umstand, dass die Bedeutung von Treibstofftanks möglicherweise mittel- bis längerfristig abnehmen wird,

nichts zu ändern.

E. 4.8.4

Was den Miteinbezug von Land im Eigentum des Bundes anbelangt, scheinen die Beschwerdeführer einem Missverständnis zu unterliegen. Das Land zwischen der Autobahn und der Aare im Bereich der Raststätte Deitingen Nord gehört nicht dem Bund, sondern gemäss der Planunterlage k4 «Landerwerbs- / Enteignungsplan, km 32.200 - km 33.500» dem Kanton Solothurn. Es bestand somit keine Grundlage, um bestehendes Bundesland in die Interessensabwägung miteinzubeziehen.

E. 4.8.5

Schliesslich ist gemäss technischem Bericht die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit aus Sicherheitsgründen auf 100 km/h erst im Bereich der «Wangener S-Kurve», die an den strittigen Bereich anschliesst, vorgesehen. Für letzteren bestanden somit bei beiden Varianten keine Sicherheitsbedenken hinsichtlich einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Diese dürften umso weniger bei einer Beibehaltung der übersichtlicheren heutigen Linienführung vorhanden sein. Den Aspekt der Sicherheit in die Interessenabwägung miteinzubeziehen, war vor diesem Hintergrund nicht notwendig.

E. 4.8.6

Zusammengefasst beachtete der Bundesrat die wesentlichsten Interessen, die bei der Festlegung der Linienführung in diesem Perimeter relevant sind.

E. 4.9

Überdies monieren die Beschwerdeführer eine unrichtige Gewichtung der berücksichtigten Interessen.

E. 4.9.1

Ausgehend vom heutigen Zustand wurden die Abweichungen der Varianten «heute» und «S» qualitativ von ++ (plus plus) bis -- (minus minus) beurteilt. Keine Veränderungen wurden mit 0 bewertet. Bezüglich des Denkmalschutzes würde die Variante «S» das Dach der Raststätte Deitingen Süd nicht tangieren (0), währenddem es bei der Variante «heute» beseitigt werden müsste (- -). Technische Auswirkungen auf das Trassee betreffen bei der Variante «S» die Verschiebung des Hochspannungsmasts km 33'680 (-), was bei der Variante «heute» nicht der Fall wäre (0). Bei der Raststätte Deitingen Süd würden bei der Variante «S» die Tankstelle (0) und die Längsparkplätze erhalten bleiben, wobei zusätzlich der Umbau auf Querparkplätze möglich wäre (+). Ausserdem würde sich die Nutzfläche der Raststätte minimal vergrössern (0). Demgegenüber müsste bei der Variante «heute» die Tankstelle umgebaut werden (-), die Längsparkplätze würden entfallen, da kein Umbau möglich wäre (-) und die Nutzfläche der Raststätte würde sich um ca. 200 m² reduzieren (-). Sodann würden bei der Raststätte Deitingen Nord durch die Variante «S» die PW-Parkplätze ausserhalb Tor, längs Aare (0), die Tankstelle inkl. Zu- und Ausfahrt (0) sowie die Treibstofftanks (0) bestehen bleiben. Das Gleiche gilt für die Längsparkplätze, wobei ebenfalls der Umbau auf Querparkplätze möglich wäre (+). Darüber hinaus würde die Nutzfläche der Raststätte um ca. 600 m² grösser (+). Dagegen hätte die Variante «heute» den Wegfall der PW-Parkplätze ausserhalb Tor, längs Aare (-) sowie der Längsparkplätze (kein Umbau möglich) zur Folge (0). Die Tankstelle, inkl. Dach, Leitungen, Zu- und Ausfahrt (- -), und die Treibstofftanks (- -) müssten abgebrochen und umgebaut werden. Die Reduktion der Nutzfläche der Raststätte würde 500 m² betragen (-

-). Was die Umwelt anbelangt, müsste bei der Variante «heute» die Brücke Russbach Richtung Zürich und Richtung Bern um ca. 4 m verlängert werden (-); bei der Variante «S» nicht (0). Die Kosten für die Variante «heute» von Fr. 24 Mio. und die Variante «S» von Fr. 25.3 Mio. werden beide gleich negativ bewertet (-). An Investitionskosten von Dritten fallen bei der Variante «heute» jene für den Umbau der Tankstellen und Parkplätze Richtung Zürich (--) sowie für den Ersatz der unterirdischen Tankanlage (--), der Tankstelle und der Parkplätze Richtung Bern (--) an. Bei der Variante «S» müssten Dritte keine solchen Kosten tragen (0). Schliesslich beträgt der Landbedarf für die Umsetzung der Variante «S» ca. 1.3 ha (--), bei der Variante «heute» 0.5 ha (-).

E. 4.9.2

Die Beschwerdeführer beanstanden die Definition des denkmalgeschützten Dachs der Raststätte Deitingen Süd als Zwangspunkt. Mithin machen sie sinngemäss geltend, die Gewichtung dieses Aspekts sei zu hoch ausgefallen.

E. 4.9.2.1

Der Bund nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes. Er schont Landschaften, Ortsbilder, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler; er erhält sie ungeschmälert, wenn das öffentliche Interesse es gebietet (Art. 78 Abs. 2 BV; Art. 3 Abs. 1 NHG). Unter Erfüllung einer Bundesaufgabe in diesem Sinne fällt unter anderem die Planung, Errichtung, Veränderung sowie die Bewilligung von Nationalstrassen (vgl. Art. 2 Abs. 1 Bst. a und b NHG). Der Bund erfüllt seine Pflicht, indem er mitunter eigene Bauten und Anlagen entsprechend gestaltet und unterhält oder gänzlich auf ihre Errichtung verzichtet sowie Konzessionen und Bewilligungen nur unter Bedingungen oder Auflagen erteilt oder verweigert (vgl. Art. 3 Abs. 2 Bst. a und b NHG). Diese Pflicht gilt unabhängig davon, ob es sich beim heimatlichen Landschafts- und Ortsbild, den geschichtlichen Stätten sowie den Natur- und Kulturdenkmälern um Objekte von nationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung handelt (vgl. Art. 3 Abs. 3 i.V.m. Art. 4 NHG). Der Bundesrat erstellt nach Anhören der Kantone Inventare von Objekten von nationaler Bedeutung (vgl. Art. 5 Abs. 1 NHG). Durch die Aufnahme eines Objektes von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes wird dargetan, dass es in besonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient (Art. 6 Abs. 1 NHG). Ein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung im Sinne der Inventare darf bei Erfüllung einer Bundesaufgabe nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen (Art. 6 Abs. 2 NHG).

E. 4.9.2.2

Eine gesetzliche Definition des (Kultur-)Denkmalbegriffs existiert auf Bundesebene nicht. Grundsätzlich stellt ein Denkmal ein von Menschenhand geschaffenes Objekt dar, welches für seine Entstehungszeit charakteristisch, von einem bedeutenden kulturellen, historischen, wissenschaftlichen, gesellschaftlichen, typologischen oder ästhetischen Wert und deshalb erhaltenswürdig ist, wie z.B. Baudenkmäler. Darunter können Verkehrsanlagen fallen (vgl. Annina Naomi Fey, Die Interessenabwägung im Denkmalschutzrecht, Luzerner Beiträge zur Rechtswissenschaft, 2023, S. 7 f. m.w.H; Ehrenzeller/Engeler, Handbuch Heimatschutzrecht, 2020, S. 51). Das NHG dient dem Schutz von Natur- und Kulturgütern in einem umfassenden Sinn, wobei es vor allem den raum- und artenschutzbezogenen

Natur- und Heimatschutz regelt. Gewisse Aspekte des Natur- und Kulturgüterschutzes finden sich ausserhalb des NHG-Rechts, wie z.B. im Bundesgesetz über den Schutz der Kulturgüter bei bewaffneten Konflikten, bei Katastrophen und in Notlagen vom 20. Juni 2014 (KGSG, SR 520.3; Arnold Marti, Kommentar NHG, 2. Aufl. 2019 [nachfolgend: Kommentar NHG], S. 62 f.). Das KGSG regelt unter anderem die Massnahmen zum Schutz von Kulturgütern bei bewaffneten Konflikten, bei Katastrophen und in Notlagen (Art. 1 Abs. 1 Bst. a KGSG). Das Bundesamt für Bevölkerungsschutz (BABS) führt zu diesem Zweck ein Kulturgüterschutzinventar (KGS-Inventar), legt es dem Bundesrat zur Genehmigung vor und veröffentlicht es (vgl. Art. 4 Bst. d KGSG). Die darin verzeichneten Kulturgüter werden in Kulturgüter von nationaler (A-Objekte), regionaler (B-Objekte) und lokaler (C-Objekte) Bedeutung eingeteilt (Art. 3 Abs. 5 KGSG i.V.m. Art. 1 Abs. 1 der Verordnung über den Schutz der Kulturgüter bei bewaffneten Konflikten, bei Katastrophen und in Notlagen vom 29. Oktober 2014 [KGSV, SR 520.31]). Das KGS-Inventar des Bundes ist kein allgemeines Denkmalschutzinventar und insbesondere kein Bundesinventar i.S.v. Art. 5 NHG, welches den besonderen Schutzwirkungen nach Art. 6 NHG unterliegt. Die Anwendung des KGS-Inventars beschränkt sich grundsätzlich auf den ereignisorientierten Kulturgüterschutz im Sinne von Art. 1 KGSG. Indes bietet das KGS-Inventar als bewertete Zusammenstellung von Objekten wertvolle Informationen für den allgemeinen Denkmalschutz, die in strittigen Denkmalschutz- oder Baubewilligungsfällen im Sinne einer Arbeitshilfe beigezogen werden können (Marti, Kommentar NHG, a.a.O., S. 86 f; Frey, a.a.O., S. 22; Botschaft des Bundesrates vom 12. November 1965 zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz, BBl 1965 III 89, 95).

E. 4.9.2.3

Es ist in erster Linie Sache der Kantone darüber zu befinden, welche Objekte schützenswert, also Denkmäler sind (BGE 120 Ia 270 E. 3b; Urteil BGer 1C_267/2014 vom 18. November 2014 E. 3.1). In den Kantonen werden üblicherweise (kommunale oder kantonale) Denkmalverzeichnisse (Inventare) mit jeweils unterschiedlichen Rechtswirkungen geführt. Nur eine Auswahl der darin geführten Objekte wird in das KGS-Inventar aufgenommen (Alexander Rey, Fachhandbuch Öffentliches Baurecht, 2016, S. 339 f.). Im Kanton Solothurn können Kulturdenkmäler, wie öffentliche und private Bauwerke, vom Kanton oder von den Gemeinden unter Schutz gestellt werden, soweit ein überwiegendes öffentliches Interesse an deren Erhaltung besteht (§ 2 Abs. 2 Bst. a i.V.m. § 3 Abs. 1 der Verordnung über den Schutz der historischen Kulturdenkmäler vom 19. Dezember 1995 des Kantons Solothurn [nachfolgend: KDV, SR 436.11]). Der Schutz bezweckt die Erhaltung und die schonende Nutzung der historischen Kulturdenkmäler und deren Umgebung (§ 3 Abs. 2 KDV). Kanton und Gemeinden treffen ihre Massnahmen unter anderem durch den Erlass von Schutzverfügungen (§ 3 Abs. 3 KDV). Die vom Kanton mit Verfügung geschützten Kulturdenkmäler sind im Verzeichnis der geschützten historischen Kulturdenkmäler (Schutzverzeichnis) einzutragen (§ 15 Abs. 1 i.V.m. § 19 Abs. 1 KDV). Geschützte historische Kulturdenkmäler sind vom Eigentümer so zu erhalten, dass ihr Bestand gesichert ist (vgl. § 14 Abs. 1 Satz 1 KDV).

E. 4.9.2.4

Die Raststätte Deitingen Süd befindet sich in der solothurnerischen Gemeinde Flumenthal. Deren Dach wurde ins Schutzverzeichnis des Kantons aufgenommen (vgl. www.so.ch > Verwaltung > Bau- und Justizdepartement > Amt für Denkmalpflege und Archäologie >

Denkmalpflege > Schutzverzeichnis des Kantons Solothurn > Flumenthal.pdf > S. 2, abgerufen am 27.04.2023). Gleichermassen liegt es in der alleinigen Kompetenz des Kantons, zu prüfen, ob die Schalen aus dem Denkmalschutz wieder entlassen werden sollen; von der Vorinstanz oder dem Bundesverwaltungsgericht kann dies nicht verlangt werden (vgl. oben E. 4.9.2.3). Vorliegend ist entscheidend, dass das kantonale Recht dieses Bauwerk als erhaltenswert erachtet, was von Gesetzes wegen zu berücksichtigen ist (vgl. oben E. 4.5.4). Insofern ist es nicht zu beanstanden, wenn der Erhalt des Dachs in der Interessensabwägung als positiv bewertet wurde. Dazu kommt, dass das Dach gemäss KGS-Inventar als Kulturgut von nationaler Bedeutung (A-Objekt) eingestuft ist (vgl. <https://www.babs.admin.ch> > Weitere Aufgabenfelder > Der Kulturgüterschutz in der Schweiz > KGS-Inventar > S_KGS_Inventar_2023.pdf, abgerufen am 27.04.2023). Die Forderung nach dem Schutz dieses Dachs erhält damit zusätzliches Gewicht. Darüber hinaus ist zu bedenken, dass Ende der neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts der damalige Betreiber der Raststätte wegen eines Neubaus bereits einmal das Dach abreißen wollte. Daraufhin entbrannte zumindest in der Deutschschweiz eine medial begleitete Debatte über die Schutzwürdigkeit der Tankstelle als Kulturgut. In der Folge liess der Betreiber von seinen Plänen ab und das Dach der Raststätte wurde unter Denkmalschutz gestellt (vgl. Rutishauser, a.a.O., S. 14). Vor diesem Hintergrund kann ein tatsächliches öffentliches Interesse am Erhalt dieses Bauwerks nicht von der Hand gewiesen werden.

E. 4.9.2.5

Angesichts der dargelegten Umstände ist es nachvollziehbar, dass der Bundesrat das Interesse am Erhalt des Dachs der Raststätte Deitingen Süd als hoch einstufte und einen allfälligen Abbruch als sehr negativ (- -) bewertete. Eine klar unrichtige Gewichtung ist darin nicht zu erkennen. Ob darin geradezu ein Zwangspunkt bei der Interessenabwägung zu sehen ist, kann dahingestellt bleiben.

E. 4.9.3

Im gleichen Sinne beanstanden die Beschwerdeführer den Erhalt der «Konzessionsgebiete» der Raststätten als Zwangspunkte.

