

SO_GERICHTE VWBES.2005.323 vom 6. April 2006

SO Obergericht, 2006-04-06, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VWBES.2005.323

FR: SO_GERICHTE VWBES.2005.323 du 6 avril 2006

IT: SO_GERICHTE VWBES.2005.323 del 6 aprile 2006

Regeste

Auswirkungen eines Holzverarbeitungszentrums auf die Umwelt. Legitimation einer Nachbargemeinde zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde. Mängel des Umweltverträglichkeitsberichts zum Teilzonenplan. Fahrleistungen nach dem Massnahmenplan Luft. Verletzung der Standortkriterien für verkehrsintensive Anlagen im Richtplan. Bahnanteil der Holztransporte.

Erwägungen

E. 3

Beschwerdelegitimation Die angefochtenen Pläne werden in Anwendung von Bundesumweltrecht erlassen. Sie unterliegen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht. Die Beschwerdelegitimation richtet sich im kantonalen Rechtsmittelverfahren nach den für die eidgenössische Verwaltungsgerichtsbeschwerde geltenden Grundsätzen (Art. 33 Abs. 3 lit. a RPG). Gemäss Art. 103 lit. a OG (Bundesgesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege, SR 173.110) ist zur eidgenössischen Verwaltungsgerichtsbeschwerde legitimiert, wer ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung hat. Der Beschwerdeführer muss stärker als jedermann betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswert nahen Beziehung zur Streitsache stehen. Dadurch wird die Popularbeschwerde ausgeschlossen (BGE 120 II 176). Nach § 16 Abs. 1 PBG (Planungs- und Baugesetz, BGS 711.1) und § 12 Abs. 1 und 2 VRG ist jedermann zu einer Beschwerde legitimiert, der durch eine Verfügung oder einen Entscheid berührt wird und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Gemeinden müssen sich dabei auf ein schutzwürdiges kommunales Interesse stützen. Das Verwaltungsgericht legt diese Bestimmungen in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesgerichts zu Art. 103 lit. a OG aus, denn Art. 33 Abs. 3 lit. a RPG schreibt für das Nutzungsplanverfahren vor, das kantonale Recht habe die Legitimation mindestens im gleichen Umfang wie für die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht zu gewährleisten. Der Regierungsrat ist auf die Beschwerde der Einwohnergemeinde Wiedlisbach nicht eingetreten. Sie kann sich beim Verwaltungsgericht über diesen Entscheid beschweren. Es ist zu prüfen, ob die Vorinstanz zu Recht auf die Beschwerde nicht eingetreten ist. Die Einwohnergemeinde Wiedlisbach liegt etwa 7–8 km vom Perimeter des geplanten Holzverarbeitungszentrums in Luterbach entfernt. Die Gemeinde ist durch das Bauvorhaben nicht direkt betroffen, sondern sie leidet ihre besondere Betroffenheit aus dem Mehrverkehr mit entsprechenden Konsequenzen auf öffentliche Aufgaben wie Ortsplanung, Schulwegsicherung und Immissionsschutz ab. Infolge des Baus und Betriebs des HVZ nehme der Verkehr auf den Verbindungsstrassen zwischen HVZ und Autobahnanschluss Wangen a.A. auch in der Gemeinde Wiedlisbach zu. Gemeinwesen sind zur Anfechtung der Bewilligung für ein mit Immissionen verbundenes Werk befugt, wenn

sie als Grundeigentümerinnen gleich wie Private durch Immissionen belastet werden oder wenn sie als Gebietskorporationen öffentliche Anliegen wie den Schutz der Einwohnerschaft durch Immissionen zu vertreten haben und insofern in hoheitlichen Befugnissen betroffen werden (BGE 125 II 194; Isabelle Häner: Die Beteiligten im Verwaltungsverfahren und Verwaltungsprozess, Zürich 2000, Rz. 825 ff.; Alfred Kölz/Isabelle Häner: Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, Zürich 1998, Rz. 570). So werden Gemeinden seit längerer Zeit als legitimiert erachtet, um in Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht öffentliche Interessen geltend zu machen (Häner, a.a.O., Rz. 843). Auch nach Art. 57 USG sind die Gemeinden berechtigt, unter anderem gegen Verfügungen der kantonalen Behörden in Anwendung des Umweltschutzgesetzes die Rechtsmittel des eidgenössischen Rechts zu ergreifen, sofern sie durch die Verfügung berührt werden und ein schutzwürdiges Interesse an ihrer Aufhebung oder Änderung haben. Im vorliegenden Fall will die Beschwerdeführerin ein Quartier in der Umgebung einer Strasse vor dem Lärm schützen. Sie ist in ihrem hoheitlichen Aufgabenbereich berührt und kann grundsätzlich ein schutzwürdiges Interesse an der Anfechtung der vorliegenden Planung haben. Sie kann gestützt auf Art. 57 USG in Verbindung mit Art. 103 lit. c OG zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde (BGE 124 II 293 E. 3b; 123 II 371) legitimiert sein. Gegenüber ortsfesten Anlagen besteht eine besondere Beziehungsnähe, soweit die Anlage mit grosser Wahrscheinlichkeit zu Einwirkungen führt und die Beschwerdeführerin davon betroffen ist. Nicht jede Einwirkung eines Vorhabens auf Gemeindegebiet berührt aber die betreffende Gemeinde in schutzwürdigen Interessen. Das Interesse ist gegeben, wenn eine Anlage den Verkehr einer Gemeindestrasse in erheblicher Weise erhöht (Theo Loretan in: Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Zürich 2003, N

E. 8

der kantonalen Richtlinien über die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung). Zudem war ein Raumplanungsbericht gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV, SR 700.1) zu erstellen. Gemäss Art. 9 Abs. 2 Satz 2 Bst. a–d USG hat sich der UVB mit dem Ausgangszustand, mit dem Vorhaben einschliesslich der vorgesehenen Massnahmen zum Schutze der Umwelt, mit der voraussichtlichen verbleibenden Belastung der Umwelt sowie mit den Massnahmen, die eine weitere Verminderung der Umweltbelastung ermöglichen, auseinanderzusetzen. Dabei handelt es sich um eine abschliessende Aufzählung der notwendigen inhaltlichen Elemente des UVB (Rausch/Keller, a.a.O., N 76 zu Art. 9 USG). Es ist eine Prognose darüber anzustellen, wie sich die Umweltverhältnisse ohne das fragliche Vorhaben weiterentwickeln werden und sich die Situation nach Ausführung des Projekts darstellen wird (BGE 124 II 293). Soweit sich der UVB zur voraussichtlich verbleibenden Belastung der Umwelt zu äussern hat, ist darunter der künftige vom Vorhaben beeinflusste Zustand der Umwelt zu verstehen. Ist die voraussichtlich verbleibende Belastung der Umwelt an Belastungsgrenzwerten messbar, ist zu überprüfen, ob diese eingehalten oder überschritten werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung, welche der Regierungsrat gemäss der Verordnung über Verfahrenskoordination und Umweltverträglichkeitsprüfung (VVK, BGS 711.15, Anhang V) vorgenommen hat, stützt sich auf den Bericht über die Umweltverträglichkeit (UVB) der Projektverfasser und auf die definitive Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle (Amt für Umwelt) vom 12. September 2005 (UVP). Am 12. September 2005 teilte das kantonale Amt für Umwelt (AfU) als Umweltschutzfachstelle im Sinne von Art. 42 USG dem Regierungsrat das Ergebnis der Beurteilung der Vorschriften über den Schutz der Umwelt

gemäss Art. 13 UVPV mit. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist bei der umweltrechtlichen Beurteilung des Vorhabens nur aus triftigen Gründen vom Ergebnis der Begutachtung der kantonalen Umweltfachstelle abzuweichen. Gemäss dieser Rechtsprechung entspricht die Beurteilung des UVB durch die kantonale Umweltschutzfachstelle einer vom Bundesrecht obligatorisch verlangten amtlichen Expertise. Es kommt ihr dementsprechend grosses Gewicht zu. Auch wenn die entscheidende Behörde die Beweise grundsätzlich frei würdigen darf, entspricht es dem Sinn des Beizugs der Fachstelle als sachkundiger Spezialbehörde, dass nur aus triftigen Gründen vom Ergebnis der Begutachtung abzuweichen ist. Dies trifft namentlich für die ihr zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen zu (BGE 124 II 460). Im gerichtlichen Rechtsmittelverfahren ist in erster Linie zu prüfen, ob der Umweltverträglichkeitsbericht über den wesentlichen Sachverhalt vollständig Aufschluss gibt, ob seine Beurteilung durch die Fachstelle den Anforderungen einer amtlichen Expertise genügt und ob die für den Entscheid im Hauptverfahren zuständige Behörde aus dem Umweltverträglichkeitsbericht und dessen Beurteilung durch die Fachstelle die zutreffenden Folgerungen gezogen hat (BGE 131 II 472). Die Fachstelle hat die UVP gestützt auf ein verwaltungsinternes Vernehmlassungsverfahren und unter Miteinbezug der Behörden des Kantons Bern erarbeitet. Die UVP der Fachstelle erfolgte unter Abwägung der im Rahmen der Einsprachen und Beschwerden vorgebrachten Anträge und Argumente. Die im vorliegenden Verfahren geltend gemachten Einwände wurden bereits im Verfahren vor dem Regierungsrat behandelt. Die Fachstelle betrachtet den UVB der Gesuchsteller als eine gute Grundlage für die Beurteilung des Vorhabens im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens. Die Untersuchungen seien fachlich kompetent ausgeführt und im Bericht nachvollziehbar und klar strukturiert wiedergegeben. Der UVB reiche für die Beurteilung der Umweltauswirkungen im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens aus und entspreche den gesetzlichen Anforderungen. Die UVP berücksichtigt den Nachtrag zur Vorprüfung vom 23. April 2004, in welchem die Abweichungen von der Beurteilung zum Bahnanteil und zu den Emissionen des Holzkraftwerkes ausführlich begründet werden. Aufgrund des aktuellen Kenntnisstandes vertrat die Fachstelle die Meinung, dass das Vorhaben in Übereinstimmung mit der geltenden Umweltschutzgesetzgebung realisiert werden könne, und beantragte dem Regierungsrat, den Teilzonen- und Gestaltungsplan HVZ unter Berücksichtigung der Empfehlungen und Anträge zu genehmigen. Die Fachstelle würdigt die überregionale Bedeutung des Projekts. Sie beurteilt das Vorhaben aus forst- und aus klimapolitischer Sicht positiv. Das Vorhaben habe eine grosse Bedeutung für die schweizerische Wald- und Holznutzung. Die verstärkte Nutzung der Wälder und noch viel mehr die Nutzung des Holzes zur Herstellung von dauerhaften Produkten beeinflussen den CO₂-Haushalt der Atmosphäre. Das dem HVZ angegliederte Holzkraftwerk führe zusätzlich über die Produktion von Prozessenergie für die Sägerei und über die Produktion eines erneuerbaren Energieträgers (Pellets) zu einer Substitution von Erdöl. Die Gesamtbeurteilung des Vorhabens lautet: "Das Holzverarbeitungszentrum Luterbach (HVZ) ist ein Vorhaben mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt. Das Vorhaben hat aufgrund der sehr grossen Holzmenge, die verarbeitet werden soll (im Endausbau eine Million Festmeter Nadelholz, d.h. ca. ein Fünftel der jährlichen Holznutzung in den Schweizer Wäldern), eine grosse Bedeutung für die schweizerische Wald- und Holznutzung und eine im Bericht über die Umweltverträglichkeit allerdings nicht näher quantifizierte Klimarelevanz. Es darf festgehalten werden, dass das Projekt sowohl aus forst- als auch aus klimapolitischer Sicht positive Aspekte beinhaltet, die allerdings nicht

direkt in unsere Beurteilung miteinbezogen werden. Der Standort der Anlagen ist wegen der Ausnützung von Synergien mit bestehenden regionalen Unternehmen (Borregaard AG und AEK) aus ökonomischer Sicht optimiert. Die Verwertung des Restholzes für die Zellstoff- und Energieproduktion führt auch zu einer ökologischen Optimierung im Sinn einer Reduktion der notwendigen Fahrten. Das Areal besitzt einen guten Gleisanschluss, liegt aber bezüglich seiner Anbindung ans übergeordnete Strassennetz (Autobahnanschlüsse) nicht optimal. Das Vorhaben gerät in der geplanten Ausdehnung und Produktionskapazität vor allem in den Bereichen Luft und Lärm in den Bereich von Grenzwerten gemäss der Lärmschutz-Verordnung bzw. der Luftreinhalte-Verordnung (LRV, SR 814.318.142.1). Dies gilt nicht nur für die Anlagen selber, sondern auch für den von ihnen verursachten Lastwagen- und Bahnverkehr. Die direkten Emissionen des Betriebes sind mit entsprechenden baulichen Massnahmen (Lärmschutzwand entlang der Jurastrasse, Denox-Anlage zur Minderung der NO_x-Emissionen des Holzkraftwerks) einzuschränken. Der durch den Rundholztransport verursachte Lastwagenverkehr soll gemäss dem UVB weitgehend über den Anschluss Wangen a.A. und die T5 über Wiedlisbach und Flumenthal zum Planungssperimeter geführt werden. Dies mit dem raumplanerischen Ziel, die dichter besiedelten Ortsdurchfahrten auf den direkteren Anfahrtswegen (Kriegstetten, Derendingen, Zuchwil, Luterbach) vom Lastwagenverkehr zu entlasten. Unabhängig von der gewählten Variante (gelenkt oder ungelenkt) überschreiten die zusätzlich durch das HVZ verursachten Lärmbelastungen an keinem Punkt des Strassennetzes die gemäss gängiger Gerichtspraxis bei 1.0 dB(A) festgelegte Grenze der Wahrnehmbarkeit (Art. 9 lit. b LSV). Bezüglich der Einhaltung von Art. 9 lit. a LSV (Überschreitung der Immissionsgrenzwerte durch die Mehrbelastung einer Verkehrsanlage) fehlt eine gefestigte Praxis. Hier könnte theoretisch bereits eine Zunahme um weit weniger als 1.0 dB(A) (Wahrnehmbarkeitsschwelle) als Verletzung der Bestimmung interpretiert werden. Je tiefer diese Schwelle festgelegt wird, desto weniger wird der Ungenauigkeit des Modells Rechnung getragen. Der Kanton Bern pflegt mit der Festlegung der Schwelle bei 0.5 dB(A) eine strengere Praxis als der Kanton Solothurn. Gemäss der im vorliegenden Fall angewandten Solothurner Praxis wird auch Art. 9 lit. a LSV in jedem Fall eingehalten. In einer Gesamtbetrachtung hat die geregelte Variante über den Anschluss Wangen a.A. trotz der genannten Mehrbelastung (Lärm) in Wiedlisbach und trotz höherer Luftbelastungen aber klare Vorteile gegenüber sämtlichen direkteren Anfahrtsrouten. Die Regelung der Zufahrt (Routenwahl und maximale Fahrtenzahl bei der Rundholzanlieferung) ist deshalb aus unserer Sicht sinnvoll und als ein zwingender Projektbestandteil umzusetzen. Der in den Sonderbauvorschriften fixierte Mindest-Bahnanteil bei der Rundholzanlieferung in Kombination mit täglichen maximalen Fahrtenkontingenten erlaubt eine Einhaltung der verkehrsbedingten umweltrechtlichen Bestimmungen. Auf eine Erhöhung des Bahnanteils im Sinn einer vorsorglichen Emissionsminderung wird verzichtet. Einerseits ist schwer festzulegen, bis zu welcher Höhe eine solche Massnahme noch als wirtschaftlich tragbar (im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG) gelten dürfte, andererseits ist die Anlieferung per Bahn bezüglich der Kapazitäten und der Einhaltung von Terminen gemäss Aussagen der Bahn potentiell unsicherer als heute.” 3. Mangelhafte Szenarien Für die Berechnungen zum Verkehrsaufkommen wurde im UVB ein “Planszenario” definiert im Sinne eines “best case”. Abgestellt wurde auf eine detaillierte Warenflussanalyse. Zur Abschätzung der Folgen eines deutlich reduzierten Bahnanteils wurde diese Variante mit einem halbierten Bahnanteil gerechnet. Der Modalsplit der Sonderbauvorschriften liegt zwischen dem Modalsplit des Planszenarios und dem reduzierten Bahnanteil gemäss “worst case”. Der Wert der SBV liegt in der Nähe des

Planszenarios. Die Umrechnung der LKW-Fahrten gemäss dem Modalsplit der SBV wurde nachgereicht. Die Angaben zum Mehrverkehr sind überprüfbar. Die Einhaltung der Umweltvorschriften wurde anhand des "worst case" überprüft. Es ist deshalb nicht zu beanstanden, dass im UVB mit zwei Szenarien gearbeitet wird und der Modalsplit des Planszenarios gemäss UVB nicht dem Modalsplit der SBV entspricht. Die Einwände des VCS gegen dem UVB sind in diesem Punkt nicht stichhaltig. 4. Lücken bei der Darstellung des Bahnanteils bei reduziertem Betrieb Für den Teilbetrieb wird das tägliche Fahrtenkontingent für Rundholztransporte des HVZ reduziert. Entgegen der Behauptung des VCS werden Berechnungsgrundlagen und Bahnanteile in den Fussnoten zu den SBV offengelegt. Gemäss dem definitiven Beurteilungsbericht liegt der Bahnanteil bei einer Verarbeitungsmenge von 600'000 Festmetern bei ca. 10 % und bei einer Verarbeitungsmenge von 800'000 Festmetern bei ca. 20 %. An der Hauptverhandlung rügte der VCS, dass der Teilbetrieb zeitlich nicht beschränkt werde. Dies ist jedoch nicht notwendig. Die Betreiberin hat grosses eigenes Interesse an einer möglichst hohen Auslastung ihres Werkes. Gleichwohl können die Bahnanteile der SBV aus wirtschaftlichen und organisatorischen Gründen nicht von Beginn weg eingehalten werden, denn anfänglich wird vor allem Holz aus der näheren Umgebung verarbeitet. Je geringer die Transportdistanzen sind, umso kleiner ist der Bahnanteil. Die Überprüfung der Umweltverträglichkeit zeigt, dass auch beim anlaufenden Betrieb die Umweltschutzgesetzgebung selbst mit den geringeren Bahnanteilen gemäss den Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan HVZ eingehalten werden kann. Je kleiner die Produktion, je geringer die Belastung für die Umwelt. Das Amt für Umwelt hat seinen Einwand gegen die reduzierten Bahnanteile zurückgezogen. 5. Einhaltung von Art. 9 LSV Die Einhaltung von Art.

E. 9

lit. a und b der Lärmschutz-Verordnung kann gemäss dem VCS aufgrund des UVB nicht überprüft werden. Nach Art. 9 LSV darf der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen nicht dazu führen, dass: a. durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder b. durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden. Der UVB stellt den durchschnittlichen täglichen Verkehr auf den einzelnen Strassenabschnitten dar. Ausgegangen wird vom Zustand 2002 (Z 0). Dieser wird verglichen mit der Verkehrssituation 2010 ohne Projekt (Zt). Für den Zustand (Zt) wurde bei den PW-Mengen in Anlehnung an die Berechnungen des Umweltkatasters Luterbach eine allgemeine jährliche Verkehrszunahme von 2 % zu Grunde gelegt. Für die LKW-Mengen wurde mit 1 % jährlicher Zunahme gerechnet, um den Netzzustand "2010 ohne HVZ" abzubilden. Für die einzelnen Szenarien wird die Veränderung der Verkehrsmengen in absoluten Zahlen ausgedrückt, getrennt nach Motorfahrzeugen (Mfz) und LKW. In allen Szenarien sind die durch das HVZ verursachten zusätzlichen 250 PW-Fahrten pro Tag berücksichtigt. Gemäss Tabelle E des UVB (Planungsvariante) ist die Anlieferung des Nadelholzes (121 Fz/Tag bzw. 242 Fahrten/Tag) geregelt. Nicht geregelt sind die Abtransporte Schnittholz (20 Fz/Tag bzw. 40 Fahrten/Tag), Asche (1 Fz/Tag bzw. 2 Fahrten/Tag) und Pellets (4 Fz/Tag bzw. 8 Fahrten/Tag). Dies ergibt ein Verhältnis der "geregelt" zu den "ungeregelten" Transporten von 5:1. Die Bauherrschaft hat die Tabelle E auf Begehren des VCS ergänzt mit den Werten gemäss SBV. Demnach sind geregelt: Anlieferung Nadelholz (134 Fz/Tag bzw. 268 Fahrten). Nicht geregelt sind Abtransport Schnittholz (28 Fz/Tag bzw. 56 Fahrten), Asche (1 Fz/Tag bzw. 2

Fahrten) und Pellets (22 Fz/Tag bzw. 44 Fahrten). Anhand des UVB lässt sich beurteilen, ob an einer bestimmten Stelle im Strassennetz die Immissionsgrenzwerte neu überschritten werden (Art. 9 lit. a LSV). In der Tabelle M2 des UVB werden die Lärmimmissionen entlang der Hauptanfahrtsroute auf dem geregelten Abschnitt in absoluten Zahlen für die Jahre 2002 und 2010 für beide Szenarien dargestellt. Diese Zustände werden verglichen mit Szenarien der Strassenbelastung beim Betrieb des HVZ im Jahre 2010 (Zt+). Es werden Szenarien mit unregelmäßigem und regelmäßigem Antransport und Wegtransport des Holzes dargestellt. Bei den unregelmäßigen Antransporten ergeben sich mittlere bis starke Zunahmen auf verschiedenen Abschnitten, insbesondere in den Ortsdurchfahrten in Luterbach, Zuchwil, Derendingen und Kriegstetten. Die vier Szenarien mit regelmäßigem Antransport ergeben eine deutliche Mehrbelastung der Anfahrtsroute vom Anschluss Wangen a.A. zur Einfahrt HVZ-Nord. Auf den übrigen Strassenabschnitten resultieren geringe Zunahmen oder Abnahmen des LKW-Verkehrs. Der VCS geht nun auch von diesen Zahlen aus, stellt aber neuerdings die Lieferung des Hackgutes an die Borregaard in Frage. Es bestehe keine Abnahmepflicht. In diesem Falle müsse das Hackgut vom HVZ wegtransportiert werden. Diese Annahme kann das Verwaltungsgericht nicht treffen. Die Borregaard AG ist am Projekt beteiligt und hat ein eignes Interesse an der Realisierung des Betriebskonzeptes. Es bleibt deshalb bei den Fahrtenzahlen des UVB, ergänzt durch die auf die Sonderbauvorschriften abgestimmten Berechnungen der Bauherrschaft. Nach der Beurteilung durch das Amt für Umwelt führt der durch das HVZ verursachte Mehrverkehr auf keiner Verkehrsanlage zu einer Verletzung von Art. 9 LSV. Bezüglich der heiklen Strassenstrecken in führt die UVP vom 12. September 2005 aus: "Der Strassenabschnitt Autobahnausfahrt Wiedlisbach–Wangenstrasse–Einmündung Entlastungsstrasse ist gemäss dem genehmigten TSSP BE-84 (2002) sanierungsbedürftig. Gemäss den Ausführungen des Tiefbauamtes des Kantons Bern sollen die Erleichterungen (Art.

