Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
1A.191/2003 /gij

Urteil vom 1. Juli 2004
I. Öffentlichrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesgerichtspräsident Aemisegger, Präsident, Bundesrichter Aeschlimann, Féraud, Fonjallaz, Eusebio, Gerichtsschreiberin Gerber.

Parteien
X._____, Beschwerdeführer, vertreten durch Rechtsanwalt Christoph Schweiger,

gegen

Gemeinderat Rheinfelden, Rathaus, Marktgasse 16, 4310 Rheinfelden,
Gemeinderat Möhlin, 4313 Möhlin,
Regierungsrat des Kantons Aargau, 5000 Aarau, vertreten durch das Baudepartement des Kantons Aargau, Rechtsabteilung, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau,
Verwaltungsgericht des Kantons Aargau, 3. Kammer, Obere Vorstadt 40, 5000 Aarau.

Gegenstand
Strassenbauprojekt (NK 495 Rheinfelden-Möhlin),
Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Aargau, 3. Kammer, vom 14. April 2003.

Sachverhalt:
A.
Am 21. September 1994 erteilte der Regierungsrat des Kantons Aargau dem Projekt für den Bau der Neuen Kantonsstrasse (NK) 495 Rheinfelden-Möhlin die provisorische Genehmigung. Zuvor hatte das Baudepartement ein entsprechendes Generelles Projekt erarbeitet und der Grosse Rat am 17. Juni 1986 beschlossen, die NK 495 in das Mehrjahresprogramm 1980-1985 aufzunehmen.

Das Projekt sieht die Erstellung eines rund 1.5 km langen Strassenstücks zwischen den bestehenden Kantonsstrassen K 495 und K 292 auf dem Gebiet der Einwohnergemeinde Rheinfelden vor. Das Trassee soll parallel zum "Delligraben" und zum Ostrand des Waldes "Obere Rüchi" und "Untere Rüchi" verlaufen und die SBB-Linie Basel-Zürich unterqueren. Bei der Saline Riburg führt das Trassee schleifend auf dasjenige der bestehenden K 495, wobei es auf einer Länge von ca. 150 m den Wald anschneidet. Der Anschluss an die K 292 soll als Kreisel ausgestaltet werden. Nach Fertigstellung der Strasse soll die heutige K 495 zwischen Solbadklinik/Rütteliweg und der Saline Riburg auf eine Breite von 4.50 m reduziert und für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden.
B.
Gegen das Projekt NK 495 erhob X._____, der in Möhlin den "Rüchihof" bewirtschaftet, Einsprache. Am 12. Dezember 2001 wies der Regierungsrat die Einsprache ab, hiess das Projekt NK 495 als rechtmässig und umweltverträglich gut und erteilte die Ausnahmebewilligung gemäss Art. 24 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG; SR 700) mit zahlreichen Auflagen und Bedingungen. Gleichzeitig wurde die Rodungsbewilligung des Finanzdepartements, Abteilung Wald, vom 15. Oktober 2001 eröffnet.
C.
Dagegen erhob X._____ Beschwerde an das Verwaltungsgericht des Kantons Aargau. Dieses führte am 19. Dezember 2002 eine Verhandlung mit Augenschein durch und holte Berichte der kantonalen Fachstellen über

die Auswirkungen der vom Beschwerdeführer favorisierten Variante "Wald" ein. Am 14. April 2003 entschied das Verwaltungsgericht, das Projekt NK 495 sei recht- und zweckmässig und wies die Beschwerde ab.
D.
Dagegen erhebt X._____ Verwaltungsgerichtsbeschwerde ans Bundesgericht. Er beantragt, das angefochtene Urteil sei aufzuheben und es sei festzustellen, dass die Kantonsstrasse NK 495 Rheinfelden-Möhlin nicht erstellt werden dürfe. Eventuell sei die Sache an die Vorinstanz zur ergänzenden Abklärung des Sachverhalts und zur Neubeurteilung zurückzuweisen.
E.
Der Gemeinderat Rheinfelden und das Baudepartement des Kantons Aargau beantragen die Abweisung der Beschwerde. Der Gemeinderat Möhlin ist der Auffassung, dass die "Waldvariante" auf einen dem Projekt NK 495 vergleichbaren Planungsstand gebracht werden müsse, um die Vor- und Nachteile beider Streckenführungen miteinander vergleichen zu können. Das Verwaltungsgericht verweist im Wesentlichen auf die Erwägungen des angefochtenen Entscheids, an denen es festhält. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat auf eine Vernehmlassung verzichtet. Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) äussert sich in seiner Vernehmlassung zu den umweltschutzrechtlichen Rügen des Beschwerdeführers. Den Parteien wurde Gelegenheit gegeben, zur Vernehmlassung des BUWAL Stellung zu nehmen.
F.
Am 13. Oktober 2003 wurde der Beschwerde die aufschiebende Wirkung erteilt.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.
1.1 Angefochten ist ein Entscheid des Verwaltungsgerichts über das Projekt einer neuen Kantonsstrasse. Dieses Projekt war vom Regierungsrat genehmigt worden, der zugleich auch eine Ausnahmebewilligung im Sinne von Artikel 24 RPG erteilt hat. Gegen Entscheide letzter kantonaler Instanzen über Bewilligungen im Sinne der Art. 24 ff. RPG steht die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ans Bundesgericht grundsätzlich offen (Art. 34 Abs. 1 RPG).

Allerdings erscheint es zweifelhaft, ob der Entscheid des Regierungsrats tatsächlich als Ausnahmebewilligung i.S.v. Art. 24 RPG zu qualifizieren ist, oder nicht vielmehr als kantonaler Strassenplan, d.h. als (Sonder)Nutzungsplan i.S.v. Art. 14 ff. RPG, der keiner Ausnahmebewilligung gemäss Art. 24 ff. RPG bedarf (vgl. in diesem Sinne Entscheid 1A.45/2001 vom 20. September 2001 E. 4, publ. in RDAT 2002 I Nr. 56 S. 362 betreffend den Kanton Tessin; vgl. auch BGE 116 Ib 159 E. 1 S. 163; 112 Ib 164 E. 2b S. 167).

Diese Frage muss allerdings im vorliegenden Fall nicht näher erörtert werden: Auch wenn vom Vorliegen eines Sondernutzungsplans ausgegangen wird, ist die Beschwerde im Verfahren der Verwaltungsgerichtsbeschwerde zu beurteilen, weil der Beschwerdeführer in erster Linie Rügen aus dem Bundesumweltrecht erhebt (Art. 54 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 [SR 814.01; USG]i.V.m. Art. 97 OG). Es wird von keiner Seite geltend gemacht, dass das Verfahren, das zum Genehmigungsbeschluss des Regierungsrates führte, den verfahrensrechtlichen Mindestanforderungen von Art. 4 RPG nicht entsprochen hätte. Materiell sind an die planerische Interessenabwägung dieselben Anforderungen zu stellen wie an diejenige nach Art. 24 RPG.
1.2 Das geplante Strassentrassee liegt auf Land, das zum Landwirtschaftsbetrieb des Beschwerdeführers gehört. Dieser ist vom angefochtenen Entscheid mehr als jedermann betroffen und daher zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde legitimiert (Art. 103 lit. a OG). Auf die rechtzeitig erhobene Beschwerde ist einzutreten.
1.3 Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde können die Verletzung von Bundesrecht - einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens - und die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts gerügt werden (Art. 104 lit. a und b OG). Hat allerdings - wie im vorliegenden Fall - eine richterliche Behörde als Vorinstanz entschieden, ist das Bundesgericht an den festgestellten Sachverhalt gebunden, es sei denn, dieser sei offensichtlich unrichtig, unvollständig oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensbestimmungen festgestellt worden (Art. 105 Abs. 2 OG). Das Bundesgericht wendet im Verfahren der Verwaltungsgerichtsbeschwerde das Bundesrecht von Amtes wegen an, d.h. es ist nicht an die Begründung der Parteien gebunden (Art. 114 Abs. 1 OG in fine): Es kann die Beschwerde auch aus andern als den geltend gemachten Gründen gutheissen oder den Entscheid mit einer Begründung bestätigen, die von jener der Vorinstanz abweicht (BGE 117 Ib 114 E. 4a S. 117 mit Hinweis). Nicht überprüfen kann es die Angemessenheit des