E. 4.9.3.1

Nebenanlagen mit Zu- und Wegfahrten und allfällige Erschliessungswege gelten als Bestandteil der Nationalstrasse (Art. 2 Bst. d NSV). Als Nebenanlagen sind Versorgungs-, Verpflegungs- und Beherbergungsbetriebe (Raststätten) und Tankstellen sowie die dazugehörigen Parkplätze zu qualifizieren. Die Parkplätze müssen in einer der Kapazität der Anlage genügenden Anzahl für alle Motorfahrzeugkategorien vorhanden sein. Tankstellen sowie Raststätten können je allein errichtet oder örtlich miteinander verbunden werden (vgl. Art. 7 Abs. 1 NSG i.V.m. Art. 6 Abs. 1 NSV). Raststätten dienen - vorab im Interesse einer sicheren Abwicklung des Verkehrs - der Erholung und Verpflegung der Strassenbenützer sowie deren Ausstattung mit Treibstoffen für die Weiterführung der Fahrt. Der Bestand und Erhalt von genügend grossen Raststätten sind deshalb von öffentlichem Interesse (vgl. analog zu den Rastplätzen Urteil BVGer A-2332/2014 vom 18. Januar 2016 E. 5.3). Unter Vorbehalt der bundesrechtlichen Bestimmungen und der Projektgenehmigung durch die zuständigen Bundesbehörden ist die Erteilung der erforderlichen Rechte für den Bau, die Erweiterung und die Bewirtschaftung der Nebenanlagen Sache der Kantone (Art. 7 Abs. 3 NSV). Zu diesem Zweck können die Kantone als Eigentümer der Raststätten z.B. Baurechtsverträge mit Privaten abschliessen.

In diesem Fall wird für den Betrieb einer Raststätte oder Tankstelle als Nebenanlage eine eigenständige Liegenschaft im Sinne des privaten Sachenrechts geschaffen (vgl. BGE 145 II 282 E. 2; vgl. Botschaft des Bundesrates betreffend Änderung des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 28. April 1971, BBl 1971 I 1104, 1106). Das Baurecht ist die Dienstbarkeit, auf einem fremden Grundstück ein Bauwerk zu errichten (vgl. Art. 779 Abs. 1 ZGB). Letzteres steht im Eigentum des Bauberechtigten (vgl. Art. 675 Abs. 1 ZGB).

E. 4.9.3.2

Die Umsetzung der Variante «heute» hätte den Verlust von Parkplätzen und Nutzflächen der Raststätten zur Folge (vgl. oben E. 4.9.1). Gleichzeitig wird sich mit dem Ausbau der N01 auf sechs Spuren die Strassenkapazität erhöhen und damit den Kundenkreis der Raststätten vergrössern dürfen (vgl. dazu BGE 145 II 282 E. 6.3). Der Abbau der Parkplätze und Nutzflächen steht dazu im Widerspruch und gefährdet die gesetzliche Verpflichtung, genügend Parkplätze auf den Raststätten zur Verfügung zu stellen (vgl. oben E. 4.9.3.1). Dass dieser Aspekt negativ bewertet wird, ist ebenso nachvollziehbar wie die diesbezüglich positive Bewertung bei der Variante «S», die die Nutzflächen erweitern und die Anzahl Parkplätze erhöhen würde. Dabei stellt der Umstand, dass die Reduktion der Nutzfläche um 500 m² bei der Raststätte Deitingen Nord gleichermassen negativ bewertet wurde (- -), wie der höhere Landbedarf von 1.3 ha wegen der «S»-Linienführung, nicht eine klar unrichtige Gewichtung dar. Es ist zu bedenken, dass lediglich 49 Raststätten in der Schweiz existieren (vgl. www.astra.admin.ch Dokumentation Strassen und Verkehr 2022 Strassen und Verkehr 2022 - Entwicklungen, Zahlen, Fakten.pdf S. 39, abgerufen am 27.04.2023). Angesichts der geringen Gesamtfläche aller Raststätten fällt ein Flächenverlust von 500 m² mehr ins Gewicht, als bei Flächen, die nicht einer bestimmten Nutzung unterstehen oder reichlich vorhanden sind. Sodann lässt sich der Planunterlage k4 «Landerwerbs- / Enteignungsplan, km 32.200 - km 33.500» entnehmen, dass der Kanton Solothurn Eigentümer der beiden Raststätten ist und über diese mit zwei Unternehmen Baurechtsverträge abgeschlossen hat. Weiter ist aufgrund der heutigen Lage der N01 offensichtlich, dass deren Verbreiterung bei gleichzeitiger Beibehaltung der Linienführung die Nutzflächen und Bausubstanz der beiden Raststätten tangieren würde. So grenzt die Tankanlage an die Einfahrt der Raststätte Deitingen Süd. Mit dem zusätzlichen Fahrstreifen und der Verschiebung des Pannestreifens sowie der Einfahrtsstrasse wären diese Bauten klar betroffen. Bei der Raststätte Deitingen Nord ist die überdachte Tankanlage ebenfalls so nahe an die bestehende Fahrbahn gebaut, dass sie und die Treibstofftanks bei einer Erweiterung der Fahrbahn weichen müssten. Die Umsetzung der Variante «heute» hätte somit einen grösseren Eingriff in das Eigentum des Kantons und der beiden Unternehmen zur Folge. Die Beschwerdeführer behaupten zwar, dass eine Erweiterung der Fahrbahn ohne wesentliche Beeinträchtigung der Raststätten technisch machbar sei. Einer Erklärung bleiben sie indes schuldig. Ferner rechtfertigt es sich nicht, die Kosten Dritter von mindestens einer Million Franken anhand der Gesamtkosten des Projekts zu relativieren. Für die Betroffenen sind diese beträchtlich. Jedenfalls leuchtet es ein, dass die Variante «heute» einen erheblichen Nachteil für die mit den Raststätten involvierten Personen und deren Interessen darstellt, auch wenn die Ausübung des Baurechts grundsätzlich möglich bleiben würde. Zudem sprechen ökologische Gründe dafür, den energieintensiven Auf- und Umbau dieser Anlagen negativ zu werten. Insofern ist auch die vorgeschlagene Verschiebung des denkmalgeschützten Dachs keine Alternative, da dadurch die Tankanlagen ebenfalls mitverschoben werden müssten.

E. 4.9.3.3

Zusammengefasst bestehen sowohl erhebliche private wie auch öffentliche Interessen am unverminderten Erhalt dieser beiden Raststätten. Ob letzteres als Zwangspunkt in der Interessenabwägung anzusehen ist, kann wiederum offen bleiben. Es reicht die Feststellung, dass die hohe Gewichtung dieser Interessen durch den Bundesrat nicht klar unrichtig ist. Insbesondere kann nicht - wie die Beschwerdeführer sinngemäss geltend machen - im Ergebnis gesagt werden, dass der Bundesrat willkürlich den ungeschmälernten Erhalt der beiden Raststätten in den Vordergrund gestellt hätte.

E. 4.9.4

Die Gewichtungen der übrigen Punkte (Technische Auswirkungen Trasse [Hochspannungsmast], Umwelt [Brücke Russbach], Investitionskosten N 1, Landbedarf/Flächenbedarf) sind nicht umstritten und geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

E. 4.10

Schliesslich kritisieren die Beschwerdeführer, die Interessensabwägung sei zu Unrecht zulasten von Kulturland und der Sicherung von Fruchtfolgeflächen ausgefallen.

E. 4.10.1

Bund, Kantone und Gemeinde sorgen dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt wird (vgl. Art. 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Raumplanung [RPG, SR 700]). Sie unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen, die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern (Art. 1 Abs. 2 Bst. d RPG). Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden müssen darauf achten, die Landschaft zu schonen; insbesondere sollen der Landwirtschaft genügende Flächen geeigneten Kulturlandes, insbesondere Fruchtfolgeflächen, die besonderen Schutz verdienen, erhalten bleiben (vgl. Art. 3 Abs. 2 Bst. a RPG; Art. 26 ff. der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV, SR 700.1]; BGE 134 II 217 E. 3.3 m.H.; Urteile BGer 1C_408/2016 vom 3. April 2017 E. 2.3 und 1C_562/2013 vom 21. September 2016 E. 12.2). Der Bund legt im Sachplan Fruchtfolgeflächen den Mindestumfang der Fruchtfolgeflächen und deren Aufteilung auf die Kantone fest (Art. 13 Abs. 1 RPG i.V.m. Art. 29 RPV). Es ist zwar nicht von vornherein ausgeschlossen, Fruchtfolgeflächen zu anderen als landwirtschaftlichen Zwecken in Anspruch zu nehmen, wenn dies durch entgegenstehende, höher zu gewichtenden Interessen gerechtfertigt erscheint. Hierfür ist jedoch eine umfassende Abwägung aller privaten und öffentlichen Interessen erforderlich (vgl. Art. 3 RPV). Dies setzt grundsätzlich den Nachweis der Prüfung von Alternativen ohne oder mit weniger Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen (einschliesslich Kompensationsmöglichkeiten) voraus. Weiter muss sichergestellt sein, dass der Anteil des Kantons am Mindestumfang der Fruchtfolgeflächen dauernd erhalten bleibt (vgl. Art. 30 Abs. 2 RPV; BGE 134 II 217 E. 3.3; Urteile 1C_408/2016 E. 2.4 und 1C_562/2013 E. 12.2).

E. 4.10.2

Das grosse öffentliche Interesse am Ausbau der N01 auf sechs Fahrstreifen zwischen Luterbach und Härkingen wird zu Recht nicht in Frage gestellt. Angesichts der starken Überlastung der Strecke mit seinen Folgewirkungen (Staukosten, Sicherheit etc.) ist dieses ausgewiesen. Weiter wird vom Projekt zwangsläufig eine grosse Anzahl an Fruchtfolgeflächen tangiert. So grenzt nach dem Umweltverträglichkeitsbericht der heutige

Nationalstrassenperimeter, mit Ausnahme der Siedlungsfläche und der Waldgebiete, fast im ganzen Projektperimeter an Landwirtschaftsflächen, welche, bis auf einzelne Ausnahmen, als Fruchtfolgeflächen ausgeschieden sind. Durch das Vorhaben werden denn auch Fruchtfolgeflächen im Umfang von rund 44 ha beansprucht. Davon sind ca. 32.8 ha temporär und ca. 11.18 ha (umgerechnet auf 100% FFF: 10.87 ha) permanent betroffen. Im Projektperimeter km 32.400 bis km 34.000, der sowohl im Kanton Solothurn als auch im Kanton Bern liegt, führt die Umsetzung der Variante «S» zu einem Landverlust von 1.3 ha gegenüber 0.5 ha bei der Variante «heute». Zugunsten der Beschwerdeführer wird hier davon ausgegangen, dass es sich bei der Differenz von 0.8 ha um Fruchtfolgeflächen handelt.

E. 4.10.3

Gemäss aktuellem Sachplan Fruchtfolgeflächen sind schweizweit ein Mindestumfang von 438'460 ha Fruchtfolgeflächen zu sichern. Der Kanton Solothurn hat dazu mindestens 16'200 ha und der Kanton Bern mindestens 82'200 ha beizutragen (vgl. Bundesratsbeschluss vom 8. Mai 2020, Sachplan Fruchtfolgeflächen: Festsetzung des Mindestumfanges der Fruchtfolgeflächen und deren Aufteilung auf die Kantone, BBl 2020 5787). Es ist weder ersichtlich noch wird behauptet, dass mit dem Projekt generell oder mit den zusätzlichen 0.8 ha die festgesetzten Mindestmengen an Fruchtfolgeflächen in den Kantonen unterschritten würde. Im Gegenteil beschloss der Bundesrat im Rahmen des generellen Projekts, dass die vom Ausbau der N01 beanspruchten Fruchtfolgeflächen zu kompensieren sind, allenfalls mittels Aufwertung von Landwirtschaftsflächen. Diesbezüglich lässt sich den Akten entnehmen, dass im Planungsperimeter drei Teilgebiete festgelegt wurden, die mit einer Kompensationsfläche von gesamthaft 42 ha - und somit weit mehr als die zu kompensierenden 11.2 ha - zur Aufwertung sicher zur Verfügung stehen (mehr dazu unten in E. 11.4.1 ff.). Aus Sicht der Landesplanung ist das Projekt somit nicht nachteilig, auch in Bezug auf die zusätzlichen 0.8 ha bei der Variante «S» nicht. Diese machen zudem einen relativ geringen Anteil von ca. 7.1% der zu kompensierenden Gesamtfläche von 11.2 ha aus. Absolut gesehen halten sich die 0.8 ha in Grenzen, hat doch das Bundesgericht den Verlust einer unwesentlich kleineren Fruchtfolgefläche von 0.46 ha - die nicht einmal kompensiert wurde - als geringfügig erachtet (vgl. Urteil BGer 1C_556/2013 vom 21. September 2016 E. 15.3).

E. 4.10.4

Was die privaten Interessen des Beschwerdeführers 1 anbelangt, so wird die Variante «S» gemäss dem Enteignungsplan zu einem dauernden Verlust von 0.398 ha auf dem Landwirtschaftsgrundstück Wangen a. A. GB Nr. (...) führen. Seine übrigen Grundstücke sind entweder nicht permanent betroffen oder Waldgrundstücke. Die Fläche des Grundstücks beträgt ca. 5.45 ha (vgl. www.maps.geo.admin > Zeichnen & Messen auf der Karte > Linie). Der Verlust von 0.398 ha macht damit einen Anteil von ca. 7.3 %. Dies ist nicht wenig, aber auch nicht übermässig viel. Die Bewirtschaftung der Restfläche dürfte mutmasslich möglich bleiben. Letzteres dürfte nach den Enteignungsplänen für die übrigen Grundeigentümer grundsätzlich ebenfalls gelten, deren Kulturland im Projektperimeter km 32.400 bis UH-km 34.000 an die N01 grenzt.

E. 4.10.5

Zusammengefasst ist die Inanspruchnahme der zusätzlichen 0.8 ha an Landwirtschaftsflächen für die Umsetzung der Variante «S» ein Nachteil. Aus Sicht der

Landesversorgung wird dieser jedoch aufgrund der vorgesehenen Kompensationen stark relativiert. Die privaten Interessen der Grundeigentümer werden zwar in einem stärkeren Mass tangiert. Es wird allerdings nur ein relativ kleiner Landstreifen entlang der N01 zusätzlich in Anspruch genommen, der die Bewirtschaftungsmöglichkeiten nicht wesentlich einschränken dürfte. Von eher untergeordnetem Nachteil sind bei der Variante «S» zudem die Verschiebung eines Hochspannungsmasts sowie die um ca. Fr. 1.3 Mio. höheren Projektkosten, die sich aus den von den Beschwerdeführern aufgezählten Anpassungsarbeiten zusammensetzen dürften. Demgegenüber kann mit der Variante «S» das Dach der Raststätte Deitingen Süd, an dessen Schutz zu Recht ein hohes Interesse besteht (vgl. oben E. 4.9.2.5), erhalten werden. Überdies führt die Variante «S» zu keinem Verlust der ohnehin begrenzten Nutzflächen der Raststätten. Im Gegenteil können diese sogar vergrössert werden, was angesichts des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens von Vorteil ist (vgl. oben E. 4.9.3.2). Weiter hätte die Variante «heute» ebenfalls einen Eingriff in das Eigentum Privater zur Folge, der jedoch zusätzlich ökologisch wenig sinnvolle Um- und Abbauten diverser Anlagen zur Folge hätte. Schliesslich müsste auch die Brücke Russbach Richtung Zürich und Bern um ca. 4 m verlängert werden, was ein zusätzlicher, wenn auch eher untergeordneter Nachteil wäre. In der Summe erweist sich die Variante «S» unter Berücksichtigung der korrekt gewichteten Interessen als klar vorteilhafter im Vergleich zur Variante «heute». Die Frage, ob im Direktvergleich die Höhe der Baukosten für Abbruch und Verschiebung der Raststätten höher zu gewichten sind als der Schutz von Kulturland und Fruchtfolgeflächen, kann angesichts der gesamthaft überwiegenden Nachteile der Variante «heute» offen bleiben.

