

## CH\_VB 87.420 vom 9. Oktober 1987

Bundesverwaltung, 1987-10-09, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_87.420](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_87.420)

FR: CH\_VB 87.420 du 9 octobre 1987

IT: CH\_VB 87.420 del 9 ottobre 1987

### Erwägungen

#### E. 9

octobre 1987 hörde hat also ein Projekt unter Einbezug aller in der LRV genannten Massnahmen zu bearbeiten. Insbesondere ist zu prüfen, ob eine Beschränkung der Kapazität der geplanten Nationalstrasse nicht mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs verbunden werden kann, so dass bei gesamthaft gleicher Transportkapazität geringere Umweltbelastungen resultieren. 3. Zum gleichen Ergebnis führt die Berücksichtigung von Artikel 9 Absatz 4 USG. Die hier für öffentliche Vorhaben verlangte Begründung soll die Interessenabwägung offenlegen und den Vergleich der vernünftigerweise in Frage kommenden Möglichkeiten zur Erreichung eines (ebenfalls zu begründenden) Ziels enthalten. Im UVB, der in den betroffenen Gemeinden auflag, fehlte eine solche Begründung. Verglichen wurden die Varianten B (Nordumfahrung) und C (Südwestumfahrung) sowie die Nullvariante. Ein Vergleich mit der von verschiedener Seite geforderten Variante «Gestreckter Uetlibergtunnel mit flankierenden Massnahmen» lag nicht vor. Eine diesbezügliche Erweiterung der Projektstudien und eine entsprechende Ergänzung des Berichts drängen sich auf. 4. Nachdem der Bund - zu Recht - mit der Forderung an die Kantone herantritt, das Umweltschutzrecht konsequent zu vollziehen, wäre es stossend, wenn der Bundesrat in einem Entscheid die von ihm erlassene LRV nicht konsequent anwenden würde. Dies um so mehr, als der Entscheid von keiner Rechtsmittelinstanz überprüft werden kann. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 2. September 1987 Rapport écrit du Conseil fédéral du 2 septembre 1987 Nationalstrassen sollen den Verkehr vom bestehenden Strassennetz abziehen und auf eine geeignete Sammelschiene kanalisieren. Damit kann die in einem weiten Einzugsgebiet der Nationalstrasse liegende Region vom Verkehr und damit von Immissionen entlastet werden. Das trifft für die Autobahnumfahrung von Zürich in besonderem Masse zu. Durch die Kanalisierung des Verkehrs auf die Autobahnumfahrung werden weite Gebiete in der Agglomeration Zürich vom Strassenverkehr und den entsprechenden Immissionen entlastet. In mancher Stadt- und Quartierstrasse lassen sich damit die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung (LRV) unterschreiten. Das sich hier stellende Problem ist also grossräumig zu betrachten. Gegenwärtig, d. h. mit dem heutigen Motorfahrzeugpark, ist es nicht möglich, längs Nationalstrassen mit starker Verkehrsbelastung die strengen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung einzuhalten. Wie wir in unserer Antwort vom 1. Juli 1987 auf die Motion der Christlichdemokratischen Fraktion vom 11. März 1987 betreffend das Luftreinhaltekonzept ausgeführt haben, werden mit den in der LRV festgelegten Immissionsgrenzwerten konkrete lufthygienische Ziele vorgegeben, welche mittelfristig - innerhalb der in der Verordnung gesetzten Fristen von maximal acht Jahren ab Inkrafttreten - zu einer dauerhaften Sanierung der heute bestehenden Ueberlastung im gesamtschweizerischen Rahmen führen sollen. Bei dieser Sachlage wäre es verfehlt, Nationalstrassenprojekte nicht mehr zu genehmigen und solche Strassen nicht mehr in Bau zu nehmen, bis die

Luftreinhalte-Verordnung längs dieser Strassen eingehalten werden kann. Bei der Ausarbeitung der Projekte ist aber darauf zu achten, dass die Vorschriften der LRV, wenn auch nicht sofort, so doch innerhalb der rechtlich festgelegten Fristen eingehalten werden können. Mit der heute überall geforderten Untertun- nelung lassen sich auch nicht alle Probleme lösen. Solche Lösungen müssen mit anderen Nachteilen, namentlich aber, im späteren Betrieb, mit einem grössen Aufwand an elektri- scher Energie für Beleuchtung und Belüftung erkauft wer- den. Nationalstrassen sind komplexe Gebilde. Bei ihrer Pro- jektierung und bei der Projektbereinigung sind mannigfal- tigste Interessen zu berücksichtigen und im Projekt zu opti- mieren. Nach dem Umweltschutzgesetz ist bei Nationalstras- sen die Umweltverträglichkeit in einem mehrstufigen Ver- fahren zu prüfen. In diesem Verfahren haben alle Betroffe- nen ein weitgehendes Mitsprache- und Beschwerderecht. Damit soll sichergestellt werden, dass die schliesslich von der zuständigen Bundesbehörde zu genehmigenden Natio- nalstrassenprojekte nach gewalteter Interessenabwägung allen rechtlich relevanten Anforderungen - und damit auch denjenigen der Luftreinhaltung - genügen. Le président: L'interpellateur n'est que partiellement satis- fait de la réponse du Conseil fédéral. #ST# 87.504 Interpellation Mauch Beiträge an Umweltschutzmassnahmen nach Treibstoffzollgesetz Protection de l'environnement. Contributions aux frais imputables au trafic routier motorisé Wortlaut der Interpellation vom 18. Juni 1987 Ich bitte den Bundesrat, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen: 1. Ist er bereit, nach Artikel 25 des Treibstoffzollgesetzes an die Kantone Beiträge an die Vollzugskosten der Luftreinhal- teverordnung auszurichten, soweit Massnahmen nach LRV durch den motorisierten Strassenverkehr bedingt sind? 2. Ist er ferner bereit, die allenfalls nötige Weisung oder Verfügung für diese Beitragsleistungen des Bundes mög- lichst rasch zu erarbeiten und die Kantone auf die Bereit- schaft des Bundes, sich finanziell an den Vollzugsmassnah- men der LRV durch Treibstoffzollgelder zu beteiligen, auf- merksam zu machen? Texte de l'interpellation du 18 juin 1987 Je prie le Conseil fédéral de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

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