angefochtenen Entscheides (Art. 104 lit. c OG).
2.
Der Beschwerdeführer macht geltend, das mit dem Strassenbauprojekt verbundene Ziel - die Entlastung des Spital- und Kurviertels Rheinfeldens von Strassenverkehrsimmissionen - könne mit anderen, weniger einschneidenden Massnahmen erreicht werden, namentlich durch Lärmschutzmassnahmen und gegebenenfalls durch Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit auf der bestehenden K 495. Er bestreitet somit das Bedürfnis für die neue Kantonsstrasse, die bei öffentlichen UVP-pflichtigen Anlagen wie dem vorliegenden Strassenbauprojekt besonders zu begründen ist (Art. 9 Abs. 4 USG).
2.1 Unzutreffend ist zunächst der Vorwurf des Beschwerdeführers, das Verwaltungsgericht habe die "Nullvariante" nicht näher geprüft: Das Verwaltungsgericht hat in E. II.2 (S. 17-19) dargelegt, weshalb seines Erachtens Massnahmen an der Quelle bzw. Lärmschutzmassnahmen zur Sanierung des Strassenabschnitts im Kurviertel von Rheinfelden nicht genügten und deshalb eine neue Strasse erforderlich sei.
2.2 Das Verwaltungsgericht hielt die Sanierungsbedürftigkeit der K 495 (Riburgerstrasse) im Bereich der Reha-Klinik und des Spitals für erstellt, weil die Immissionsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm teilweise massiv überschritten seien. Gemäss dem Strassenlärmbelastungskataster des Kantons Aargau (Auszug für die Gemeinde Rheinfelden, Stand 24. März 1993) habe der durchschnittliche Verkehr im Bereich der Riburgerstrasse im Jahre 1993 zwischen 6'510 und 9'500 Motorfahrzeugen betragen, was Beurteilungspegel zwischen 55.3 und 66.8 dB(A) für den Tag und zwischen 43.5 und 55.1 dB(A) für die Nacht ergebe. Heute rechne die kantonale Fachstelle (Abteilung Verkehr) mit Beurteilungspegeln, die um 4 bis 5 dB(A) über den 1993 berechneten liegen.

Der Beschwerdeführer bestreitet diese Lärmprognosen nicht, ist jedoch der Auffassung, daraus ergebe sich nur eine geringfügige Überschreitung der Lärmgrenzwerte im Bereich der Kur- und Spitalzone. Dies trifft nicht zu: Die berechneten Lärmpegel überschreiten die Immissionsgrenzwerte der Lärmempfindlichkeitsstufe II (60 dB(A) für den Tag und 50 dB(A) für die Nacht) z.T. deutlich und sind für eine Kur- und Spitalzone mit erhöhtem Lärmschutzbedürfnis, die eigentlich der Lärmempfindlichkeitsstufe I zugeordnet werden müsste (Art. 43 Abs. 1 lit. a der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV; SR 814.41]), unzumutbar.

Auch aus raumplanerischer Sicht erscheint es geboten, die lärmempfindlichen Gebiete Rheinfeldens vom Schwerverkehr aus den Industriegebieten Rheinfeldens und Möhlins zu entlasten und das benachbarte Waldgebiet als Erholungsraum aufzuwerten.

Soweit der Beschwerdeführer auf andere gewichtige Lärmquellen, namentlich die Eisenbahn, verweist, ändert dies nichts an der Sanierungsbedürftigkeit der Strasse, sondern belegt nur, dass noch weiterer Sanierungsbedarf besteht. Sanierungsarbeiten der SBB sind, wie sich aus den Akten ergibt (vgl. Augenscheinsprotokoll S. 12; Vernehmlassung des Baudepartements S. 4), bereits im Gang.
2.3 Der Beschwerdeführer macht geltend, die Lärmbelastung im Wohn- und Kurgebiet Rheinfeldens könne durch Lärmschutzmassnahmen und gegebenenfalls durch Herabsetzung der Geschwindigkeit verringert werden. Das Verwaltungsgericht hielt dagegen in seinen Erwägungen fest, dass Schallschutzwände in einem Wohnquartier kaum je ohne Durchbrechungen erstellt werden könnten, was sich auf die Lärmdämpfung negativ auswirke, abgesehen von den damit verbundenen Problemen des Ortsbildschutzes. Massnahmen beim Strassenbelag brächten bei grösseren Grenzwertüberschreitungen erfahrungsgemäss wenig. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit betrage auf der fraglichen Strecke schon heute nur 40 km/h und könne beim heutigen Verkehrsaufkommen realistischerweise nicht noch weiter herabgesetzt werden. Strassenraumgestaltungen zur Durchsetzung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit könnten überdies kontraproduktive Wirkungen haben, weil durch vermehrte Abbrems- und Wiederanfahrmanöver eher zusätzlicher Lärm und Geruch entstehe.

Diese Ausführungen stimmen mit denjenigen des Vertreters der Fachstelle Verkehr des kantonalen Baudepartements an der Augenscheinsverhandlung vom 19. Dezember 2002 überein und können weder als offensichtlich unrichtig oder unvollständig qualifiziert werden. Das Verwaltungsgericht durfte ohne Rechtsverstoss davon ausgehen, dass Massnahmen an der Quelle und passive Lärmschutzmassnahmen zur Sanierung der bestehenden K 495 nicht genügen würden.
2.4 Nur ergänzend verwies das Verwaltungsgericht auf die Situation hinsichtlich der Luftreinhaltung im Bereich des Spitals, die es als problematisch bezeichnete (angefochtener Entscheid S. 17). Der Jahresmittelwert

des Stickstoffdioxids (NOx) liege im Bereich des Grenzwerts von 30 ?g/m3, derjenige des Feinstaubes (PM 10) knapp über dem Grenzwert von 20 ?g/m3.
Der Beschwerdeführer wirft dem Verwaltungsgericht vor, es habe veraltete Werte verwendet. Zu Unrecht: Die genannten Zahlen stützen sich auf den Amtsbericht des Baudepartements, Abteilung für Umwelt, vom 11. Dezember 2002 und berücksichtigen die vom BUWAL Mitte der 90er Jahre herausgegebenen neuen Emissionsfaktoren. Dies wurde am Augenschein vom Vertreter der Abteilung für Umwelt ausdrücklich bestätigt. Soweit das Verwaltungsgericht an anderer Stelle (S. 24) ältere, höhere Werte nennt, handelt es sich um die Wiedergabe der Prognosen des UVB und der Umweltverträglichkeits-Beurteilung der kantonalen Umweltschutzfachstelle, die jedoch anschliessend (S. 25) mit Hinweis auf die seitherige Verbesserung der Luftschadstoffsituation relativiert werden.
2.5 Nach dem Gesagten durfte das Verwaltungsgericht das Bedürfnis für eine neue Verbindung zwischen den bestehenden Kantonsstrassen K 495 und K 292 zur Entlastung des Kur- und Spitalgebiets von Rheinfelden bejahen. Ob das hierfür vorgesehene Projekt den Anforderungen des Umweltschutzgesetzes an den Lärmschutz (E. 3) und die Luftreinhaltung (E. 4) entspricht, ob ihm überwiegende Interessen entgegenstehen (E. 5) und ob es andere, umweltverträglichere Varianten gibt (E. 6), ist im Folgenden zu erörtern. Dabei ist in der abschliessenden gesamthaften Interessenabwägung noch einmal auf die "Nullvariante" zurückzukommen (unten, E. 7).
3.
Die NK 495 ist eine neue ortsfeste Anlage nach Art. 7 Abs. 7 USG und Art. 2 Abs. 1 LSV, deren Lärmemissionen so weit begrenzt werden müssen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG, Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV). Die von der Strasse allein ausgehenden Lärmimmissionen dürfen die Planungswerte nicht überschreiten (Art. 25 Abs. 1 USG, Art. 7 Abs. 1 lit. b LSV). Darüber hinaus darf der Betrieb der neuen Strasse nicht dazu führen, dass durch die Mehrbeanspruchung bestehender Strassen die Immissionsgrenzwerte überschritten bzw., bei bereits sanierungsbedürftigen Strassen, wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden (Art. 9 LSV).
3.1 Das Verwaltungsgericht hat in seinem Entscheid, gestützt auf den Umweltverträglichkeitsbericht und dessen Beurteilung durch die kantonale Umweltschutzfachstelle, festgestellt, dass die NK 495 an allen Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen, einschliesslich des "Rüchihofs" des Beschwerdeführers, die Planungswerte einhalten werde. Auch die mit dem Betrieb der neuen Strasse verbundene Zunahme des Verkehrs auf der K 292 werde keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bewirken.

Das BUWAL kritisiert, dass die dem UVB zugrunde liegende Verkehrsprognose nur bis ins Jahr 2005 reiche und nicht aktualisiert worden sei. Es fehlten deshalb längerfristige gesicherte Aussagen bezüglich der zu erwartenden Lärmbelastung. Art. 36 Abs. 2 LSV sei damit nicht genügend Rechnung getragen worden.