E. 14

LSV) noch dieses Jahr verfügt werden. Mit der Planung und Gestaltung der Lärmschutzwand wird 2006 begonnen und sie kommt voraussichtlich 2007 zur Ausführung. Die Mehrbeanspruchung der Verkehrsanlage von 0.4–0.6 dB tags durch das HVZ führt zu keiner wesentlichen Änderung der Anlage (Art. 8 Abs. 2 LSV) und zu keinen wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen (Art. 9 LSV). Die Zunahme ist weniger als 1 dB. Nachts wird die Zunahme geringer ausfallen, da die Anlieferungszeit verschoben wurde. Strassenabschnitt Einmündung Wangenstrasse–Entlastungsstrasse Wiedlisbach–Attiswil: Gemäss dem Entwurf des Sanierungsprojektes (Kantonsstrasse Nr. 5; Gemeinden: Attiswil, Wiedlisbach) werden heute auf der Entlastungsstrasse in Wiedlisbach zwischen der Einmündung Wangenstrasse und dem westlichen Ortsausgang die Immissionsgrenzwerte bei 3 Liegenschaften (Weissensteinstr. 35, Bielstr. 41, Bielstr. 41A) überschritten. Die Strasse ist somit sanierungspflichtig. Der Mehrverkehr durch das HVZ führt bei keiner weiteren Liegenschaft zu einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes. Bei den 3 Liegenschaften ist die Lärmzunahme nicht wahrnehmbar. Art. 9 der LSV wird somit eingehalten. Bei der Liegenschaft Bielstrasse 42 (...) wird gemäss dem Entwurf des Sanierungsprojektes (Kantonsstrasse Nr. 5; Gemeinden: Attiswil, Wiedlisbach) der Immissionsgrenzwert nicht überschritten." 6. PKW-Fahrten und Ozonbelastung Zu Unrecht wird auch behauptet, im UVB würden die PKW-Fahrten nicht berücksichtigt. Gemäss UVB werden für die Berechnung des Verkehrsaufkommens 250 PW-Fahrten berücksichtigt. Dies wird in der UVP bestätigt. Es wird schliesslich geltend gemacht, im UVB werde die Ozonbelastung nicht untersucht. Die Fachstelle hat zu Recht die Belastungen durch

Leitsubstanzen Stickoxid und Stickstoffdioxid ermitteln lassen. In Absprache mit dem Amt für Umwelt wurde das Schwergewicht der Untersuchung auf die NO₂-Belastungen gelegt. Ozon bildet sich aus Vorläufersubstanzen und kann mit Modellen lokal nicht berechnet werden. Die Einwände des VCS gegen den UVB, die mehrheitlich bereits im Verfahren vor dem Regierungsrat geltend gemacht wurden, werden von der Fachstelle als nicht stichhaltig beurteilt. Mit der Fachstelle ist davon auszugehen, dass die vorgenommenen Abklärungen den gesetzlichen Anforderungen an den UVB gemäss Art. 8 und 9 USG sowie Art. 9 Abs. 3 UVPV genügen. Es ist zu berücksichtigen, dass die im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen getroffenen Annahmen über künftige Verkehrsaufkommen erfahrungsgemäss mit beträchtlichen Unsicherheiten behaftet sind (BGE 126 II 542 f.). Die Beschwerde ist in diesen Punkten abzuweisen. 7.

Massnahmenplan Luft Der VCS macht im Weiteren geltend, die im Luftmassnahmenplan insgesamt zulässige Fahrleistung müsste für das Projekt konkretisiert werden. Die neue Anlage präjudiziere das Fahrtenmodell. Verursachen eine Vielzahl von Anlagen die übermässige Luftbelastung, so sind die erforderlichen Emissionsbegrenzungen durch einen Massnahmenplan gemäss Art. 44a USG und Art. 31 ff. LRV zu koordinieren (BGE 131 II 478; Hänni, a.a.O., S. 364). Der Massnahmenplan gibt die Quellen von Emissionen, die für die Entstehung der übermässigen Immissionen verantwortlich sind, und ihre Bedeutung für die Gesamtbelastung an, die Massnahmen zur Verhinderung oder Beseitigung der übermässigen Immissionen sowie den Beitrag, welchen die einzelnen Massnahmen dazu leisten. Es ist grundsätzlich Sache des Massnahmenplans, die für die Verbesserung der Luftqualität erforderlichen Massnahmen auszuwählen, Art und Weise ihres Vollzugs zu bestimmen und den Realisierungszeitraum festzulegen (Art. 32 Abs. 1 lit. a–e LRV; BGE 131 II 103). Die Massnahmenpläne enthalten aber auch Grundlagen für die kantonale Richtplanung im Sinne von Art. 6 RPG (Rudolf Muggli: Publikumsintensive Einrichtungen, Verbesserte Koordination zwischen Luftreinhaltung und Raumplanung, Schriftenreihe Umwelt Nr. 346, hrsg v. BUWAL und ARE 2002, S. 34). Standortfragen für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung sind im Richtplan zu behandeln. Er dient bei solchen Vorhaben der Umweltvorsorge, indem er Entwicklungsschwerpunkte ausscheidet, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmt oder für eine ausreichende Erschliessung der Standorte sorgt (Lukas Bühlmann: Koordination in der Richtplanung, in: URP 5/2005, S. 465 f.). Gestützt auf Art. 44a USG hat der Kanton Solothurn den Luftmassnahmenplan 2000 (LMP 2000) erlassen (Amt für Umwelt, Zusammenfassender Bericht zum Luftmassnahmenplan 2000; Beschluss des Regierungsrates vom 3. Juli 2001, Nr. 1475). Der Plan umfasst das ganze Kantonsgebiet. Der LMP 2000 setzt gemäss dem Rechenschaftsbericht 2005 des Amtes für Umwelt Kanton Solothurn zum LMP 2000 (Bericht des AfU vom 17. Januar 2006, S. 5, 23–25) bezüglich der Emissionsentwicklung im Strassenverkehr quantitative Ziele. Es wird der künftige Handlungsspielraum bis 2015 bezüglich Verkehrsleistung in Pkw-Kilometer pro Tag definiert, damit die Ziele der Luftreinhaltung erreicht werden können (u.a. durch Verbesserung der Motorentechnologie und der fortlaufenden Erneuerung der Fahrzeugflotte). Diese Zielsetzung stehe im Einklang mit den bundesrätlichen Zielsetzungen bezüglich Luftreinhaltung und Klimaschutz. Im Lichte der bundesrätlichen Luftreinhaltestrategie und der Reduktionsziele des Klimaschutzes (CO₂-Gesetz) wurde für den Kanton Solothurn ein noch zulässiges gesamtkantoniales Verkehrswachstum vom 340'000 PW-km pro Tag berechnet. Geht man davon aus, dass die allgemeine Verkehrszunahme in der prognostizierten Tendenz eintritt, so werden dadurch 55 Prozent dieses Potentials konsumiert, so dass noch 45 Prozent für

verkehrsintensive Anlagen zur Verfügung stehen (vgl. Fahrleistungsmodell für den Kanton Solothurn, Sigmaphan Bern, September 2002). Gemäss der Massnahme SO-1 wird die Zunahme der gefahrenen Kilometer im Kanton nach raumplanerischen Kriterien auf verschiedene Räume verteilt. So sollen in erster Linie die Zentren und Agglomerationsgemeinden sowie besonders gut erschlossene Standorte von einer über dem Durchschnitt liegenden Zunahme profitieren. In den Gemeinden ausserhalb der Agglomerationen wird eine dem Durchschnitt entsprechende Entwicklung zugrunde gelegt. Geeignete Standorte für verkehrsintensive Nutzungen werden bezüglich Lage zu Bevölkerungs-, Infrastruktur- und Arbeitsplatzschwerpunkten bewertet. Je näher ein Standort zu den Schwerpunkten liegt, desto mehr Fahrten stehen ihm bei gleicher Fahrleistung zu. Der Anreiz für Investoren soll so gesetzt werden, dass neue Einrichtungen möglichst nahe bei den Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten zu liegen kommen. Damit werden sowohl die raumplanerischen als auch die lufthygienischen Zielsetzungen – kompakte Siedlungsentwicklung, effiziente und finanzierbare öV-Erschliessung, günstiger Modalsplit – wirkungsvoll unterstützt. Im Rechenschaftsbericht des Amtes für Umwelt (Herbst 2003, vom Regierungsrat genehmigt am 16. Dezember 2003) wurde das Pilotprojekt “Fahrleistungs- bzw. Fahrtenmodell” der Region Solothurn ausgewertet. Gemäss dem Bericht zeigte sich, dass die Umsetzung des Modells in der ursprünglichen Form nicht gelungen war (Begründung im Rechenschaftsbericht 2005 zum Luftmassnahmenplan, S. 25). Die Koordination von Luftreinhaltung und Verkehrsentwicklung wurde deshalb in den Richtplan verlagert. Der Richtplan wurde mit einem Bereich verkehrsintensive Anlagen ergänzt. Im Richtplan bestimmt der Kanton in den Grundzügen, wie sich ein Gebiet räumlich entwickeln soll. Er stellt fest, welche Gebiete sich für die Landwirtschaft eignen, besonders schön, wertvoll, für die Erholung oder als natürliche Lebensgrundlage bedeutsam sind oder durch Naturgefahren oder schädliche Einwirkungen erheblich bedroht sind (Art. 6 Abs. 1 und 2 lit. a–c RPG). Er gibt Aufschluss über den Stand und die anzustrebende Entwicklung der Besiedlung und des Verkehrs, der Versorgung sowie der öffentlichen Bauten und Anlagen (Art. 6 Abs. 3 lit. a und b RPG). Richtpläne zeigen mindestens, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen (Art. 8 lit. a und b RPG). Mit der Anpassung des kantonalen Richtplanes 2000 vom 12. Juli 2005 (RRB Nr. 2005/1600) verzichtet der Regierungsrat auf die Einführung eines Fahrleistungs- und Fahrtenmodells (2.2.2). Im Richtplan wird kein “Kontingent” an künftig noch möglichem Verkehr festgesetzt, sondern es werden die Standortkriterien für verkehrsintensive Anlagen (publikumsintensive Anlagen und güterverkehrsintensive Anlagen) festgesetzt. Gemäss dem Rechenschaftsbericht 2005 des Amtes für Umwelt Kanton Solothurn zum LMP 2000 wurde das ursprünglich vorgesehene Fahrleistungsmodell aus Praktikabilitätsgründen verworfen (Bericht des AfU vom 17. Januar 2006, S. 5, 23–25). Der Luftmassnahmenplan wird fortgeschrieben. Als Grundlage für das Controlling der Massnahme setzt der LMP im Sinne einer Fortschreibung weiterhin die maximale Fahrleistung fest. Der Bau neuer publikumsintensiver Anlagen (PA) und die zulässigen Fahrten sollen über den Richtplan auf die Agglomerationen und Entwicklungsgemeinden verteilt werden. Dieser verpflichtet die Gemeinden, mögliche Standorte als entsprechende Zonen in ihrer Nutzungsplanung festzusetzen und die Standorte der PA und GA (güterverkehrsintensive Anlagen) innerhalb der Agglomerationen zu koordinieren. Für solche Anlagen müssen die Gemeinden als Grundnutzung Spezialzonen

ausweisen. Sie haben ihr Vorgehen mit den betroffenen Nachbargemeinden abzustimmen. Der Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV hat Aufschluss über die Bewertung der Kriterien zu geben und die Gesamtinteressenabwägung nachvollziehbar zu dokumentieren. Der Kanton stellt im Richtplan sicher, dass verkehrsintensive Anlagen beschränkt und an geeigneten Standorten realisiert werden und somit nicht zu übermässigem Verkehrswachstum führen. Die Einkaufs- und Freizeitzentren sowie grosse Industrieanlagen und Logistikzentren werden raumplanerisch abgestimmt und bezüglich der bestehenden Verkehrsinfrastruktur so situiert, dass eine minimale Umweltbelastung entsteht. Der Forderung des VCS, es seien die im Luftmassnahmenplan zulässigen Fahrleistungen für das Projekt zu konkretisieren, ist deshalb nicht zu folgen. Die Verteilung der Fahrleistungen erfolgt im Richtplan anhand von im Richtplan vorgegebenen Kriterien. Der Regierungsrat erachtet den Standort Luterbach in seinem Genehmigungsbeschluss für eine Industrieanlage von überörtlicher Bedeutung wie das Holzverarbeitungszentrum als besonders geeignet. Die Richtplananpassung wurde aus diesen Gründen gestützt auf § 65 Abs. 1 PBG beschlossen. 8. Verletzung der Standortkriterien des Richtplans Es wird geltend gemacht, dass ein Standort-Kriterium des Richtplanes nach S-W 4.4.3 auch bei der geregelten Variante nicht erfüllt sei. Dicht besiedelte Wohngebiete würden durch das Projekt tangiert. Die geregelte Variante kümmere sich nur um den Rundholz-Antransport. Zudem gehe der UVB mit Planszenario von höherem Bahnanteil als Mindestanteil SBV aus. Die Fahrten über die südlichen Routen würden nicht beschränkt. Schlimmstenfalls seien 292 unregelmässige Fahrten via Deitingen–Subingen–Kriegstetten oder Derendingen–Solothurn Ost oder Luterbach–Solothurn Ost zur Autobahn möglich. Der Projektperimeter HVZ lag bisher gemäss kantonalem Richtplan in einem Arbeitsplatzgebiet von überörtlicher Bedeutung. Gemäss der Anpassung des kantonalen Richtplanes 2000 (RRB Nr. 2005/1600 vom 12. Juli 2005) stellt der Kanton im Richtplan sicher, dass verkehrsintensive Anlagen an geeigneten Standorten realisiert werden und somit nicht zu übermässigem Verkehrswachstum führen (2.1.1). Es wurde deshalb ein Kapitel mit Standortkriterien für güterverkehrsintensive Anlagen (SW-4.4) eingefügt. Für solche Anlagen ist eine Spezialzone auszuweisen. Für güterverkehrsintensive Anlagen sind zweckmässige Standorte zu wählen. Sie liegen so, dass die Lärm- und Luftbelastung von Wohngebieten minimiert wird. Ebenso berücksichtigt werden im Rahmen der angebotsorientierten Verkehrsplanung die bestehenden Strassenkapazitäten und die Möglichkeit der Erschliessung mit Industriegeleisen (2.1.3). Standortkriterien für GA sind (3.4.3 zu SW-4.4.3): a. Anschluss an den nächsten übergeordneten Verkehrsträger, möglichst ohne grössere Wohngebiete zu tangieren, b. Industrie – Geleise – Anschluss, c. Nachweis genügender Strassen- bzw. Knotenkapazitäten (Fahrtennachweis, Mehrverkehrsanteil/Zusatzbelastung Verkehr und Luft). Gemäss den Erwägungen des Regierungsrates zur Genehmigung der Planungen HVZ ist der Standort Luterbach für eine Industrieanlage von überörtlicher Bedeutung wie das Holzverarbeitungszentrum besonders geeignet. Die Gunst der Lage ergebe sich einerseits durch den direkten Anschluss von Luterbach an das Eisenbahnnetz, auf dem ein wesentlicher Teil der Gütertransporte abgewickelt werden soll. Die strassenseitigen Transporte erfolgen über die Jurastrasse nach Norden auf die Hauptstrasse T5 und die Umfahrung Wiedlisbach zum Autobahnanschluss Wangen a.A. Die Strassen durch Luterbach, Zuchwil und Derendingen, wo dicht besiedelte Wohngebiete über längere Strecken tangiert würden, sollten durch die Transporte nicht stark zusätzlich belastet werden. Andererseits könnten in idealer Weise Synergieeffekte mit dem bestehenden Zellstoffwerk sowie dem geplanten Holzkraftwerk und der

Holzpelletierung erzielt werden. Gemäss Beschluss des Regierungsrates weist das Gestaltungsplangebiet direkte Anschlüsse ans Kantonsstrassennetz auf. Das Areal ist über drei nahe gelegene Anschlüsse ans Autobahnnetz angebunden (Wangen a.A., Solothurn Ost und Kriegstetten). Durch die in den SBV geregelte Anlieferungsvariante über den Autobahnanschluss Wangen würden Wohngebiete bis auf einen ca. 500 m langen und nur dünn besiedelten Abschnitt entlang des Autobahnzubringers in Wiedlisbach (Wangenstrasse) sowie einzelne Liegenschaften am westlichen Dorfeingang von Wiedlisbach gemieden. Das Amt für Umwelt bestätigt in der UVP, dass die geregelte Anlieferungsvariante die Standortkriterien erfüllt. Dem Einwand des VCS, durch den Anschluss an den nächsten übergeordneten Verkehrsträger würden grössere Wohngebiete tangiert, kann nicht gefolgt werden. Der Anhang J2 zum UVB zeigt, dass der nördliche Anschluss über die Hauptanfahrtsroute weitgehend über Ausserortsstrecken (5550 m), Umfahrung/Verzweigung (1340 m) und nur 570 m durch Innerortsstrecken führt. Auf der ganzen Strecke gibt es keinen Fussgängerstreifen. Es werden 790 m Wohnzonen tangiert. Die südlichen Anfahrtsrouten werden nur unbedeutend tangiert. Im Anhang J1 des UVB werden die zusätzlichen Verkehrsmengen auf den südlichen Routen dargestellt. Die Verteilung ergibt sich aus den Herkunftsregionen des Holzes. Die zusätzlichen Fahrten sind unbedeutend. Die Grenze der Wahrnehmbarkeit ist gemäss UVB beim Planszenario und sogar beim "Worst-case-Szenario" auf allen Routen eingehalten. Es ist vorgesorgt, dass das vom VCS geschilderte Szenario nicht eintreten kann. Die "Regelung" der Zufahrt im südlichen Einzugsgebiet wird ökologisch zweckmässig vorgenommen, wenn bekannt sei, wo das Holz genau herkommt. § 13 Abs. 1 der SBV sorgt aber dafür, dass die Annahmen des UVB über die erlaubten Holztransporte aus südlicher Richtung nicht zu Ungunsten der Umwelt und der Immissionsbelastung gemäss UVB verändert werden können. Gemäss dem UVP-Bericht erlaubt die Variante über den Anschluss Wangen a.A. mit der Regelung der Zufahrt (Routenwahl und maximale Fahrtenzahl bei der Rundholzanlieferung) die Einhaltung der verkehrsbedingten umweltrechtlichen Bestimmungen. 9. Hinreichende Erschliessung Der VCS stellt die genügende Erschliessung des Vorhabens gemäss Art. 22 Abs. 2 lit. b i.V.m. Art.