E. 4.10.6

Im Ergebnis erweist sich die Interessenabwägung des Bundesrats als ausgewogen und stimmig. Ein Ermessensmissbrauch oder eine Ermessensüberschreitung bei der Festsetzung der Linienführung kann nicht festgestellt werden. Insbesondere erweist sich die Inanspruchnahme von 0.8 ha mehr Kulturland angesichts der überwiegenden Vorteile der Variante «S» als verhältnismässig.

E. 4.11

Zuletzt ist auf die Rüge der Beschwerdeführer einzugehen, wonach die Variantenevaluation insofern lückenhaft sei, als sie nicht die freiwerdenden Flächen durch die Renaturierung des Russbachs und die damit mögliche Verschiebung der Raststätte Deitingen Nord unter Beibehaltung der heutigen Linienführung berücksichtige.

E. 4.11.1

Bei Bau- und Strassenprojekten sind regelmässig mehrere geeignete Varianten denkbar. Der Entscheid, welche davon umgesetzt wird, liegt grundsätzlich im Ermessen der Planungsbehörde und wird regelmässig durch die politischen Entscheidungsträger vorgeprägt. Dieser Ermessensentscheid wird im gerichtlichen Verfahren zurückhaltend überprüft (Urteile BGer 1C_556/2013 E. 5.2 und 1C_582/2013 vom 25. September 2014 E. 4.4). Bestehen bezüglich eines Auflageprojekts Abänderungswünsche, sind diese im Einspracheverfahren möglichst genau und umfassend vorzubringen; die Vorinstanz ist nicht verpflichtet, von sich aus alle denkbaren, ausserhalb des üblichen Rahmens liegenden Varianten zu prüfen. Insbesondere geht es nicht an, erst im Beschwerdeverfahren neue, bis anhin unbekannte Varianten einzubringen. Für die Vorinstanz gilt jedoch wie für das Bundesverwaltungsgericht grundsätzlich der Untersuchungsgrundsatz. Es ist deshalb in

jedem Fall zu prüfen, ob die Behörde verpflichtet gewesen wäre, andere Varianten (näher) in Betracht zu ziehen (vgl. Urteil BGer 1C_137/2009 vom 7. September 2009 E. 1; BVGE 2016/13 E. 1.3.4 und 2011/33 E. 3; Urteile BVGer A-2947/2017 vom 20. Juni 2019 E. 1.2.3.1 und A-2332/2014 E. 1.3.1). Betrifft eine neue Variante die in einem generellen Projekt festgelegte Linienführung, wäre diese nur dann in Erwägung zu ziehen, wenn das offizielle Projekt an einem erheblichen Mangel leidet oder die vorgeschlagene Variante bedeutende, mit keinen Nachteilen verbundene Vorteile aufweist und deshalb bei der Interessenabwägung gemäss Art. 5 NSG den Vorzug vor dem offiziellen Projekt verdient (vgl. BGE 97 I 573 E. 5).

E. 4.11.2

In den Einsprachen der Beschwerdeführer wurde die Versetzung von Parkplätzen und Tanksäulen der Raststätte Deitingen Nord auf die Parzelle Deitingen Gbbl. Nr. 628 unter Beibehaltung der ursprünglichen Linienführung der N01 nicht als Variante vorgebracht. Die diesbezüglichen Vorbringen im Rahmen des Beschwerdeverfahrens erweisen sich deshalb als verspätet. Unbesehen davon wäre die Vorinstanz bzw. der Bundesrat nicht gehalten gewesen, diese Variante von sich aus in Betracht zu ziehen. Die Variante «S» leidet an keinem erheblichen Mangel (vgl. oben E. 4.10.6). Demgegenüber weist die vorgeschlagene Variante keine bedeutenden Vorteile auf. Zwar müsste dadurch mutmasslich weniger Kulturland südlich der N01 in Anspruch genommen werden. Der Abbruch und Aufbau der erwähnten Anlagen wären jedoch ebenfalls kostenintensiv, ökologisch nachteilig und eine Belastung für die Konzessionsinhaber. Darüber hinaus befinden sich auf der Parzelle Nr. 628 ebenfalls landwirtschaftliche Kulturlflächen (vgl. www.geo.so.ch > Karte: Landwirtschaftliche Kulturlflächen). Deren Überbauung hätte somit ebenfalls einen Verlust von Kulturlflächen zur Folge. Zwar handelt es sich dabei nicht um Fruchtfolgeflächen, jedoch immerhin um ökologisch wertvolle extensive Wiesen mit überwinterten Rückzugsstreifen (vgl. ebenda). Einen bedeutenden Vorteil stellt dies nicht dar. Ferner wird von den Beschwerdeführern nicht dargelegt, weshalb durch die Beibehaltung der Linienführung bei der Raststätte Deitingen Nord keine baulichen Veränderungen bei der Raststätte Deitingen Süd notwendig würden. Und selbst wenn die vorgeschlagene Variante eine nur schon annähernd gleichwertige Lösung darstellen würde, läge der Entscheid für die Variante «S» im Ermessen des Bundesrates und wäre deshalb nicht zu beanstanden (vgl. dazu BGE 97 I 573 E. 5). Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass auf der Parzelle Nr. 628 gemäss technischem Bericht nach der Verlegung des Russbachs der Bau von LKW-Parkplätzen im Rahmen eines separaten Plangenehmigungsverfahrens vorgesehen ist. Diese haben bereits Eingang in den Sachplan Verkehr - Teil Infrastruktur Strasse des Bundes gefunden (vgl. map.geo.admin.ch Karte: SP Infrastruktur Strasse Objektblatt 4.5 Oensigen).

E. 4.12

Im Ergebnis verletzt es kein Bundesrecht, die erheblichen öffentlichen und private Interessen, insbesondere am ungeschmälernten Erhalt der denkmalgeschützten Isler Schalen sowie der beiden Raststätten stärker zu gewichten als die berechtigten privaten Interessen der Beschwerdeführer am Erhalt der Fruchtfolgeflächen. Deren Vorbringen gegen die im generellen Projekt festgelegte Linienführung erweisen sich als unbegründet.

E. 5

Als Nächstes kritisieren die Beschwerdeführer die projektierte Kronenbreite der N01.

E. 5.1

Die Beschwerdeführer bemerken, die vorgesehene Kronenbreite bzw. das Normalprofil von einer Breite von 34 m sei nicht hinreichend optimiert worden. Das ASTRA stütze sich in seiner Planung auf seine eigene Richtlinie und somit weder auf ein Gesetz im materiellen noch im formellen Sinn. Weder im NSG noch auf Verordnungsstufe bestünden Vorgaben, wie die Dimensionierung eines Normalprofils in einem Ausbauprojekt sein müsse. Daher seien die in der Richtlinie vorgesehenen Standardbreiten nur als Empfehlung zu betrachten. Es dürfe davon abgewichen werden. Zusammen mit flankierenden Massnahmen, wie ein Lastwagenüberholverbot oder die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit, sei eine Reduktion des Normalprofils möglich, ohne dass die Verkehrssicherheit sowie die effiziente Durchführung des Unterhalts eingeschränkt würden. Beispielsweise könnten die beiden Pannestreifen von der Sonder- auf die Standardbreite reduziert werden.

E. 5.2

Das ASTRA erwidert, das Ausbauprojekt sei bezüglich der Beanspruchung von Kulturland durch die über die geltenden Normen und Richtlinien hinausgehende Reduktion der vorgesehenen Bankettbreiten zu Lasten des Betriebs der Nationalstrasse bestmöglich optimiert worden. Eine weitere Reduktion des Normalprofils sei aus Gründen der Verkehrssicherheit und aus betrieblichen Gründen (laufender Unterhalt wie Schneeräumung, Grünpflege etc.) nicht möglich. Dies würde dem eigentlichen Ziel des Projekts in Bezug auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit zuwiderlaufen. Aus Sicherheitsgründen müsste der Mittelstreifen gemäss inzwischen gültiger Richtlinie sogar noch breiter ausgestaltet werden. Bei der Festlegung des Normalprofils sei ferner eine künftige Instandsetzung zu beachten, die im vorhandenen Strassenraum unter Betrieb und ohne Reduktion von Fahrstreifen vorgenommen werden müsse.

E. 5.3.1

Nationalstrassen müssen eine sichere Abwicklung des Verkehrs gewährleisten (vgl. Art. 5 Abs. 1 NSG). Sie sind nach den neuesten Erkenntnissen der Strassenbautechnik und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu erstellen (vgl. Art. 41 Abs. 1 NSG). Für den Ausbau von Nationalstrassen gelten die Bestimmungen über die Ausarbeitung und die Genehmigung der generellen Projekte und der Ausführungsprojekte sowie die Bestimmungen über den Bau der Nationalstrassen (Art. 28 NSV). Soweit der Vollzug nicht dem UVEK übertragen ist, vollzieht das ASTRA die NSV und erlässt verbindliche Weisungen und Richtlinien (vgl. Art. 54 Abs. 1 NSV; Urteil A-2332/2014 E. 4.3).

E. 5.3.2

Vorgaben zu den Normalprofilen von Nationalstrassen enthält die Richtlinie «Normalprofile - Nationalstrassen 1. und 2. Klasse mit Richtungstrennung» (ASTRA 11001). Im Zeitpunkt der Plangenehmigung war die Ausgabe 2017 V1.10 in Kraft (nachfolgend: RL ASTRA). Das Normalprofil einer Nationalstrasse besteht aus der Fahrbahn, die sich aus den Fahrstreifen zusammensetzt, dem Pannestreifen, dem Mittelstreifen und dem Bankett (vgl. Ziff. 4.1.1 RL ASTRA). Auf der freien Strecke beträgt bei dreistreifigen Fahrbahnen die Standardbreite für die rechte Fahrspur 3.75 m und jene der beiden Überholstreifen je 3.50 m (vgl. Ziff. 4.2.1 RL ASTRA). Das reduzierte Profil setzt sich dagegen aus einer rechten Fahrspur von 3.50 m, und je einem Überholstreifen von 3.50 m und 3.25 m zusammen. Anzustreben ist das Standardprofil; das reduzierte stellt den Mindeststandard dar (vgl. Ziff. 4.2.3 RL ASTRA). Die Anpassung an das Standardprofil ist

unter anderem notwendig bei hohem Verkehrsaufkommen (vgl. Ziff. 4.3.3 RL ASTRA). Bei den Pannestreifen wird zwischen Standard-, Mindest- und Sonderbreiten unterschieden. Die Mindestbreite von 2.50 m kommt bei Streckenabschnitten ohne besondere Auffälligkeiten im Unfallgeschehen und ohne besondere Häufung von Pannereignissen zur Anwendung. Bei einer Standardbreite von 3.25 m können Lastwagen und Personenwagen im Falle einer Panne sicher anhalten. Der betriebliche Unterhalt ist tagsüber im Normalfall ohne Spurabbau möglich (vgl. Ziff. 4.1.3 RL ASTRA). Bei besonderen Anforderungen kann eine Anpassung an die Sonderbreite von 3.50 m erforderlich sein. Das ist der Fall, wenn der betriebliche Unterhalt ohne Einschränkungen für den fließenden Verkehr möglich sein soll, eine 4+0 Verkehrsführung unter bestimmten Voraussetzungen zu berücksichtigen ist oder Vorkehrungen für eine Pannestreifenumnutzung zu treffen sind. Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen ist der Pannestreifen mit der Standardbreite oder der Sonderbreite auszuführen (vgl. Ziff. 4.1.3 und 6.1.3 RL ASTRA). Der Mittelstreifen dient der baulichen Trennung der beiden Richtungsfahrbahnen und der Unterbringung verschiedener baulicher und verkehrstechnischer Einrichtungen. Die Standardbreite des Mittelstreifens liegt bei 3.00 m, die Sonderbreite bei 3.50 m und die reduzierte Breite bei 2.50 m. Bei der Festlegung der Mittelstreifenbreite sind alle massgebenden Nutzungsanforderungen zu erfassen und zu berücksichtigen. In begründeten Ausnahmefällen kann eine Mittelstreifenbreite von 2.00 m zur Anwendung kommen (vgl. Ziff. 4.1.4 RL ASTRA). Das Bankett ist in Fahrtrichtung rechts neben dem Pannestreifen angeordnet. Die Standardbreite des Banketts beträgt 1.50 m, jedoch mindestens 1.00 m (vgl. Ziff. 4.1.5 RL ASTRA). Aus den Vorgaben für die verschiedenen Elemente des Normalprofils definieren sich Standardprofile, die bei Neubauprojekten grundsätzlich und bei Ausbauprojekten nach Möglichkeit angewendet werden. Das Standardprofil einer dreistreifigen Richtungsfahrbahn setzt sich aus einem Fahrstreifen von 3.75 m, zwei Überholstreifen à je 3.50 m, einem Pannestreifen von 3.25 m, einem Mittelstreifen von 3.00 m sowie einem Bankett von 1.50 m zusammen (vgl. Ziff. 5.1.1 RL ASTRA).

E. 5.3.3

Verwaltungsverordnungen, zu denen Richtlinien zählen, statuieren keine neuen Rechte und Pflichten für Private, sondern bezwecken, Gewähr für eine einheitliche und rechtsgleiche Auslegung und Anwendung der Gesetze und Verordnungen durch die Verwaltung zu bieten. In Nachachtung dieses Zwecks berücksichtigen die Gerichte Verwaltungsverordnungen bei der Auslegung des inländischen Rechts, obschon Verwaltungsverordnungen für die Gerichte an sich nicht verbindlich sind. Vorausgesetzt wird dabei, dass die betroffene Verwaltungsverordnung eine dem Einzelfall angepasste und gerecht werdende Auslegung der anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen zulässt. Ohne triftigen Grund weichen die Gerichte nicht von Verwaltungsweisungen ab, wenn diese eine überzeugende Konkretisierung der rechtlichen Vorgaben darstellen (statt vieler BGE 148 V 385 E. 5.2 und 146 I 105 E. 4.1). Verwaltungsverordnungen sind weiter insofern beachtlich, als sie Ausdruck des Wissens und der Erfahrung bewährter Fachstellen sind, das wiedergeben, was den Regeln der Kunst entspricht und für eine angemessene Rechtsanwendung notwendig erscheint (vgl. Urteil BVGer A-6121/2007 vom 3. April 2008 E. 6.1; zum Ganzen Moser, et al., Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 3. Aufl. 2022, S. 113 f. Rz. 2.173 f.).