Dies wirkt sich allerdings im Ergebnis nicht aus: Wie das BUWAL in seiner Vernehmlassung selbst ausführt, wäre eine Überschreitung des Planungswertes der ES II beim "Rüchihof", der in 200 m Abstand zur geplanten Strasse liege, selbst dann nicht zu erwarten, wenn das zukünftige Verkehrsaufkommen doppelt so hoch wäre wie angenommen. Dies gilt erst recht, wenn man berücksichtigt, dass der Rüchihof zwischenzeitlich der ES III zugeordnet worden ist (Nutzungsordnung Kulturland der Gemeinde Möhlin vom 12. Dezember 1997/23. März 1999). Alle übrigen Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen (Mattenhof, Wohngebiet Chällersmatt) sind noch weiter von der NK 495 entfernt.

Zudem ging der UVB davon aus, dass das ganze Gebiet bis 2005 überbaut sein werde (vgl. Verkehrsprognose NK 495 Rheinfelden-Möhlin vom 28. Mai 1990 S. 6). Tatsächlich sind jedoch die Industriegebiete von Möhlin und Rheinfelden Ost nur zu rund 50% überbaut (angefochtener Entscheid S. 43). Die Verkehrsentwicklung ist somit, wie auch die Verkehrszählung 1999 gezeigt hat, gegenüber der damaligen Prognose zurückgeblieben. Insofern ist davon auszugehen, dass auch ein Aktualisierung der Verkehrsprognose keine Überschreitung der Grenzwerte ergeben hätte.
3.2 Nach Inbetriebnahme der NK 495 soll die K 495 vom Rütteliweg bis zur Saline Riburg für den privaten Motorfahrzeugverkehr gesperrt werden. Der südliche Teil der K 495 im Bereich des Spitals wird damit vom Durchgangsverkehr, insbesondere von dem aus den Industriegebieten Rheinfeldens und Möhlins stammenden Schwerverkehr, entlastet. Damit wird die erforderliche Sanierung der K 495 im Bereich Rheinfeldens erreicht.
3.3 Strittig ist dagegen, ob auch die K 495 bei Möhlin saniert werden muss. Der Beschwerdeführer bejaht

dies, unter Hinweis auf die bereits heute im Gebiet "Hinter-Riburg" überschrittenen Immissionsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm.
Das vorliegend streitige Projekt sieht jedoch - entgegen dem ursprünglichen Projekt - nicht mehr den Ausbau der K 495 auf der Strecke Möhlin-Saline Riburg vor, und löst somit für diesen Strassenabschnitt keine Sanierungspflicht gemäss Art. 18 USG aus. Damit ist die Sanierungsbedürftigkeit des östlichen Teilstücks der K 495 im vorliegenden Verfahren nicht näher zu prüfen.

Die Annahme des Verwaltungsgerichts, die NK 495 werde zu keinem Mehrverkehr auf dem verbleibenden Stück der K 495 Möhlin-Saline Riburg führen, erscheint plausibel, soll doch die NK 495 lediglich den bisherigen Verkehr, vor allem aus der Industriezone von Möhlin, auf einer anderen Strecke der K 292 zuführen, unter Umgehung des Kurviertels von Rheinfelden.
3.4 Das BUWAL verlangt in seiner Vernehmlassung als vorsorgliche emissionsmindernde Massnahme den Einbau eines lärmmindernden Belags. Mit Schreiben vom 18. März 2004 (S. 2 zu Punkt 2.4) hat das Baudepartement bestätigt, dass dies vorgesehen sei.
3.5 Nach dem Gesagten entspricht das Bauvorhaben den bundesrechtlichen Vorgaben zum Lärmschutz.
4.
Der Beschwerdeführer rügt weiter, die geplante NK 495 sei im Bereich "Luft" nicht umweltverträglich, da sie zu 15-20% höheren NOx-Emissionen führen werde, aufgrund der gegenüber dem heutigen Zustand längeren Fahrstrecke und der höheren Reisegeschwindigkeit. Der UVB prognostiziere eine massive Überschreitung des Grenzwerts für NO2 auf der K 292 zwischen der Einmündung der NK 495 und Rheinfelden. Die zur Reduktion der NOx-Emissionen auf diesem Abschnitt verfügten Auflagen seien ungenügend bzw. untauglich: Vorgesehen sei die Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit auf die Innerortsgeschwindigkeit bereits ab der Einmündung der NK 495 in die K 292. Diese Begrenzung greife aber erst, wenn die Belastung an allen drei Messstandorten im Jahresmittel eindeutig über dem Immissionsgrenzwert für NO2 liege, d.h. 33 ?g/m3 überschreite; überdies habe der fragliche Strassenabschnitt eindeutig Ausserorts-Charakter, weshalb die Innerortsgeschwindigkeit von den Autofahrern nicht eingehalten werden würde.
4.1 Das Verwaltungsgericht wies in seinem Entscheid darauf hin, dass sich die Luftschadstoffsituation seit Erstellung des UVB als Folge der verbesserten Motorentechnik und der Erneuerung der Fahrzeugflotte erheblich verbessert habe. Unter Zugrundelegung der aktuellen Verkehrszahlen und aufgrund der neuen Emissionsfaktoren habe das Baudepartement (Abteilung für Umwelt) für das Jahr 2005 eine NOx-Emission von 30 kg/Tag ermittelt, was gegenüber den 1991 prognostizierten Emissionen einen Rückgang um 33 kg/Tag bedeute. Heute rechne man damit, dass sich die NO2-Konzentrationen auf der K 292 im Bereich des Grenzwerts von 30 ?g/m3 ($\pm$ 10%) bewegen werde. Die in den Auflagen vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung bei "erheblicher" Überschreitung des Immissionsgrenzwerts werde also voraussichtlich nicht zur Anwendung gelangen. Eine Überschreitung des NOx-Grenzwerts um maximal 3 ?g/m3 könne in Anbetracht des Umstandes, dass die K 292 vollständig ausserhalb der Wohngebiete liege und die Jahresmittelwerte tendenziell weiter sinken würden, in Kauf genommen werden; ihr stehe eine drastische Reduktion der Schadstoffe im Kurgebiet Rheinfelden, d.h. in einem besonders empfindlichen Gebiet, gegenüber.
4.2 Die geplante Strasse ist eine Verkehrsanlage i.S.v. Art. 2 Abs. 3 der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (SR 814.318.142.1; LRV). Gemäss Art. 11 Abs. 2 USG und Art. 18 LRV ordnet die Behörde alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen an, mit denen die vom Verkehr verursachten Emissionen begrenzt werden können. Sind übermässige Emissionen zu erwarten, so erstellt die Behörde einen Massnahmenplan, der Massnahmen zur Verminderung und Beseitigung von übermässigen Immissionen angibt (Art. 44a USG; Art. 19 LRV; vgl. zum Ganzen BGE 117 Ib 425 E. 5b-d S. 429 ff.).
4.3 Die NK 495 kommt in ein Gebiet zu liegen, das lufthygienisch bereits übermässig belastet ist und für das der Massnahmenplan des Kantons Aargau aus dem Jahr 2002 gilt. Allerdings wird, wie das Verwaltungsgericht festgestellt hat und das BUWAL bestätigt, der Immissionsgrenzwert für NO2 inzwischen eingehalten; überschritten sind heute noch die Grenzwerte für PM10 und Ozon (Abteilung Umwelt des Baudepartements, Schreiben vom 11. Dezember 2002). Längerfristig - so das BUWAL - könne auch mit der Einhaltung des Grenzwerts für PM10 gerechnet werden.

Insgesamt führt das Projekt NK 495 zu einer Erhöhung der Gesamtbelastung des Gebiets Rheinfelden-Möhlin mit Luftschadstoffen um schätzungsweise 1.3%. Die mit dem Strassen- und insbesondere dem Industrieverkehr

Möhlin-Rheinfelden verbundene Belastung mit NOx und PM10 verlagert sich vom besonders sensiblen Kurviertel Rheinfeldens zum weitgehend unüberbauten Gebiet entlang der K 292. Es ist damit zu rechnen, dass die Immissionsgrenzwerte dort erreicht oder knapp überschritten werden. Dies führt - anders als im Bereich des Lärmschutzes - nicht per se zur Unzulässigkeit des Bauprojekts, sondern zur Notwendigkeit, den bereits bestehenden kantonalen Massnahmenplan anzuwenden und gegebenenfalls anzupassen. Berücksichtigt man die mit dem Projekt erzielte erhebliche Entlastung des Kurgebiets von Rheinfelden von Luft- und Lärmimmissionen, führt die zusätzliche Luftverunreinigung für sich allein nicht zur Umweltunverträglichkeit des Projekts. Sie ist aber im Rahmen der Gesamtinteressenabwägung, namentlich beim Vergleich mit der vom Beschwerdeführer bevorzugten "Waldvariante", zu berücksichtigen.