E. 19

RPG in Frage, weil dicht besiedelte Wohngebiete betroffen würden. Die Voraussetzung einer hinreichenden Erschliessung ergibt sich aus Bundesrecht (Art. 19 Abs. 1 und Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG; Alexander Ruch in: Kommentar zum RPG, hrsg. v. Heinz Aemisegger [et al] N 83 zu Art. 22 RPG). Das Bundesrecht enthält jedoch nur allgemeine Grundsätze, während sich die Anforderungen an die Erschliessung im Detail aus dem kantonalen Recht ergeben (André Jomini in: Kommentar zum RPG, a.a.O., N 2 zu Art. 19 RPG). Namentlich verlangt das Bundesrecht nicht eine Erschliessung mit öffentlichem Verkehr (BGE 123 II 337 E. 5b S. 350). Nach solothurnischem Recht (§ 28 PBG) ist Land erschlossen, wenn hinreichende Zu- und Wegfahrten vorhanden sind, die Wasser-, Energie- und Abwasserleitungen bis zum Grundstück oder in dessen unmittelbare Umgebung herangeführt sind und der Anschluss zulässig und ohne besonderen Aufwand möglich ist. Das solothurnische Recht enthält zur Zeit auch keine Vorschrift, die bei verkehrsintensiven Anlagen gemäss Richtplan die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr vorschreibt. Das PBG enthält auch keine Pflicht, bei Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr Gleisanschlüsse vorzuschreiben. Die kritisierte Belastung von Wohngebieten durch den Verkehr des HVZ auf der nördlichen und den südlichen Achsen wurde bereits behandelt. Durch die in den Sonderbauvorschriften festgelegte Anlieferungsvariante "geregelt" über

den Autobahnanschluss Wangen a.A. werden die Wohngebiete bis auf einen ca. 500 m langen und nur dünn besiedelten Abschnitt entlang dem Autobahnzubringer in Wiedlisbach (Wangenstrasse) sowie einzelne Liegenschaften am westlichen Ortseingang von Wiedlisbach und im nördlichen Bereich von Flumenthal umfahren. Die übrigen Erschliessungsanforderungen ergeben sich wie dargestellt aus dem Kantonalen Richtplan. Sie sind erfüllt. Das Gestaltungsplangebiet weist direkte Anschlüsse ans Kantonsstrassennetz auf. Das Areal ist über drei nahe gelegene Anschlüsse auch ans Autobahnnetz angebunden (Wangen a.A., Solothurn Ost, Kriegstetten). Darüber hinaus ist die Anbindung ans Schienennetz an diesem Standort optimal gewährleistet. Die Leistungsfähigkeit der Knoten sind im Raumplanungsbericht dargestellt. 10.

Richtplangenehmigung Nach der Meinung des VCS kann der Gestaltungsplan nicht genehmigt werden, weil die Richtplananpassung und die Überarbeitung der Nutzungsplanung gleichzeitig erfolgt seien. Dies sei nicht zulässig. Zudem habe der Bundesrat die Richtplananpassung noch nicht genehmigt. Der Gestaltungsplan könne nicht genehmigt werden. Bedingung für die Zulässigkeit eines Gestaltungsplanes für eine güterverkehrsintensive Anlage nach SW 4.4.2 des Richtplans ist, dass die Gemeinden bei Vorliegen eines Projekts ihre Industrie- und Gewerbezone überarbeiteteten. Diese basieren auf dem Kantonalen Richtplan. Gestützt auf kantonale und regionale Grundlagen und Sachplanungen des Bundes erstellt das Bau- und Justizdepartement gemäss § 64 PBG nach den vom Regierungsrat festzulegenden Grundsätzen und den Vorschriften des Bundesrechts den kantonalen Richtplan. Der Regierungsrat unterbreitet den Entwurf des Richtplans dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme. Gestützt auf die Beratungen im Kantonsrat und nach Anhören der interessierten Einwohnergemeinden und Regionalplanungsorganisationen ist der Entwurf des Richtplans zu überarbeiten und bekannt zu machen. Zum Entwurf kann sich jedermann äussern. Das Bau- und Justizdepartement hat zu den Einwendungen Stellung zu nehmen. Die Einwohnergemeinden und Regionalplanungsorganisationen, die Einwendungen erhoben haben, können gegen einen ablehnenden Entscheid innert 10 Tagen beim Regierungsrat Beschwerde führen. Der Regierungsrat beschliesst den Richtplan und entscheidet gleichzeitig über die Beschwerden. Gegen den Beschluss des Regierungsrates können die abgewiesenen Einwohnergemeinden und Regionalplanungsorganisationen innert 30 Tagen beim Kantonsrat Beschwerde führen. Es ist unbestritten und in den Akten belegt, dass dieses Verfahren richtig durchgeführt worden ist. Gegen die Anpassung des kantonalen Richtplanes 2000 (RRB Nr. 2005/1600 vom 12. Juli 2005) über die für die verkehrsintensiven Anlagen geeigneten Standorte und gegen die Anpassung des Kantonalen Richtplanes 2000 "Industrieanlage von überörtlicher Bedeutung – Holzverarbeitungszentrum Luterbach" wurden beim Kantonsrat keine Beschwerden erhoben. Die Anpassungen sind rechtskräftig. Gemäss Art. 11 RPG genehmigt der Bundesrat die Richtpläne und ihre Anpassungen, wenn sie diesem Gesetz entsprechen, namentlich die raumwirksamen Aufgaben des Bundes und der Nachbarkantone sachgerecht berücksichtigen. Für den Bund und die Nachbarkantone werden Richtpläne erst mit der Genehmigung durch den Bundesrat verbindlich. Im Bereich der innerkantonalen Fragen wirkt die Genehmigung des Bundesrates deklaratorisch (Pierre Tschannen in: Kommentar zum RPG, a.a.O., N 36 zu Art. 11 RPG). Das Verfahren ist in Art. 11 RPV geregelt. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Departement) beantragt dem Bundesrat nach Anhörung des Kantons und der Nachbarkantone die Genehmigung des kantonalen Richtplans und seiner Anpassungen oder die Anordnung einer Einigungsverhandlung (Art. 12 RPG). Sind Anpassungen unbestritten,

so genehmigt sie das Departement. 11. Vorsorge und Verschärfung der Emissionsbegrenzung In den Sonderbauvorschriften (§ 13) werden Bahnanteile festgelegt: Antransport Rundholz 30 %, Abtransport Schnitzel 45 %, Abtransport Pellets 0 %. Mit der Genehmigung dieser Mindestbahnanteile wird nach der Meinung des VCS das Vorsorgeprinzip gemäss Art. 11 Abs. 2 USG verletzt. Entlang der stark befahrenen Strassen bewege sich die Immissionsbelastung im Grenzbereich der Werte, die nach LRV zulässig seien (NO 2 und Ozon). Es fehle auch an einer Verschärfung der Emissionsbegrenzung nach Art. 11 Abs. 3 USG und Angaben zu Art. 9 Abs. 1 lit. d USG (weitere Massnahmen zur Verminderung der Belastungen mit Kosten). Die Luftbelastung könne durch die Erhöhung des Bahnanteils für die Holztransporte verringert werden. Die Berechnungsgrundlagen für die Wirtschaftlichkeit eines höheren Bahnanteils seien vom Anlagebetreiber nicht offengelegt worden. Der Bahnhof Luterbach stosse nicht an Kapazitätsgrenzen. Im Verkehrskonzept Schiene, das die Bahnen für die Anlagebetreiber erstellt haben, fände sich keine entsprechende Aussage. Die Frage, ob ein höherer Bahnanteil von Seiten der Bahn bewältigt werden könnte, sei nie abgeklärt worden. Der Anlagebetreiber verpflichte sich nicht einmal auf den aktuellen, d.h. ohne besondere Anstrengungen möglichen Bahnanteil. Die Bauherrschaft ist nicht bereit, den Bahnanteil zu erhöhen. Sie befürchtet, dass der Betrieb durch Störungen in der Anlieferung wirtschaftlich empfindlich getroffen wird. Es sei deshalb zwingend, dass das Bahnkonzept absolut zuverlässig umgesetzt werde. Es bestünden keine Reserven. Man hänge völlig von der Zuverlässigkeit der Bahntransporte ab. Es sei deshalb unzulässig, einen Bahnanteil festzulegen, der von den Transportunternehmen nicht garantiert werden könne. Der eingereichte Wirtschaftlichkeitsvergleich zeige, dass die Bahntransporte erst ab einer Distanz von 150 km wirtschaftlich sind. Für die Startphase stünden Vereinbarungen mit den Waldbesitzern der Kantone Solothurn, Aargau, Bern und Neuenburg vor dem Abschluss. Diese Lieferungen dürften etwa 60 % der Endauslastung ausmachen. In der Startphase liege das ganze Einzugsgebiet unterhalb der 150 km-Grenze. Diese Bahntransporte seien eher unrentabel. Mit den vorgeschriebenen Mindestbahnanteilen werde bereits zu Lasten der Wirtschaftlichkeit auf billigere Strassentransporte verzichtet. Die Rentabilität der Transportmittel habe jedoch nicht den Ausschlag gegeben. Beim geplanten Vorhaben handelt es sich um eine neue Anlage, die geeignet ist, Einwirkungen in Form von Luftverunreinigungen und Lärm zu erzeugen. Diese sind gesamthaft zu beurteilen, d.h. es sind alle Emissionen zu berücksichtigen, die durch die bestimmungsgemässe Nutzung der Anlage verursacht werden (BGE 131 II 103; Urteil des Bundesgerichts 1A.125/2005 vom 21. September 2005). Die Emissionen sind im Rahmen der Vorsorge soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG, Art. 4 LRV). Die Emissionsbegrenzungen werden verschärft, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden (Art. 11 Abs. 3 USG). Nach dem in Art. 11 Abs. 2 USG bzw. Art. 7 Abs. 1 LSV enthaltenen Vorsorgeprinzip sind für neue Anlagen emissionsbegrenzende Massnahmen verlangt, soweit diese technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind. Was nach dem Vorsorgeprinzip als "technisch und betrieblich möglich" zu bezeichnen ist, regelt das Gesetz nicht. Die LSV enthält keine eigene Bestimmung. Eine Legaldefinition findet sich in Art. 4 Abs. 2 LRV. Von dieser Definition kann auch für die Bestimmung des technisch und betrieblich Möglichen im Lärmbereich ausgegangen werden (André Schrade/Theo Loretan: Kommentar zum USG, Zürich 2004, Rz. 27 zu Art. 11 USG). Gemäss Art. 4 Abs. 2 LRV sind Massnahmen zur

Emissionsbegrenzung technisch und betrieblich möglich, die bei vergleichbaren Anlagen im In- oder Ausland erfolgreich erprobt sind oder bei Versuchen erfolgreich eingesetzt wurden und nach den Regeln der Technik auf andere Anlagen übertragen werden können. Der Gestaltungsplan liegt in einer Region mit einer lufthygienischen Belastung um den Grenzwertbereich der Luftreinhalteverordnung LRV (25–35 µg/m³). Die bestehenden Industrieanlagen sowie das Verkehrsaufkommen belasten das Gebiet mit Stickoxiden, Ozon und lungengängigem Schwebestaub (PM10). Gemäss UVP wird der Grenzwert der Luftreinhalteverordnung für das Jahresmittel von 30 µg/m³ in Luterbach mehrheitlich eingehalten. Die Verkehrsemissionen tragen einen wesentlichen Teil zu dieser Hintergrundbelastung bei. Entlang der Arealzufahrten (Jura- und Zuchwilerstrasse) ist der Immissionsgrenzwert (Jahresmittel µg/m³) der LRV für Stickoxyde nahezu erreicht (27–29 µg/m³). Im Zentrum von Luterbach beträgt der Wert 30–33 µg/m³ (BB UVB vom 12. September 2005, S. 12). Daher ist das Vorhaben nicht nur vorsorglichen, sondern verschärften Emissionsbegrenzungen zu unterstellen (Art. 11 Abs. 3 USG, Art. 9 Abs. 4 und Art. 31 ff. LRV). Dem Verhältnismässigkeitsprinzip unterstehen auch die verschärften Emissionsbegrenzungen, die aufgrund von Art. 11 Abs. 3 USG zu treffen sind, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden. Gemäss BGE 127 II 317 weist die in Art. 11 Abs. 2 USG enthaltene Anforderung der wirtschaftlichen Tragbarkeit von vorsorglichen Massnahmen eine enge Beziehung zum Verhältnismässigkeitsgebot auf, ohne mit diesem deckungsgleich zu sein. Die wirtschaftliche Tragbarkeit gelte als Konkretisierung der Zumutbarkeit (Verhältnismässigkeit im engeren Sinne), welche dann zu bejahen sei, wenn ein angemessenes Verhältnis zwischen dem Nutzen der Massnahme und der Schwere der damit verbundenen Nachteile besteht. Verschärfte Emissionsbegrenzungen seien zwar unabhängig von der wirtschaftlichen Tragbarkeit anzuordnen, doch wird auch für sie vorausgesetzt, dass zwischen dem angestrebten Ziel und der Schwere des Eingriffs ein angemessenes Verhältnis besteht; dabei dürften die finanziellen Konsequenzen des Eingriffs mitberücksichtigt werden. Somit komme dem nach dem Gesetzestext bestehenden Unterschied zwischen den vorsorglichen Massnahmen (Art. 11 Abs. 2 USG) und den verschärften Vorkehrungen (Art. 11 Abs. 3 USG) in der Praxis keine grosse Bedeutung zu. Weiter sei in Betracht zu ziehen, dass das Kriterium der wirtschaftlichen Tragbarkeit auf Unternehmungen zugeschnitten sei, die nach marktwirtschaftlichen Prinzipien, d.h. gewinnorientiert, betrieben werden. Für die Beurteilung der wirtschaftlichen Tragbarkeit sei auf die in den einzelnen Branchen gegebenen Verhältnisse abzustellen und in der Regel solle der mittlere gut geführte Betrieb als Massstab dienen. Im Rahmen des UVP-Verfahrens hat die Behörde zu prüfen, welche über die allgemein anwendbaren Vorschriften hinaus gehenden, mit zumutbarem Aufwand realisierbaren technischen Möglichkeiten bestehen, um die Luftverschmutzung zu verringern. Im UVB und in der UVP werden vorsorgliche Massnahmen zur Luftreinhaltung und zur Verminderung des Lärms verlangt. Im Genehmigungsbeschluss des Regierungsrates werden diese Auflagen der Vorsorge übernommen. Die Anträge I–VI des Beurteilungsberichts des Amtes für Umwelt vom 12. September 2005 werden in den Genehmigungsbeschluss aufgenommen (s. UVP Anhang 1, Anträge). Demnach werden alle in Kapitel 11 im Umweltverträglichkeitsbericht der Gesuchsteller aufgeführten Massnahmen zum Schutz der Umwelt umgesetzt. Es werden eine Begleitkommission zur Überwachung der betrieblichen Auflagen und eine Umweltbaubegleitung eingesetzt. In Bezug auf die Luftbelastung wurden umfassende Massnahmen als Auflagen verfügt:

Gemäss Antrag III der Fachstelle ist das Holzkraftwerk gestützt auf Art. 4 Abs. 2 und Art. 5 Abs. 1 und 2 LRV mit einer Rauchgasreinigung auszustatten, welche dem Stand der Technik entspricht. Die Emissionsgrenzwerte werden festgesetzt. Der Antrag II der Fachstelle umfasst Emissionsbegrenzungs-Massnahmen während dem Bau der Anlage. Die BUWAL-Richtlinien sind einzuhalten. Bei der Vergabe von Transporten für die Bauarbeiten sind möglichst diejenigen Unternehmen zu berücksichtigen, die ihren Fuhrpark bereits mit Partikelfiltern ausgerüstet haben. Gemäss Antrag IV der Fachstelle ist dem Baugesuch zu Händen der Umweltfachstelle eine Liste gemäss Baurichtlinie Luft, Anhang 3, mit den zur Zeit eingesetzten bzw. geplanten Maschinen und Geräten beizulegen. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Anlage müssen sämtliche neu beschafften mobilen Maschinen und Geräte sowie stationär betriebenen Anlagen, die mit Diesel betrieben werden, mit einem geeigneten Partikelfilter ausgerüstet sein und dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Im Weiteren werden Auflagen gemacht für die Sanierung der bestehenden Maschinen und Geräte der Fa. Borregaard und für alle Maschinen und Geräte der Anlage (Neuanschaffungen und bestehender Maschinenpark). Gemäss Antrag V der Fachstelle hat die für die Anlieferung des Rundholzes zum Einsatz gelangende Lastwagenflotte so weit wie möglich dem Stand der Technik – aktuelle EURO-Norm (Reduktion der NO_x-Emissionen) bzw. Partikelfilter – zu entsprechen. Die Auflage entspricht Kapitel 4.5.1 des UVB, wonach eine weitergehende Emissionsreduktion nur durch die Beeinflussung des Lastwagenparks der Lieferanten erreicht werden kann. Der Einsatz einer modernen Fahrzeugflotte ist entweder im Rahmen der Submission von Transportaufträgen oder im Rahmen der Aushandlung der Holzabnahmeverträge sicherzustellen. Das HVZ erstattet jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung dieser Massnahme. Die Fachstelle hat in der UVP dieser Festlegung zugestimmt. Gemäss Beschluss des Regierungsrates erweist sich diese Regelung als mit dem Umweltrecht vereinbar. Auch das Vorsorgeprinzip lasse keine strengeren Auflagen in Richtung der Anträge des VCS zu, da diese betrieblich nicht garantiert und wirtschaftlich nicht mehr tragbar wären. Der Regierungsrat geht davon aus, dass nach glaubwürdiger Darstellung der Projektverfasser der Bahnhof Luterbach für den Bahngüterverkehr an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Aufgrund von Aussagen der Bahnverantwortlichen könne ein rechtlich verbindlicher Mindestbahnanteil von mehr als 30 % daher nicht garantiert werden. Zudem ist aus diversen Medienberichten allgemein bekannt, dass SBB Cargo in nächster Zukunft Verladebahnhöfe eher schliessen oder zusammenlegen als ausbauen will. Bezüglich der gesamten Verkehrslenkung stellt er fest, dass die geregelte Anlieferung des Rundholzes über den Autobahnanschluss Wangen a.A. verglichen mit anderen denkbaren Lösungen trotz umwegbedingter längerer Fahrdistanzen die optimale Variante ist. Sowohl die geregelte als auch die ungeregelte Variante der Zufahrt halten gemäss AfU die Vorgaben der Lärmschutz-Verordnung und der Luftreinhalte-Verordnung ein. Und da die Variante “geregelt” für die Betreiberfirmen gegenüber der Variante “ungeregelt” wegen der eingeschränkten Routenwahl nachteilig ist, erfolge bereits die Aufnahme der entsprechenden Bestimmungen in die Sonderbauvorschriften in Anwendung der umweltrechtlichen Vorsorge. In Abwägung all dieser Umstände erweise sich die Regelung der Transporte in § 13 Abs. 3 SBV als mit dem Umweltrecht vereinbar. Auch das Vorsorgeprinzip lasse keine strengeren Auflagen in Richtung der Anträge des VCS zu, da diese betrieblich nicht garantiert und wirtschaftlich nicht mehr tragbar wären. In Bezug auf die Anbindung an den öffentlichen Verkehr hat das Bundesgericht verschiedentlich festgestellt, dass Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht im