E. 5.3.4

Auf der freien Strecke, an der die Grundstücke des Beschwerdeführers 1 liegen, ist gemäss technischem Bericht zu den bestehenden vier Fahrstreifen von je 3.50 m der Zubau von je einem zusätzlichen Fahrstreifen von 3.75 m vorgesehen. Dazu kommen je zwei Pannestreifen von 3.50 m. Ausserhalb des Pannestreifens würden beidseitig Bankette zwischen 1.00 m bis 2.00 m Breite angelegt. In Bereichen, wo Bankettbreiten von 2.00 m keine Erhöhung des dauernden Landerwerbs und der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen zur Folge haben, würden die Bankettbreiten von 2.00 m beibehalten. Die Breite des Mittelstreifens würde von 4.00 m auf 2.50 m Breite reduziert.

E. 5.3.5

Für die Fahrbahn wurde offensichtlich das Standardprofil gewählt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens erscheint dies notwendig, zumal die Strecke zwischen den Verzweigungen Luterbach und Härkingen einer der Schwerpunkte im Stauaufkommen auf dem Nationalstrassennetz darstellt (vgl. ASTRA, Verkehrsentwicklung und Verkehrsfluss 2021, Ausgabe 2021 V1.10, S. 34). Bei den Pannestreifen fiel die Wahl auf die Sonderbreite, was das ASTRA sinngemäss und aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nachvollziehbar mit dem betrieblichen Unterhalt und zukünftigen Instandsetzungsarbeiten, bei denen der Pannestreifen als zusätzliche Fahrbahn genutzt werden kann, begründet. Der Mittelstreifen ist von reduzierter Breite. Inwiefern die Nutzungsanforderungen ausnahmsweise eine Breite von sogar nur 2.00 m zulassen, legen die Beschwerdeführer nicht dar. Schliesslich beträgt die Bankettbreite zum Schutz der Fruchtfolgeflächen 1.00 m, was bereits die Mindestgrösse darstellt. Das vorgesehene Normalprofil lässt sich im Ergebnis mit der RL ASTRA vereinbaren.

E. 5.3.6

Was die Beschwerdeführer dagegen vorbringen, überzeugt nicht. Die RL ASTRA konkretisiert die gesetzliche Pflicht zur Erstellung von sicheren Nationalstrassen (vgl. oben E. 5.3.1). Die Wahl des Normalprofils hat in erster Linie vor diesem Hintergrund und unter Beachtung der konkreten Verkehrsbedingungen zu geschehen. In diesem Zusammenhang ist nicht ersichtlich, wieso die Bestimmungen der RL ASTRA bezüglich der Dimensionierung der Nationalstrassen keine überzeugenden Konkretisierungen der gesetzlichen Vorgaben darstellen würden. Die anzuwendenden Masse bei den Normalprofilen erscheinen aufgrund der Grösse der heutigen Fahrzeuge und den Geschwindigkeiten nicht als offensichtlich überdimensioniert. Als gesetzeswidrig können sie nicht betrachtet werden. Der Optimierung des Kulturlandverlusts wird bereits mit der reduzierten Ausgestaltung des Banketts und des Mittelstreifens Rechnung getragen. Eine weitergehende Reduktion der Breiten der Fahrstreifen und des Pannestreifens ist aus den dargelegten Sicherheits- und Unterhaltsüberlegungen und angesichts des relativ bescheidenen möglichen Zugewinns an Kulturland nicht angezeigt (vgl. oben E. 5.2). Die von den Beschwerdeführern geforderte Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie ein Überholverbot für Lastwagen wäre im Übrigen nur zur prüfen, wenn das Normalprofil weder dem Standardprofil noch dem reduzierten Profil entsprechen würde (vgl. Ziff. 6.1.4 RL ASTRA), was nicht der Fall ist.

E. 5.4

Zusammengefasst verletzt das im Ausführungsprojekt vorgesehene Normalprofil der N01 kein Bundesrecht. Die dagegen gerichtete Rüge ist unbegründet.

E. 6

Alsdann stellen die Beschwerdeführer die Qualifikation des Wildtierkorridors BE9/SO6 als schützenswerten Lebensraum in Frage, weshalb dieser im Richtplan des Kantons Bern «aufzuheben» sei.

E. 6.1

Die Beschwerdeführer monieren, der Wildtierkorridor sei im Richtplan des Kantons Bern aufgenommen worden, ohne in einer Detailstudie das genaue Erschliessungspotential, die Funktion sowie die Reichweite seiner Auswirkungen zu eruieren. Zwar bilde der Richtplan vorliegend nicht Anfechtungsobjekt. Dennoch beeinflusse dieser das Verfahren aufgrund seiner Behördenverbindlichkeit enorm. Der Wildtierkorridor verlaufe im Abschnitt Attiswil-Wangen-Wangenried durch Siedlungs- und Landwirtschaftsgebiet und mache deshalb keinen Sinn. Einerseits werde der Korridor südlich der N01 von der Kantonsstrasse Wangen-Deitingen und der Bahnlinie Olten-Biel durchquert. Beide Strecken seien äusserst frequentiert. Andererseits verlaufen nördlich der N01 ebenfalls eine Kantonsstrasse sowie eine Bahnlinie. Vor allem bestünden in diesem Korridor wenig Strukturen, die den Wildtieren auch tagsüber Deckung und Rückzugsmöglichkeiten gewährten. Stattdessen sei das Gebiet äusserst landwirtschaftlich, ohne wesentliche Waldstrukturen, geprägt. Schliesslich könnten durch das Schwarzwild bedeutende wirtschaftliche Schäden - durch Landschafts- und der Gefahr von Krankheiten - entstehen. Dies belaste die wirtschaftliche Existenz der Landwirtschaftsbetriebe zusätzlich.

E. 6.2

Aus Sicht der Vorinstanz ist der Wildtierkorridor BE9/SO6 geeignet, die zerschnittenen Gebiete für Wildtiere wieder passierbar zu machen und damit die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten. Das ASTRA ergänzt, dass Wildtierkorridore durch das BAFU in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Standortkantonen aufgrund bekannter Wanderrouten der Wildtiere sowie an die heutige Landschaftstypologie angepasst ausgeschieden würden. Als Ergebnis dieser Festsetzung sei der Wildtierkorridor auf nationaler Ebene behördenverbindlich festgelegt und in der Folge in den Richtplan des Standortkantons aufgenommen worden. Das BAFU bekräftigt die sehr grosse Bedeutung des Wildtierkorridors.

E. 6.3.1

Das NHG bezweckt mitunter den Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie ihre biologische Vielfalt und ihren natürlichen Lebensraum (vgl. Art. 1 Bst. d NHG). Dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten ist durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotop) und andere geeignete Massnahmen entgegenzuwirken. Bei diesen Massnahmen ist schutzwürdigen land- und forstwirtschaftlichen Interessen Rechnung zu tragen (Art. 18 Abs. 1 NHG). Besonders zu schützen sind Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen oder besonders günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufweisen (vgl. Art. 18 Art. 1bis NHG). Wildtierkorridore sind Teilbereiche in den Bewegungsachsen von Wildtieren, die innerhalb des Verbreitungsareals einer Art der grossräumigen Vernetzung von Tierpopulationen dienen. Sie haben die Funktion, verschiedene Biotop miteinander zu verbinden. Ohne solche Verbindungen können gegebenenfalls Schutzziele von Biotopen von nationaler Bedeutung nicht nachhaltig sichergestellt werden. Wildtierkorridore sind deshalb den Biotopen gleichzustellen (Urteil BGer 1A.173/2000 vom 5. November 2001 E. 4b [nicht publiziert in BGE 128 II 1]; Urteil BVer A-2997/2020 vom 18. Juli 2022 E. 11.3 und A-6319/2011

vom 17. September 2012 E. 5 und 7.3.1). Der Bundesrat bezeichnet nach Anhören der Kantone die Biotope von nationaler, die Kantone jene von regionaler und lokaler Bedeutung (vgl. Art. 18a Abs. 1 NHG und Art. 18b Abs. 1 NHG). Weil die Schutzwürdigkeit eines Biotops von seiner Qualität und Funktion abhängt, bildet die fachliche Bewertung der infrage stehenden Lebensräume die entscheidende Grundlage für die Bezeichnung (Karl-Ludwig Fahrländer, Kommentar NHG, 2. Aufl. 2019, Rz. 22 zu Art. 18 NHG; Urteil BGer 1A.29/2003 vom 9. Juli 2003 E. 5.2). Welche Wildtierkorridore als besonders schützenswerte Lebensräume gelten, hat die Vogelwarte Sempach in Zusammenarbeit mit dem Amt für Jagd und Fischerei im Rahmen des Projekts des Bundesamtes für Wald, Landschaft und Umwelt (BUWAL, heute BAFU) "Wildtierkorridore Schweiz" für die gesamte Schweiz ermittelt, indem sie Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung ausgeschieden hat (Otto Holzgang et al., Korridore für Wildtiere in der Schweiz, in: Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft [Hrsg.], Schriftenreihe Umwelt Nr. 326 [nachfolgend: Bericht BUWAL Nr. 326], abrufbar unter: <http://www.bafu.admin.ch/> > Themen > Biodiversität > Ökologische Infrastruktur > Wildtierkorridore > Korridore für Wildtiere in der Schweiz, abgerufen am 01.05.2023; Urteil A-6319/2011 E. 7.3.1). Der Schutz und Unterhalt aller schutzwürdigen Biotope obliegen als Bundesaufgabe den Kantonen (vgl. Art. 18a Abs. 2 NHG bzw. Art. 18b Abs. 1 NHG). Primäres Instrument, um Biotope von nationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung zu schützen, ist die kantonale und kommunale Richt- und Nutzungsplanung (Fahrländer, Kommentar NHG, a.a.O., Rz. 7 und 22 zu Art. 18 NHG; Urteil A-6319/2011 E. 9.2).

E. 6.3.2

Mittels Richtplänen bestimmen die Kantone Gebiete, die besonders schön, wertvoll, für die Erholung oder als natürliche Lebensgrundlage bedeutsam sind (vgl. Art. 6 Abs. 2 Bst. b RPG). Zu diesem Zweck sind Zustand, Funktionen und Gefährdungen schützenswerter Landschaften sowie natürlicher Lebens- und Erholungsräume mit Einschluss des Waldes sowie der Gewässer und ihrer Ufer zu untersuchen (Pierre Tschannen, Praxiskommentar RPG: Richt- und Sachplanung, 2019 [nachfolgend: PK RPG], Rz. 20 zu Art. 6 RPG). Der Bundesrat genehmigt die Richtpläne und ihre Anpassungen (vgl. Art. 11 Abs. 1 RPG). Richtpläne sind für die Behörden verbindlich (Art. 9 Abs. 1 RPG). Sie binden Bund und Kantone gleichermaßen; in erster Linie die Regierungen mitsamt den unterstellten Verwaltungsbehörden. Bedeutung erlangt der Richtplan insbesondere im Zuge sachgesetzlicher Plangenehmigungen (vgl. Tschannen, PK RPG, a.a.O., Rz. 15 ff. zu Art. 9 RPG). Die Bindungswirkung eines Richtplans ist indes von rechtlich und sachlich beschränkter Tragweite. Zum einen bezieht sich der Bindungsbereich des Richtplans auf das gesetzlich verfasste Ermessen. Der Richtplan ändert allgemeinverbindliche Vorschriften nicht aus eigener Kraft ab; er zeigt lediglich an, in welcher Weise von Handlungsspielräumen Gebrauch gemacht werden soll, die das Recht zu Verfügung stellt. Mithin formuliert dieser lediglich Ermessensdirektiven. Aus ihm lassen sich keine Befugnisse oder Bindungen, Pläne oder Entscheide ableiten, die nicht schon durch das anwendbare Sachgesetz gestützt wären (vgl. Tschannen, PK RPG, a.a.O., Rz. 24 f. zu Art. 9 RPG m.w.H; Urteil BGer 1C_98/2012 vom 7. August 2012 E. 5.1; Urteil A-1251/2012 E. 18.2). Zum anderen äussert sich der Richtplan allein zu räumlichen Anliegen des Gemeinwesens. Die im Einzelfall notwendige Abwägung mit weiteren (privaten und nicht-räumlichen öffentlichen Interessen) bleibt noch vorzunehmen. Der Richtplan füllt die Ermessensspielräume des anwendbaren Rechts somit nicht umfassend aus, sondern belegt davon nur einen sachlichen Teilaspekt (Tschannen, PK RPG, a.a.O., Rz. 27. zu Art. 9 RPG;

vgl. Urteil BGer 1A.154/2002 vom 22. Januar 2003 E. 4.2; Urteil BVGer A-1112/2012 vom 27. Mai 2013 E. 7.4). Private können Richtpläne nicht direkt gerichtlich anfechten (vgl. statt vieler Urteil BGer 1C_275/2014 vom 1. Oktober 2014 E. 1.2). Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens können sie jedoch eine vorfrageweise Überprüfung des kantonalen Richtplans verlangen. Dabei wird insbesondere geprüft, ob die bei der Richtplanfestsetzung vorgenommene Interessenabwägung, die einer Baubewilligung zugrunde liegt, bundesrechtskonform ist, d.h. hinreichend umfassend und sachgerecht erfolgte (Heinz Aemisegger, Praxiskommentar RPG: Baubewilligung, Rechtsschutz und Verfahren, 2020, Rz. 35 zu Art. 34 RPG; vgl. Urteil 1A.154/2002 E. 4.2; Urteil A-1112/2012 E. 7.4).

E. 6.4.1

Der Wildtierkorridor BE9/SO6 wurde im Anhang 3 des Berichts BUWAL Nr. 326 als Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung ausgeschieden. Der Korridor dient den Zielarten Wildschwein, Luchs und potentiell Rothirsch. Er verbindet den Jura und den Oberaargau über die Aare und unter der N01 hindurch, gilt jedoch als beeinträchtigt (vgl. Bericht BUWAL Nr. 326, S. 84). Zur langfristigen Erhaltung des grossräumigen Vernetzungssystems wurde empfohlen, die betreffende Wildtierkorridore in der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen (vgl. ebenda, S. 11). Die ursprünglich auf einer Karte im Massstab 1:200'000 erstellten Daten wurden auf eine Karte im Massstab 1:25'000 übertragen und im Rahmen des Validierungsprozesses mit den Kantonen überprüft (vgl. BUWAL, Nationales ökologisches Netzwerk REN, Schriftenreihe Umwelt Nr. 373, Bern, 2004 [nachfolgend: Bericht BUWAL Nr. 373], S. 33). Auf einem entsprechenden Objektblatt des BAFU ist die Lage des Korridors BE9/SO6 ersichtlich (abrufbar unter www.maps.geo.admin.ch > Suchfeld: Wildtierkorridore Überregional > Objekt BE-09_SO-06).