5.

5.1 Der Beschwerdeführer ist der Auffassung, die kantonalen Instanzen hätten die Interessen der Ökologie bei der Interessenabwägung falsch bewertet. Die NK 495 verlaufe auf einer Länge von rund 1,5 km entlang dem schützenswerten Waldrand bei Möhlin, parallel zum Delligraben. Dies beeinträchtige die Funktion des Waldsaums als ökologisch wertvoller Lebensraum an der Schnittstelle zwischen Wald und Kulturland. Die Trennwirkung der neuen Strasse sei erheblich und werde durch die Sperrung der alten K 495 für den motorisierten Individualverkehr nur ungenügend kompensiert, da die Strasse als solche bestehen bleibe und weiterhin für eine grosse Zahl von Kleintieren als Barriere wirke. Die NK 495 führe sodann zur Versiegelung von rund 15'000 m2 nutzbaren Landes.

5.2 Das BUWAL kritisiert in seiner Vernehmlassung, dass sich die gegenwärtige Lebensraumqualität des östlichen Waldrandes aufgrund der nicht mehr aktuellen bzw. zu generell abgefassten Unterlagen nicht beurteilen lasse. Generell seien Waldrandgebiete als Übergangsgebiete unterschiedlicher Lebensraumtypen sehr wertvoll und verfügten über eine grosse Artenvielfalt. Der Bau der Strasse entlang des östlichen Waldrandes beeinträchtige den Lebensraum von Fauna und Flora, indem es den weitgehend unverbauten Übergang zwischen Landwirtschaftsland und Wald durchtrenne.

5.3 Das Bundesgericht prüft in erster Linie, ob der UVB 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 UVB und dessen Beurteilung durch die Fachstelle die zutreffenden Folgerungen gezogen hat. Namentlich ist zu beurteilen, ob die öffentlichen Interessen vollständig berücksichtigt und ob sie richtig gewichtet wurden, wobei zu beachten ist, dass sich der Umweltverträglichkeitsbericht auf das für den Entscheid Wesentliche beschränken darf (BGE 119 Ib 254 E. 8b S. 275 mit Hinweis).

5.4 Das Landwirtschaftsgebiet zwischen Rüchiwald und Möhlin wird im "Teilbericht Fauna und Flora, Trennwirkung" der Hintermann & Weber AG aus dem Jahre 1991 als intensiv genutztes Ackerland charakterisiert, ohne besondere Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt (S. 15). Der Waldsaum werde durch eine Bewirtschaftungsstrasse vom übrigen Wald getrennt; dieser ende abrupt an der Bewirtschaftungstrasse, ohne Ausbildung eines Waldmantels (S. 22). Einzig im nordöstlichen Teil des Gebietes entlang der Rinne, des Industriegleises und des Eisenbahnbords stünden Hecken. Der Bericht führt die Tierarten auf, die am Waldrand vorkommen (S. 17 f. und Anhang 11.2); näher untersucht werden die möglichen Auswirkungen der NK 495 für diejenigen Arten, deren Vorkommen zumindest im lokalen Massstab durch das Projekt erheblich beeinflussbar scheine (S. 17 f.).

Der UVB-Teilbericht betont die ökologische Ausgleichswirkung des Waldrands und der Böschungen des vorgelagerten Delligrabens für das benachbarte Ackerland: So könnten kleinere Arten, die im Zusammenhang mit dem Ackerbau zu gewissen Jahreszeiten keine Überlebensmöglichkeit im Kulturland haben, dieses vom Delligraben aus immer wieder neu besiedeln und so diesen Lebensraum zumindest während einiger Monate nutzen (z.B. Laufkäfer, Mäuse). Grössere Säugetiere (z.B. Reh, Hase) wechselten jede Nacht von ihren Tagesverstecken im Wald zu den Äsungsflächen im Kulturland, auf denen sie tagsüber wegen fehlender Deckung und hoher Störungsintensität nicht bleiben könnten (S. 31).

Als relevante Auswirkungen der NK 495 in diesem Raum wird der Verlust der ökologischen Ausgleichswirkung des Delligrabens für die östlich anschliessenden Ackerflächen genannt: Diese würden von den Ausgleichsflächen am Waldrand für bodengebundene Kleintiere völlig abgeschnitten. Flugfähige Tiere und grössere Säugetiere könnten zwar noch zwischen Wald und Feld wechseln, doch sei dies mit einem Unfallrisiko verbunden. Es sei anzunehmen, dass die Strasse auch bei Tierarten, die körperlich zum Überqueren in der Lage wären (z.B. Igel, Hasen, Goldammer, Schmetterlinge) eine abschreckende Wirkung entfalten werde (S. 46).

Trotz Wild-Reflektoren und gezielter Gestaltung des Delligrabens werde es entlang des Waldrandes, südlich der Bahnlinie, regelmässig zu Verkehrsopfern unter grösseren Säugetieren kommen, insbesondere unter Rehen, Hasen, Hermelin und evtl. Dachsen, die täglich (bzw. nächtlich) zwischen Waldrand und Feld hin- und herwechseln, um Nahrung (im Feld) bzw. Schutz (im Wald) zu finden (S. 47 und S. 51). Da die Feldhasenbestände schon allein wegen der Zerstückelung ihrer Lebensräume zwischen Rheinfelden und Möhlin stark bedroht seien, könne diese Art eine erhöhte Verkehrsopferrate eventuell nicht verkraften und werde kleinräumig aussterben.

Kleine Wirbeltiere und Wirbellose würden vom Verkehr auf der NK 495 in grosser Zahl getötet werden. Wegen der offeneren Umgebung (tiefere Flughöhen) werde die Zahl der Todesfälle unter Fluginsekten und Vögeln entlang des Waldrandes höher sein als bei gleichem Verkehrsaufkommen auf der bestehenden K 495 im Wald. Da der Waldrand für zahlreiche Fluginsekten-Arten einen hochattraktiven Biotoptyp darstelle, werde der südliche Teil der NK 495 eine eigentliche Todesfalle werden.

Positiv werde sich dagegen die Umgestaltung des Delligrabens in Verbindung mit dem geplanten Durchlass unter der K 292 auswirken: Hier entstehe eine wichtige Verbindung zwischen der Naturschutzzone Chilli und dem Rüchiwald, die von den meisten bodengebundenen Tierarten genutzt werden könne und besonders im Hinblick auf zukünftige Amphibien- und Reptilienbewegungen von grossem Wert sei.
Hinsichtlich der Wanderungsachse "Hochrheinkorridor" in Ost-West-Richtung hält der UVB fest, dass dieser auf schweizerischer Seite für kleine boden- und wassergebundene Arten bereits weitgehend unpassierbar geworden sei. Im Bereich der NK 495 bilde der Bahndamm als praktisch durchgehendes Band mit besonnter, trocken-warmer Vegetation die wichtigste Wanderachse, die grossräumig die im Hochrheintal verstreuten Reptilienlebensräume und die Biotope zahlreicher spezialisierter wirbelloser Tiere verbinde (S. 31). Diese Wanderungsachse bleibe auch nach dem Bau der NK 495 bestehen: Im Bereich der SBB-Brücke soll südlich der Schienen ein 3 m breiter Streifen mit Schotterrasen erstellt werden, der ohne Hindernisse die südexponierten Böschungen des Bahndamms verbindet. Dadurch sei das Funktionieren der grossräumig wichtigsten Tier-Wanderungsachse (Südböschung) vermutlich sichergestellt (S. 46).
5.5 Die im UVB enthaltene Bestandsaufnahme wurde von der kantonalen Umweltschutzfachstelle in der definitiven Beurteilung der Umweltverträglichkeit vom 24. November 1999 (im Folgenden: UV-Beurteilung) als ausreichende bis gute Basis für die Beurteilung im Bereich Natur- und Landschaftsschutz gewertet: Es sei anzunehmen, dass zusätzliche Untersuchungen kaum neue Beurteilungsaspekte ergeben, sondern die bereits erkannten problematischen Projekteigenschaften nur bestätigen würden. Auch die Prognose der Projektauswirkungen wurde als realistisch und zutreffend beurteilt (UV-Beurteilung S. 7).