Einflussbereich der privaten Bauherrschaft liegen und es sich daher nicht um Betriebsvorschriften im Sinne von Art. 12 Abs. 1 lit. c USG handelt (BGE 123 II 337 S. 353; Urteil 1P.23/2001 vom 5. September 2001, in: URP 2001, S. 1061 ff.). Dies schliesse jedoch nicht aus, dass gestützt auf andere bundesrechtliche oder kantonale Rechtsnormen derartige Massnahmen ergriffen oder verlangt werden (vgl. BGE 120 Ib 456). Wie bereits dargestellt, ergibt sich die Voraussetzung einer hinreichenden Erschliessung aus Bundesrecht (Art. 19 Abs. 1 und Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG). Das Bundesrecht enthält jedoch nur allgemeine Grundsätze, während sich die Anforderungen an die Erschliessung im Detail aus dem kantonalen Recht ergeben (Jomini, a.a.O., N 2 zu Art. 19 RPG). Namentlich verlangt das Bundesrecht nicht eine Erschliessung mit öffentlichem Verkehr (BGE 123 II S. 350). Nach solothurnischem Recht (§ 28 PBG) ist Land erschlossen, wenn hinreichende Zu- und Wegfahrten vorhanden sind, die Wasser-, Energie- und Abwasserleitungen bis zum Grundstück oder in dessen unmittelbare Umgebung herangeführt sind und der Anschluss zulässig und ohne besonderen Aufwand möglich ist. Das solothurnische Recht enthält zur Zeit auch keine Vorschrift, die bei verkehrsintensiven Anlagen gemäss Richtplan die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr vorschreibt. Das PBG enthält auch keine Pflicht, bei Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr Gleisanschlüsse vorzuschreiben. Abzustellen ist deshalb, wie bereits dargestellt, auf den Kantonalen Richtplan 2000, der festhält, dass im Betrieb des HVZ ein möglichst hoher Bahnanteil bei Antransport von Rundholz und Abtransport von Schnittholz anzustreben ist. In den Erwägungen des Regierungsrates zum Beschluss wird festgehalten, dass der Anteil an den Materialflüssen zu maximieren sei und dass diese Vorgabe in der Nutzungsplanung zu berücksichtigen sei. Im UVB (Stand Dezember 2004) wird basierend auf den in Verhandlung stehenden Lieferverträgen die Rundholzmenge auf die zu erwartenden Herkunftsregionen bzw. -kantone hochgerechnet. Für jeden Herkunftskanton wurde unter Zuhilfenahme von Erfahrungen langjähriger Holzbeschaffungstätigkeit ein Modalsplit Bahn/LKW geschätzt. Dabei wurden logistische und auch ökonomische Randbedingungen berücksichtigt. Die LKW-Transport-Anteile schwanken von 100 % bis 0 %. Der Anteil hängt von der Transportdistanz zum HVZ ab. Im Durchschnitt wird ein maximaler Bahnanteil von 37 % errechnet. Dieser Wert bildete die Grundlage für das Planszenario "best case". Der Anteil des Schnittholz-Abtransportes beträgt im Planszenario 40 %. Der relativ hohe Bahnanteil ergibt sich aus dem Umstand, dass der Grossteil des Schnittholzes in den Export gehen soll. Grundsätzlich erhöhe sich die Konkurrenzfähigkeit der Bahn mit zunehmender Transportdistanz. Das AfU hatte in der vorläufigen Beurteilung vom 30. Januar 2004 im Sinne einer vorsorglichen Emissionsminderung einen Mindestbahnanteil von 30–35 % (je nach Produktion) gefordert. Schliesslich hat es in der UVP der Reduktion der Bahnanteile zugestimmt: Die Rundholz-Anlieferung von Borregaard nehme dauernd ab. Die Einsparungen durch Holz-Cluster stehen zur Erreichung von Umweltzielen nicht zur Verfügung. Die Vorgaben des USG seien auch bei tieferem Anteil erfüllt. Die Erhöhung des Bahnanteils im Sinn einer vorsorglichen Emissionsminderung sei problematisch. Es sei schwer festzulegen, bis zu welcher Höhe eine solche Massnahme noch als wirtschaftlich tragbar (im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG) gelten dürfte, andererseits sei die Anlieferung per Bahn bezüglich der Kapazitäten und der Einhaltung von Terminen gemäss Aussagen der Bahn unsicherer geworden. Zum Bahnanteil führt die UVP wörtlich Folgendes aus: "Der Kapazitäts-Engpass dürfte gemäss Aussagen verschiedener Vertreter der Bahn wohl eher bei der Bereitstellung im Bahnhof Luterbach-Attisholz durch die SBB oder (im Rahmen des freien Zugangs zur Schieneninfrastruktur) weitere Anbieter liegen. Die Kapazität aber auch

die Verlässlichkeit im Sinn einer zeitgenauen Zustellung des Rundholzes lassen sich durch die Bahn nur bedingt garantieren. (...) Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist eine kontinuierliche Holzlieferung 'just in time' eine Voraussetzung für das Funktionieren des HVZ. Die mangelnde Verlässlichkeit des aus Umweltsicht erwünschten Transportpartners 'Bahn' ist also offenbar ein Problem. Dies wurde im Übrigen von unbeteiligter Seite (Holzeinkauf der Firma Kronospan Menznau) bestätigt. Unter diesen Voraussetzungen und in Anbetracht des Umstandes, dass ein höherer Bahnanteil das Rangierlärmproblem entlang der Jurastrasse verschärft, erachten wir die in den Sonderbauvorschriften festgelegten Bahnanteile und Fahrtenkontingente als angemessen. Der Nachweis der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen mit dem vorgesehenen Modalsplit ist erbracht. Wir sehen deshalb davon ab, dem Betrieb unter dem in verschiedenen Beschwerden direkt oder indirekt angemerkt Titel der vorsorglichen Emissionsbegrenzung (Art. 1 Abs. 2 sowie Art. 11 Abs. 2 USG) eine Hypothek in der Form eines höheren Bahnanteils aufzuerlegen." Aufgrund weiterer Abklärungen in einem Nachtrag zum Auswertungsbericht vom Bau- und Justizdepartement am 26. April 2004 hält der Regierungsrat fest, dass die festgelegten Bahnanteile aus wirtschaftlichen und organisatorischen Gründen nicht von Beginn weg eingehalten werden könnten. Anfänglich soll vor allem Holz aus der näheren Umgebung verarbeitet werden. Je geringer die Transportdistanzen sind, umso kleiner ist bei den heutigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Bahnanteil. Die Überprüfung der Umweltverträglichkeit zeige jedoch, dass auch beim anlaufenden Betrieb die Umweltschutzgesetzgebung selbst mit den geringeren Bahnanteilen gemäss den Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan HVZ eingehalten werden kann. Der im UVB für den Pellet-Abtransport vorerst angenommene Bahnanteil wurde in den Sonderbauvorschriften aufgegeben. Der Abtransport erfolgt mit Pumpcontainern direkt zu den Wohnhäusern der Abnehmer. Er eignet sich nicht für Bahntransporte. Die Fachstelle hat dieser Änderung zugestimmt. Aus lärmtechnischen Gründen bestehen auf dem Bahnhof und im Industrieareal Einschränkungen. Gemäss UVB sollen die Zufuhren vermehrt mit Direktzügen ab überregionalen Rangierzentren ins Areal geführt werden. Die täglichen Rangierzeiten müssen gegenüber heute unverändert bleiben. Die Zeitschemen zum Rangierbetrieb und den Zugsbewegungen gemäss Verkehrskonzept sind in Anhang P dargestellt. Gemäss UVP werden verschiedene Liegenschaften aufgrund der grösseren Rangierbewegungen (mehr und längere Züge) durch den Rangierlärm stärker betroffen. Ein Tag- und Nachtbetrieb ist auf dem Rangierareal nicht möglich. Die Bauherrschaft hat ein Verkehrskonzept Schiene erarbeiten lassen. Das Logistiksystem soll sicherstellen, dass der Bahntransport einwandfrei funktioniert. Es enthält den zukünftigen Bahnverkehr mit Vorgaben für den zeitlichen Ablauf der Ein- und Ausfahrten im Bahnhof und die Rangiermanöver. Die Rangierdichte im Bahnhof und im Industrieareal wird erzeugt. Im Verkehrskonzept Schiene werden die erwarteten Mengensteigerungen für den Bahnverkehr aufgezeigt und überprüft, ob diese vom Bahnsystem aufgenommen werden können. Als Quellen werden die Mengenangaben 2002 des Bahnhofs Luterbach und Berechnungen der beteiligten Firmen herangezogen. Die Transporte werden bis zu den Rangierbahnhöfen Zürich, Basel und Biel geplant. Heute beansprucht der Versand von Borregaard/Lignotech 4'990 Wagen/Jahr und der Empfang von Borregaard/Lignotech 6'450 Wagen/Jahr. Zusätzlich sollen angenommen werden 1'710 Wagen/Jahr HVZ-Kogler, 8'050 Wagen/Jahr Rohholz Empfang HVZ und 4'370 Wagen/Jahr Schnittholz HVZ. Die Studie enthält ein Manöverkonzept und zeigt Lösungsansätze für die zukünftige Zu- und Abfuhrsituation auf dem Bahnhof Luterbach. Der Tagesablauf auf dem Bahnhof Luterbach wird strukturiert. Es

werden die Investitionen in Rollmaterial und Gleisanlagen begründet. (...) Die Verfasser des Verkehrskonzeptes Schiene wurden vom Verwaltungsgericht zu den Möglichkeiten eines höheren Bahnanteils befragt. Frau H., Mitglied der Geschäftsleitung der Cross Rail, Wiler, bestätigte, dass das System Schienentransport analysiert worden sei. Man habe Annahmen treffen müssen über die Herkunftsregionen des Holzes. Es habe sich gezeigt, dass ein Grossteil des Holzes voraussichtlich aus dem Kanton Bern und den Juragebieten stammen würde. Dies bedeute, dass die Transportwege weniger als 150 km betragen würden. Dies seien Distanzen, die gemäss SBB Cargo als "nicht wesensgerecht" eingestuft würden, denn die Bahn habe ihre Stärken bei den Transporten über lange Strecken. Es sei sehr schwierig, im Jura das Holz zu sammeln, weil die Region schienentechnisch dürftig angebunden sei. Einen nicht zu vernachlässigenden Einfluss auf den Bahnanteil habe die enorme Dichte der Züge auf dem Schienennetz. Der Güterverkehr habe sich dem Personenverkehr unterzuordnen, mit der Folge, dass je Stunde und Richtung noch 3 Trassen zur Verfügung stünden. Alle diese Punkte hätten als Rahmenbedingungen in das Verkehrskonzept einfließen müssen. Der Bahnanteil von 30 % sei absolut realistisch, er könne garantiert werden. Um einen Parallelauslad durchzuführen, müssten mehr Geleise und mehr Platz zwischen den Geleisen zur Verfügung stehen. Dies könne auf Grund der Nähe der Strasse nicht realisiert werden. Der Bahnhof Luterbach selbst sei nicht der Kapazitätsengpass. Engpass sei die viel befahrene Strecke Biel–Olten. Während des Tages müsse jede Rangierbewegung vom und zum Bahnhof dem Personenverkehr untergeordnet werden. Es sei schwierig, Lücken zu finden, welche die Zu- und Wegfahrt zum Bahnhof Luterbach zulassen würden. Zudem seien die Rangiermöglichkeiten in Luterbach sehr eingeschränkt. Es müsste an Randzeiten und Wochenenden rangiert werden können. Um den Bahnanteil zu erhöhen, müsste man bis spät in die Nacht und früh am Morgen und an Wochenenden arbeiten können (s. M-real und Stahl Gerlafingen). Zudem müsste Holz aus fernerer Regionen bezogen werden. Der Strassentransport müsste verteuert werden. Die garantierten 30 % seien eine realistische Quote. Bei guter Qualität zu sinnvollen Preisen könnten höhere Anteile erreicht werden. Auch Herr M., Regionalverkehr Mittelland, Willisau, bestätigte, es seien die zu erwartenden Empfangs- und Versandtransporte zusammengestellt worden. Als Referenzobjekte habe man die Firmen M-real in Biberist, die Stahl Schweiz AG in Gerlafingen und die Kronoswiss in Menznau herangezogen. Auch die bestehenden Transporte der Borregaard hätten eine Rolle gespielt. Dabei seien die bestehenden Transporte berücksichtigt worden. Unter Berücksichtigung der Destinationen sei vom Projektteam und von der RM/Crossrail eine realistische Schätzung über die möglichen Bahnanteile vorgenommen worden. Es sei zu berücksichtigen gewesen, dass in Luterbach zur Vermeidung von Lärmbelästigungen für die Anwohner nur eingeschränkt rangiert werden darf. Dies grenze die möglichen Anlieferzeiten leider ein. Bei Firmen mit vergleichbarer Grösse (Stahl Gerlafingen, M-real Biberist) werde praktisch rund um die Uhr verladen und rangiert. Im Moment könne in der Transportbranche niemand eine Garantie für Lieferungen über längere Zeiträume übernehmen. Alle Transportfirmen könnten nur ökonomisch sinnvolle Transporte durchführen. Subventionen würden gekürzt. Im Moment würden Verladestationen abgebaut und SBB Cargo ziehe sich aus dem Markt zurück. Es handle sich um Schätzungen für die Versand- und Empfangsregionen des gesamten Transportvolumens. Es sei nicht sinnvoll, höhere Bahnanteile anzunehmen, als realistisch durchführbar. Bahntransporte könnten nur akquiriert werden, wenn sie wirtschaftlich geführt werden könnten. Ein höherer Bahnanteil ergäbe sich höchstens aus der Verschiebung der Regionen, d.h. es müsste extra Holz aus weiter entfernten Regionen

herbeitransportiert werden. Die Regional- und Schnellzüge liessen am Tag nur wenige und langsame Trassen für den Güterverkehr zu. In Luterbach könne nachts nicht rangiert werden. Das verteuert und kompliziert auch die Bahntransporte in der Nacht. Die Züge können nicht direkt übernommen werden. Man habe realistische Schätzungen für einen Bahnanteil von verschiedenen Regionen der Schweiz und Europa vorgenommen. Eine Erhöhung des Bahnanteils auf 50 % wäre nur möglich, wenn die Strassentransporte verteuert, der Import von ausländischem Holz gesteigert und der Entlad und Belad der Güter im 24-Stunden-Betrieb möglich wäre. Das Verwaltungsgericht hat sich davon überzeugt, dass von der Bauherrschaft diejenigen Massnahmen verlangt werden, die technisch und betrieblich (auch für die Bahn) möglich sind. Mehr als die Bahn zuverlässig leisten kann, darf von der Bauherrschaft nicht verlangt werden. Aus all diesen Gründen sind die Beschwerden abzuweisen. Verwaltungsgericht, Urteil vom 6. April 2006 (VWBES.2005.323)

E. 26

September 2005 gleichzeitig den Kantonalen Richtplan 2000 an. Das ■Holzverarbeitungszentrum in Luterbach■ wurde neu in den Plan aufgenommen. Die Ergänzung des Richtplanes mit dem Standort ■Industrieanlage von überörtlicher Bedeutung ■ Holzverarbeitungszentrum in Luterbach■ hatte in der Zeit vom 14. November 2003 bis zum 12. Januar 2004 öffentlich aufgelegt. In dieser Zeit hatte auch die Anhörung der Nachbarkantone und des Bundes stattgefunden. Während der Auflagezeit gingen insgesamt 95 Eingaben ein, davon drei von Solothurner Einwohnergemeinden und einer Regionalplanungsorganisation. Gegen den Entscheid des Bau- und Justizdepartements über die Eingaben führte die Einwohnergemeinde Flumenthal mit Schreiben vom 9. Mai 2004 beim Regierungsrat Beschwerde. Der Regierungsrat wies die Beschwerde der Einwohnergemeinde Flumenthal im Sinne der Erwägungen ab, soweit er darauf eintrat. Der Kantonale Richtplan 2000 wurde fortgeschrieben. Das Siedlungsgebiet wurde festgesetzt und die Richtplankarte angepasst. Gegen den Beschluss über die Anpassung des Kantonalen Richtplans 2000 ■Industrieanlage von überörtlicher Bedeutung ■ Holzverarbeitungszentrum in Luterbach■ wurde beim Kantonsrat kein Rechtsmittel ergriffen.

Vier vom Regierungsrat abgewiesene Beschwerdeführer erhoben Verwaltungsgerichtsbeschwerden. Zwei Verwaltungsgerichtsbeschwerden wurden zurückgezogen. Zu beurteilen sind die Beschwerden der Einwohnergemeinde Wiedlisbach und die Beschwerde des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS).

Die Einwohnergemeinde Wiedlisbach beantragt, der Entscheid des Regierungsrates vom 26. September 2005 sei aufzuheben. Der Entscheid sei an die Vorinstanz zurückzuweisen. Der Regierungsrat sei auf die Beschwerde zu Unrecht nicht eingetreten. Die Mehrbelastung durch den LKW-Verkehr sei deutlich wahrzunehmen, wenn die Wahrnehmbarkeitsschwelle des Kantons Bern von 0.5 dB(A) zur Anwendung gelange. Der Mehrverkehr löse aufwändige Lärmsanierungen aus. Die Schulwegsicherung müsse verstärkt werden. Der Betreiber des HVZ sei zu verpflichten, dafür zu sorgen, dass der LKW-Anlieferverkehr aus Norden morgens die Ortschaft Wiedlisbach nicht vor 06.00 Uhr durchfahre. Es seien zusätzliche emissionsbegrenzende Massnahmen auf der Wangenstrasse in Wiedlisbach zu treffen. Die für die Bahntransporte erforderlichen Gleisanlagen seien vor Inbetriebnahme des HVZ bereitzustellen. Der in den Sonderbauvorschriften vorgesehene Bahnanteil müsse erhöht werden. Wiedlisbach wolle in der Controlling-Gruppe Einsitz nehmen. Der in den

Sonderbauvorschriften festgesetzte Bahnanteil sei nicht gesichert, nachdem SBB Cargo einschneidende Restrukturierungsmaßnahmen beschlossen habe.

Der VCS beantragt, es sei die Genehmigung für den Teilzonenplan HVZ und Gestaltungsplan HVZ mit Sonderbauvorschriften zu verweigern. Die Ziffern 3.3 und 3.4.3 des Beschlusses des Regierungsrates seien aufzuheben. Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) weise Lücken auf und sei zu ergänzen. Der Modalsplit des Planszenarios gemäss UVB entspreche nicht dem Modalsplit der Sonderbauvorschriften (SBV). Die Angaben zum Mehrverkehr würden verfälscht. Daran ändere auch die Berücksichtigung des ■Worst-case-Szenarios■ nichts. Das tägliche Fahrtenkontingent für Rundholztransporte werde für den Teilbetrieb reduziert. Es werde nicht offengelegt, welchem Bahnanteil die maximale Fahrtenzahl entspreche. Die Ozonbelastung werde nicht untersucht. Es lasse sich nicht beurteilen, ob an einer bestimmten Stelle des Strassennetzes die Immissionsgrenzwerte neu überschritten würden (Art. 9 lit. a Lärmschutz-Verordnung, LSV, SR 814.41). Die Berechnungen in Anhang E seien auf der Basis des Modalsplits gemäss SBV zu ergänzen.

Es wird im Weiteren geltend gemacht, Bedingung für die Zulässigkeit eines Gestaltungsplanes für eine güterverkehrsintensive Anlage nach SW 4.4.2 des Richtplanes sei, dass die Gemeinden bei Vorliegen eines Projekts ihre Industrie- und Gewerbezone überarbeiteten. Im vorliegenden Verfahren sei die Richtplananpassung und die Überarbeitung der Nutzungsplanung gleichzeitig erfolgt. Der Bundesrat habe die Richtplananpassung noch nicht genehmigt. Der Gestaltungsplan könne folglich noch nicht in Kraft gesetzt werden. Ein Standortkriterium des Richtplanes sei auch bei der geregelten Variante nicht erfüllt, denn dicht besiedelte Wohngebiete würden tangiert. Die geregelte Variante kümmere sich nur um den Rundholz-Antransport. Zudem gehe der UVB mit dem Planszenario von einem höheren Bahnanteil als die SBV aus. Die Fahrten über die südlichen Routen würden nicht beschränkt. Schlimmstenfalls blieben noch 292 unregelmässige Fahrten pro Tag via Deitingen■Subingen■Kriegstetten oder Derendingen■Solothurn Ost oder Luterbach■Solothurn Ost zur Autobahn. Es fehle dem Vorhaben zudem an einer genügenden Erschliessung gemäss Art. 22 Abs. 2 lit. b i.V.m. Art. 19 RPG (Raumplanungsgesetz, SR 700). Es werde nicht nachgewiesen, dass der Bahnanteil das Vorsorgeprinzip einhält.

Der VCS macht zudem geltend, es fehlten Angaben zu Art. 9 Abs. 1 lit. d USG (Umweltschutzgesetz, SR 814.01), nämlich weitere Massnahmen zur Verminderung der Belastungen mit Kosten. Aus der Tatsache, dass der Bahnanteil der Rundholzlieferungen für die Borregaard laufend abnehme, könne nichts abgeleitet werden, denn Borregaard beziehe ihr Holz kaum aus der gesamten Schweiz. Die Berechnungsgrundlagen für die Wirtschaftlichkeit eines höheren Bahnanteils seien vom Anlagebetreiber nicht offengelegt worden. Es sei einzig erklärt worden, bei einem höheren Bahnanteil müsse auf das Projekt verzichtet werden. Der Bahnhof Luterbach stosse nicht an Kapazitätsgrenzen. Im Verkehrskonzept Schiene, das die RM (Regionalverkehr Mittelland AG) für die Anlagebetreiber erstellt hat, finde sich keine entsprechende Aussage. Die Frage, ob ein höherer Bahnanteil von Seiten der Bahn bewältigt werden könnte, sei nie abgeklärt worden. Mit der Genehmigung des in § 13 SBV festgesetzten Mindestbahnanteils werde das Vorsorgeprinzip gemäss Art. 11 Abs. 2 USG verletzt. Der Anlagebetreiber verpflichte sich nicht einmal auf den aktuellen, d.h. ohne besondere Anstrengungen möglichen Bahnanteil. Es fehle auch an einer Verschärfung der Emissionsbegrenzung nach Art. 11 Abs. 3 USG.

Schliesslich werde der Luftmassnahmenplan (LMP) nicht durch die insgesamt zulässigen Fahrleistungen konkretisiert. Das Verwaltungsgericht weist die Beschwerden ab.

Aus den Erwägungen:

II.

2. Nutzungsplanverfahren

Die durch die Anlagen des HVZ beanspruchten Flächen liegen teilweise in der bestehenden Industriezone (genehmigt mit RRB Nr. 1161 vom 3. Juni 2002). Mittels ■Teilzonenplan HVZ■ wird das übrige Gebiet als Industriezone eingezont. Zudem wird ein Gestaltungsplan erlassen. Im Nutzungsplanverfahren sind alle relevanten Interessen gegeneinander abzuwägen und insbesondere die Vorschriften über die Bodennutzung und den Umweltschutz in einer Gesamtschau zu prüfen. Bei der Erarbeitung der Planungen hat die Planungsbehörde gemäss Art. 2 Abs. 3 RPG einen erheblichen Beurteilungsspielraum (Peter Hänni: Planungs-, Bau-, und besonderes Umweltschutzrecht, Bern 2002, S. 80). Der Regierungsrat ist zuständig für die Prüfung der Pläne auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit sowie auf die Übereinstimmung mit übergeordneten Planungen. Das Verwaltungsgericht überprüft Rechts- und Sachverhaltsfragen frei, übt jedoch keine Ermessenskontrolle aus (§ 52 Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG, BGS 124.11).