E. 6.4.2

Der Kanton Bern erarbeitete zudem das «Konzept zum Abbau von Verbreiterungshindernissen für Wildtiere im Kanton Bern (2007; nachfolgend: Konzept Bern)», das auszugsweise zu den Akten gereicht wurde. Dem Objekt Nr. 3 «Wangen a. d. A.», das von dessen Lage her dem Wildtierkorridor BE9/SO6 entspricht, wird dabei sehr grosse Bedeutung zugeschrieben, zumal es als zentrale - und im Oberaargau einzige - Wechselmöglichkeit zwischen dem Jura und dem Mittelland gilt (vgl. Konzept Bern, S. 18). Das Konzept Bern sowie die Berichte BUWAL Nrn. 326 und 373 dienen als Grundlage für die Richtplanung im Kanton Bern betreffend die Massnahme «Überregionale Verbreitungshindernisse für Wildtiere abbauen» (vgl. Richtplan des Kantons Bern, Richtplan 2030, Stand: 21. Dezember 2022, Massnahmenblatt E_03). Das Objekt Nr. 3 ist darin als Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung kartographisch verzeichnet. Die Gesamtbeurteilung des Handlungsbedarfs wird als hoch betrachtet.

E. 6.4.3

Aufgrund der Qualifikation des Wildtierkorridors BE9/SO6 als Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung im Bericht BUWAL Nr. 326 kommt diesem die Stellung eines besonders schützenswerten Lebensraums zu (vgl. oben E. 6.3.1). Dessen Aufnahme in den Richtplan des Kantons Berns ist eine zwingende Folge dieser auch vom Kanton geteilten Feststellung; Spielraum für einen ermessensweisen Verzicht darauf bzw. dessen «Aufhebung» im Richtplan besteht nicht (vgl. oben E. 6.3.2). Daran vermögen die

Entgegnungen der Beschwerdeführer nichts zu ändern. Dass der besagte Landstreifen den Zielarten zur Migration dient bzw. nach dem Abbau der Hindernisse vermehrt genutzt würde, fusst auf der Auffassung von Fachleuten. Diese wird vom BAFU geteilt. Es gibt keinen Anlass, von dieser Beurteilung abzuweichen. Unbesehen davon führt der Korridor von den Flanken des Jura Höhenzugs bis zum Deitingwald nicht durch dichtes Siedlungs-, sondern hauptsächlich durch Landwirtschaftsgebiet. Letzteres wird bloss von Siedlungen gesäumt und dürfte für die Zielarten kein Hindernis darstellen. Das Gleiche gilt für die erwähnten Kantonsstrassen und Bahnlinien, die den Satellitenaufnahmen zufolge nicht umzäunt sind. So existieren Wildtierkorridore, die Kantonsstrassen und Bahnlinien queren und dennoch als intakt gelten (vgl. z.B. Objekt SZ 10 / ZG 12 [Rothenturm] auf www.maps.geo.admin > Karte: Wildtierkorridore Überregional). Soweit die Beschwerdeführer mit dem Verweis auf die zu erwartenden Schäden durch Schwarzwild ein überwiegendes privates Interesse gegen das ausgewiesene erhebliche öffentliche Interesse an der Reaktivierung des Wildtierkorridors geltend machen, ist ihnen nicht zu folgen. Ein Wildschweinwechsel wurde im Korridor zum Teil bereits nachgewiesen (vgl. Bericht BUWAL Nr. 326, S. 84). Das Risiko von Schäden durch Schwarzwild besteht demnach bereits heute. Und selbst wenn es zu einem höheren Aufkommen von Schwarzwild und damit einhergehenden Schäden kommen sollte, so werden diese durch die staatliche Entschädigungspflicht relativiert (vgl. Art. 5 Abs. 1 Bst. b i.V.m. Art. 13 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel vom 20. Juni 1986 [JSG, SR 922.0]).

E. 6.5

Zusammengefasst ist die Berücksichtigung des Wildtierkorridors BE9/SO6 im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens als besonders schützenswerten Lebensraum im Sinne des NHG nicht zu beanstanden.

E. 7

Des Weiteren wenden sich die Beschwerdeführer gegen den Standort der projektierten Wildtierunterführung.

E. 7.1

Die Beschwerdeführer weisen darauf hin, es bestünden keine ausreichenden und fundierten Grundlagen, die die Zweckmässigkeit der Unterführung am vorgesehenen Standort stärken. Im Nahbereich der Aarebrücke sei das nördliche Aareufer sehr steil und mit Gehölz bestockt, was den Tieren den Einstieg erschweren werde. Zudem würde es für die Wildtiere nicht möglich sein, die Aare aufgrund der starken Strömung vor der Autobahnbrücke zu durchqueren. Sie würden von der Strömung mitgerissen und auf derselben Autobahnseite wieder ankommen. Daran änderten die geplanten abgeflachten Einstiege an den beiden Ufern nichts. Vielmehr könnte sich die starke Strömung aufgrund der neuen Brückenpfeiler der dritten Aarebrücke und den flachen Einstiegen akzentuieren. Zu beachten sei ferner, dass sich auf beiden Seiten der Aare ein Naherholungsgebiet befinde. Die teilweise Verlegung des Uferwegs sowie die geplanten Informationstafeln würden nichts an dessen Attraktivität ändern und zwingend zu Konflikten führen. Trotz der vorgesehenen Abmessung sowie den Trittsteinen in Form von Kleinstrukturen könne bezweifelt werden, ob die Wildtiere durch dunkle, unbewachsene und doch sehr lärmige Unterführungen durchgingen. Generell würde die Unterführung bei Regen aufgrund ihrer vorgesehenen vertieften Lage überschwemmt und damit teilweise unpassierbar.

E. 7.2

Das ASTRA bringt vor, dass sich die Ausbildung der Wildtierunterführung aus der Hochlage der Autobahn ergebe. Diese sei von Wildtierspezialisten als funktionstüchtig erklärt worden. Erfolgskontrollen an der seit 10 Jahren in Gebrauch stehenden Wildtierunterführung Baregg (N01) hätten ergeben, dass das Bauwerk durch die ansässige Fauna gut angenommen und rege genutzt werde. Der Lärm stelle kein wesentliches Problem dar, weil die Tiere deutlich tiefer stünden als die Lärmquelle. Ausserdem stelle der Damm, auf dem die Autobahn verlaufe, eine gewisse Abschirmung dar. Ebenso wenig sei das fehlende Licht problematisch, da das Bauwerk in der Regel in der Dämmerung oder in der Nacht benutzt werde.

E. 7.3

Gemäss dem BAFU ist der Bau einer Wildtierpassage im Rahmen des Ausbaus der N01 für eine Wiederherstellung der Lebensraumvernetzung zwingend erforderlich. Der Standort für die Wildtierunterführung im Wald sei der bestmögliche. Der Wald diene auf beiden Seiten des Bauwerks als Warteraum für Wildtiere. Zur Verbesserung der Längs- und Quervernetzung werde ergänzend zum Bau der Wildtierunterführung das Aareufer oberhalb der dritten Aarebrücke beidseitig abgeflacht. Dies ermögliche eine verbesserte und vereinfachte Querung der Aare für Wildtiere. Im Übrigen erfülle die Wildtierunterführung die Anforderungen der verschiedenen geltenden Richtlinien. Eine allfällige Überschwemmung der Unterführung stelle die Funktionalität der Unterführung nicht in Frage. Der maximale Grundwasserstand werde nur bei seltenen Ereignissen erreicht. Zudem wäre eine allfällige Beeinträchtigung durch eine Überschwemmung zeitlich limitiert, da der Naturbelag des Bodens einen guten Abfluss ermögliche.

E. 7.4

Dem ARE zufolge begrenzt die Wildtierunterführung den Flächenverbrauch auf ein Minimum und erweist sich als geeignete Massnahme für den Schutz des Kulturlandes und von Fruchtfolgeflächen.

E. 7.5

Lässt sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, so hat der Verursacher für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichem Schutz, für Wiederherstellung oder ansonst für angemessenen Ersatz zu sorgen (Art. 18 Abs. 1ter NHG i.V.m. Art. 14 Abs. 7 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz [NHV, SR 451.1]). Wird ein Wildtierkorridor durch eine Nationalstrasse unterbrochen oder beeinträchtigt, so kommt der Bau eines Werks, das deren Überwindung ermöglicht und den Korridor reaktiviert, solchen Massnahmen gleich. Derartige Werke - wie z.B. eine Wildtierunterführung - gelten als Bestandteile der Nationalstrasse (vgl. Urteil A-6319/2011 E. 7.2.1) und unterliegen einer Interessenabwägung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 NSG (vgl. bereits oben E. 4.5.4). Eine Wildtierunterführung muss tatsächlich geeignet sein, einen Wildtierwechsel zu reaktivieren (vgl. Urteil A-6319/2011 E. 5.2).

E. 7.6

Der Wildtierkorridor wird auf einer Länge von ca. 720 m durch die N01 beeinträchtigt. Lediglich eine kleine Unterführung einer Landwirtschaftsstrasse ist ersichtlich. In diesem Bereich befindet sich zudem ein ca. 230 m breiter Waldabschnitt (Hofurewald), der auf

beiden Seiten der Nationalstrasse liegt. Der Rest setzt sich aus Landwirtschaftsflächen zusammen (vgl. map.geo.admin.ch > Karte: Wildtierkorridore Überregional > Tool: Zeichnen & Messen auf der Karte > Messen). Die Standortwahl in diesem Waldstreifen ist nachvollziehbar. Dieser dürfte den Zielarten am meisten Schutz vor menschlichen Störungen bieten und wird, wie das ARE unbestrittenermassen ausführt, am wenigsten Landwirtschaftsflächen in Anspruch nehmen. Zudem bestehen keine Zweifel, dass die Zielarten den der Wildtierunterführung vor- oder nachgelagerten Fluss und die abgeflachten Böschungen überwinden können, nachdem das BAFU dies nicht in Frage stellt. Flüsse stellen für diese Arten nach dem allgemeinen Wissensstand ohnehin keine Hindernisse dar (vgl. Stiftung KORA, 50 Jahre Luchs in der Schweiz, 2021, KORA-Bericht Nr. 99, S. 65; Fritz Zollinger, Das Wildschwein erobert die Schweiz zurück, in: Zürcher Umweltpraxis und Raumentwicklung [ZUP], Nr. 23, 2000, S. 21, 23; Bruno Zürcher, Hirsche erobern neue, alte Gebiete, Wochen-Zeitung, Online-Artikel vom 19.01.2017, abrufbar unter <https://www.wochen-zeitung.ch/d/id/44375/t/Hirsche-erobern-neue-alte-Gebiete>, zuletzt abgerufen am 01.05.2023). Zudem überquert das Schwarzwild den Fluss an dieser Stelle teilweise bereits heute (vgl. oben E. 6.4.3). Eine selten überschwemmte Unterführung dürfte daher erst recht kein Hindernis darstellen. Ebenso wenig ist nachvollziehbar, inwiefern das Naherholungsgebiet die Funktion der Wildtierunterführung generell beeinträchtigen sollte, findet doch der Wildwechsel gerichtsnotorisch vor allem in der Nacht statt. Zudem wird der Wanderweg in diesem Bereich optimiert, was die Beeinträchtigung der Wildtiere durch menschliche Freizeitaktivitäten zusätzlich schmälern dürfte (vgl. dazu unten E. 9.1 ff.).

E. 7.7

Im Ergebnis erweisen sich die Einwendungen gegen die Wildtierunterführung als unbegründet.

E. 8

Ein weiterer beanstandeter Punkt ist die mangelnde Koordination zwischen den Massnahmen des Bundes und des Kantons Bern bezüglich der Reaktivierung des Wildtierkorridors.

E. 8.1

Hinsichtlich dieser Thematik führen die Beschwerdeführer aus, dass zur Beurteilung der Lage, der Funktionalität und der Zweckmässigkeit der Wildtierunterführung das Projekt als Einheit beurteilt werden müsse. Die Umsetzung einer Wildtierunterführung bringe keinen Mehrwert, wenn aufgrund der fehlenden Zuleitungsstrukturen der Korridor nicht reaktiviert werde. Dies erfordere die Koordination zwischen Bund und Kanton, damit eine gesamtheitliche Überprüfung erfolgen könne und der Kanton Bern im Rahmen einer Richtplananpassung allfällige Änderungen noch vornehmen könnte. Es müssten eine Reihe von Begleitmassnahmen bzw. Zuleitstrukturen durch das Landwirtschaftsland ausgeführt werden, die in der Summe nicht adäquat erschienen. Die Pflanzung von extensiv zu bewirtschaftenden Strukturen (Hecken, extensive Wiesen etc.) hätten Auswirkungen auf die Bewirtschaftung und die Nährstoffbilanz des betroffenen Bewirtschafters. Es dürften weniger Nährstoffe ausgebracht werden, während der Nährstoffanfall auf dem Betrieb gleichbleiben würde. Dies wirke sich auf den möglichen Tierbestand und auf die betriebliche Existenz aus.

E. 8.2

Die Vorinstanz hält dafür, dass die Koordination zwischen Bund und Kanton genügend sichergestellt sei. Die Zuleitstrukturen fielen in den Kompetenzbereich der Kantone. Allfällige Einsprachen dazu seien im kantonalen Verfahren geltend zu machen. Das BAFU unterstreicht, dass Leitstrukturen die Zugänglichkeit und damit die Nutzung von Wildtierpassagen durch Wildtiere verbesserten. Fehlten solche Leitstrukturen und Deckungselemente würden Tiere die Wildtierbrücken eher in den Nachtstunden nutzen. Das Fehlen von Leitstrukturen stelle jedoch keineswegs die Notwendigkeit einer Wildtierunterquerung in Frage. Im Gegensatz dazu könne die Bepflanzung von Leitstrukturen bei Bedarf jederzeit mit geringem Aufwand erfolgen. Mängel seien durch den betroffenen Kanton zu beheben.

E. 8.3

Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen nach Art. 18 Abs. 1ter NHG sind integrale Bestandteile eines Vorhabens und unterliegen der Koordinationspflicht. 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). Diese Abstimmungspflicht betrifft primär das räumliche Ergebnis. Es ist eine räumliche Situation anzustreben, mit welcher die räumlichen Anliegen der verschiedenen planenden Gemeinwesen möglichst gut berücksichtigt werden (vgl. Urteil BGer 1C_536/2009 vom 16. Juni 2010 E. 2.5 f. [zu Art. 25a RPG]). 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).