Es ist nicht ersichtlich und wird auch weder vom BUWAL noch vom Beschwerdeführer dargelegt, inwiefern diese Einschätzung unrichtig oder durch den Zeitablauf überholt sein solle. Insofern ist davon auszugehen, dass der UVB eine genügende Grundlage zur Beurteilung der wesentlichen ökologischen Auswirkungen der NK 495, einschliesslich die Lebensraumqualität des östlichen Waldrandes, darstellt.
5.6 Die kantonale Umweltschutzfachstelle ging in ihrer Beurteilung davon aus, dass die Verschlechterung der Durchgängigkeit des Hochrheinkorridors als Wanderungsachse in West-Ost-Richtung von nationaler Bedeutung für spezialisierte Tier- und Pflanzenarten durch die NK 495 mittels Ersatzmassnahmen speziell für Amphibien und Reptilien aufgefangen werde (Sukzessionsflächen entlang Delligraben, Kleintierdurchlässe, Aufrechterhaltung der Wanderungsachse Bahndamm, stufige Waldrandgestaltung); eine direkte Gefährdung seltener oder bedrohter Pflanzen- und Tierarten durch das Projekt sei nicht zu erkennen.

Im Bereich des Biotopschutzes ergebe sich insgesamt eine positive Flächenbilanz zwischen Gewinn und Zerstörung von sehr wertvollen Standorten; wesentlich bei dieser Bilanz sei die Sperrung der K 495 für den motorisierten Durchgangsverkehr.

Negativ wirke sich das Vorhaben dagegen im Bereich des ökologischen Ausgleichs aus, da die NK 495 auf einer Länge von ca. 700 m südlich der Bahnlinie die bestehende Ausgleichswirkung des Waldrandes und insbesondere des Delligrabens auf das angrenzende, intensiv genutzte Ackerland beeinträchtige.

Insgesamt hielt die kantonale Umweltschutzfachstelle das Vorhaben für umweltverträglich, wenn sämtliche im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Massnahmen als verbindliche Projektbestandteile realisiert würden und der Wildwechsel nicht durch neue Schutzzäune entlang der NK 495 unterbunden werde. Falls nötig, seien andere Schutzmassnahmen (z.B. Warnanlagen) zu realisieren (UV-Beurteilung S. 7 f.).
5.7 Das Verwaltungsgericht konnte keine triftigen Gründe erkennen, um von dieser Beurteilung der kantonalen Umweltschutzfachstelle abzuweichen. Dabei stellte es - als ökologischen Pluspunkt für die NK495 - in Rechnung, dass die Barriere-Wirkung der bestehenden K 495 im "Rüchiwald" durch das vorgesehene Fahrverbot für den privaten Motorfahrzeugverkehr und deren Rückbau auf 4.50 m Breite vermindert und somit die Durchgängigkeit des im Richtplan ausgewiesenen Wildtierkorridors in Nord-Süd-Richtung, vom Rhein durch den "Rüchiwald", verbessert werde (in diesem Sinne auch Stellungnahme der Abteilung Landschaft und Gewässer vom 31. Januar 2003 und der Abteilung Wald vom 4. Februar 2003).
5.8 Der Beschwerdeführer macht dagegen geltend, die K 495 werde bestehen bleiben und deshalb weiterhin eine Barriere im "Rüchiwald" bilden.

Das Verwaltungsgericht hat selbst hervorgehoben, dass Strassen - namentlich mit Hartbelag - unabhängig von ihrem Verkehrsaufkommen eine erhebliche Barrierewirkung in Bezug auf bodengebundene Kleintiere ausübten: Sie wirkten wegen ihrer Struktur und ihres veränderten Mikroklimas auf zahlreiche Tierarten wie fremdes, feindliches Gebiet. In tierökologischer Hinsicht trage der Barriere-Effekt von Strassen und Wegen namentlich zur Reduktion artspezifischer Minimal-Lebensräume und zur Verhinderung des genetischen Austauschs bei. Hartbelagstrassen gälten in diesem Sinne zumindest als mitverantwortlich für die "Verinselung" der Landschaft.

Diese Ausführungen treffen zu. Es erscheint deshalb problematisch, die zu sperrende Strecke der K 495, die weiterhin als Hartbelagstrasse (wenn auch mit reduzierter Breite) bestehen bleiben soll, als wesentlichen Vorteil in die Ökobilanz der NK 495 einzustellen und von einer erheblichen Verbesserung der Durchgängigkeit in Nord-Süd-Richtung auszugehen. Diese Bedenken bestätigt die Stellungnahme der Abteilung Landschaft und Gewässer, Sektion Natur und Landschaft, vom 2. Februar 2000 (Einspracheakten VANV), in der die blosse Reduktion der Strassenbreite als "Minimallösung mit erheblichen Kosten und verhältnismässig geringen ökologischen Vorteilen" qualifiziert wurde; erforderlich sei vielmehr eine Urbarisierung des Strassenabschnitts, indem dieser entweder ganz beseitigt oder mindestens zur Forststrasse mit Naturbelag zurückgebaut werde. Dies würde zugleich eine Verminderung der versiegelten Flächen um ca. 8'450 m2 bewirken.

In diesem Punkt erscheint daher die Kritik des Beschwerdeführers berechtigt: Das Verwaltungsgericht hat der besseren Durchgängigkeit des "Rüchiwalds" in Nord-Süd-Richtung bei der Beurteilung des Umweltverträglichkeit des Projekts wie auch beim Vergleich mit der "Wald"-Variante (vgl. unten, E. 6.5 und 6.8) grosse Bedeutung zugemessen. Diese Wertung erscheint nur gerechtfertigt, wenn die Trennwirkung der bestehenden K 495 tatsächlich so weit als möglich aufgehoben wird. Dies ist bei einer blossen Verringerung der Strassenbreite auf 4.50 m unter Beibehaltung des Hartbelags nicht gewährleistet. (Zu den daraus zu ziehenden rechtlichen Folgen vgl. unten, E. 8).
5.9 Schliesslich ist der Beschwerdeführer der Auffassung, die öffentlichen und privaten landwirtschaftlichen Interessen seien nicht genügend berücksichtigt worden. Die geplante Strasse durchschneide hofnahes, arrondiertes Kulturland und schränke die zukünftige Bewirtschaftung stark ein.

Das Verwaltungsgericht hat sich ausführlich, auf der Grundlage des Gutachtens von Ing. Agr. ETH Heinrich Schäublin und des Augenscheins, mit den Konsequenzen der NK 495 für den landwirtschaftlichen Betrieb des Beschwerdeführers auseinandergesetzt und anerkannt, dass die neue Strasse zu spürbaren Ertragseinbussen und Bewirtschaftungserschwernissen führen werde. Diese wirkten sich allerdings nicht so einschneidend aus, dass eine Bewirtschaftung des Betriebs im derzeitigen Rahmen überhaupt nicht mehr möglich wäre (angefochtener Entscheid S. 37 ff., insbes. S. 41/42).

Bei der Abwägung der sich gegenüberstehenden Interessen gab das Verwaltungsgericht dem öffentlichen Interesse an der Sanierung der bestehenden K 495 im sensiblen Kur- und Spitalgebiet Rheinfeldens den Vorrang. Zu bedenken sei in diesem Zusammenhang auch, dass der Beschwerdeführer für den Landverlust Realersatz

erhalte, und zwar Ackerland von guter Qualität und ohne Waldrandanstoss (angefochtener Entscheid S. 43), wodurch die negativen Auswirkungen des Projekts immerhin etwas gemildert würden.

Diese Erwägungen erscheinen zutreffend, zumal der Beschwerdeführer für die finanziellen Einbussen seines Betriebs im Zusammenhang mit Bau und Betrieb der NK 495 entschädigt werden wird (vgl. Vernehmlassung Baudepartement S. 6).

6.

Im Rahmen der planerischen Interessenabwägung - wie auch bei der Beurteilung der Standortgebundenheit gemäss Art. 5 WaG für die von der NK 495 benötigte Rodungsbewilligung - ist zu prüfen, ob andere, Landschaft bzw. Wald und Umwelt schonendere Standorte bzw. Streckenführungen vorhanden sind. Der Beschwerdeführer ist der Auffassung, die Variante "Wald" sei umweltverträglicher und erfülle den Zweck des Projekts - die Entlastung des Spitals von Rheinfelden - besser als die geplante NK 495.

6.1 Der Beschwerdeführer und der Gemeinderat Möhlin machen vorab geltend, die Variante "Wald" hätte auf den gleichen Projektierungsstand geführt werden müssen wie die NK 495; erst dann sei ein seriöser Vergleich beider Varianten möglich.