3. Beschwerdelegitimation

Die angefochtenen Pläne werden in Anwendung von Bundesumweltrecht erlassen. Sie unterliegen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht. Die Beschwerdelegitimation richtet sich im kantonalen Rechtsmittelverfahren nach den für die eidgenössische Verwaltungsgerichtsbeschwerde geltenden Grundsätzen (Art. 33 Abs. 3 lit. a RPG). Gemäss Art. 103 lit. a OG (Bundesgesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege, SR 173.110) ist zur eidgenössischen Verwaltungsgerichtsbeschwerde legitimiert, wer ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung hat. Der Beschwerdeführer muss stärker als jedermann betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswert nahen Beziehung zur Streitsache stehen. Dadurch wird die Popularbeschwerde ausgeschlossen (BGE 120 II 176).

Nach § 16 Abs. 1 PBG (Planungs- und Baugesetz, BGS 711.1) und § 12 Abs. 1 und 2 VRG ist jedermann zu einer Beschwerde legitimiert, der durch eine Verfügung oder einen Entscheid berührt wird und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Gemeinden müssen sich dabei auf ein schutzwürdiges kommunales Interesse stützen. Das Verwaltungsgericht legt diese Bestimmungen in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesgerichts zu Art. 103 lit. a OG aus, denn Art. 33 Abs. 3 lit. a RPG schreibt für das Nutzungsplanverfahren vor, das kantonale Recht habe die Legitimation mindestens im gleichen Umfang wie für die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht zu gewährleisten.

Der Regierungsrat ist auf die Beschwerde der Einwohnergemeinde Wiedlisbach nicht eingetreten. Sie kann sich beim Verwaltungsgericht über diesen Entscheid beschweren. Es ist zu prüfen, ob die Vorinstanz zu Recht auf die Beschwerde nicht eingetreten ist.

Die Einwohnergemeinde Wiedlisbach liegt etwa 7■8 km vom Perimeter des geplanten Holzverarbeitungszentrums in Luterbach entfernt. Die Gemeinde ist durch das Bauvorhaben nicht direkt betroffen, sondern sie leitet ihre besondere Betroffenheit aus dem Mehrverkehr mit entsprechenden Konsequenzen auf öffentliche Aufgaben wie Ortsplanung,

Schulwegsicherung und Immissionsschutz ab. Infolge des Baus und Betriebs des HVZ nehme der Verkehr auf den Verbindungsstrassen zwischen HVZ und Autobahnanschluss Wangen a.A. auch in der Gemeinde Wiedlisbach zu.

Gemeinwesen sind zur Anfechtung der Bewilligung für ein mit Immissionen verbundenes Werk befugt, wenn sie als Grundeigentümerinnen gleich wie Private durch Immissionen belastet werden oder wenn sie als Gebietskorporationen öffentliche Anliegen wie den Schutz der Einwohnerschaft durch Immissionen zu vertreten haben und insofern in hoheitlichen Befugnissen betroffen werden (BGE 125 II 194; Isabelle Häner: Die Beteiligten im Verwaltungsverfahren und Verwaltungsprozess, Zürich 2000, Rz. 825 ff.; Alfred Kölz/Isabelle Häner: Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, Zürich 1998, Rz. 570). So werden Gemeinden seit längerer Zeit als legitimiert erachtet, um in Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht öffentliche Interessen geltend zu machen (Häner, a.a.O., Rz. 843). Auch nach Art. 57 USG sind die Gemeinden berechtigt, unter anderem gegen Verfügungen der kantonalen Behörden in Anwendung des Umweltschutzgesetzes die Rechtsmittel des eidgenössischen Rechts zu ergreifen, sofern sie durch die Verfügung berührt werden und ein schutzwürdiges Interesse an ihrer Aufhebung oder Änderung haben.

Im vorliegenden Fall will die Beschwerdeführerin ein Quartier in der Umgebung einer Strasse vor dem Lärm schützen. Sie ist in ihrem hoheitlichen Aufgabenbereich berührt und kann grundsätzlich ein schutzwürdiges Interesse an der Anfechtung der vorliegenden Planung haben. Sie kann gestützt auf Art. 57 USG in Verbindung mit Art. 103 lit. c OG zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde (BGE 124 II 293 E. 3b; 123 II 371) legitimiert sein.

Gegenüber ortsfesten Anlagen besteht eine besondere Beziehungsnähe, soweit die Anlage mit grosser Wahrscheinlichkeit zu Einwirkungen führt und die Beschwerdeführerin davon betroffen ist. Nicht jede Einwirkung eines Vorhabens auf Gemeindegebiet berührt aber die betreffende Gemeinde in schutzwürdigen Interessen. Das Interesse ist gegeben, wenn eine Anlage den Verkehr einer Gemeindestrasse in erheblicher Weise erhöht (Theo Loretan in: Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Zürich 2003, N 8 zu Art. 57 USG). Nach dem dort zitierten Entscheid des zürcherischen Verwaltungsgerichts (URP 1996, 342) kann eine Verkehrszunahme von rund 23 % auf einer kommunalen Sammelstrasse direkte Konsequenzen hinsichtlich der kommunalen Nutzungsplanung haben oder Sanierungspflichten auslösen. In diesem Falle wurde die Beschwerdelegitimation der Nachbargemeinde bejaht.

Die Legitimation zur Anfechtung eines Bauprojekts wird bejaht, wenn vom Betrieb der projektierten Anlage mit Sicherheit oder grosser Wahrscheinlichkeit Immissionen ausgehen, die auf dem Grundstück des Beschwerdeführers aufgrund ihrer Art und Intensität deutlich wahrnehmbar sind (vgl. BGE 120 Ib 379 E. 4c S. 387). Dabei ist die räumliche Distanz zwischen dem Bauvorhaben und der Liegenschaft des Beschwerdeführers ein wichtiges, aber nicht das einzige Kriterium. Vielmehr ist stets eine Würdigung aller rechtlich erheblichen Sachverhaltselemente vorzunehmen (Heinz Aemisegger/Stephan Haag: Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Zürich 1999, N 39 zu Art. 33 RPG).

Im Entscheid 1A.148/2005 vom 20. Dezember 2005 hat das Bundesgericht festgehalten, dass die Grenze für die Einsprache- respektive Beschwerdelegitimation im Nutzungsplanverfahren bei einer Zunahme des durchschnittlichen täglichen

Verkehrsaufkommens (DTV) von 10 % angemessen sei. Diese Faustregel basiert auf der Annahme, dass eine Steigerung des DTV um 25 % zu einer Erhöhung des Verkehrslärmpegels um 1 dB(A) führt und eine solche gerade noch wahrgenommen wird. Dies gelte auf bereits stark belasteten Verkehrsachsen und bei einem prognostizierten Mehrverkehr von wenigen Prozenten.

Im Jahre 2010 wird im Abschnitt D (Wiedlisbach■A1) mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 9'923 Fz/Tag (davon 766 LKW) gerechnet. Nach der für die Gemeinde schlechtesten Planungs-Variante verursacht das Projekt zusätzlich ein Verkehrsaufkommen von 231 Fz/Tag (davon 194 LKW). Der Mehrverkehr der geplanten Anlage in Luterbach macht 2,35 % aus. Er vermischt sich weitgehend mit den allgemeinen Strassenimmissionen und kann kaum als eigenständige Belastung feststellbar sein. Dies gilt selbst, wenn der Bahnanteil für die Antransporte von Rundholz gemäss Sonderbauvorschriften von 30 % nicht eingehalten werden kann (Stress-Test mit 18,5 % Bahnanteil). Im Bericht über die Umweltverträglichkeit ist auf keinem Strassenabschnitt mit einer projektbedingten, wahrnehmbaren Zunahme des Verkehrslärms (> 1 dB[A]) zu rechnen. Dies wird auch in der definitiven Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle des Amtes für Umwelt vom 12. September 2005 bestätigt. Dies gilt auch für die Abschnitte C und D (Entlastungsstrasse und Wangenstrasse) in Wiedlisbach.

Bei einer Distanz der Beschwerdeführer zum umstrittenen Projekt von mehreren Kilometern und bei einer derart geringen Veränderung der Auswirkungen des Projekts auf das Gemeindegebiet von Wiedlisbach kann die Beschwerdelegitimation nicht bejaht werden. Immerhin handelt es sich im vorliegenden Fall um eine stark belastete übergeordnete Kantonsstrasse. Von der Verkehrszunahme sind aber eine Vielzahl von Gemeinden und deren Bewohner betroffen und die Beschwerdeführerin nicht mehr als diese. Die Gemeinde Wiedlisbach ist zur Beschwerde gegen das Vorhaben nicht legitimiert. Die Beschwerde gegen den Nichteintretensentscheid ist abzuweisen.

Der VCS ist gemäss Art. 55 USG zur Beschwerde berechtigt (Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen, VBO, SR 814.076). Das Verbandsbeschwerderecht ist gegeben gegen Verfügungen über Anlagen, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern. Der VCS hat sich am bisherigen Verfahren beteiligt und eine Vollmacht der nationalen Organisation eingereicht.

III.

1. Umweltverträglichkeitsbericht

Der Regierungsrat geht davon aus, dass das Holzverarbeitungszentrum Luterbach der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegt. Gemäss Ziffer 80.6 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, SR 814.11) unterliegen Güterumschlagplätze und Verteilzentren mit mehr als 20'000 m² Lagerfläche der UVP-Pflicht. Diese Pflicht gilt sowohl für Neuanlagen (Art. 1 UVPV) als auch für wesentliche Änderungen bestehender Anlagen (Art. 2 UVPV). Weil allein die Lagerfläche für das angelieferte Holz den Schwellenwert von 20'000 m² überschreitet, ist das Vorhaben UVP-pflichtig. Aus Sicht der Umweltschutzgesetzgebung sind die Vorhaben der Kogler Holz AG (Schnittholzproduktion) und der AEK Energie AG (Energiegewinnung und Herstellung von Holzpellets) als funktionale Einheit zu betrachten und bezüglich ihrer Umweltauswirkungen gemeinsam zu beurteilen. Die Betriebsabläufe der bestehenden

Zellulosefabrik Borregaard AG sind vom Vorhaben ebenfalls tangiert (Substitution von Nadelrundholz durch Sägereiestholz) und werden deshalb vor allem für die Bereiche Verkehr/Luft/Lärm in die Betrachtungen miteinbezogen. Massgebliches Verfahren für die UVP ist das Gestaltungsplanverfahren (Anhang 8 der kantonalen Richtlinien über die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung, BGS 711.16).

2. Mängel des Umweltverträglichkeitsberichts

Der VCS erachtet den Umweltverträglichkeitsbericht in verschiedener Hinsicht als mangelhaft. Er weise Lücken auf und sei zu ergänzen. Der Modalsplit des Planszenarios gemäss UVB entspreche nicht dem Modalsplit der Sonderbauvorschriften. Die Angaben zum Mehrverkehr würden verfälscht. Daran ändere auch die Berücksichtigung des ■Worst-case-Szenarios■ nichts. Das tägliche Fahrtenkontingent für Rundholztransporte werde für den Teilbetrieb reduziert. Es werde nicht offengelegt, welchem Bahnanteil die maximale Fahrtenzahl entspreche. Die Ozonbelastung werde nicht untersucht. Es lasse sich nicht beurteilen, ob an einer bestimmten Stelle die Immissionsgrenzwerte neu überschritten würden (Art. 9 lit. a LSV). Die Berechnungen in Anhang E des UVB seien auf der Basis des Modalsplits gemäss SBV neu zu berechnen.

Beim Holzverarbeitungszentrum Luterbach handelt es sich um ein Projekt, welches der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt. Darzustellen sind im UVB alle Auswirkungen, die von der Anlage ausgehen oder mit deren Realisierung ausgelöst werden, also alle direkten und indirekten Auswirkungen einer Anlage (Heribert Rausch/Peter M. Keller: Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Zürich 2001, N 82 zu Art. 9 USG). Neben den Emissionen aus dem Betrieb selber sind insbesondere auch Emissionen aufgrund des zusätzlich bewirkten Verkehrsaufkommens zu untersuchen (vgl. BGE 120 Ib 436).

Gemäss Art. 9 USG liegt der Umweltverträglichkeitsprüfung ein Umweltverträglichkeitsbericht zugrunde, der die Angaben enthält, die zur Prüfung des Vorhabens nach den Vorschriften über den Schutz der Umwelt notwendig sind. Der von der Gesuchstellerin zu erstellende Bericht wird nach den Richtlinien der Umweltschutzfachstelle zuhanden des Regierungsrates eingeholt. Er umfasst die in Art. 9 Abs. 2 USG aufgezählten Punkte (Art. 7■11 UVPV). Die Fachstelle prüft das Vorhaben auf seine Übereinstimmung mit dem Umweltschutzrecht des Bundes und teilt das Ergebnis in Form eines Antrages der zuständigen Behörde mit (Art. 13 Abs. 3 UVPV). Massgebliches Verfahren nach kantonalem Recht für die UVP ist das Gestaltungsplanverfahren (Anhang 8 der kantonalen Richtlinien über die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung). Zudem war ein Raumplanungsbericht gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV, SR 700.1) zu erstellen.

Gemäss Art. 9 Abs. 2 Satz 2 Bst. a■d USG hat sich der UVB mit dem Ausgangszustand, mit dem Vorhaben einschliesslich der vorgesehenen Massnahmen zum Schutze der Umwelt, mit der voraussichtlichen verbleibenden Belastung der Umwelt sowie mit den Massnahmen, die eine weitere Verminderung der Umweltbelastung ermöglichen, auseinanderzusetzen. Dabei handelt es sich um eine abschliessende Aufzählung der notwendigen inhaltlichen Elemente des UVB (Rausch/Keller, a.a.O., N 76 zu Art. 9 USG). Es ist eine Prognose darüber anzustellen, wie sich die Umweltverhältnisse ohne das fragliche Vorhaben weiterentwickeln werden und sich die Situation nach Ausführung des Projekts darstellen wird (BGE 124 II 293). Soweit sich der UVB zur voraussichtlich verbleibenden Belastung der Umwelt zu äussern hat, ist darunter der künftige vom

Vorhaben beeinflusste Zustand der Umwelt zu verstehen. Ist die voraussichtlich verbleibende Belastung der Umwelt an Belastungsgrenzwerten messbar, ist zu überprüfen, ob diese eingehalten oder überschritten werden.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung, welche der Regierungsrat gemäss der Verordnung über Verfahrenskoordination und Umweltverträglichkeitsprüfung (VVK, BGS 711.15, Anhang V) vorgenommen hat, stützt sich auf den Bericht über die Umweltverträglichkeit (UVB) der Projektverfasser und auf die definitive Beurteilung durch die Umweltschutzfachstelle (Amt für Umwelt) vom 12. September 2005 (UVP). Am 12. September 2005 teilte das kantonale Amt für Umwelt (AfU) als Umweltschutzfachstelle im Sinne von Art. 42 USG dem Regierungsrat das Ergebnis der Beurteilung der Vorschriften über den Schutz der Umwelt gemäss Art. 13 UVPV mit.

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist bei der umweltrechtlichen Beurteilung des Vorhabens nur aus triftigen Gründen vom Ergebnis der Begutachtung der kantonalen Umweltfachstelle abzuweichen. Gemäss dieser Rechtsprechung entspricht die Beurteilung des UVB durch die kantonale Umweltschutzfachstelle einer vom Bundesrecht obligatorisch verlangten amtlichen Expertise. Es kommt ihr dementsprechend grosses Gewicht zu. Auch wenn die entscheidende Behörde die Beweise grundsätzlich frei würdigen darf, entspricht es dem Sinn des Beizugs der Fachstelle als sachkundiger Spezialbehörde, dass nur aus triftigen Gründen vom Ergebnis der Begutachtung abzuweichen ist. Dies trifft namentlich für die ihr zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen zu (BGE 124 II 460).

Im gerichtlichen Rechtsmittelverfahren ist in erster Linie zu prüfen, ob der Umweltverträglichkeitsbericht über den wesentlichen Sachverhalt vollständig Aufschluss gibt, ob seine Beurteilung durch die Fachstelle den Anforderungen einer amtlichen Expertise genügt und ob die für den Entscheid im Hauptverfahren zuständige Behörde aus dem Umweltverträglichkeitsbericht und dessen Beurteilung durch die Fachstelle die zutreffenden Folgerungen gezogen hat (BGE 131 II 472).

Die Fachstelle hat die UVP gestützt auf ein verwaltungsinternes Vernehmlassungsverfahren und unter Miteinbezug der Behörden des Kantons Bern erarbeitet. Die UVP der Fachstelle erfolgte unter Abwägung der im Rahmen der Einsprachen und Beschwerden vorgebrachten Anträge und Argumente. Die im vorliegenden Verfahren geltend gemachten Einwände wurden bereits im Verfahren vor dem Regierungsrat behandelt. Die Fachstelle betrachtet den UVB der Gesuchsteller als eine gute Grundlage für die Beurteilung des Vorhabens im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens. Die Untersuchungen seien fachlich kompetent ausgeführt und im Bericht nachvollziehbar und klar strukturiert wiedergegeben. Der UVB reiche für die Beurteilung der Umweltauswirkungen im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens aus und entspreche den gesetzlichen Anforderungen. Die UVP berücksichtige den Nachtrag zur Vorprüfung vom 23. April 2004, in welchem die Abweichungen von der Beurteilung zum Bahnanteil und zu den Emissionen des Holzkraftwerkes ausführlich begründet werden. Aufgrund des aktuellen Kenntnisstandes vertrat die Fachstelle die Meinung, dass das Vorhaben in Übereinstimmung mit der geltenden Umweltschutzgesetzgebung realisiert werden könne, und beantragte dem Regierungsrat, den Teilzonen- und Gestaltungsplan HVZ unter Berücksichtigung der Empfehlungen und Anträge zu genehmigen.

Die Fachstelle würdigt die überregionale Bedeutung des Projekts. Sie beurteilt das Vorhaben aus forst- und aus klimapolitischer Sicht positiv. Das Vorhaben habe eine grosse

Bedeutung für die schweizerische Wald- und Holznutzung. Die verstärkte Nutzung der Wälder und noch viel mehr die Nutzung des Holzes zur Herstellung von dauerhaften Produkten beeinflussen den CO₂-Haushalt der Atmosphäre. Das dem HVZ angegliederte Holzkraftwerk führe zusätzlich über die Produktion von Prozessenergie für die Sägerei und über die Produktion eines erneuerbaren Energieträgers (Pellets) zu einer Substitution von Erdöl.

Die Gesamtbeurteilung des Vorhabens lautet: ■Das Holzverarbeitungszentrum Luterbach (HVZ) ist ein Vorhaben mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt. Das Vorhaben hat aufgrund der sehr grossen Holzmenge, die verarbeitet werden soll (im Endausbau eine Million Festmeter Nadelholz, d.h. ca. ein Fünftel der jährlichen Holznutzung in den Schweizer Wäldern), eine grosse Bedeutung für die schweizerische Wald- und Holznutzung und eine im Bericht über die Umweltverträglichkeit allerdings nicht näher quantifizierte Klimarelevanz. Es darf festgehalten werden, dass das Projekt sowohl aus forst- als auch aus klimapolitischer Sicht positive Aspekte beinhaltet, die allerdings nicht direkt in unsere Beurteilung miteinbezogen werden.

Der Standort der Anlagen ist wegen der Ausnützung von Synergien mit bestehenden regionalen Unternehmen (Borregaard AG und AEK) aus ökonomischer Sicht optimiert. Die Verwertung des Restholzes für die Zellstoff- und Energieproduktion führt auch zu einer ökologischen Optimierung im Sinn einer Reduktion der notwendigen Fahrten. Das Areal besitzt einen guten Gleisanschluss, liegt aber bezüglich seiner Anbindung ans übergeordnete Strassennetz (Autobahnanschlüsse) nicht optimal.

Das Vorhaben gerät in der geplanten Ausdehnung und Produktionskapazität vor allem in den Bereichen Luft und Lärm in den Bereich von Grenzwerten gemäss der Lärmschutz-Verordnung bzw. der Luftreinhalte-Verordnung (LRV, SR 814.318.142.1). Dies gilt nicht nur für die Anlagen selber, sondern auch für den von ihnen verursachten Lastwagen- und Bahnverkehr. Die direkten Emissionen des Betriebes sind mit entsprechenden baulichen Massnahmen (Lärmschutzwand entlang der Jurastrasse, Denox-Anlage zur Minderung der NO_x-Emissionen des Holzkraftwerks) einzuschränken.

Der durch den Rundholztransport verursachte Lastwagenverkehr soll gemäss dem UVB weitgehend über den Anschluss Wangen a.A. und die T5 über Wiedlisbach und Flumenthal zum Planungssperimeter geführt werden. Dies mit dem raumplanerischen Ziel, die dichter besiedelten Ortsdurchfahrten auf den direkteren Anfahrtswegen (Kriegstetten, Derendingen, Zuchwil, Luterbach) vom Lastwagenverkehr zu entlasten. Unabhängig von der gewählten Variante (gelenkt oder ungelenkt) überschreiten die zusätzlich durch das HVZ verursachten Lärmbelastungen an keinem Punkt des Strassennetzes die gemäss gängiger Gerichtspraxis bei 1.0 dB(A) festgelegte Grenze der Wahrnehmbarkeit (Art. 9 lit. b LSV). Bezüglich der Einhaltung von Art. 9 lit. a LSV (Überschreitung der Immissionsgrenzwerte durch die Mehrbelastung einer Verkehrsanlage) fehlt eine gefestigte Praxis. Hier könnte theoretisch bereits eine Zunahme um weit weniger als 1.0 dB(A) (Wahrnehmbarkeitsschwelle) als Verletzung der Bestimmung interpretiert werden. Je tiefer diese Schwelle festgelegt wird, desto weniger wird der Ungenauigkeit des Modells Rechnung getragen. Der Kanton Bern pflegt mit der Festlegung der Schwelle bei 0.5 dB(A) eine strengere Praxis als der Kanton Solothurn. Gemäss der im vorliegenden Fall angewandten Solothurner Praxis wird auch Art. 9 lit. a LSV in jedem Fall eingehalten.

In einer Gesamtbetrachtung hat die geregelte Variante über den Anschluss Wangen a.A. trotz der genannten Mehrbelastung (Lärm) in Wiedlisbach und trotz höherer Luftbelastungen aber klare Vorteile gegenüber sämtlichen direkteren Anfahrtsrouten. Die Regelung der Zufahrt (Routenwahl und maximale Fahrtenzahl bei der Rundholzanlieferung) ist deshalb aus unserer Sicht sinnvoll und als ein zwingender Projektbestandteil umzusetzen. Der in den Sonderbauvorschriften fixierte Mindest-Bahnanteil bei der Rundholzanlieferung in Kombination mit täglichen maximalen Fahrtenkontingenten erlaubt eine Einhaltung der verkehrsbedingten umweltrechtlichen Bestimmungen. Auf eine Erhöhung des Bahnanteils im Sinn einer vorsorglichen Emissionsminderung wird verzichtet. Einerseits ist schwer festzulegen, bis zu welcher Höhe eine solche Massnahme noch als wirtschaftlich tragbar (im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG) gelten dürfte, andererseits ist die Anlieferung per Bahn bezüglich der Kapazitäten und der Einhaltung von Terminen gemäss Aussagen der Bahn potentiell unsicherer als heute.■

3. Mangelhafte Szenarien

Für die Berechnungen zum Verkehrsaufkommen wurde im UVB ein ■Planszenario■ definiert im Sinne eines ■best case■. Abgestellt wurde auf eine detaillierte Warenflussanalyse. Zur Abschätzung der Folgen eines deutlich reduzierten Bahnanteils wurde diese Variante mit einem halbierten Bahnanteil gerechnet. Der Modalsplit der Sonderbauvorschriften liegt zwischen dem Modalsplit des Planszenarios und dem reduzierten Bahnanteil gemäss ■worst case■. Der Wert der SBV liegt in der Nähe des Planszenarios. Die Umrechnung der LKW-Fahrten gemäss dem Modalsplit der SBV wurde nachgereicht. Die Angaben zum Mehrverkehr sind überprüfbar. Die Einhaltung der Umweltvorschriften wurde anhand des ■worst case■ überprüft. Es ist deshalb nicht zu beanstanden, dass im UVB mit zwei Szenarien gearbeitet wird und der Modalsplit des Planszenarios gemäss UVB nicht dem Modalsplit der SBV entspricht. Die Einwände des VCS gegen dem UVB sind in diesem Punkt nicht stichhaltig.

4. Lücken bei der Darstellung des Bahnanteils bei reduziertem Betrieb

Für den Teilbetrieb wird das tägliche Fahrtenkontingent für Rundholztransporte des HVZ reduziert. Entgegen der Behauptung des VCS werden Berechnungsgrundlagen und Bahnanteile in den Fussnoten zu den SBV offengelegt. Gemäss dem definitiven Beurteilungsbericht liegt der Bahnanteil bei einer Verarbeitungsmenge von 600'000 Festmetern bei ca. 10 % und bei einer Verarbeitungsmenge von 800'000 Festmetern bei ca. 20 %. An der Hauptverhandlung rügte der VCS, dass der Teilbetrieb zeitlich nicht beschränkt werde. Dies ist jedoch nicht notwendig. Die Betreiberin hat grosses eigenes Interesse an einer möglichst hohen Auslastung ihres Werkes. Gleichwohl können die Bahnanteile der SBV aus wirtschaftlichen und organisatorischen Gründen nicht von Beginn weg eingehalten werden, denn anfänglich wird vor allem Holz aus der näheren Umgebung verarbeitet. Je geringer die Transportdistanzen sind, umso kleiner ist der Bahnanteil. Die Überprüfung der Umweltverträglichkeit zeigt, dass auch beim anlaufenden Betrieb die Umweltschutzgesetzgebung selbst mit den geringeren Bahnanteilen gemäss den Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan HVZ eingehalten werden kann. Je kleiner die Produktion, je geringer die Belastung für die Umwelt. Das Amt für Umwelt hat seinen Einwand gegen die reduzierten Bahnanteile zurückgezogen.

5. Einhaltung von Art. 9 LSV

Die Einhaltung von Art. 9 lit. a und b der Lärmschutz-Verordnung kann gemäss dem VCS aufgrund des UVB nicht überprüft werden. Nach Art. 9 LSV darf der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen nicht dazu führen, dass: a. durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder b. durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden.

Der UVB stellt den durchschnittlichen täglichen Verkehr auf den einzelnen Strassenabschnitten dar. Ausgegangen wird vom Zustand 2002 (Z 0). Dieser wird verglichen mit der Verkehrssituation 2010 ohne Projekt (Zt). Für den Zustand (Zt) wurde bei den PW-Mengen in Anlehnung an die Berechnungen des Umweltkatasters Luterbach eine allgemeine jährliche Verkehrszunahme von 2 % zu Grunde gelegt. Für die LKW-Mengen wurde mit 1 % jährlicher Zunahme gerechnet, um den Netzzustand ■2010 ohne HVZ■ abzubilden. Für die einzelnen Szenarien wird die Veränderung der Verkehrsmengen in absoluten Zahlen ausgedrückt, getrennt nach Motorfahrzeugen (Mfz) und LKW. In allen Szenarien sind die durch das HVZ verursachten zusätzlichen 250 PW-Fahrten pro Tag berücksichtigt.

Gemäss Tabelle E des UVB (Planungsvariante) ist die Anlieferung des Nadelholzes (121 Fz/Tag bzw. 242 Fahrten/Tag) geregelt. Nicht geregelt sind die Abtransporte Schnittholz (20 Fz/Tag bzw. 40 Fahrten/Tag), Asche (1 Fz/Tag bzw. 2 Fahrten/Tag) und Pellets (4 Fz/Tag bzw. 8 Fahrten/Tag). Dies ergibt ein Verhältnis der ■geregelt■ zu den ■ungeregt■ Transporten von 5:1.

Die Bauherrschaft hat die Tabelle E auf Begehren des VCS ergänzt mit den Werten gemäss SBV. Demnach sind geregelt: Anlieferung Nadelholz (134 Fz/Tag bzw. 268 Fahrten). Nicht geregelt sind Abtransport Schnittholz (28 Fz/Tag bzw. 56 Fahrten), Asche (1 Fz/Tag bzw. 2 Fahrten) und Pellets (22 Fz/Tag bzw. 44 Fahrten). Anhand des UVB lässt sich beurteilen, ob an einer bestimmten Stelle im Strassennetz die Immissionsgrenzwerte neu überschritten werden (Art. 9 lit. a LSV). In der Tabelle M2 des UVB werden die Lärmimmissionen entlang der Hauptanfahrtsroute auf dem geregelten Abschnitt in absoluten Zahlen für die Jahre 2002 und 2010 für beide Szenarien dargestellt.

Diese Zustände werden verglichen mit Szenarien der Strassenbelastung beim Betrieb des HVZ im Jahre 2010 (Zt+). Es werden Szenarien mit ungeregeltem und geregeltem Antransport und Wegtransport des Holzes dargestellt. Bei den ungeregelten Antransporten ergeben sich mittlere bis starke Zunahmen auf verschiedenen Abschnitten, insbesondere in den Ortsdurchfahrten in Luterbach, Zuchwil, Derendingen und Kriegstetten. Die vier Szenarien mit geregeltem Antransport ergeben eine deutliche Mehrbelastung der Anfahrtsroute vom Anschluss Wangen a.A. zur Einfahrt HVZ-Nord. Auf den übrigen Strassenabschnitten resultieren geringe Zunahmen oder Abnahmen des LKW-Verkehrs.

Der VCS geht nun auch von diesen Zahlen aus, stellt aber neuerdings die Lieferung des Hackgutes an die Borregaard in Frage. Es bestehe keine Abnahmepflicht. In diesem Falle müsse das Hackgut vom HVZ wegtransportiert werden. Diese Annahme kann das Verwaltungsgericht nicht treffen. Die Borregaard AG ist am Projekt beteiligt und hat ein eignes Interesse an der Realisierung des Betriebskonzeptes. Es bleibt deshalb bei den Fahrtenzahlen des UVB, ergänzt durch die auf die Sonderbauvorschriften abgestimmten Berechnungen der Bauherrschaft.

Nach der Beurteilung durch das Amt für Umwelt führt der durch das HVZ verursachte Mehrverkehr auf keiner Verkehrsanlage zu einer Verletzung von Art. 9 LSV. Bezüglich der heiklen Strassenstrecken in führt die UVP vom 12. September 2005 aus: ■Der Strassenabschnitt Autobahnausfahrt Wiedlisbach■Wangenstrasse■Einmündung Entlastungsstrasse ist gemäss dem genehmigten TSSP BE-84 (2002) sanierungsbedürftig. Gemäss den Ausführungen des Tiefbauamtes des Kantons Bern sollen die Erleichterungen (Art. 14 LSV) noch dieses Jahr verfügt werden. Mit der Planung und Gestaltung der Lärmschutzwand wird 2006 begonnen und sie kommt voraussichtlich 2007 zur Ausführung. Die Mehrbeanspruchung der Verkehrsanlage von 0.4■0.6 dB tags durch das HVZ führt zu keiner wesentlichen Änderung der Anlage (Art. 8 Abs. 2 LSV) und zu keinen wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen (Art. 9 LSV). Die Zunahme ist weniger als 1 dB. Nachts wird die Zunahme geringer ausfallen, da die Anlieferungszeit verschoben wurde. Strassenabschnitt Einmündung Wangenstrasse■Entlastungsstrasse Wiedlisbach■Attiswil: Gemäss dem Entwurf des Sanierungsprojektes (Kantonsstrasse Nr. 5; Gemeinden: Attiswil, Wiedlisbach) werden heute auf der Entlastungsstrasse in Wiedlisbach zwischen der Einmündung Wangenstrasse und dem westlichen Ortsausgang die Immissionsgrenzwerte bei 3 Liegenschaften (Weissensteinstr. 35, Bielstr. 41, Bielstr. 41A) überschritten. Die Strasse ist somit sanierungspflichtig. Der Mehrverkehr durch das HVZ führt bei keiner weiteren Liegenschaft zu einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes. Bei den 3 Liegenschaften ist die Lärmzunahme nicht wahrnehmbar. Art. 9 der LSV wird somit eingehalten. Bei der Liegenschaft Bielstrasse 42 (...) wird gemäss dem Entwurf des Sanierungsprojektes (Kantonsstrasse Nr. 5; Gemeinden: Attiswil, Wiedlisbach) der Immissionsgrenzwert nicht überschritten.■

6. PKW-Fahrten und Ozonbelastung

Zu Unrecht wird auch behauptet, im UVB würden die PKW-Fahrten nicht berücksichtigt. Gemäss UVB werden für die Berechnung des Verkehrsaufkommens 250 PW-Fahrten berücksichtigt. Dies wird in der UVP bestätigt. Es wird schliesslich geltend gemacht, im UVB werde die Ozonbelastung nicht untersucht. Die Fachstelle hat zu Recht die Belastungen durch Leitsubstanzen Stickoxid und Stickstoffdioxid ermitteln lassen. In Absprache mit dem Amt für Umwelt wurde das Schwergewicht der Untersuchung auf die NO₂-Belastungen gelegt. Ozon bildet sich aus Vorläufersubstanzen und kann mit Modellen lokal nicht berechnet werden.

Die Einwände des VCS gegen den UVB, die mehrheitlich bereits im Verfahren vor dem Regierungsrat geltend gemacht wurden, werden von der Fachstelle als nicht stichhaltig beurteilt. Mit der Fachstelle ist davon auszugehen, dass die vorgenommenen Abklärungen den gesetzlichen Anforderungen an den UVB gemäss Art. 8 und 9 USG sowie Art. 9 Abs. 3 UVPV genügen. Es ist zu berücksichtigen, dass die im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen getroffenen Annahmen über künftige Verkehrsaufkommen erfahrungsgemäss mit beträchtlichen Unsicherheiten behaftet sind (BGE 126 II 542 f.). Die Beschwerde ist in diesen Punkten abzuweisen.

7. Massnahmenplan Luft

Der VCS macht im Weiteren geltend, die im Luftmassnahmenplan insgesamt zulässige Fahrleistung müsste für das Projekt konkretisiert werden. Die neue Anlage präjudiziere das Fahrtenmodell.

Verursachen eine Vielzahl von Anlagen die übermässige Luftbelastung, so sind die erforderlichen Emissionsbegrenzungen durch einen Massnahmenplan gemäss Art. 44a USG und Art.

E. 31

ff. LRV zu koordinieren (BGE 131 II 478; Hänni, a.a.O., S. 364). Der Massnahmenplan gibt die Quellen von Emissionen, die für die Entstehung der übermässigen Immissionen verantwortlich sind, und ihre Bedeutung für die Gesamtbelastung an, die Massnahmen zur Verhinderung oder Beseitigung der übermässigen Immissionen sowie den Beitrag, welchen die einzelnen Massnahmen dazu leisten. Es ist grundsätzlich Sache des Massnahmenplans, die für die Verbesserung der Luftqualität erforderlichen Massnahmen auszuwählen, Art und Weise ihres Vollzugs zu bestimmen und den Realisierungszeitraum festzulegen (Art. 32 Abs. 1 lit. a) LRV; BGE 131 II 103). Die Massnahmenpläne enthalten aber auch Grundlagen für die kantonale Richtplanung im Sinne von Art. 6 RPG (Rudolf Muggli: Publikumsintensive Einrichtungen, Verbesserte Koordination zwischen Luftreinhaltung und Raumplanung, Schriftenreihe Umwelt Nr. 346, hrsg v. BUWAL und ARE 2002, S. 34). Standortfragen für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung sind im Richtplan zu behandeln. Er dient bei solchen Vorhaben der Umweltvorsorge, indem er Entwicklungsschwerpunkte ausscheidet, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmt oder für eine ausreichende Erschliessung der Standorte sorgt (Lukas Bühlmann: Koordination in der Richtplanung, in: URP 5/2005, S. 465 f.).

Gestützt auf Art. 44a USG hat der Kanton Solothurn den Luftmassnahmenplan 2000 (LMP 2000) erlassen (Amt für Umwelt, Zusammenfassender Bericht zum Luftmassnahmenplan 2000; Beschluss des Regierungsrates vom 3. Juli 2001, Nr. 1475). Der Plan umfasst das ganze Kantonsgebiet. Der LMP 2000 setzt gemäss dem Rechenschaftsbericht 2005 des Amtes für Umwelt Kanton Solothurn zum LMP 2000 (Bericht des AfU vom 17. Januar 2006, S. 5, 23-25) bezüglich der Emissionsentwicklung im Strassenverkehr quantitative Ziele. Es wird der künftige Handlungsspielraum bis 2015 bezüglich Verkehrsleistung in Pkw-Kilometer pro Tag definiert, damit die Ziele der Luftreinhaltung erreicht werden können (u.a. durch Verbesserung der Motorentchnologie und der fortlaufenden Erneuerung der Fahrzeugflotte). Diese Zielsetzung stehe im Einklang mit den bundesrätlichen Zielsetzungen bezüglich Luftreinhaltung und Klimaschutz. Im Lichte der bundesrätlichen Luftreinhaltestrategie und der Reduktionsziele des Klimaschutzes (CO₂-Gesetz) wurde für den Kanton Solothurn ein noch zulässiges gesamtkantonaales Verkehrswachstum vom 340'000 PW-km pro Tag berechnet. Geht man davon aus, dass die allgemeine Verkehrszunahme in der prognostizierten Tendenz eintritt, so werden dadurch 55 Prozent dieses Potentials konsumiert, so dass noch 45 Prozent für verkehrsintensive Anlagen zur Verfügung stehen (vgl. Fahrleistungsmodell für den Kanton Solothurn, Sigmaphan Bern, September 2002). Gemäss der Massnahme SO-1 wird die Zunahme der gefahrenen Kilometer im Kanton nach raumplanerischen Kriterien auf verschiedene Räume verteilt. So sollen in erster Linie die Zentren und Agglomerationsgemeinden sowie besonders gut erschlossene Standorte von einer über dem Durchschnitt liegenden Zunahme profitieren. In den Gemeinden ausserhalb der Agglomerationen wird eine dem Durchschnitt entsprechende Entwicklung zugrunde gelegt. Geeignete Standorte für verkehrsintensive Nutzungen werden bezüglich Lage zu Bevölkerungs-, Infrastruktur- und Arbeitsplatzschwerpunkten bewertet. Je näher ein Standort zu den Schwerpunkten liegt, desto mehr Fahrten stehen ihm bei gleicher Fahrleistung zu. Der Anreiz für Investoren soll

so gesetzt werden, dass neue Einrichtungen möglichst nahe bei den Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten zu liegen kommen. Damit werden sowohl die raumplanerischen als auch die lufthygienischen Zielsetzungen ■ kompakte Siedlungsentwicklung, effiziente und finanzierbare öV-Erschliessung, günstiger Modalsplit ■ wirkungsvoll unterstützt.

Im Rechenschaftsbericht des Amtes für Umwelt (Herbst 2003, vom Regierungsrat genehmigt am 16. Dezember 2003) wurde das Pilotprojekt ■Fahrleistungs- bzw. Fahrtenmodell■ der Region Solothurn ausgewertet. Gemäss dem Bericht zeigte sich, dass die Umsetzung des Modells in der ursprünglichen Form nicht gelungen war (Begründung im Rechenschaftsbericht 2005 zum Luftmassnahmenplan, S. 25). Die Koordination von Luftreinhaltung und Verkehrsentwicklung wurde deshalb in den Richtplan verlagert. Der Richtplan wurde mit einem Bereich verkehrssensitive Anlagen ergänzt.

Im Richtplan bestimmt der Kanton in den Grundzügen, wie sich ein Gebiet räumlich entwickeln soll. Er stellt fest, welche Gebiete sich für die Landwirtschaft eignen, besonders schön, wertvoll, für die Erholung oder als natürliche Lebensgrundlage bedeutsam sind oder durch Naturgefahren oder schädliche Einwirkungen erheblich bedroht sind (Art. 6 Abs. 1 und 2 lit. a■c RPG). Er gibt Aufschluss über den Stand und die anzustrebende Entwicklung der Besiedlung und des Verkehrs, der Versorgung sowie der öffentlichen Bauten und Anlagen (Art. 6 Abs. 3 lit. a und b RPG). Richtpläne zeigen mindestens, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen (Art. 8 lit. a und b RPG).