E. 8.4.1

Der Wildtierkorridor weist eine Länge von über 4 km auf (vgl. www.maps.geo.admin.ch > Suchfeld: Wildtierkorridore Überregional > Objekt BE-09_SO-06 > Zeichnen & Messen auf der Karte > Linie Messen). Gemäss technischem Bericht umfasst das Ausführungsprojekt den Bau der Wildtierunterführung sowie Pflegeeingriffe in den bestehenden Bestockungen und Ergänzungspflanzungen im Nahbereich der N01 (ca. 50 m). Diese sind auf der Planunterlage i1.7 «Gestaltungsplan Wildtierunterführung BE9/S06 Wangen a. A.» ersichtlich. Reaktivierungsmassnahmen ausserhalb dieses Perimeters werden dagegen im Sinne eines Drittprojekts von den Kantonen Bern und Solothurn

wahrgenommen. Gemäss Umweltverträglichkeitsbericht handelt es sich dabei im Wesentlichen um Zuleitstrukturen. Dass die Realisierung letzterer in die Zuständigkeit der Kantone fällt, wird von den Beschwerdeführern nicht bestritten. Insofern ist, soweit notwendig, lediglich eine materielle Koordination zwischen den Massnahmen im Bereich der N01 und den kantonalen Zuleitstrukturen sicherzustellen (vgl. oben E. 8.3).

E. 8.4.2

Die N01 gilt gemäss technischem Bericht als Hauptbarriere im Wildtierkorridor, weshalb sie im Wesentlichen bereits durch die Massnahmen im Bereich der N01 reaktiviert werden dürfte. Mithin bedingt die Reaktivierung des Wildtierkorridors, wie das BAFU bestätigt, nicht zwingend die Installation von Zuleitstrukturen. Vielmehr dürften diese die Wildtierunterführung im Sinne einer den Wildwechsel unterstützenden Massnahme ergänzen. Es besteht zwar ein sachlicher Zusammenhang zwischen diesen Massnahmen. Dieser ist jedoch nicht derart eng, dass die Zuleitstrukturen bereits detailliert feststehen müssten. Bezüglich der Koordination zwischen den Massnahmen des Bundes und der Kantone lässt sich dem technischen Bericht entnehmen, dass diese zwischen der Begleitkommission, den Kantonen Bern und Solothurn sowie mit direkten Kontakten zu den kantonalen Fachstellen erfolgt sei. Des Weiteren basiert die Reaktivierung des Wildtierkorridors sowohl im Ausführungsprojekt als auch im vorliegend massgebenden kantonalen Richtplan des Kantons Bern auf den gleichen Grundlagen (Bericht BUWAL Nr. 326, Konzept Bern). Ausserhalb des Nationalstrassenperimeters empfiehlt der Bericht BUWAL Nr. 326 als Leitstrukturen Pflanzungen über die Hard sowie von der Aare über das Loholz zu den Waldungen östlich von Attiswil (vgl. Bericht BUWAL Nr. 326, S.84). Im Konzept Bern werden als Vernetzungs- und Aufwertungsmassnahmen allgemein das Schaffen von natürlichen Leit- und Deckungsstrukturen im Zusammenhang mit Wildtierpassagen gefordert. Letzteres wurde explizit in den Richtplan aufgenommen. Somit ist eine genügende materielle Koordination zwischen der Wildtierunterführung einerseits und den einzelnen Zuleitstrukturen andererseits ausreichend sichergestellt (vgl. auch Urteil A-6319/2011 E. 9.1 zur materiellen Koordination infolge Abstellens auf dieselben Projektstudien).

E. 8.4.3

Bezüglich den Zuleitstrukturen legen die Beschwerdeführer nicht dar, ob und inwiefern ihr Landwirtschaftsland durch das Ausführungsprojekt betroffen ist. Im Perimeter der Nationalstrasse ist zwar vorgesehen, auf dem Grundstück Nr. (...) des Beschwerdeführers 1 im Bereich der Wildtierunterführung Asthaufen, Wurzelstöcke und Steinhaufen zu deponieren. Es handelt sich dabei jedoch um ein Waldgrundstück. Ausserhalb des Nationalstrassenperimeters wurden noch keine Zuleitstrukturen durch den Kanton Bern festgelegt. Sobald diese verfügt werden, können sich die Beschwerdeführer, sofern betroffen, dagegen in den kantonalen Verfahren wehren und ihre Befürchtungen betreffend Nährstoffbilanz und Bewirtschaftung vorbringen. Eine vorgängige Anpassung des Richtplans bedarf es dafür nicht, zumal dieser erst die öffentlichen Interessen widerspiegelt und die privaten dagegen noch in den Genehmigungsverfahren der Zuleitungsstrukturen abzuwägen sind (vgl. oben E. 6.3.2).

E. 8.5

Somit ist den Beschwerdeführern hinsichtlich der angeblich fehlenden Koordination zwischen den Massnahmen des Bundes und des Kantons Bern nicht zu folgen.

E. 9

Sodann stellen sich die Beschwerdeführer gegen die Aufhebung und Neuverlegung des Wanderwegs, der an das Waldgrundstück Nr. (...) des Beschwerdeführers 1 angrenzt.

E. 9.1

Die Beschwerdeführer erachten die neue Streckenführung als sinnlos. Damit entstehe keine Entflechtung des Naherholungsgebiets vom Wildtierkorridor. Der neue Wanderweg befände sich nach wie vor im unmittelbaren Radius der Wildtierunterführung. Die Funktionalität der Unterführung werde dadurch nicht verbessert, da die Wildtierroute ebenfalls gequert werde. Eine Störung der Wildtiere werde damit nicht minimiert. Ferner sei die neue Streckenführung nicht attraktiv. Die Hofuhrenstrasse sei trotz Fahrverbots in beiden Richtungen stark durch motorisierten Landwirtschafts- und Individualverkehr befahren. Vor allem der Waldabschnitt sei schmal und nicht übersichtlich. Es erscheine zudem problematisch, dass der bisherige Weg auf der Parzelle Nr. (...) teilweise als Unterhaltungsweg beibehalten werde, was einen Trampelpfad über die bisherige Streckenführung unausweichlich fördere.

E. 9.2

Das ASTRA entgegnet, für die Reaktivierung des Wildtierkorridors sei die Passierbarkeit der Aare und insbesondere der Ein- und Ausstieg für die Aare querenden Wildtiere zu optimieren. Darunter fielen das Abflachen der Uferbereiche sowie die Minimierung von Störungen. Die Gegenwart von Menschen und im besonderen Masse von Hunden werde von Wildtieren als Störung wahrgenommen. Für die Funktionalität der Wildtierunterführung sei die Entflechtung und Trennung von menschlichen Freizeitaktivitäten und wildtierökologischen Ansprüchen zwingend notwendig. Die Führung von Fussgängern entlang von wenig befahrenen Strassen - in diesem Fall lediglich mit Ausnahme des gestatteten Zubringerdienstes - sei nicht als aussergewöhnlich zu betrachten. Für das BAFU ist die Aufhebung des Wanderwegs eine nötige und sinnvolle Massnahme zur effizienten Entflechtung von Naherholungsaktivitäten und Fauna.

E. 9.3

Wanderwegnetze dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes (Art. 3 Abs. 1 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege [FWG, SR 704]). Schwach befahrene Strassen können als Verbindungsstücke dienen (vgl. Art. 3 Abs. 2 FWG). Wanderwegnetze erschliessen insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete, schöne Landschaften (Aussichtslagen, Ufer usw.), kulturelle Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie touristische Einrichtungen (Art. 3 Abs. 3 FWG). Die Kantone sorgen dafür, dass bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festgehalten werden (Art. 4 Abs. 1 Bst. a FWG). Die Bundesstellen berücksichtigen bei der Planung, dem Bau oder Veränderungen von Nationalstrassen die in den Plänen nach Artikel 4 enthaltenen Fuss- und Wanderwegnetze oder sorgen für angemessenen Ersatz, indem sie eigene Bauten und Anlagen entsprechend planen und erstellen (Art. 10 Abs. 1 Bst. a FWG i.V.m. Art. 8 Abs. 1 Bst. b der Verordnung über Fuss- und Wanderwege [FWV, SR 704.1]; Art. 88 Abs. 3 BV). Sie berücksichtigen dabei die Anliegen der Land- und Forstwirtschaft, des Natur- und Heimatschutzes sowie der Landesverteidigung (vgl. Art. 9 FWG). Sofern eine Ersatzpflicht zu bejahen ist und der Ersatz im Konflikt mit anderen Anliegen im Sinne von Art. 9 FWG steht, ist eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen. Dabei sind die Interessen am Vorhaben, die

Interessen am Wanderweg bzw. an dessen Ersatz und die anderen Anliegen gemäss Art. 9 FWG gegeneinander abzuwägen (vgl. Urteil BGer 1C_105/2016 vom 9. Juni 2016 E. 4.1).

E. 9.4

Der Planunterlage i1.7 «Gestaltungsplan Wildtierunterführung BE9/SO6 Wangen a. A.» zu Folge führt der heutige Wanderweg von Westen kommend entlang der Nordseite der N01 vorbei. Auf der Höhe einer kleinen Unterführung an der N01, die auf der anderen Seite in die Hohfurenstrasse mündet, entfernt sich dieser von der N01 und folgt auf einer Strecke von ca. 160 m dem Rand des Hofurewalds entlang, in welchem die Wildtierunterführung zu liegen kommen wird. Im Hofurewald verläuft er anschliessend für 190 m in einer leichten S-Kurve, bevor er die N01 unterquert. Von dort geht er weiter der Aare entlang. Die Distanz zur Aare in diesem Waldabschnitt schwankt zwischen ca. 45 bis 10 m. Der neue Wanderweg würde durch die besagte Unterführung führen und anschliessend während 190 m auf der Hohfurenstrasse verlaufen, die in diesem Bereich ebenfalls den Hofurewald durchquert. Anschliessend würde der neue Wanderweg auf der Höhe des östlichen Waldrands verlegt werden. Er würde dem Waldrand in nord-östlicher Richtung und danach der N01 folgen, um anschliessend auf den ursprünglichen Wanderweg entlang der Aare zu treffen (vgl. zum ganzen vgl. www.maps.geo.admin > Zeichnen & Messen auf der Karte > Linie).

E. 9.5

Die besondere Schutzwürdigkeit des Wildtierkorridors BE9/SO6 ist ausgewiesen (vgl. oben E. 6.4.1 ff.). An dessen wirksamen Reaktivierung besteht daher ein hohes öffentliches Interesse. Der heutige Wanderweg würde ziemlich nahe am abzuflachenden Ufer vorbeiführen, das für die Überquerung der Aare durch die Zielarten vorgesehen ist. Aus naheliegenden Gründen sollten menschliche Aktivitäten (ohne und mit Tieren) von diesem Bereich möglichst ferngehalten werden, insbesondere um Tiere, die gerade den Fluss überquert haben, nicht zusätzlich zu stressen. Auch wenn ein Teil der neuen Streckenführung ebenfalls durch Wald führen und der ursprüngliche Weg allenfalls im Einzelfall als Trampelpfad benützt würde, würde die Verlegung des Wegs aufgrund seiner grösseren Entfernung vom Ufer eine schonende und geeignete Massnahme darstellen, um die Funktion des Wildtierkorridors zu fördern. Die geringere Attraktivität der neuen Streckenführung über die Hohfurenstrasse erscheint dagegen von untergeordneter Bedeutung. Insbesondere nachdem es sich um einen kurzen Abschnitt handelt und sich der legale Zubringerdienst aufgrund der tiefen Siedlungsdichte in diesem Bereich in engen Grenzen halten dürfte. Zudem muss ein Wanderweg im Wesentlichen attraktive Ziele erschliessen, jedoch nicht selber auf jedem Meter attraktiv sein. Ansonsten bringen die Beschwerdeführer in der Beschwerde keine Anliegen im Sinne von Art. 9 FWG vor, die es zu beachten gilt und die Verlegung des Wanderwegs aus Naturschutzgründen zu überwiegen vermögen. Solche sind auch nicht ersichtlich. Im Ergebnis hält die neue Streckenführung vor Bundesrecht stand.

E. 10

Anschliessend befürchten die Beschwerdeführer eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch die Wildtierunterführung.

E. 10.1

Gemäss den Beschwerdeführern beträgt der mittlere Grundwasserstand im betreffenden Perimeter 418.10 Meter über Meer (nachfolgend: m. ü. M.). Bei einem hohen

Grundwasserpegel würde die Unterführung überschwemmt und so das Grundwasser offengelegt. Dem Schutz des Grundwassers sei ein hoher Stellenwert beizumessen und er müsse in der Planung berücksichtigt werden. Dies, weil die Wildtierunterführung in der Grundwasserschutzzone Sm liege, die die im öffentlichen Interesse liegende Trinkwasserfassung schütze. Problematisch erscheine, dass beim offenen Grundwasser keine Filterfunktion bestehe. Jegliche Schadstoffe (Treibstoffkomponenten, Staub, Spritzwasser, Tausalz) könnten so aus dem strassennahen Bereich ins Grundwasser gelangen. Zudem müsse mit einem erheblichen Risiko von Unfällen gerechnet werden, bei welchen Treibstoffe oder andere wassergefährdende Transportgüter ausfliessen und direkt ins Grundwasser gelangen könnten. Ob sich der mittlere Pegel durch die notwendigen Pfählungen für die Unterführung ohnehin nicht permanent erhöhen würde, sei nicht abschliessend geklärt.

E. 10.2

Das ASTRA entgegnet, dem Schutz des Grundwassers sei genügend Rechnung getragen worden. Weiterführende detaillierte Massnahmen erfolgten im Rahmen des Detailprojekts. Das BAFU macht darauf aufmerksam, dass der maximale Grundwasserspiegel dem höchsten Grundwasserstand, der in einem Zeitraum von 10 Jahren erreicht werde, entspreche. Damit komme dieser nur sehr selten vor. In der Unterführung werde Naturboden aufgebracht, der eine Filterfunktion erfülle. Durch das Entwässerungskonzept werde sichergestellt, dass das Strassenabwasser gesammelt und vorbehandelt werde. Es gelange kein Strassenabwasser in die Unterführung. Weiter seien beidseitig Fahrzeugrückhaltesysteme sowie Lärmschutz-/Blendschutzwände vorgesehen. Dadurch sei die Gefahr gering, dass Fahrzeuge an dieser Stelle von der Fahrbahn abkämen. Der Schutz des Grundwassers sei gewährleistet. Für die Wildtierunterführung könne eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung erteilt werden. Im Übrigen sei in der Plangenehmigung nachgewiesen worden, dass die Durchflusskapazität des Grundwassers um höchstens 3% verringert werde. Mit einer Erhöhung des Grundwasserpegels sei unter diesen Voraussetzungen nicht zu rechnen.