6.1.1 Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung muss die Standort- bzw. die Streckenauswahl auf einer breiten und seriösen Grundlage erfolgen (BGE 127 II 238 E. 4e S. 248). Projekt-Varianten, die mit erheblichen Nachteilen belastet sind, dürfen schon nach ersten Prüfungen aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden (BGE 117 Ib 425 E. 6 S. 435 f.). Andere Varianten müssen näher geprüft und u.U. im Umweltverträglichkeitsbericht dem ursprünglichen Projekt gegenüber gestellt werden. Dies gilt vor allem für begründungspflichtige öffentliche Vorhaben und für Anlagen, deren Bewilligung vom Erfordernis der Standortgebundenheit abhängig ist (vgl. Rausch/Keller, USG-Kommentar, N. 88-90 zu Art. 9 USG). Die Prüfung muss so weit gehen, dass die definitive Standortwahl sachlich begründet werden kann. Dagegen kann nicht verlangt werden, dass alle in Betracht fallenden Alternativen im Detail projektiert werden. Bei der Interessenabwägung muss dann allerdings berücksichtigt werden, dass gewisse Nachteile der Varianten durch (bisher nicht projektierte) Ausgleichsmassnahmen verringert oder gar aufgehoben hätten werden können.

6.1.2 Im vorliegenden Fall wurde die Linienführung im Generellen Projekt durch den Grossen Rat festgelegt, ohne zuvor andere Varianten geprüft zu haben. Auch die provisorische Projektgenehmigung des Regierungsrats, der UVB und die UV-Beurteilung der kantonalen Umweltschutzfachstelle enthalten keine Prüfung von Alternativen. Die kantonalen Behörden gingen offensichtlich davon aus, dass eine Verkehrsführung im Wald - wie auch durch das Dorf Möhlin - von vornherein ausscheide, weshalb einzig eine Streckenführung östlich des Waldrands in Betracht falle.

Erst im Lauf des Einspracheverfahrens beauftragte das Baudepartement die Firma Ernst Basler und Partner, Alternativen zu suchen und diese bezüglich Nutzen und Zweckmässigkeit mit dem aufgelegten Projekt zu vergleichen. Die Gutachter kamen zum Ergebnis, dass neben dem Amtsprojekt ("Variante A") und der Sanierung der bestehenden K 495 mit Lärmschutzmassnahmen ("Variante C"; "Nullvariante") nur eine Linienführung unmittelbar östlich des Waldfriedhofs und des Parkplatzes des Regionalspitals in Betracht komme ("Variante B"; Variante "Wald"). Dieser "Wald-Variante" sei der Vorzug zu geben, weil sie wesentlich kürzer und finanziell günstiger sei; zudem sei die Entlastungswirkung für das Spital noch grösser als bei der NK 495, weil der Ziel- und Quellverkehr zur Kurzone entfalle.

In seinem Einspracheentscheid (E. 8) nahm der Regierungsrat ausführlich zu den Vor- und Nachteilen der "Waldvariante" und der NK 495 Stellung und kam zum Ergebnis, dass letzterer der Vorzug zu geben sei, vor allem aus Gründen des Lärmschutzes, der Auswirkungen auf den Wald, der geringeren ökologischen Trennwirkung und der Erholungsfunktion des Waldes. Dabei stützte sich der Regierungsrat vor allem auf die Stellungnahme der Abteilung Wald des Finanzdepartements vom 15. November 2000. Diese äusserte sich jedoch nur zu den Auswirkungen auf den Wald und ermöglichte nach eigener Einschätzung keine abschliessende Beurteilung aus ökologischer Sicht.

6.1.3 Das Verwaltungsgericht ersuchte deshalb den Regierungsrat, die Auswirkungen der Variante "Wald" in Bezug auf die Lärmimmissionen und die Ökologie durch die betreffenden Fachabteilungen vertieft prüfen zu lassen. Daraufhin reichte das Baudepartement Stellungnahmen der Fachabteilungen für Umwelt, Landschaft und Gewässer, Wald, Verkehr sowie Tiefbau zu den Akten. Damit lagen dem Verwaltungsgericht Amtsberichte

zu allen wesentlichen Auswirkungen der "Wald"-Variante vor, die eine seriöse Prüfung der alternativen Linienführung ermöglichten. Da dem Verwaltungsgericht dieselbe Kognition zustand wie dem Regierungsrat (Art. 33 Abs. 2 lit. b RPG), konnte es auch die Zweckmässigkeit der gewählten Linienführung bzw. der Variante überprüfen.

Damit hat das Verwaltungsgericht die hinsichtlich der "Wald"-Variante unzureichende Sachverhaltsabklärung des UVB vervollständigt und die UV-Beurteilung ergänzt. Eine Rückweisung der Sache zur Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung oder zur weiteren Projektierung der Variante erübrigt sich daher.
6.2 Das Verwaltungsgericht setzte sich ausführlich mit den Vor- und Nachteilen der "Wald"-Variante und des Amtsprojekts (NK 495) auseinander und kam zum Ergebnis, die "Wald"-Variante sei insgesamt jedenfalls nicht besser und zweckmässiger als die NK 495; der Variantenvergleich ergebe sogar einen leichten Vorsprung des Amtsprojekts.

Anders als das Verwaltungsgericht kann das Bundesgericht die verschiedenen Varianten nicht auf ihre Zweckmässigkeit hin überprüfen. Es muss sich daher auf die Prüfung beschränken, ob der Regierungsrat und das Verwaltungsgericht durch unrichtige Gewichtung oder Nichtbeachtung öffentlicher Interessen Bundesrecht verletzt oder das ihnen zustehende Ermessen missbraucht oder überschritten haben (BGE 118 Ib 206 E. 10 S. 221; 119 Ib 254 E. 8b S. 275). Unter diesem Blickwinkel sind die Rügen des Beschwerdeführers im Folgenden zu prüfen.
6.3 Das Verwaltungsgericht ging (anders als noch der Regierungsrat) davon aus, dass auch mit der Variante "Wald" die Planungswerte für Strassenverkehrslärm im Bereich des Kur- und Spitalviertels Rheinfeldens eingehalten werden könnten. Rein von der Grenzwertsituation her seien somit die beiden Varianten einander in etwa ebenbürtig. Ein leichtes Plus für die Amtsvariante resultiere freilich daraus, dass dort keine empfindlichen Nutzungen wie beim Regionalspital und beim Reha-Zentrum zur Diskussion stünden; dies könne im Rahmen des Vorsorgeprinzips berücksichtigt werden.

Der Beschwerdeführer ist dagegen der Auffassung, die "Wald"-Variante führe zu einer stärkeren Entlastung des Spitals, weil der Ziel- und Quellverkehr in der Kurzone nicht mehr am Regionalspital entlangfahren werde. Dies trifft zwar zu, wird aber durch den Umstand ausgeglichen, dass die "Wald"-Variante selbst relativ dicht am Siedlungsgebiet von Rheinfelden vorbeiführt.

Der Auffassung des Beschwerdeführer, die Lärmbelastung durch die NK 495 im Siedlungsgebiet von Möhlin falle stärker ins Gewicht als diejenige am Ortsrand von Rheinfelden durch die "Wald"-Variante, kann nicht gefolgt werden: Die Wohngebiete Möhlins liegen in erheblicher Entfernung von der Strasse und die Planungswerte werden überall eingehalten.
6.4 Hinsichtlich der Belastung mit Luftschadstoffen weisen beide Varianten nach Auffassung des Verwaltungsgerichts keine grossen Unterschiede auf; indessen sei als Nachteil der Variante "Wald" zu berücksichtigen, dass mit ihr kranke, erholungsbedürftige Menschen betroffen würden.

Der Beschwerdeführer hält dagegen die "Wald"-Variante für günstiger, weil aufgrund der geringeren Wegstrecke mit weniger Emissionen zu rechnen sei.

Dies trifft grundsätzlich zu. Für das Verwaltungsgericht war aber - wie schon für den Regierungsrat - massgeblich, dass die Luftschadstoffe bei der NK 495 in weitgehend unbewohntem Gebiet entstehen, während sie - bei der bestehenden Strasse wie auch bei der "Wald"-Variante - das Kur- und Spitalviertel Rheinfeldens belasten, d.h. ein besonders empfindliches Gebiet. Diesem Aspekt darf auch dann Rechnung getragen werden, wenn die Grenzwerte für NO2 in der Spitalzone knapp eingehalten werden und deshalb kein eigentlicher Sanierungsfall vorliegt.

Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers kann nicht davon ausgegangen werden, dass der schmale, bei der "Wald"-Variante bestehen bleibende Waldstreifen eine erhebliche Filterfunktion für Luftschadstoffe haben würde, zumal die Strasse im Bereich der Bahnüberführung den Wald überragen würde.
6.5 In ökologischer Hinsicht favorisierte das Verwaltungsgericht eindeutig die NK 495.