Mit der Anpassung des kantonalen Richtplanes 2000 vom 12. Juli 2005 (RRB Nr. 2005/1600) verzichtet der Regierungsrat auf die Einführung eines Fahrleistungs- und Fahrtenmodells (2.2.2). Im Richtplan wird kein ■Kontingent■ an künftig noch möglichem Verkehr festgesetzt, sondern es werden die Standortkriterien für verkehrssensitive Anlagen (publikumsintensive Anlagen und güterverkehrsintensive Anlagen) festgesetzt. Gemäss dem Rechenschaftsbericht 2005 des Amtes für Umwelt Kanton Solothurn zum LMP 2000 wurde das ursprünglich vorgesehene Fahrleistungsmodell aus Praktikabilitätsgründen verworfen (Bericht des AfU vom 17. Januar 2006, S. 5, 23■25). Der Luftmassnahmenplan wird fortgeschrieben. Als Grundlage für das Controlling der Massnahme setzt der LMP im Sinne einer Fortschreibung weiterhin die maximale Fahrleistung fest. Der Bau neuer publikumsintensiver Anlagen (PA) und die zulässigen Fahrten sollen über den Richtplan auf die Agglomerationen und Entwicklungsgemeinden verteilt werden. Dieser verpflichtet die Gemeinden, mögliche Standorte als entsprechende Zonen in ihrer Nutzungsplanung festzusetzen und die Standorte der PA und GA (güterverkehrsintensive Anlagen) innerhalb der Agglomerationen zu koordinieren. Für solche Anlagen müssen die Gemeinden als Grundnutzung Spezialzonen ausweisen. Sie haben ihr Vorgehen mit den betroffenen Nachbargemeinden abzustimmen. Der Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV hat Aufschluss über die Bewertung der Kriterien zu geben und die Gesamtinteressenabwägung nachvollziehbar zu dokumentieren. Der Kanton stellt im Richtplan sicher, dass verkehrssensitive Anlagen beschränkt und an geeigneten Standorten realisiert werden und somit nicht zu übermässigem Verkehrswachstum führen. Die Einkaufs- und Freizeitzentren sowie grosse Industrieanlagen und Logistikzentren werden raumplanerisch abgestimmt und bezüglich der bestehenden Verkehrsinfrastruktur so situiert, dass eine minimale Umweltbelastung entsteht.

Der Forderung des VCS, es seien die im Luftmassnahmenplan zulässigen Fahrleistungen für das Projekt zu konkretisieren, ist deshalb nicht zu folgen. Die Verteilung der Fahrleistungen erfolgt im Richtplan anhand von im Richtplan vorgegebenen Kriterien. Der Regierungsrat erachtet den Standort Luterbach in seinem Genehmigungsbeschluss für eine Industrieanlage von überörtlicher Bedeutung wie das Holzverarbeitungszentrum als besonders geeignet. Die Richtplananpassung wurde aus diesen Gründen gestützt auf § 65 Abs. 1 PBG beschlossen.

8. Verletzung der Standortkriterien des Richtplans

Es wird geltend gemacht, dass ein Standort-Kriterium des Richtplanes nach S-W 4.4.3 auch bei der geregelten Variante nicht erfüllt sei. Dicht besiedelte Wohngebiete würden durch das Projekt tangiert. Die geregelte Variante kümmere sich nur um den Rundholz-Antransport. Zudem gehe der UVB mit Planszenario von höherem Bahnanteil als Mindestanteil SBV aus. Die Fahrten über die südlichen Routen würden nicht beschränkt. Schlimmstenfalls seien 292 unregelmässige Fahrten via Deitingen■Subingen■Kriegstetten oder Derendingen■Solothurn Ost oder Luterbach■Solothurn Ost zur Autobahn möglich.

Der Projektperimeter HVZ lag bisher gemäss kantonalem Richtplan in einem Arbeitsplatzgebiet von überörtlicher Bedeutung. Gemäss der Anpassung des kantonalen Richtplanes 2000 (RRB Nr. 2005/1600 vom 12. Juli 2005) stellt der Kanton im Richtplan sicher, dass verkehrsintensive Anlagen an geeigneten Standorten realisiert werden und somit nicht zu übermässigem Verkehrswachstum führen (2.1.1). Es wurde deshalb ein Kapitel mit Standortkriterien für güterverkehrsintensive Anlagen (SW-4.4) eingefügt. Für solche Anlagen ist eine Spezialzone auszuweisen. Für güterverkehrsintensive Anlagen sind zweckmässige Standorte zu wählen. Sie liegen so, dass die Lärm- und Luftbelastung von Wohngebieten minimiert wird. Ebenso berücksichtigt werden im Rahmen der angebotsorientierten Verkehrsplanung die bestehenden Strassenkapazitäten und die Möglichkeit der Erschliessung mit Industriegeleisen (2.1.3). Standortkriterien für GA sind (3.4.3 zu SW-4.4.3):

- a. Anschluss an den nächsten übergeordneten Verkehrsträger, möglichst ohne grössere Wohngebiete zu tangieren,
- b. Industrie ■ Geleise ■ Anschluss,
- c. Nachweis genügender Strassen- bzw. Knotenkapazitäten (Fahrtennachweis, Mehrverkehrsanteil/Zusatzbelastung Verkehr und Luft).

Gemäss den Erwägungen des Regierungsrates zur Genehmigung der Planungen HVZ ist der Standort Luterbach für eine Industrieanlage von überörtlicher Bedeutung wie das Holzverarbeitungszentrum besonders geeignet. Die Gunst der Lage ergebe sich einerseits durch den direkten Anschluss von Luterbach an das Eisenbahnnetz, auf dem ein wesentlicher Teil der Gütertransporte abgewickelt werden soll. Die strassenseitigen Transporte erfolgen über die Jurastrasse nach Norden auf die Hauptstrasse T5 und die Umfahrung Wiedlisbach zum Autobahnanschluss Wangen a.A. Die Strassen durch Luterbach, Zuchwil und Derendingen, wo dicht besiedelte Wohngebiete über längere Strecken tangiert würden, sollten durch die Transporte nicht stark zusätzlich belastet werden. Andererseits könnten in idealer Weise Synergieeffekte mit dem bestehenden Zellstoffwerk sowie dem geplanten Holzkraftwerk und der Holzpelletierung erzielt werden. Gemäss Beschluss des Regierungsrates weist das Gestaltungsplangebiet direkte Anschlüsse

ans Kantonsstrassennetz auf. Das Areal ist über drei nahe gelegene Anschlüsse ans Autobahnnetz angebunden (Wangen a.A., Solothurn Ost und Kriegstetten). Durch die in den SBV geregelte Anlieferungsvariante über den Autobahnanschluss Wangen würden Wohngebiete bis auf einen ca. 500 m langen und nur dünn besiedelten Abschnitt entlang des Autobahnzubringers in Wiedlisbach (Wangenstrasse) sowie einzelne Liegenschaften am westlichen Dorfeingang von Wiedlisbach gemieden. Das Amt für Umwelt bestätigt in der UVP, dass die geregelte Anlieferungsvariante die Standortkriterien erfüllt.

Dem Einwand des VCS, durch den Anschluss an den nächsten übergeordneten Verkehrsträger würden grössere Wohngebiete tangiert, kann nicht gefolgt werden. Der Anhang J2 zum UVB zeigt, dass der nördliche Anschluss über die Hauptanfahrtsroute weitgehend über Ausserortsstrecken (5550 m), Umfahrung/Verzweigung (1340 m) und nur 570 m durch Innerortsstrecken führt. Auf der ganzen Strecke gibt es keinen Fussgängerstreifen. Es werden 790 m Wohnzonen tangiert.

Die südlichen Anfahrtsrouten werden nur unbedeutend tangiert. Im Anhang J1 des UVB werden die zusätzlichen Verkehrsmengen auf den südlichen Routen dargestellt. Die Verteilung ergibt sich aus den Herkunftsregionen des Holzes. Die zusätzlichen Fahrten sind unbedeutend. Die Grenze der Wahrnehmbarkeit ist gemäss UVB beim Planszenario und sogar beim ■Worst-case-Szenario■ auf allen Routen eingehalten. Es ist vorgesorgt, dass das vom VCS geschilderte Szenario nicht eintreten kann. Die ■Regelung■ der Zufahrt im südlichen Einzugsgebiet wird ökologisch zweckmässig vorgenommen, wenn bekannt sei, wo das Holz genau herkommt. § 13 Abs. 1 der SBV sorgt aber dafür, dass die Annahmen des UVB über die erlaubten Holztransporte aus südlicher Richtung nicht zu Ungunsten der Umwelt und der Immissionsbelastung gemäss UVB verändert werden können. Gemäss dem UVP-Bericht erlaubt die Variante über den Anschluss Wangen a.A. mit der Regelung der Zufahrt (Routenwahl und maximale Fahrtenzahl bei der Rundholzanlieferung) die Einhaltung der verkehrsbedingten umweltrechtlichen Bestimmungen.

9. Hinreichende Erschliessung

Der VCS stellt die genügende Erschliessung des Vorhabens gemäss Art. 22 Abs. 2 lit. b i.V.m. Art. 19 RPG in Frage, weil dicht besiedelte Wohngebiete betroffen würden.

Die Voraussetzung einer hinreichenden Erschliessung ergibt sich aus Bundesrecht (Art. 19 Abs. 1 und Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG; Alexander Ruch in: Kommentar zum RPG, hrsg. v. Heinz Aemisegger [et al] N 83 zu Art. 22 RPG). Das Bundesrecht enthält jedoch nur allgemeine Grundsätze, während sich die Anforderungen an die Erschliessung im Detail aus dem kantonalen Recht ergeben (André Jomini in: Kommentar zum RPG, a.a.O., N 2 zu Art. 19 RPG). Namentlich verlangt das Bundesrecht nicht eine Erschliessung mit öffentlichem Verkehr (BGE 123 II 337 E. 5b S. 350).

Nach solothurnischem Recht (§ 28 PBG) ist Land erschlossen, wenn hinreichende Zu- und Wegfahrten vorhanden sind, die Wasser-, Energie- und Abwasserleitungen bis zum Grundstück oder in dessen unmittelbare Umgebung herangeführt sind und der Anschluss zulässig und ohne besonderen Aufwand möglich ist. Das solothurnische Recht enthält zur Zeit auch keine Vorschrift, die bei verkehrsintensiven Anlagen gemäss Richtplan die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr vorschreibt. Das PBG enthält auch keine Pflicht, bei Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr Gleisanschlüsse vorzuschreiben.

Die kritisierte Belastung von Wohngebieten durch den Verkehr des HVZ auf der nördlichen und den südlichen Achsen wurde bereits behandelt. Durch die in den Sonderbauvorschriften festgelegte Anlieferungsvariante ■ geregelt ■ über den Autobahnanschluss Wangen a.A. werden die Wohngebiete bis auf einen ca. 500 m langen und nur dünn besiedelten Abschnitt entlang dem Autobahnzubringer in Wiedlisbach (Wangenstrasse) sowie einzelne Liegenschaften am westlichen Ortseingang von Wiedlisbach und im nördlichen Bereich von Flumenthal umfahren. Die übrigen Erschliessungsanforderungen ergeben sich wie dargestellt aus dem Kantonalen Richtplan. Sie sind erfüllt. Das Gestaltungsplangebiet weist direkte Anschlüsse ans Kantonsstrassennetz auf. Das Areal ist über drei nahe gelegene Anschlüsse auch ans Autobahnnetz angebunden (Wangen a.A., Solothurn Ost, Kriegstetten). Darüber hinaus ist die Anbindung ans Schienennetz an diesem Standort optimal gewährleistet. Die Leistungsfähigkeit der Knoten sind im Raumplanungsbericht dargestellt.

10. Richtplangenehmigung

Nach der Meinung des VCS kann der Gestaltungsplan nicht genehmigt werden, weil die Richtplananpassung und die Überarbeitung der Nutzungsplanung gleichzeitig erfolgt seien. Dies sei nicht zulässig. Zudem habe der Bundesrat die Richtplananpassung noch nicht genehmigt. Der Gestaltungsplan könne nicht genehmigt werden.

Bedingung für die Zulässigkeit eines Gestaltungsplanes für eine güterverkehrsintensive Anlage nach SW 4.4.2 des Richtplans ist, dass die Gemeinden bei Vorliegen eines Projekts ihre Industrie- und Gewerbezone überarbeiteten. Diese basieren auf dem Kantonalen Richtplan. Gestützt auf kantonale und regionale Grundlagen und Sachplanungen des Bundes erstellt das Bau- und Justizdepartement gemäss § 64 PBG nach den vom Regierungsrat festzulegenden Grundsätzen und den Vorschriften des Bundesrechts den kantonalen Richtplan. Der Regierungsrat unterbreitet den Entwurf des Richtplans dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme. Gestützt auf die Beratungen im Kantonsrat und nach Anhören der interessierten Einwohnergemeinden und Regionalplanungsorganisationen ist der Entwurf des Richtplans zu überarbeiten und bekannt zu machen. Zum Entwurf kann sich jedermann äussern. Das Bau- und Justizdepartement hat zu den Einwendungen Stellung zu nehmen. Die Einwohnergemeinden und Regionalplanungsorganisationen, die Einwendungen erhoben haben, können gegen einen ablehnenden Entscheid innert 10 Tagen beim Regierungsrat Beschwerde führen. Der Regierungsrat beschliesst den Richtplan und entscheidet gleichzeitig über die Beschwerden. Gegen den Beschluss des Regierungsrates können die abgewiesenen Einwohnergemeinden und Regionalplanungsorganisationen innert 30 Tagen beim Kantonsrat Beschwerde führen.

Es ist unbestritten und in den Akten belegt, dass dieses Verfahren richtig durchgeführt worden ist. Gegen die Anpassung des kantonalen Richtplanes 2000 (RRB Nr. 2005/1600 vom 12. Juli 2005) über die für die verkehrsintensiven Anlagen geeigneten Standorte und gegen die Anpassung des Kantonalen Richtplanes 2000 ■ Industrieanlage von überörtlicher Bedeutung ■ Holzverarbeitungszentrum Luterbach ■ wurden beim Kantonsrat keine Beschwerden erhoben. Die Anpassungen sind rechtskräftig.

Gemäss Art. 11 RPG genehmigt der Bundesrat die Richtpläne und ihre Anpassungen, wenn sie diesem Gesetz entsprechen, namentlich die raumwirksamen Aufgaben des Bundes und der Nachbarkantone sachgerecht berücksichtigen. Für den Bund und die Nachbarkantone werden Richtpläne erst mit der Genehmigung durch den Bundesrat verbindlich. Im Bereich

der innerkantonalen Fragen wirkt die Genehmigung des Bundesrates deklaratorisch (Pierre Tschannen in: Kommentar zum RPG, a.a.O., N 36 zu Art. 11 RPG). Das Verfahren ist in Art. 11 RPV geregelt. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Departement) beantragt dem Bundesrat nach Anhörung des Kantons und der Nachbarkantone die Genehmigung des kantonalen Richtplans und seiner Anpassungen oder die Anordnung einer Einigungsverhandlung (Art. 12 RPG). Sind Anpassungen unbestritten, so genehmigt sie das Departement.

11. Vorsorge und Verschärfung der Emissionsbegrenzung

In den Sonderbauvorschriften (§ 13) werden Bahnanteile festgelegt: Antransport Rundholz 30 %, Abtransport Schnitzel 45 %, Abtransport Pellets 0 %. Mit der Genehmigung dieser Mindestbahnanteile wird nach der Meinung des VCS das Vorsorgeprinzip gemäss Art. 11 Abs. 2 USG verletzt. Entlang der stark befahrenen Strassen bewege sich die Immissionsbelastung im Grenzbereich der Werte, die nach LRV zulässig seien (NO₂ und Ozon). Es fehle auch an einer Verschärfung der Emissionsbegrenzung nach Art. 11 Abs. 3 USG und Angaben zu Art. 9 Abs. 1 lit. d USG (weitere Massnahmen zur Verminderung der Belastungen mit Kosten). Die Luftbelastung könne durch die Erhöhung des Bahnanteils für die Holztransporte verringert werden. Die Berechnungsgrundlagen für die Wirtschaftlichkeit eines höheren Bahnanteils seien vom Anlagebetreiber nicht offengelegt worden. Der Bahnhof Luterbach stosse nicht an Kapazitätsgrenzen. Im Verkehrskonzept Schiene, das die Bahnen für die Anlagebetreiber erstellt haben, fände sich keine entsprechende Aussage. Die Frage, ob ein höherer Bahnanteil von Seiten der Bahn bewältigt werden könnte, sei nie abgeklärt worden. Der Anlagebetreiber verpflichte sich nicht einmal auf den aktuellen, d.h. ohne besondere Anstrengungen möglichen Bahnanteil.

Die Bauherrschaft ist nicht bereit, den Bahnanteil zu erhöhen. Sie befürchtet, dass der Betrieb durch Störungen in der Anlieferung wirtschaftlich empfindlich getroffen wird. Es sei deshalb zwingend, dass das Bahnkonzept absolut zuverlässig umgesetzt werde. Es bestünden keine Reserven. Man hänge völlig von der Zuverlässigkeit der Bahntransporte ab. Es sei deshalb unzulässig, einen Bahnanteil festzulegen, der von den Transportunternehmen nicht garantiert werden könne. Der eingereichte Wirtschaftlichkeitsvergleich zeige, dass die Bahntransporte erst ab einer Distanz von 150 km wirtschaftlich sind. Für die Startphase stünden Vereinbarungen mit den Waldbesitzern der Kantone Solothurn, Aargau, Bern und Neuenburg vor dem Abschluss. Diese Lieferungen dürften etwa 60 % der Endauslastung ausmachen. In der Startphase liege das ganze Einzugsgebiet unterhalb der 150 km-Grenze. Diese Bahntransporte seien eher unrentabel. Mit den vorgeschriebenen Mindestbahnanteilen werde bereits zu Lasten der Wirtschaftlichkeit auf billigere Strassentransporte verzichtet. Die Rentabilität der Transportmittel habe jedoch nicht den Ausschlag gegeben.

Beim geplanten Vorhaben handelt es sich um eine neue Anlage, die geeignet ist, Einwirkungen in Form von Luftverunreinigungen und Lärm zu erzeugen. Diese sind gesamthaft zu beurteilen, d.h. es sind alle Emissionen zu berücksichtigen, die durch die bestimmungsgemässe Nutzung der Anlage verursacht werden (BGE 131 II 103; Urteil des Bundesgerichts 1A.125/2005 vom 21. September 2005). Die Emissionen sind im Rahmen der Vorsorge soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG, Art. 4 LRV). Die Emissionsbegrenzungen werden verschärft, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden (Art. 11

Abs. 3 USG).

Nach dem in Art. 11 Abs. 2 USG bzw. Art. 7 Abs. 1 LSV enthaltenen Vorsorgeprinzip sind für neue Anlagen emissionsbegrenzende Massnahmen verlangt, soweit diese technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind. Was nach dem Vorsorgeprinzip als **■technisch und betrieblich möglich■** zu bezeichnen ist, regelt das Gesetz nicht. Die LSV enthält keine eigene Bestimmung. Eine Legaldefinition findet sich in Art. 4 Abs. 2 LRV. Von dieser Definition kann auch für die Bestimmung des technisch und betrieblich Möglichen im Lärmbereich ausgegangen werden (André Schrade/Theo Loretan: Kommentar zum USG, Zürich 2004, Rz. 27 zu Art. 11 USG). Gemäss Art. 4 Abs. 2 LRV sind Massnahmen zur Emissionsbegrenzung technisch und betrieblich möglich, die bei vergleichbaren Anlagen im In- oder Ausland erfolgreich erprobt sind oder bei Versuchen erfolgreich eingesetzt wurden und nach den Regeln der Technik auf andere Anlagen übertragen werden können.

Der Gestaltungsplan liegt in einer Region mit einer lufthygienischen Belastung um den Grenzwertbereich der Luftreinhalteverordnung LRV (25■35 µg/m³). Die bestehenden Industrieanlagen sowie das Verkehrsaufkommen belasten das Gebiet mit Stickoxiden, Ozon und lungengängigem Schwebstaub (PM₁₀). Gemäss UVP wird der Grenzwert der Luftreinhalteverordnung für das Jahresmittel von 30 µg/m³ in Luterbach mehrheitlich eingehalten. Die Verkehrsemissionen tragen einen wesentlichen Teil zu dieser Hintergrundbelastung bei. Entlang der Arealzufahrten (Jura- und Zuchwilerstrasse) ist der Immissionsgrenzwert (Jahresmittel µg/m³) der LRV für Stickoxyde nahezu erreicht (27■29 µg/m³). Im Zentrum von Luterbach beträgt der Wert 30■33 µg/m³ (BB UVB vom 12. September 2005, S. 12). Daher ist das Vorhaben nicht nur vorsorglichen, sondern verschärften Emissionsbegrenzungen zu unterstellen (Art. 11 Abs. 3 USG, Art. 9 Abs. 4 und Art. 31 ff. LRV).

Dem Verhältnismässigkeitsprinzip unterstehen auch die verschärften Emissionsbegrenzungen, die aufgrund von Art. 11 Abs. 3 USG zu treffen sind, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden. Gemäss BGE 127 II 317 weist die in Art. 11 Abs. 2 USG enthaltene Anforderung der wirtschaftlichen Tragbarkeit von vorsorglichen Massnahmen eine enge Beziehung zum Verhältnismässigkeitsgebot auf, ohne mit diesem deckungsgleich zu sein. Die wirtschaftliche Tragbarkeit gelte als Konkretisierung der Zumutbarkeit (Verhältnismässigkeit im engeren Sinne), welche dann zu bejahen sei, wenn ein angemessenes Verhältnis zwischen dem Nutzen der Massnahme und der Schwere der damit verbundenen Nachteile besteht. Verschärfte Emissionsbegrenzungen seien zwar unabhängig von der wirtschaftlichen Tragbarkeit anzuordnen, doch wird auch für sie vorausgesetzt, dass zwischen dem angestrebten Ziel und der Schwere des Eingriffs ein angemessenes Verhältnis besteht; dabei dürften die finanziellen Konsequenzen des Eingriffs mitberücksichtigt werden. Somit komme dem nach dem Gesetzestext bestehenden Unterschied zwischen den vorsorglichen Massnahmen (Art. 11 Abs. 2 USG) und den verschärften Vorkehrungen (Art. 11 Abs. 3 USG) in der Praxis keine grosse Bedeutung zu. Weiter sei in Betracht zu ziehen, dass das Kriterium der wirtschaftlichen Tragbarkeit auf Unternehmungen zugeschnitten sei, die nach marktwirtschaftlichen Prinzipien, d.h. gewinnorientiert, betrieben werden. Für die Beurteilung der wirtschaftlichen Tragbarkeit sei auf die in den einzelnen Branchen gegebenen Verhältnisse abzustellen und in der Regel solle der mittlere gut geführte Betrieb

als Massstab dienen. Im Rahmen des UVP-Verfahrens hat die Behörde zu prüfen, welche über die allgemein anwendbaren Vorschriften hinaus gehenden, mit zumutbarem Aufwand realisierbaren technischen Möglichkeiten bestehen, um die Luftverschmutzung zu verringern.