E. 10.3.1

Ober- und unterirdische Gewässer sind vor nachteiligen Einwirkungen zu schützen (vgl. Art. 1 i.V.m. Art. 2 des Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer vom 24. Januar 1991 [GSchG, SR 814.20]). Zu den unterirdischen Gewässern zählen Grundwasser (einschl. Quellwasser), Grundwasserleiter, Grundwasserstauer und Deckschicht (vgl. Art. 4 Bst. b GSchG). Jedermann ist verpflichtet, alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt anzuwenden, um nachteilige Einwirkungen auf die Gewässer zu vermeiden (Art. 3 GSchG). Als nachteilige Einwirkungen gelten Verunreinigungen, mithin nachteilige physikalische, chemische oder biologische Veränderungen des Wassers, und andere Eingriffe, welche die Gestalt oder die Funktion eines Gewässers beeinträchtigen (vgl. Art. 4 Bst. c und d GSchG). Es ist untersagt, Stoffe, die Wasser verunreinigen können, mittelbar oder unmittelbar in ein Gewässer einzubringen oder sie versickern zu lassen (Art. 6 Abs. 1 GSchG). Verschmutztes Abwasser, wozu Niederschlagswasser, das von bebauten oder befestigten Flächen abfliesst und Gewässer verunreinigen kann, zu zählen ist (vgl. Art. 4 Bst. e und f GSchG), muss behandelt werden (vgl. Art. 7 Abs. 1 Satz 1 GSchG). Ausserhalb des Bereichs öffentlicher Kanalisationen ist das Abwasser entsprechend dem Stand der Technik zu beseitigen (Art. 13 Abs. 1 GSchG).

E. 10.3.2

Die Kantone teilen ihr Gebiet nach der Gefährdung der ober- und der unterirdischen Gewässer in Gewässerschutzbereiche ein (Art. 19 Abs. 1 Satz 1 GschG). Sie bezeichnen dabei die besonders gefährdeten und die übrigen Bereiche (vgl. Art. 29 Abs. 1 Satz 1 der Gewässerschutzverordnung [GSchV, SR 814.201]). Die besonders gefährdeten Gebiete umfassen unter anderem den Gewässerschutzbereich Au zum Schutz nutzbarer unterirdischer Gewässer (vgl. Art. 29 Abs. 1 Bst. a GSchV). Wer in den besonders gefährdeten Bereichen Anlagen erstellt oder ändert, muss die nach den Umständen gebotenen Massnahmen zum Schutz der Gewässer treffen (vgl. Art. 31 Abs. 1 GSchV). So dürfen im Gewässerschutzbereich Au keine Anlagen erstellt werden, die eine besondere Gefahr für ein Gewässer darstellen (vgl. Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 1 GSchV) oder die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 % vermindert wird (vgl. Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GSchV). Anlagen, die in besonders gefährdeten Bereichen Deckschichten oder Grundwasserstauer verletzen, sind ebenfalls bewilligungspflichtig (vgl. Art. 32 Abs. 2 Bst. b GSchV). Ist eine Bewilligung erforderlich, müssen die Gesuchsteller nachweisen, dass die Anforderungen zum Schutze der Gewässer erfüllt sind, und die dafür notwendigen Unterlagen beibringen (Art. 32 Abs. 3 GSchV). Die Bewilligung wird erteilt, wenn mit Auflagen und Bedingungen ein ausreichender Schutz der Gewässer gewährleistet werden kann (vgl. Art. 32 Abs. 4 GSchV).

E. 10.3.3

Wer Anlagen betreibt oder betreiben will, die bei ausserordentlichen Ereignissen den Menschen oder seine natürliche Umwelt schwer schädigen können, trifft die zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt notwendigen Massnahmen. Insbesondere sind die geeigneten Standorte zu wählen, die erforderlichen Sicherheitsabstände einzuhalten, technische Sicherheitsvorkehrungen zu treffen sowie die Überwachung des Betriebes und die Alarmorganisation zu gewährleisten (Art. 10 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 [USG, SR 814.01]). Ein absoluter Schutz muss nicht erreicht werden. Das Vorsorgeprinzip kann Risiken nur bestmöglich begrenzen, aber nicht völlig ausschliessen. Aufgabe der Schutzvorkehrungen ist es, das Risiko eigentlicher Katastrophen mit unabsehbaren Umweltschäden möglichst gering zu halten (vgl. Urteil A-2997/2020 E. 8.3.3). Der Inhaber eines Verkehrswegs muss alle zur Verminderung des Risikos geeigneten Massnahmen treffen, die nach dem Stand der Sicherheitstechnik verfügbar, aufgrund seiner Erfahrung ergänzt und wirtschaftlich tragbar sind (vgl. Art. 3 Verordnung über den Schutz vor Störfällen vom 27. Februar 1991 [StFV, SR 814.012]). Eine geringe Eintretenswahrscheinlichkeit macht grundsätzlich auch erhebliche Gefahrenpotenziale tragbar (Hansjörg Seiler, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Aufl. 2004, Rz. 42 zu Art. 10 USG).

E. 10.4.1

Den Planunterlagen f.7 «Hauptabmessungen der Kunstbauten - UNF Wildtierunterführung BE9/SO6 Wangen a. A.» und m9 «Grundwasser» lässt sich Folgendes entnehmen. Die Unterführung wird durch 19 Bohrpfähle von ca. 11 m Länge und 12 Bohrpfähle von 18 m, je mit einem Durchmesser von 1 m, gestützt. Deren Unterkanten werden im Boden auf einer Höhe zwischen 412.7 bzw. 404.7 m. ü. M. zu liegen kommen. Infolge einer leichten Neigung des Untergrunds dringen die Pfähle auf einer Höhe zwischen 419.46 m und 418.65

m ü. M. in den Boden ein. Der mittlere Grundwasserspiegel beträgt 418.1 m und maximal 419.6 m ü. M. bei Hochwasser. Die geplante Wildtierunterführung liegt im Gewässerschutzbereich Au. Eine Gewässerschutzzone Sm existiert in diesem Bereich entgegen den Beschwerdeführern nicht (vgl. <https://www.map.apps.be.ch/> > Gewässerschutzkarte).

E. 10.4.2

Nachdem Teile der Pfähle unter dem mittleren Grundwasserspiegel zu liegen kommen werden, bedarf deren Errichtung einer gewässerschutzrechtlichen Bewilligung (vgl. oben E. 10.3.2). Gemäss Anhang der Planunterlage m9 «Grundwasser» wird sich aufgrund der Pfählungen die Durchflusskapazität um 3% reduzieren. Dies liegt unter dem ausnahmsweise zulässigen Maximalwert von 10% und erfüllt somit die Bewilligungsvoraussetzungen. Angesichts dieses Werts und des damit einhergehenden geringen Verdrängungseffekts ist mit dem BAFU ein (wesentlicher) Anstieg des Grundwasserpegels in diesem Bereich nicht zu erwarten. Weitere Abklärungen dazu sind nicht angezeigt.

E. 10.4.3

Weiter trifft es zu, dass der maximale Grundwasserspiegel teilweise über der Meereshöhe des Bodens in diesem Bereich liegt. Dass das Grundwasser bei einem Hochwasser zu Tage tritt, ist daher möglich. Gemäss der Planunterlage f.9 «Hauptabmessungen der Kunstbauten - UNF Wildtierunterführung BE9/SO6 Wangen a. A.» ist indes vorgesehen, die Unterführung mit Emmeschotter (Kies, sandig) und einer Deckschicht (Humus; Sand, tonig, siltig) aufzufüllen. Die Wahrscheinlichkeit, dass das Wasser bei einem Hochwasser aus dem Boden tritt, ist damit unwahrscheinlicher, da die Meereshöhe der Deckschicht gemäss den Plänen über der Maximalhöhe des Grundwassers bei einem Hochwasserereignis liegen wird. Zudem dienen der Emmeschotter und die Deckschicht als Filtersubstrat, um Schadstoffe vom Grundwasser fernzuhalten. Andererseits sieht das Entwässerungskonzept die Erstellung von fünf neuen Strassenabwasserbehandlungsanlagen (SABA) und die Anpassung der bestehenden SABA Härkingen vor. Das Strassenabwasser wird dadurch im gesamten Projektperimeter vorbehandelt und in die vorgelagerten Gewässer geleitet bzw. versickert. Zudem wird zukünftig das saubere Grundwasser, Sickerwasser (Hangwasser) und Strassenabwasser getrennt. Dadurch kann der indirekte Eintrag von Schadstoffen von der Fahrbahn über Oberflächenwasser stark verringert und das saubere Sickerwasser zu den Gewässern zurückgeführt werden. Dem von den Beschwerdeführern befürchteten Eintrag von Treibstoffkomponente, Staub, Spritzwasser und Tausalz wird mit diesen Massnahmen, die sie nicht in Frage stellen, genügend entgegnet. Eine Gefährdung des Grundwassers ist im Normalbetrieb der N01 an dieser Stelle nicht zu erwarten.

E. 10.4.4

Die Gefährdung des Grundwassers bei einem Störfall wird dagegen gemäss Umweltverträglichkeitsbericht durchaus kritisch beurteilt. Um die Risiken der Auswirkungen eines Unfalls zu reduzieren, sind Rückhaltesysteme sowie Belagswulste, die das Wasser von der Fahrbahn in die SABA leiten, vorgesehen. Auf dem Plan f.9 «Hauptabmessungen der Kunstbauten - UNF Wildtierunterführung BE9/SO6 Wangen a. A.» sind im Bereich der Wildtierunterführung zudem auf der einen Seite ein Zaun mit Blendschutz und auf der anderen eine Lärmschutzwand eingezeichnet. Die Wahrscheinlichkeit, dass genau an dieser Stelle ein Fahrzeug nicht nur die

Fahrzeurückhaltesysteme, sondern zusätzlich noch den Zaun mit Blendschutz oder die Lärmschutzwand durchbricht und anschliessend - trotz der als Filter wirkenden Deckschicht - das Grundwasser verschmutzt, erscheint als sehr gering. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

E. 10.4.5

Zusammengefasst erweisen sich die Befürchtungen bezüglich des Grundwasserschutzes als unbegründet.

E. 11

Schliesslich wenden sich die Beschwerdeführer gegen die enteignungsrechtlichen Auswirkungen des Ausführungsprojekts.

E. 11.1

Dazu führen die Beschwerdeführer aus, sie lehnten es aus den dargelegten Gründen (vgl. oben E. 4.1) ab, Land im vorgesehenen Umfang für den Ausbau der N01 abzutreten. Als Eigentümer eines bodenwirtschaftenden bäuerlichen Familienbetriebs seien sie auf die von ihnen bewirtschaftete landwirtschaftliche Nutzfläche angewiesen. Der Flächenverlust würde zu einem enormen zukünftigen Einkommensverlust führen, der nicht durch Geldersatz kompensiert werden könne. Eine allfällige Landabtretung mache eine Kompensation der beanspruchten Fruchtfolgeflächen notwendig. Sie stützten ihre Forderung nach Realersatz auf Art. 8 und 18 EntG. In der Plangenehmigung sei zwar ein Verweis auf das weitere Verfahren vor der ESchK gemacht worden, jedoch mit dem Vermerk, dass grundsätzlich kein Anspruch auf Realersatz bestehe und im Zeitpunkt des Erlasses der Plangenehmigung noch nicht entschieden werden könne, wo allenfalls Landbeanspruchungen mit Realersatz abgegolten werden könnten. Das ASTRA würde im Rahmen der folgenden Landerwerbsverhandlungen individuell mit den jeweiligen Grundeigentümern Lösungen suchen. Allenfalls müsse die ESchK über den Realersatz entscheiden. Diese Begründung irritiere, da grundsätzlich die Kompensation von Fruchtfolgeflächen zwischen dem Bundesamt für Landwirtschaft (BWL) und dem ASTRA in den Einigungsgesprächen als Grundsatz festgelegt worden sei. Infolgedessen hätten sie im Rahmen des Einspracheverfahrens beantragt, dass die Kompensation von Fruchtfolgeflächen in der Plangenehmigung festzuhalten sei, um so eine Leitlinie für das nachfolgende Verfahren zu definieren.

E. 11.2

Die Vorinstanz bemerkt, Entschädigungsforderungen seien Thema des anschliessenden Einigungs- oder allenfalls Schätzungsverfahrens. In diesem werde die Art und Höhe der Entschädigung festgelegt. Unabhängig davon sei die Kompensation von Fruchtfolgeflächen im vorgesehenen Projekt gesichert. Die Konkretisierung und Umsetzung lägen in der Kompetenz der beiden betroffenen Kantone. Eine rechtliche Grundlage oder Pflicht zur Kompensation am gleichen Ort oder innerhalb der gleichen Gemeinde sei nicht ersichtlich.

E. 11.3.1

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). Im Zeitpunkt der Gesuchseinreichung war das NSG in der Fassung vom 1. Januar 2018 in Kraft.

E. 11.3.2

Das Enteignungsrecht kann geltend gemacht werden für Werke, die im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils des Landes liegen, sowie für andere im öffentlichen Interesse liegende Zwecke, sofern sie durch ein Bundesgesetz anerkannt sind (Art. 1 Abs. 1 EntG). Es kann nur geltend gemacht werden, wenn und soweit es zur Erreichung des Zweckes notwendig ist (vgl. Art. 1 Abs. 2 EntG). Innerhalb der Auflagefrist sind sämtliche enteignungsrechtlichen Einwände sowie Begehren um Entschädigung oder Sachleistung geltend zu machen (aArt. 27d Abs. 2 Satz 1 NSG). Dazu gehören die Einsprachen gegen die Enteignung sowie die Begehren nach den Artikeln Art. 7 - 10 EntG (vgl. aArt. 35 Bst. a und b EntG). Nach Art. 8 EntG kann die Gewährung des Enteignungsrechts an die Bedingung geknüpft werden, dass der Enteigner vollen oder teilweisen Ersatz durch Umwandlung von Ödland oder minderwertigem Land in Kulturland beschaffe, sofern durch die Ausführung des Werks grössere Flächen Kulturland verloren gehen. Zu diesem Zweck, also zur Beschaffung von Ersatzgrundstücken, kann das Enteignungsrecht (ebenfalls) erteilt werden (Hess/Weibel, Enteignungsrecht des Bundes, Band I, 1986, Rz. 15 zu Art. 8 EntG). Art. 8 EntG betrifft eine Verpflichtung, welche dem Enteigner in Anbetracht allgemeiner Interessen mittels einer mit der Erteilung des Enteignungsrechts verbundenen Auflage auferlegt wird (vgl. BGE 105 Ib 88 E. 2; Hess/Weibel, a.a.O. Rz. 16 zu Art. 8 EntG). Diese Bestimmung findet auch dann Anwendung, wenn der Bund, dem das Enteignungsrecht schon von Gesetzes wegen zusteht, als Enteigner auftritt (vgl. BGE 105 Ib 338 E. 2b). Über ein Begehren nach Art. 8 EntG entscheidet das Departement mit der Plangenehmigung (Art. 28 Abs. 1 NSG i.V.m. aArt. 55 Abs. 1 EntG).

E. 11.3.3

Ebenfalls innert der Eingabefrist sind Begehren um Sachleistungen gemäss Art. 18 EntG anzumelden (vgl. aArt. 36 Bst. c EntG). Nach dieser Bestimmung kann an Stelle der Geldleistung eine Sachleistung treten, so insbesondere, wenn infolge der Enteignung ein landwirtschaftliches Gewerbe nicht mehr fortgeführt werden kann (vgl. Art. 18 Abs. 1 EntG). Art. 18 Abs. 1 EntG trägt den Bedürfnissen der bereits in das Verfahren einbezogenen, individuellen Enteigneten bei der Wahl der Form der Entschädigung - die grundsätzlich in einer Geldleistung besteht (vgl. Art. 17 EntG) - Rechnung (Hess/Weibel, a.a.O., Rz. 16 zu Art. 8 EntG). Über Begehren nach Art. 18 EntG entscheidet die ESchK (vgl. aArt. 64 Abs. 1 Bst. a EntG). Ein absoluter und unbedingter Anspruch auf Realersatz besteht nicht (vgl. BGE 128 II 368 E. 4.1 und 105 Ib 88 E. 2 und 3; Urteil BVGer A-6819/2013 vom 30. Juli 2014 E. 4.1). Ein Anspruch kann dem Enteigneten im Auflage- oder Einspracheverfahren in den Fällen zugestanden werden, in denen das Gesetz den Zwang zur Schaffung potentiellen Realersatzlandes nach Art. 8 EntG vorsieht

(Hess/Weibel, a.a.O., Rz. 8. zu Art. 18 EntG).

E. 11.4.1

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass die Rechtmässigkeit des Ausführungsprojekts und damit insbesondere die Notwendigkeit der Inanspruchnahme der Grundstücke des Beschwerdeführers 1 im Sinne von Art. 1 Abs. 2 EntG bejaht wird. Darüber hinaus legen die Beschwerdeführer nicht dar, inwiefern die vorgesehenen Enteignungen unrechtmässig wären. Der sie betreffende dauerhafte Landerwerb im vorgesehenen Umfang ist nicht zu beanstanden.

E. 11.4.2

In seiner Einsprache vom 7. Juni 2018 machte der Beschwerdeführer 1 geltend, dass ihm - sollte es zu einem dauernden Landerwerb kommen - zwingend Realersatz geschuldet sei. Weiter beantragte er in seinen Schlussbemerkungen vom 30. Juni 2020 an die Vorinstanz, in der Plangenehmigung sei die Kompensationspflicht von Fruchtfolgeflächen festzuhalten. Er stütze sich bei seiner Forderung auf Art. 8 oder Art. 18 EntG.

E. 11.4.3

Das BLW wies in seiner generellen Stellungnahme an die Vorinstanz vom 8. März 2019 zum Ausführungsprojekt darauf hin, dass in Einigungsgesprächen mit dem ASTRA im Rahmen des generellen Projekts der Grundsatz der Kompensation von beanspruchten Fruchtfolgeflächen festgelegt worden sei. In diesem Zusammenhang bestünden aber Vorbehalte. Zwar könnten grosse Teile des Verlustes von insgesamt 11.2 ha an Fruchtfolgeflächen durch Bodenaufwertungen im Kanton Solothurn aufgefangen werden. Diese befänden sich jedoch grösstenteils ausserhalb des Projektperimeters des Autobahnausbaus. Deren Finanzierungen seien in den Kantonen Solothurn und Bern nicht sichergestellt. Dasselbe gelte für die raumplanerische Umsetzung in Koordination mit den landwirtschaftlichen Nutzflächen. Ausserdem müsse betreffend den Verweis auf die Bereitstellung entsprechender Umsetzungsinstrumente eine Auflage in das Projekt aufgenommen werden.

E. 11.4.4

Das ASTRA entgegnete in seiner abschliessenden Stellungnahme vom 5. Juli 2019, dass es zusammen mit dem BLW im Rahmen der «Landwirtschaftlichen Planung» und mit Einbezug der kantonalen Fachstellen das Vorgehen zur Umsetzung der Forderung nach der Kompensation von Fruchtfolgeflächen entwickelt habe. Dabei seien im Planungssperimeter drei Teilgebiete festgelegt worden, die mit einer Kompensationsfläche von gesamthaft 42 ha zur Aufwertung zur Verfügung stünden. Über diese drei Teilflächen habe der Kanton Solothurn kantonale Erschliessungs- und Gestaltungspläne «Kompensation FFF» mit Sonderbauvorschriften erstellt und zur öffentlichen Auflage gebracht. Nach der Genehmigung durch den Regierungsrat würden sie zuhanden des Kantons die Detailpläne gemäss Sonderbauvorschriften erstellen. Zudem würden sie ein entsprechendes Materialbewirtschaftungskonzept zur definitiven Ausführung aufgrund des Kompensationsbedarfs aus dem Ausführungsprojekt erarbeiten. Die Aufwände für die Projektierung und die Realisierung zur Erfüllung der Kompensationspflicht der Fruchtfolgeflächen gehe zu Lasten des Nationalstrassenvorhabens.

E. 11.4.5

Am 11. Juni 2019 genehmigte der Regierungsrat des Kantons Solothurn die kantonale Nutzungsplanung «6-Streifen-Ausbau N01 Luterbach-Härkingen: Kompensation Fruchtfolgeflächen FFF». Er beauftragte zudem das Bau- und Justizdepartement bzw. das Amt für Raumplanung, die entsprechenden Baugesuche für die Kompensation von Fruchtfolgeflächen zu koordinieren. Die Kompensationsmassnahmen, welche durch den 6-Streifen-Ausbau der Nationalstrasse N01, Luterbach-Härkingen, notwendig seien, hätten Vorrang vor anderen Kompensationsprojekten.

E. 11.4.6

Das BLW erklärte darauf der Vorinstanz mit E-Mail vom 19. September 2019, das ASTRA habe seine Punkte hinreichend beantwortet.

E. 11.4.7

Die Vorinstanz wertete die Einsprache des Beschwerdeführers 1 nicht als Begehren im Sinne von Art. 8 EntG. Indes stellte sie bezüglich der Stellungnahme des BLW fest, dass die Kompensation der Fruchtfolgeflächen aufgrund der Akten sichergestellt sei und sich diesbezüglich die Anordnung von Auflagen mangels Antrags des BLW erübrige. Zudem finden sich im Dispositiv der Plangenehmigung keine Anordnungen, die auf eine Anwendung des Art. 8 EntG schliessen lassen. Dies ist nicht zu beanstanden. Die grundsätzliche Pflicht zur Kompensation der Fruchtfolgeflächen im Rahmen des Ausführungsprojekts ist unbestritten und Ausdruck eines allgemeinen und vom Bundesrat im Rahmen des generellen Projekts bekräftigten Interesses. Das ASTRA hat die dazu nötigen Flächen in Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn durch die genehmigten Nutzungspläne rechtlich sichergestellt (vgl. Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Art. 21 RPG). Eine separate Verpflichtung des ASTRA zur Beschaffung von Ersatzgrundstücken und die Erteilung eines diesbezüglichen Enteignungsrechts wurde daher hinfällig. Insbesondere wenn man die Ausgestaltung von Art. 8 EntG als «Kann-Bestimmung» und den damit einhergehenden Ermessensspielraum berücksichtigt. Die Vorinstanz verzichtete daher zu Recht auf eine entsprechende Auflage. Im Übrigen behandelte die Vorinstanz das Begehren des Beschwerdeführers 1 explizit als Begehren im Sinne von Art. 18 EntG. Sie überwies es in Übereinstimmung mit den bundesrechtlichen Bestimmungen an die zuständige ESchK (vgl. oben E. 11.3.3). Ob aufgrund der Vorgaben des Bundesrats, wonach die in Anspruch genommenen Fruchtfolgeflächen grundsätzlich zu kompensieren seien, ausnahmsweise ein Anspruch des Beschwerdeführers 1 auf Realersatz besteht, braucht nicht geklärt zu werden. Dies wird allenfalls die zuständige ESchK beantworten müssen, soweit sich die Frage überhaupt stellen wird.

E. 12

Zuletzt ist der prozessuale Antrag der Beschwerdeführer auf Durchführung eines Augenscheins zu beurteilen.

E. 12.1

Gemäss den Beschwerdeführern hat das ASTRA den Ausbau der Autobahn mit der bisherigen Linienführung ohne Abbruch oder zumindest nur mit einem kleinen Eingriff in die Substanz der Raststätten als technisch nicht machbar qualifiziert. Wie dargelegt, wäre jedoch eine technische Umsetzung mit Beibehaltung der bisherigen Linienführung unter Einbezug der beiden Raststätten machbar (vgl. oben E. 4.1). Damit sie diese technische Umsetzung zweckmässig erörtern und die unsinnige Lage der Wildtierunterführung aufzeigen könnten, sei ein Augenschein unumgänglich.

E. 12.2

Das Bundesverwaltungsgericht kann für die Sachverhaltsfeststellung einen Augenschein durchführen (vgl. Art. 12 Bst. d VwVG). Kommt es zum Schluss, dass (weitere) Beweiserhebungen unnötig sind oder dass ein konkretes Beweismittel nicht tauglich ist, um ihm sichere Kenntnisse von den rechtswesentlichen Geschehensabläufen zu verschaffen, kann es in Vorwegnahme des Beweisergebnisses von der Beweisführung absehen (antizipierte Beweiswürdigung; statt vieler BVGE 2010/20 E. 7.1).

E. 12.3

Das Ausführungsprojekt basiert im Wesentlichen auf den Bauplänen, die dem Bundesverwaltungsgericht vorliegen und Auskunft über die aktuellen Gegebenheiten und die projektierten Bauten geben. Den Beschwerdeführern stand es frei, anhand von diesen Plänen das Ausführungsprojekt zu kritisieren und Alternativen aufzuzeigen. Von einem Augenschein vor Ort ist kein zusätzlicher entscheiderelevanter Erkenntnisgewinn zu erwarten. Zudem konnte die vom Bundesrat getroffene Variantenwahl bereits gestützt auf die Akten als rechtmässig beurteilt werden. Ein Augenschein erübrigt sich auch aus diesem Grund. Der diesbezügliche Antrag ist abzuweisen.

E. 13

Die Beschwerdeführer verlangen vor Bundesverwaltungsgericht die Aufhebung des Plangenehmigungsentscheids, soweit die Vorinstanz in Ziffer 5.42 die Anträge 1, 2, 3, 4, 6, 7, 10, 11 und 12 der Einsprache des Beschwerdeführers 1 abgewiesen habe. Aufgrund der obigen Erwägungen lässt sich dazu Folgendes feststellen.

E. 13.1

Die vom Bundesrat gewählte Linienführung erweist sich als zulässig (vgl. oben E. 4.12) und die projektierte Kronenbreite der N01 ist nicht zu beanstanden (vgl. oben E. 5.4). Die Festlegung des Wildtierkorridors BE9/SO6 (vgl. oben E. 6.5) und die dafür vorgesehene Wildtierunterführung sind rechters (vgl. oben E. 7.7). Ebenso wenig ist die Verlegung des Wanderwegs unrechtmässig (vgl. oben E. 9.5). Der Antrag auf Aufhebung der Plangenehmigung, soweit er die damit zusammenhängenden abgewiesenen Anträge betrifft (Anträge 3 [Beibehaltung der Strassenachse], 4 [Minimierung der Kronenbreite], 6 [Aufhebung des Wildtierkorridors und Entfernung der Wildtierunterführung] sowie 7 [Belassung des Wanderwegs]), ist folglich abzuweisen

E. 13.2

Die Anträge 10 (Verzicht auf dauerhaften Landerwerb), 11 (Forderung nach Realersatz) und 12 (Bewertung aller weiterer Nachteile und Abgeltung durch Mehrzuteilung von Nutzland) hat die Vorinstanz nicht abgewiesen. Vielmehr ist sie darauf nicht eingetreten, da sie diesbezüglich die ESchK als zuständig erachtete. Antrag 10 hätte sie zwar richtigerweise abweisen müssen, da sie für die Behandlung von Einsprachen gegen die Enteignung zuständig ist (vgl. oben E. 11.3.2). Dies machte sie jedoch sinngemäss, indem sie die Rechtmässigkeit des Ausführungsprojekts und den damit zusammenhängenden Landbedarf an anderer Stelle bejahte und begründete. Der dagegen gerichtete Antrag auf Aufhebung des vorinstanzlichen Entscheids ist abzuweisen. Weiter besteht kein Anlass, dem Begehren bezüglich den Anträgen 11 und 12 stattzugeben, soweit sinngemäss gefordert wird, die Vorinstanz müsse darauf eintreten. Die diesbezügliche Beurteilungskompetenz liegt bei der ESchK (vgl. oben E. 11.3.3), weshalb die diesbezüglichen Anträge ebenfalls abzuweisen

sind.

E. 13.3

Infolge der obigen Erwägungen besteht keine Veranlassung, das Ausbauprojekt im geplanten Umfang abzuweisen (Antrag 1) oder dieses eventualiter zur Überarbeitung an das ASTRA zurückzuweisen (Antrag 2). Auch insofern sind die betreffenden Abweisungen der Vorinstanz nicht aufzuheben.

E. 13.4

Zusammengefasst ist der Antrag der Beschwerdeführer auf Aufhebung der Plangenehmigung, soweit die Vorinstanz die noch strittigen Einspruchepunkte abgewiesen hat (bzw. darauf nicht eingetreten ist), abzuweisen. Das Gleiche gilt für den Rückweisungsantrag an die Vorinstanz bzw. eventualiter an das ASTRA, nachdem keine weiteren Abklärungen zu treffen sind. Dies führt zur vollumfänglichen Abweisung der Beschwerde.

E. 14

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

E. 14.1

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 zumindest dem Beschwerdeführer 1 die Enteignung. Die Auferlegung der Verfahrenskosten und die Ausrichtung der Parteientschädigungen richten sich somit nach Art. 116 Abs. 1 EntG.

E. 14.2

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. 3'000.-- 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. 14.3

Die Parteientschädigung umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere Auslagen der Partei (vgl. Art. 8 Abs. 1 VGKE). Da die anwaltlich vertretenen Beschwerdeführer keine Kostennote einreichten, 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. 6'000.-- als angemessen. Das ASTRA ist zu verpflichten, den Beschwerdeführern 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.