6.5.1 Als wesentlichen Vorteil des Amtsprojekts wertete das Verwaltungsgericht das Fahrverbot und den Rückbau der alten K 495 auf 4.50 m Breite. Damit werde die bestehende Trennwirkung der Strasse im Rüchiwald abgeschwächt und eine bessere Durchgängigkeit des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Vernetzungskorridors bewirkt. Bei der "Wald"-Variante bleibe dagegen der Verkehr auf der K 495 durch den Wald und damit die Trennwirkung in Nord-Süd-Richtung bestehen. Die Trennwirkung in Ost-West-Richtung sei dagegen bei beiden Varianten etwa gleich.

Als Nachteil des Amtsprojekts sei die Beeinträchtigung des potentiell wertvollen Waldrandbereichs zu bewerten, namentlich die Behinderung des Austritts des Wilds zur Äsung. Dieser Nachteil werde durch die vorgesehenen Begleitmassnahmen (Renaturierung des Delligrabens; Schaffung eines 20m breiten Waldrandes mit Krautsaum) nur teilweise ausgeglichen.
Als ins Gewicht fallender Nachteil der Variante "Wald" sei schliesslich der grössere Rodungsbedarf zu berücksichtigen. Dies gelte selbst dann, wenn - entgegen der Auffassung der Abteilung Wald - Rodungen "nur" auf der Neubaustrecke und nicht auch entlang der bestehenden K 495 nötig seien: Schon der Bau des Bypasses allein setze die Rodung von mindestens 7'000 m2 Wald voraus - im Gegensatz zu den 3'800 m2 Waldfläche, die der Bau der NK 495 erfordere. In forstwirtschaftlicher Hinsicht sei die Variante "Wald" auch deshalb nachteilig, weil dann vom "Rüchiwald" abgeschnittene isolierte Waldflächen entstünden, welche die Waldfunktionen nur sehr beschränkt zu erfüllen vermöchten.
6.5.2 Der Beschwerdeführer hält die Abwägung der ökologischen Vor- und Nachteile beider Varianten durch das Verwaltungsgericht für unrichtig. Die NK 495 habe eine zusätzliche Versiegelung von 15'000 m2 zu Folge, im Gegensatz zu 8'000 m2 bei der Variante "Wald". Die Trennwirkung durch die K 495 bleibe trotz der Sperrung der Strasse für den motorisierten Individualverkehr bestehen. Nicht berücksichtigt habe das Verwaltungsgericht sodann das erhöhte Verkehrsaufkommen auf der K 292 nach Realisierung der NK 495, was die Barrierewirkung dieser Strasse in Nord-Süd-Richtung noch verstärke. Der Beschwerdeführer gibt zu bedenken, dass mangels einer detaillierteren Planung der "Wald"-Variante noch keine Massnahmen für eine Verbesserung des Vernetzungskorridors in Nord-Süd-Richtung in Erwägung gezogen worden seien; solche Massnahmen müssten geprüft werden, bevor beurteilt werden könne, welche Variante die umweltverträglichere sei.
6.5.3 Die Durchlässigkeit der K 495 könnte durch Querungswerke sicher verbessert werden. Dennoch bliebe diese Kantonstrasse mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen eine erhebliche Störungsquelle im Wald und eine Barriere zwischen dem Wäberhölzli im Norden und dem Rüchiwald im Süden. Der Vorteil der NK 495 gegenüber der Variante "Wald" liegt in der Schaffung eines grossen, zusammenhängenden und störungsarmen Waldlebensraums für Wildtiere zwischen den Siedlungsräumen von Rheinfelden und Möhlin. Dadurch werden die bereits bestehenden Naturschutzgebiete "Salinerwäldli" und "Untere Rüchi" (WNI 7B und 8B; vgl. Fachbericht der Abteilung Wald vom 4. Februar 2003) aufgewertet. Die Nord-Süd-Vernetzung des bestehenden Wildtierkorridors wird verbessert, indem der gesamte Verkehr auf der K 292 gebündelt wird, anstatt - wie bisher - über die K 495 und die K 292 zu fliessen.

Allerdings trifft es zu, dass die K 495 als Hartbelagstrasse auch nach der Sperrung für den privaten Motorfahrzeugverkehr eine Barriere für bodengebundene Kleintiere darstellt. Wie oben (E. 5.8) dargelegt wurde, müsste die K 495 ganz beseitigt oder zumindest mit einem Naturbelag versehen werden, um diese Trennwirkung aufzuheben. Dies würde gleichzeitig die versiegelte Bodenfläche um ca. 8'450 m2 vermindern und damit einen wesentlichen Nachteil der Amtsvariante gegenüber der kürzeren "Wald"-Variante ausgleichen.
6.5.4 Die K 292 stellt schon heute eine Barriere für nichtfliegende wirbellose Tiere und eine erhebliche Gefahr für grösseres Wild dar. Die Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf dieser Strecke durch die Inbetriebnahme der NK 495 wird diese Probleme noch verschärfen. Im Fachbericht der Abteilung Landschaft und Gewässer vom 31. Januar 2003 (S. 2) wird dies anerkannt, aber ausgeführt, dass für die K 292 ohnehin ein Querungsbauwerk erforderlich sein werde, um den im Richtplan festgesetzten Wildkorridor zu gewährleisten, unabhängig von der Variantenwahl für die NK 495.

Diese Einschätzung deckt sich mit derjenigen des UVB (Teilbericht Flora und Fauna, Trennwirkung S. 61 f.): Dort wird als flankierende Massnahme (ausserhalb des Projekts NK 495) u.a. die Reduzierung der Barrierewirkung der K 292 und der Unfallgefahr für Tiere auf der Strecke zwischen Rheinfelden und der Einmündung der NK 495 verlangt. Vorgeschlagen werden die Schaffung weiterer Querungsbauwerke, die Absicherung der K

292 beidseits der Passagen durch Wildzäune und senkrecht nach aussen abfallende Strassenränder, das Errichten "ökologischer Leitlinien" wie Gehölzstreifen, Gräben, Brachstreifen beidseits der K 292 zu den Passagen und die Schaffung einer grosszügigen "Passage Chilli" mit einer Brücke von etwa 20 m Breite, zusätzlich zur geplanten "Dellibach-Passage".

Angesichts der Tatsache, dass es sich um ein bestehendes Problem handelt, das nicht nur durch den Bau der NK 495, sondern auch durch weitere Projekte (Bauvorhaben nördlich der K 292; Naturschutzzone Chilli südlich der K 292) beeinflusst wird, erscheint es vertretbar, diese Massnahmen nicht als Auflagen zum Projekt NK 495 festzulegen, sondern sie als getrenntes Bauvorhaben zur Gewährleistung des im Richtplan festgelegten Wildtierkorridors zu behandeln. Festzuhalten ist jedoch, das Massnahmen im Bereich der K 292 notwendig sind, um die Durchgängigkeit des Vernetzungskorridors in Nord-Süd-Richtung über die K 292 hinweg sicherzustellen.
6.5.5 Der Beschwerdeführer räumt ein, dass der Rodungsbedarf für die "Wald"-Variante höher sei; dafür gehe bei der Amtsvariante hochwertiges Kulturland verloren.

Das Baudepartement weist jedoch zu Recht darauf hin, dass die weitergehende Rodung bei der Variante "Wald" durch Ersatzaufforstungen kompensiert werden müsste, die ebenfalls zu Lasten von Kulturland gehen würden.
6.6 Hinsichtlich der Erholungsfunktion und der Beeinträchtigung der Landschaft wertete das Verwaltungsgericht beide Varianten in etwa als gleichwertig: Bei der Variante "Wald" werde die Erholungsfunktion wegen der grösseren Nähe zu den Siedlungsgebieten etwas stärker beeinträchtigt als beim Amtsprojekt; in diesem Zusammenhang sei auch das "ideelle" Störungspotential bezüglich des Regionalspitals, des Reha-Zentrums und des Waldfriedhofs angemessen zu gewichten. Dagegen sei die Beeinträchtigung der Landschaft bei der Amtsvariante eher grösser als bei der Variante "Wald".
6.6.1 Der Beschwerdeführer macht geltend, dass durch den Bau der NK 495 ein Naherholungsgebiet Möhlins tangiert werde, weshalb das Amtsprojekt in diesem Punkt keinen Vorteil gegenüber der "Wald"-Variante aufweise.