Im UVB und in der UVP werden vorsorgliche Massnahmen zur Luftreinhaltung und zur Verminderung des Lärms verlangt. Im Genehmigungsbeschluss des Regierungsrates werden diese Auflagen der Vorsorge übernommen. Die Anträge I■VI des Beurteilungsberichts des Amtes für Umwelt vom 12. September 2005 werden in den Genehmigungsbeschluss aufgenommen (s. UVP Anhang 1, Anträge). Demnach werden alle in Kapitel 11 im Umweltverträglichkeitsbericht der Gesuchsteller aufgeführten Massnahmen zum Schutz der Umwelt umgesetzt. Es werden eine Begleitkommission zur Überwachung der betrieblichen Auflagen und eine Umweltbaubegleitung eingesetzt.

In Bezug auf die Luftbelastung wurden umfassende Massnahmen als Auflagen verfügt: Gemäss Antrag III der Fachstelle ist das Holzkraftwerk gestützt auf Art. 4 Abs. 2 und Art. 5 Abs. 1 und 2 LRV mit einer Rauchgasreinigung auszustatten, welche dem Stand der Technik entspricht. Die Emissionsgrenzwerte werden festgesetzt. Der Antrag II der Fachstelle umfasst Emissionsbegrenzungs-Massnahmen während dem Bau der Anlage. Die BUWAL-Richtlinien sind einzuhalten. Bei der Vergabe von Transporten für die Bauarbeiten sind möglichst diejenigen Unternehmen zu berücksichtigen, die ihren Fuhrpark bereits mit Partikelfiltern ausgerüstet haben. Gemäss Antrag IV der Fachstelle ist dem Baugesuch zu Händen der Umweltfachstelle eine Liste gemäss Baurichtlinie Luft, Anhang 3, mit den zur Zeit eingesetzten bzw. geplanten Maschinen und Geräten beizulegen. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Anlage müssen sämtliche neu beschafften mobilen Maschinen und Geräte sowie stationär betriebenen Anlagen, die mit Diesel betrieben werden, mit einem geeigneten Partikelfilter ausgerüstet sein und dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Im Weiteren werden Auflagen gemacht für die Sanierung der bestehenden Maschinen und Geräte der Fa. Borregaard und für alle Maschinen und Geräte der Anlage (Neuanschaffungen und bestehender Maschinenpark). Gemäss Antrag V der Fachstelle hat die für die Anlieferung des Rundholzes zum Einsatz gelangende Lastwagenflotte so weit wie möglich dem Stand der Technik ■ aktuelle EURO-Norm (Reduktion der NO_x-Emissionen) bzw. Partikelfilter ■ zu entsprechen. Die Auflage entspricht Kapitel 4.5.1 des UVB, wonach eine weitergehende Emissionsreduktion nur durch die Beeinflussung des Lastwagenparks der Lieferanten erreicht werden kann. Der Einsatz einer modernen Fahrzeugflotte ist entweder im Rahmen der Submission von Transportaufträgen oder im Rahmen der Aushandlung der Holzabnahmeverträge sicherzustellen. Das HVZ erstattet jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung dieser Massnahme.

Die Fachstelle hat in der UVP dieser Festlegung zugestimmt. Gemäss Beschluss des Regierungsrates erweist sich diese Regelung als mit dem Umweltrecht vereinbar. Auch das Vorsorgeprinzip lasse keine strengeren Auflagen in Richtung der Anträge des VCS zu, da diese betrieblich nicht garantiert und wirtschaftlich nicht mehr tragbar wären. Der Regierungsrat geht davon aus, dass nach glaubwürdiger Darstellung der Projektverfasser der Bahnhof Luterbach für den Bahngüterverkehr an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Aufgrund von Aussagen der Bahnverantwortlichen könne ein rechtlich verbindlicher Mindestbahnanteil von mehr als 30 % daher nicht garantiert werden. Zudem ist aus diversen Medienberichten allgemein bekannt, dass SBB Cargo in nächster Zukunft Verladebahnhöfe

eher schliessen oder zusammenlegen als ausbauen will. Bezüglich der gesamten Verkehrslenkung stellt er fest, dass die geregelte Anlieferung des Rundholzes über den Autobahnanschluss Wangen a.A. verglichen mit anderen denkbaren Lösungen trotz umwegbedingter längerer Fahrdistanzen die optimale Variante ist. Sowohl die geregelte als auch die unregelte Variante der Zufahrt halten gemäss AfU die Vorgaben der Lärmschutz-Verordnung und der Luftreinhalte-Verordnung ein. Und da die Variante ■geregelt■ für die Betreiberfirmen gegenüber der Variante ■ungeregelt■ wegen der eingeschränkten Routenwahl nachteilig ist, erfolge bereits die Aufnahme der entsprechenden Bestimmungen in die Sonderbauvorschriften in Anwendung der umweltrechtlichen Vorsorge. In Abwägung all dieser Umstände erweise sich die Regelung der Transporte in § 13 Abs. 3 SBV als mit dem Umweltrecht vereinbar. Auch das Vorsorgeprinzip lasse keine strengeren Auflagen in Richtung der Anträge des VCS zu, da diese betrieblich nicht garantiert und wirtschaftlich nicht mehr tragbar wären.

In Bezug auf die Anbindung an den öffentlichen Verkehr hat das Bundesgericht verschiedentlich festgestellt, dass Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht im Einflussbereich der privaten Bauherrschaft liegen und es sich daher nicht um Betriebsvorschriften im Sinne von Art. 12 Abs. 1 lit. c USG handelt (BGE 123 II 337 S. 353; Urteil 1P.23/2001 vom 5. September 2001, in: URP 2001, S. 1061 ff.). Dies schliesse jedoch nicht aus, dass gestützt auf andere bundesrechtliche oder kantonale Rechtsnormen derartige Massnahmen ergriffen oder verlangt werden (vgl. BGE 120 Ib 456).

Wie bereits dargestellt, ergibt sich die Voraussetzung einer hinreichenden Erschliessung aus Bundesrecht (Art. 19 Abs. 1 und Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG). Das Bundesrecht enthält jedoch nur allgemeine Grundsätze, während sich die Anforderungen an die Erschliessung im Detail aus dem kantonalen Recht ergeben (Jomini, a.a.O., N 2 zu Art. 19 RPG). Namentlich verlangt das Bundesrecht nicht eine Erschliessung mit öffentlichem Verkehr (BGE 123 II S. 350). Nach solothurnischem Recht (§ 28 PBG) ist Land erschlossen, wenn hinreichende Zu- und Wegfahrten vorhanden sind, die Wasser-, Energie- und Abwasserleitungen bis zum Grundstück oder in dessen unmittelbare Umgebung herangeführt sind und der Anschluss zulässig und ohne besonderen Aufwand möglich ist. Das solothurnische Recht enthält zur Zeit auch keine Vorschrift, die bei verkehrsintensiven Anlagen gemäss Richtplan die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr vorschreibt. Das PBG enthält auch keine Pflicht, bei Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr Gleisanschlüsse vorzuschreiben.

Abzustellen ist deshalb, wie bereits dargestellt, auf den Kantonalen Richtplan 2000, der festhält, dass im Betrieb des HVZ ein möglichst hoher Bahnanteil bei Antransport von Rundholz und Abtransport von Schnittholz anzustreben ist. In den Erwägungen des Regierungsrates zum Beschluss wird festgehalten, dass der Anteil an den Materialflüssen zu maximieren sei und dass diese Vorgabe in der Nutzungsplanung zu berücksichtigen sei.

Im UVB (Stand Dezember 2004) wird basierend auf den in Verhandlung stehenden Lieferverträgen die Rundholzmenge auf die zu erwartenden Herkunftsregionen bzw. -kantone hochgerechnet. Für jeden Herkunftskanton wurde unter Zuhilfenahme von Erfahrungen langjähriger Holzbeschaffungstätigkeit ein Modalsplit Bahn/LKW geschätzt. Dabei wurden logistische und auch ökonomische Randbedingungen berücksichtigt. Die LKW-Transport-Anteile schwanken von 100 % bis 0 %. Der Anteil hängt von der Transportdistanz zum HVZ ab. Im Durchschnitt wird ein maximaler Bahnanteil von 37 % errechnet. Dieser Wert bildete die Grundlage für das Planszenario ■best case■. Der Anteil des Schnittholz-Abtransportes beträgt im Planszenario 40 %. Der relativ hohe Bahnanteil

ergibt sich aus dem Umstand, dass der Grossteil des Schnittholzes in den Export gehen soll. Grundsätzlich erhöhe sich die Konkurrenzfähigkeit der Bahn mit zunehmender Transportdistanz.

Das AfU hatte in der vorläufigen Beurteilung vom 30. Januar 2004 im Sinne einer vorsorglichen Emissionsminderung einen Mindestbahnanteil von 30■35 % (je nach Produktion) gefordert. Schliesslich hat es in der UVP der Reduktion der Bahnanteile zugestimmt: Die Rundholz-Anlieferung von Borregaard nehme dauernd ab. Die Einsparungen durch Holz-Cluster stehen zur Erreichung von Umweltzielen nicht zur Verfügung. Die Vorgaben des USG seien auch bei tieferem Anteil erfüllt. Die Erhöhung des Bahnanteils im Sinn einer vorsorglichen Emissionsminderung sei problematisch. Es sei schwer festzulegen, bis zu welcher Höhe eine solche Massnahme noch als wirtschaftlich tragbar (im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG) gelten dürfte, andererseits sei die Anlieferung per Bahn bezüglich der Kapazitäten und der Einhaltung von Terminen gemäss Aussagen der Bahn unsicherer geworden.

Zum Bahnanteil führt die UVP wörtlich Folgendes aus: ■Der Kapazitäts-Engpass dürfte gemäss Aussagen verschiedener Vertreter der Bahn wohl eher bei der Bereitstellung im Bahnhof Luterbach-Attisholz durch die SBB oder (im Rahmen des freien Zugangs zur Schieneninfrastruktur) weitere Anbieter liegen. Die Kapazität aber auch die Verlässlichkeit im Sinn einer zeitgenauen Zustellung des Rundholzes lassen sich durch die Bahn nur bedingt garantieren. (...) Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist eine kontinuierliche Holzlieferung ■just in time■ eine Voraussetzung für das Funktionieren des HVZ. Die mangelnde Verlässlichkeit des aus Umweltsicht erwünschten Transportpartners ■Bahn■ ist also offenbar ein Problem. Dies wurde im Übrigen von unbeteiligter Seite (Holzeinkauf der Firma Kronospan Menznau) bestätigt. Unter diesen Voraussetzungen und in Anbetracht des Umstandes, dass ein höherer Bahnanteil das Rangierlärmproblem entlang der Jurastrasse verschärft, erachten wir die in den Sonderbauvorschriften festgelegten Bahnanteile und Fahrtenkontingente als angemessen. Der Nachweis der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen mit dem vorgesehenen Modalsplit ist erbracht. Wir sehen deshalb davon ab, dem Betrieb unter dem in verschiedenen Beschwerden direkt oder indirekt angemerkteten Titel der vorsorglichen Emissionsbegrenzung (Art. 1 Abs. 2 sowie Art. 11 Abs. 2 USG) eine Hypothek in der Form eines höheren Bahnanteils aufzuerlegen.■

Aufgrund weiterer Abklärungen in einem Nachtrag zum Auswertungsbericht vom Bau- und Justizdepartement am 26. April 2004 hält der Regierungsrat fest, dass die festgelegten Bahnanteile aus wirtschaftlichen und organisatorischen Gründen nicht von Beginn weg eingehalten werden könnten. Anfänglich soll vor allem Holz aus der näheren Umgebung verarbeitet werden. Je geringer die Transportdistanzen sind, umso kleiner ist bei den heutigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Bahnanteil. Die Überprüfung der Umweltverträglichkeit zeige jedoch, dass auch beim anlaufenden Betrieb die Umweltschutzgesetzgebung selbst mit den geringeren Bahnanteilen gemäss den Sonderbauvorschriften zum Gestaltungsplan HVZ eingehalten werden kann. Der im UVB für den Pellet-Abtransport vorerst angenommene Bahnanteil wurde in den Sonderbauvorschriften aufgegeben. Der Abtransport erfolgt mit Pumpcontainern direkt zu den Wohnhäusern der Abnehmer. Er eignet sich nicht für Bahntransporte. Die Fachstelle hat dieser Änderung zugestimmt.

Aus lärmtechnischen Gründen bestehen auf dem Bahnhof und im Industrieareal Einschränkungen. Gemäss UVB sollen die Zufuhren vermehrt mit Direktzügen ab

überregionalen Rangierzentren ins Areal geführt werden. Die täglichen Rangierzeiten müssen gegenüber heute unverändert bleiben. Die Zeitschemen zum Rangierbetrieb und den Zugsbewegungen gemäss Verkehrskonzept sind in Anhang P dargestellt. Gemäss UVP werden verschiedene Liegenschaften aufgrund der grösseren Rangierbewegungen (mehr und längere Züge) durch den Rangierlärm stärker betroffen. Ein Tag- und Nachtbetrieb ist auf dem Rangierareal nicht möglich.

Die Bauherrschaft hat ein Verkehrskonzept Schiene erarbeiten lassen. Das Logistiksystem soll sicherstellen, dass der Bahntransport einwandfrei funktioniert. Es enthält den zukünftigen Bahnverkehr mit Vorgaben für den zeitlichen Ablauf der Ein- und Ausfahrten im Bahnhof und die Rangiermanöver. Die Rangierdichte im Bahnhof und im Industrieareal wird erzeugt. Im Verkehrskonzept Schiene werden die erwarteten Mengensteigerungen für den Bahnverkehr aufgezeigt und überprüft, ob diese vom Bahnsystem aufgenommen werden können. Als Quellen werden die Mengenangaben 2002 des Bahnhofs Luterbach und Berechnungen der beteiligten Firmen herangezogen. Die Transporte werden bis zu den Rangierbahnhöfen Zürich, Basel und Biel geplant. Heute beansprucht der Versand von Borregaard/Lignotech 4'990 Wagen/Jahr und der Empfang von Borregaard/Lignotech 6'450 Wagen/Jahr. Zusätzlich sollen angenommen werden 1'710 Wagen/Jahr HVZ Kogler, 8'050 Wagen/Jahr Rohholz Empfang HVZ und 4'370 Wagen/Jahr Schnittholz HVZ. Die Studie enthält ein Manöverkonzept und zeigt Lösungsansätze für die zukünftige Zu- und Abfuhrsituation auf dem Bahnhof Luterbach. Der Tagesablauf auf dem Bahnhof Luterbach wird strukturiert. Es werden die Investitionen in Rollmaterial und Gleisanlagen begründet. ()

Die Verfasser des Verkehrskonzeptes Schiene wurden vom Verwaltungsgericht zu den Möglichkeiten eines höheren Bahnanteils befragt. Frau H., Mitglied der Geschäftsleitung der Cross Rail, Wiler, bestätigte, dass das System Schienentransport analysiert worden sei. Man habe Annahmen treffen müssen über die Herkunftsregionen des Holzes. Es habe sich gezeigt, dass ein Grossteil des Holzes voraussichtlich aus dem Kanton Bern und den Juragebieten stammen würde. Dies bedeute, dass die Transportwege weniger als 150 km betragen würden. Dies seien Distanzen, die gemäss SBB Cargo als nicht wesensgerecht eingestuft würden, denn die Bahn habe ihre Stärken bei den Transporten über lange Strecken. Es sei sehr schwierig, im Jura das Holz zu sammeln, weil die Region schienentechnisch dürftig angebunden sei. Einen nicht zu vernachlässigenden Einfluss auf den Bahnanteil habe die enorme Dichte der Züge auf dem Schienennetz. Der Güterverkehr habe sich dem Personenverkehr unterzuordnen, mit der Folge, dass je Stunde und Richtung noch 3 Trassen zur Verfügung stünden. Alle diese Punkte hätten als Rahmenbedingungen in das Verkehrskonzept einfliessen müssen. Der Bahnanteil von 30 % sei absolut realistisch, er könne garantiert werden. Um einen Parallelauslad durchzuführen, müssten mehr Geleise und mehr Platz zwischen den Geleisen zur Verfügung stehen. Dies könne auf Grund der Nähe der Strasse nicht realisiert werden. Der Bahnhof Luterbach selbst sei nicht der Kapazitätsengpass. Engpass sei die viel befahrene Strecke Biel Olten. Während des Tages müsse jede Rangierbewegung vom und zum Bahnhof dem Personenverkehr untergeordnet werden. Es sei schwierig, Lücken zu finden, welche die Zu- und Wegfahrt zum Bahnhof Luterbach zulassen würden. Zudem seien die Rangiermöglichkeiten in Luterbach sehr eingeschränkt. Es müsste an Randzeiten und Wochenenden rangiert werden können. Um den Bahnanteil zu erhöhen, müsste man bis spät in die Nacht und früh am Morgen und an Wochenenden arbeiten können (s. M-real und Stahl Gerlafingen). Zudem müsste Holz aus

ferneren Regionen bezogen werden. Der Strassentransport müsste verteuert werden. Die garantierten 30 % seien eine realistische Quote. Bei guter Qualität zu sinnvollen Preisen könnten höhere Anteile erreicht werden.

Auch Herr M., Regionalverkehr Mittelland, Willisau, bestätigte, es seien die zu erwartenden Empfangs- und Versandtransporte zusammengestellt worden. Als Referenzobjekte habe man die Firmen M-real in Biberist, die Stahl Schweiz AG in Gerlafingen und die Kronoswiss in Menznau herangezogen. Auch die bestehenden Transporte der Borregaard hätten eine Rolle gespielt. Dabei seien die bestehenden Transporte berücksichtigt worden. Unter Berücksichtigung der Destinationen sei vom Projektteam und von der RM/Crossrail eine realistische Schätzung über die möglichen Bahnanteile vorgenommen worden. Es sei zu berücksichtigen gewesen, dass in Luterbach zur Vermeidung von Lärmbelästigungen für die Anwohner nur eingeschränkt rangiert werden darf. Dies grenze die möglichen Anlieferzeiten leider ein. Bei Firmen mit vergleichbarer Grösse (Stahl Gerlafingen, M-real Biberist) werde praktisch rund um die Uhr verladen und rangiert. Im Moment könne in der Transportbranche niemand eine Garantie für Lieferungen über längere Zeiträume übernehmen. Alle Transportfirmen könnten nur ökonomisch sinnvolle Transporte durchführen. Subventionen würden gekürzt. Im Moment würden Verladestationen abgebaut und SBB Cargo ziehe sich aus dem Markt zurück. Es handle sich um Schätzungen für die Versand- und Empfangsregionen des gesamten Transportvolumens. Es sei nicht sinnvoll, höhere Bahnanteile anzunehmen, als realistisch durchführbar. Bahntransporte könnten nur akquiriert werden, wenn sie wirtschaftlich geführt werden könnten. Ein höherer Bahnanteil ergäbe sich höchstens aus der Verschiebung der Regionen, d.h. es müsste extra Holz aus weiter entfernten Regionen herbeitransportiert werden. Die Regional- und Schnellzüge liessen am Tag nur wenige und langsame Trassen für den Güterverkehr zu. In Luterbach könne nachts nicht rangiert werden. Das verteuert und kompliziert auch die Bahntransporte in der Nacht. Die Züge können nicht direkt übernommen werden. Man habe realistische Schätzungen für einen Bahnanteil von verschiedenen Regionen der Schweiz und Europa vorgenommen. Eine Erhöhung des Bahnanteils auf 50 % wäre nur möglich, wenn die Strassentransporte verteuert, der Import von ausländischem Holz gesteigert und der Entlad und Belad der Güter im 24-Stunden-Betrieb möglich wäre.

Das Verwaltungsgericht hat sich davon überzeugt, dass von der Bauherrschaft diejenigen Massnahmen verlangt werden, die technisch und betrieblich (auch für die Bahn) möglich sind. Mehr als die Bahn zuverlässig leisten kann, darf von der Bauherrschaft nicht verlangt werden.

Aus all diesen Gründen sind die Beschwerden abzuweisen.

Verwaltungsgericht, Urteil vom 6. April 2006 (VWBES.2005.323)

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