Die Auffassung der kantonalen Behörden, dem Rüchiwald komme für Rheinfelden grössere Bedeutung als Naherholungsgebiet zu als für Möhlin, ist jedoch nachvollziehbar: Der Wald grenzt unmittelbar an die Rheinfeldner Kur- und Spitalzone an, während Möhlin etwa einen Kilometer vom Waldrand entfernt liegt und Zugang zu anderen Naherholungsgebieten hat.
6.6.2 Der Beschwerdeführer bestreitet sodann die Relevanz von "ideellen" Störungen.

In der Tat ist nicht ersichtlich, inwiefern die Existenz einer Strasse im benachbarten Wald sich anders als durch die schon berücksichtigten Luft- und Lärmimmissionen negativ auf das Spital und das Reha-Zentrum auswirken könnte.

Anders liegen die Verhältnisse beim Waldfriedhof: Dort befinden sich keine lärmempfindlichen Räume i.S.v. Art. 2 Abs. 6 LSV, so dass auch der Planungswert nicht überschritten werden kann (vgl. dazu den Fachbericht der Abteilung Verkehr vom 4. Februar 2003 S. 2). Dennoch kann die Funktion des Friedhofs als "Ort der Stille" durch die angrenzende Strasse beeinträchtigt werden. Dies darf bei einer gesamthaften Interessenabwägung mitberücksichtigt werden.
6.7 Schliesslich hat das Verwaltungsgericht anerkannt, dass die Variante "Wald" in Bezug auf die öffentlichen und privaten Interessen der Landwirtschaft eindeutige Vorteile gegenüber dem Amtsprojekt aufweist. Alles in allem wäre die "Wald"-Variante auch kostengünstiger als die NK 495.
6.8 Zusammenfassend ergibt sich, dass das Verwaltungsgericht alle wesentlichen Interessen berücksichtigt hat.

Bei der Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile der "Wald"-Variante und der NK 495 mass das Verwaltungsgericht den ökologischen Vorteilen des Amtsprojekts grosses Gewicht zu, vor allem der Ermöglichung eines zusammenhängenden störungsfreien Waldgebiets zwischen den Siedlungsgebieten Rheinfelden und Möhlin und der verbesserten Durchgängigkeit des Wildtierkorridors in Nord-Süd-Richtung. Diese Abwägung kann grundsätzlich nicht als rechtsfehlerhaft betrachtet werden. Sie setzt jedoch voraus, dass die Trennwirkung der bestehenden K 495 tatsächlich aufgehoben wird. Die vom Regierungsrat angeordneten Auflagen (Verringerung der Strassenbreite und Sperrung für den motorisierten Individualverkehr) genügen nicht, um dieses Ziel zu er-

reichen (vgl. dazu unten, E. 8).
7.
Schliesslich ist die NK 495 nochmals der "Nullvariante" gegenüberzustellen, um zu prüfen, ob das öffentlich Interesse an der Sanierung der übermässig lärmbelasteten K 495 im Kur- und Spitalviertel von Rheinfelden die durch das Vorhaben verursachte Umweltbeeinträchtigung rechtfertigt.

Negativ wiegt die Verbauung und Versiegelung von Kulturlandschaft und die Zerstörung des Waldrands, die nur teilweise durch die angeordneten Ersatzmassnahmen (ökologische Aufwertung des Delligrabens, abgestufter Waldrand) und den Rückbau der K 495 im Rüchiwald ausgeglichen werden. Die NK 495 schafft eine neue Barriere für Tier-Bewegungen vom Waldrand und den Böschungen des Delligrabens ins östlich anschliessende Kulturland und schneidet dieses von den ökologischen Ausgleichsflächen am Waldrand ab. Negativ ist weiter die Erhöhung der Luftschadstofffracht durch den längeren Fahrweg und die höhere Reisegeschwindigkeit zu verbuchen.
Positiv fällt dagegen die erhebliche Verbesserung der Lärmsituation im Kur- und Spitalviertels von Rheinfelden in die Waagschale, sowie die Verringerung der Luftschadstoffimmissionen in dieser besonders sensiblen Zone. Aus ökologischer Sicht ist - wie schon im Vergleich mit der "Wald"-Variante - die Schaffung eines grossen zusammenhängenden, störungsarmen Waldlebensraums Wäberhölzli/Rüchiwald und die Verbesserung des Wildtierkorridors in Nord-Süd-Richtung hervorzuheben, wenn mit der K 495 eine der bestehenden Barrieren und Störungsquellen im Wald beseitigt wird. Ferner wird eine neue Wanderungsachse entlang des renaturierten Dellibachs bis zum Naturschutzgebiet Chilli geschaffen. Berücksichtigt man diese Vorteile zusammen mit dem dringenden Bedürfnis nach Entlastung des Rheinfeldner Kur- und Spitalgebiets, so lässt sich die mit dem Strassenneubau verbundene Umweltbelastung rechtfertigen.

Nach dem Gesagten haben die kantonalen Behörden das Vorhaben ausreichend begründet (Art. 9 Abs. 4 USG) und waren nicht verpflichtet, der "Nullvariante" den Vorzug zu geben.

Damit steht gleichzeitig auch fest, dass kein unzulässiger Eingriff in die Eigentumsrechte des Beschwerdeführers (Art. 26 Abs. 1 BV) vorliegt, da die Erstellung der NK 495 im öffentlichen Interesse liegt und sich als verhältnismässig erweist.
8.
Nach dem oben Gesagten setzt eine Interessenabwägung zugunsten der NK 495 voraus, dass die bestehende K 495 als Barriere aufgehoben wird. In diesem Punkt geht das vom Regierungsrat genehmigte Projekt, wonach die K 495 für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und auf eine Breite von 4.50 m zurückgebaut wird, nicht weit genug. Erforderlich wäre mindestens der Rückbau dieses Strassenabschnitts auf eine Forststrasse mit Naturbelag.

Das genehmigte Projekt sieht den Rückbau der K 495 auf eine Breite von 4.50 m vor. Dies hat zur Folge, dass die bestehende Strasse ohnehin aufgerissen werden muss. Der Rückbau zu einer Forststrasse mit Naturbelag erfordert somit keinen unverhältnismässigen Aufwand.

Diese Lösung erscheint auch für die betroffenen Gemeinden Rheinfelden und Möhlin zumutbar: Diese setzten sich im Einspracheverfahren für den Erhalt der K 495 ein, damit der Postbus, der von Rheinfelden via Spital nach Möhlin verkehrt, diese Strecke weiter benützen könne. Der Postbus nach Möhlin kann jedoch künftig über die K 292 verkehren. Das Spital müsste dann auf andere Weise, z.B. mit einem städtischen Bus, erschlossen werden (vgl. Vernehmlassung des Baudepartements S. 5).

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass eine für die Umweltverträglichkeit und den positiven Ausgang der Interessenabwägung erforderliche Auflage im Projekt fehlt. Es ist nicht Aufgabe des Bundesgerichts, diese Auflage selbst anzuordnen, zumal bei ihrer Ausgestaltung ein gewisser Spielraum besteht. Der angefochtene Entscheid ist deshalb aufzuheben und die Sache zur notwendigen Modifizierung des Projekts an das Verwaltungsgericht zurückzuweisen.
9.
Obwohl der angefochtene Entscheid aufgehoben wird, obsiegt der Beschwerdeführer nur teilweise, erfolgt

doch die Rückweisung nur zur Ergänzung des Projekts, während die Anträge des Beschwerdeführers darauf abzielten, das Projekt NK 495 gänzlich zu verhindern. Bei diesem Ausgang des Verfahrens trägt der Beschwerdeführer die Hälfte der Gerichtskosten und hat einen um die Hälfte reduzierten Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 156, 159 OG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.

In teilweiser Gutheissung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Aargau, 3. Kammer, vom 14. April 2003 aufgehoben und die Sache zu neuem Entscheid im Sinne der Erwägungen an das Verwaltungsgericht zurückgewiesen. Im Übrigen wird die Verwaltungsgerichtsbeschwerde abgewiesen.

2.

Dem Beschwerdeführer wird eine reduzierte Gerichtsgebühr von Fr. 1'500.– auferlegt.

3.

Der Kanton Aargau hat den Beschwerdeführer für die Kosten des bundesgerichtlichen Verfahrens mit Fr. 1'500.– zu entschädigen.

4.

Dieses Urteil wird dem Beschwerdeführer, dem Gemeinderat Rheinfelden, dem Gemeinderat Möhlin, dem Regierungsrat und dem Verwaltungsgericht des Kantons Aargau, 3. Kammer, sowie dem Bundesamt für Raumentwicklung und dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 1. Juli 2004

Im Namen der I. öffentlichrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Die Gerichtsschreiberin: