Urteilskopf

118 Ib 599

73. Auszug aus dem Urteil der I. öffentlichrechtlichen Abteilung vom 4. November 1992 i.S. VCS Verkehrs-Club der Schweiz gegen Kanton Zug (Verwaltungsgerichtsbeschwerde)
Regeste (de):
Art. 9 USG; Umweltverträglichkeitsprüfung.

1. Die Prüfung eines UV-Berichtes durch die Umweltschutzfachstelle im Sinne von Art. 9 Abs. 5 USG hat zwar den Charakter einer amtlichen Expertise; in der rechtlichen Würdigung aber ist die Genehmigungsbehörde frei (E. 6).

2. Die der UVP unterstehenden Anlagen, um deren Bewilligung vor Erlass der UVPV ersucht worden ist, haben materiell den gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen; in formeller Hinsicht muss dagegen kein Bericht im Sinne der UVPV nachgeliefert werden (E. 7a).

3. Art. 9 Abs. 2 lit. c USG; zum UV-Bericht über eine Anlage, welche Emissionen in Form von Lärm und/oder Luftverschmutzung verursacht, gehört eine entsprechende Immissionsprognose (E. 7a).

4. Bei der Abklärung der Massnahmen (Art. 9 Abs. 2 lit. d USG) hat die entscheidende Behörde jeweils im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG zu prüfen, ob die Emissionsbegrenzungen so weit gehen, wie dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (E. 7a).

5. Bei Brücken- und Strassenprojekten ist von einer gesamthaften Beurteilung der Auswirkungen auszugehen (E. 8).

Regeste (fr):
Art. 9 LPE; étude d'impact sur l'environnement.

1. L'avis relatif au rapport d'impact sur l'environnement émanant des services spécialisés visés à l'art. 9 al. 5 LPE présente le caractère d'une expertise officielle; l'autorité d'approbation en fait toutefois une appréciation libre d'un point de vue juridique (consid. 6).

2. Les installations soumises à une étude d'impact, pour lesquelles une autorisation a été demandée avant l'adoption de l'OEIE, doivent répondre matériellement aux exigences légales; d'un point de vue formel, la production ultérieure d'un rapport au sens de l'OEIE n'est pas nécessaire (consid. 7a).

3. Art. 9 al. 2 let. c LPE; le rapport d'impact relatif à une installation qui provoque des émissions de bruit et/ou une pollution de l'air doit comprendre un pronostic correspondant des immissions (consid. 7a).

4. Dans la description des mesures visées à l'art. 9 al. 2 let. d LPE, l'autorité compétente doit examiner, conformément à l'art. 11 al. 2 LPE, si la limitation des émissions va aussi loin qu'on peut l'exiger sous l'angle de l'état de la technique, des conditions d'exploitation et de ce qui est économiquement supportable (consid. 7a).

5. Les effets sur l'environnement de projets de construction de ponts ou de routes doivent être appréciés d'une manière globale (consid. 8).

Regesto (it):
Art. 9 LPA; esame dell'impatto sull'ambiente.

1. L'esame di un rapporto dell'impatto sull'ambiente emesso dai servizi della protezione dell'ambiente giusta l'art. 9 cpv. 5 LPA ha certamente il carattere di una perizia ufficiale; l'autorità di approvazione è tuttavia libera nell'apprezzamento giuridico (consid. 6).

2. Gli impianti sottoposti a un esame dell'impatto, per i quali è stata chiesta un'autorizzazione prima dell'adozione dell'OEIA, devono essere conformi, sotto il profilo sostanziale, alle esigenze legali; sotto il profilo procedurale, per contro, l'ulteriore produzione di un rapporto ai sensi dell'OEIA non è necessaria (consid. 7a).

3. Art. 9 cpv. 2 lett. c LPA; il rapporto dell'impatto concernente un impianto che provoca emissioni foniche e/o un inquinamento atmosferico deve comprendere una corrispondente previsione delle immissioni (consid. 7a).

4. Nella descrizione delle misure giusta l'art. 9 cpv. 2 lett. d LPA, l'autorità decisionale deve esaminare, conformemente all'art. 11 cpv. 2 LPA, se le limitazioni delle emissioni raggiungano ciò che si può esigere dal punto di vista dello stato della tecnica e delle condizioni di esercizio e di ciò che è economicamente sopportabile (consid. 7a).

5. Gli effetti sull'ambiente di progetti di costruzione di ponti e di strade devono essere valutati in modo globale (consid. 8).

Sachverhalt ab Seite 601

BGE 118 Ib 599 S. 601

Die Hauptverkehrsstrasse Aarau-Lenzburg-Zug-Arth überquert bei Sins (AG) die Reuss. In der Mitte der Reuss verläuft die Grenze zwischen den Kantonen Aargau und Zug. Bei der betreffenden Reussbrücke handelt es sich um eine alte Holzbrücke. Dem zunehmenden Verkehr und dem Alter dieser Holzbrücke zufolge war man schon vor längerer Zeit gezwungen, eine maximale Gewichtslimite von grundsätzlich 20 t pro Fahrzeug zu verfügen. Zudem wurde mittels Verkehrssignalen der Einbahnverkehr eingeführt, weshalb es immer häufiger zu längeren Verkehrsstaus beidseits der Brücke kam. Diese Situation wird noch dadurch erschwert, dass nur ungefähr 120 m vom Flussübergang entfernt auf der aargauischen Seite die stark befahrene Südbahnlinie Basel-Chiasso verläuft, über welche die erwähnte Hauptstrasse führt. Im Jahre 1992 musste die Brücke überdies während einiger Wochen für den Fahrzeugverkehr gesperrt werden, da ihre Tragfähigkeit vermindert war. Die Sanierung der Verkehrsverhältnisse über die Reuss im Raum Sins ist ein jahrzehntealtes Anliegen der Kantone Zug und Aargau. In den 70er Jahren wurden verschiedene Varianten ausgearbeitet und geprüft (sog. Zentrums- oder Einhornvariante, Süd- und Nordvariante). Schliesslich entschieden sich die Stimmberechtigten der aargauischen Gemeinde Sins im Jahre 1983 mit grossem Mehr für die Südvariante. Diese sieht auf der zugerischen Seite - etwa 150 m östlich der Reuss beim Knoten Zollweid - eine Zusammenfassung der beiden aus Cham und Hünenberg her kommenden Strassen vor. Von dort soll die Strasse ansteigend auf einem Damm zu einer neu zu erstellenden Reussbrücke ungefähr 100 m oberhalb (südlich) der alten Holzbrücke geleitet werden. Auf der aargauischen Seite soll sie unter der Südbahnlinie durchführen und danach südwestlich des Dorfes Sins in die kantonale Hauptverkehrsstrasse K 175 Lenzburg-Luzern einmünden. Nach Durchführung eines Vernehmlassungsverfahrens und Beratung des Projekts durch eine interkantonale Arbeitsgruppe nahm der Grosse Rat des Kantons Aargau die Südvariante am 17. Juni 1986 definitiv in den kantonalen Gesamtplan

auf. Am 29. Januar 1987 wurde diese Variante auch in den Gesamtplan des Kantons Zug aufgenommen. Unmittelbar anschliessend wurde eine Arbeitsgruppe des Baudepartementes des Kantons Aargau, der Baudirektion des Kantons Zug, des Gemeinderates Sins und des Gemeinderates Hünenberg gebildet. Diese beauftragte verschiedene Ingenieur- und Architekturbüros mit der Ausarbeitung des Strassenprojektes "Verkehrssanierung Sins". Gleichzeitig erteilte das Baudepartement des Kantons Aargau im Einvernehmen mit der Baudirektion des Kantons Zug dem Ingenieurbüro Emch & Berger den Auftrag für die Ausarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichtes (UV-Bericht). Im Oktober 1988 wurde ein umfassender Bericht zur Umweltverträglichkeit des Bauvorhabens erstattet. Dieser bezieht sich auf den Projektbeschrieb, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, die Verkehrssituation, die Luftfremdstoffe, den Lärm, die Erschütterungen, die Hydrologie mit Einschluss des Grundwassers, das Oberflächenwasser, die Landschaft und Siedlung, die Flora und Fauna, die Land- und Forstwirtschaft und den Bereich Freizeit/Erholung. Da die Zentralstelle für Umweltschutz des Kantons Zug zusätzliche Abklärungen wünschte, wurde dieser Bericht am 31. März 1989 durch einen Ergänzungsbericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vervollständigt. Letzterer äussert sich insbesondere zum Bereich Lärm- und Lufthygiene und befasst sich mit dem Katastrophenschutz. Als Zusatz zum UV-Bericht wurde sodann von A. Zulauf & Partner am 17. Februar 1989 ein Spezialbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan erstattet. Die Prüfungsergebnisse samt Projekt wurden in der Folge in den Kantonen Zug und Aargau öffentlich aufgelegt. Gegen das Vorhaben reichte der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) im Kanton Zug Einsprache ein. Am 3. September 1990 lehnte der Kantonsrat grossmehrheitlich die Einsprache ab, genehmigte das Projekt für den Neubau der Sinserbrücke über die Reuss samt Zufahrten auf der zugerischen Seite und erklärte die UVP als abgeschlossen. Der Kantonsrat stützte sich dabei auf einen eingehenden Bericht und Antrag der kantonalen Strassenbaukommission vom 5. Juli 1990. Der VCS führt Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht und beantragt, der Kantonsratsbeschluss vom 3. September 1990 sei aufzuheben und die Sache sei zur erneuten Vornahme einer UVP evtl. zur Verbesserung dieser, an die Vorinstanz zurückzuweisen. Das Bundesgericht heisst die Beschwerde teilweise gut.

Erwägungen

Aus den Erwägungen:

6. Der Beschwerdeführer rügt weiter, das Verhalten der Baudirektion des Kantons Zug bei der Antragstellung an den Regierungsrat und den Kantonsrat habe Art. 9 USG (SR 814.01) und Art. 4 BV verletzt. Zutreffend ist, dass die kantonale Baudirektion den Fachstellenbericht der Umweltschutzstelle Zug in verschiedenen Punkten kritisierte. Der Beschwerdeführer gibt zu bedenken, der Fachstellenleiter sei aus beamtenrechtlichen Gründen kurze Zeit nach Erstellung seines Berichtes abgesetzt worden, was den Verdacht nahelege, seine Forderungen nach mehr Umweltschutzmassnahmen seien hiefür ausschlaggebend gewesen. Aufgrund des bei den Akten liegenden Berichtes des Büros des Kantonsrates und des nachfolgenden Kantonsratsbeschlusses in dieser Angelegenheit zeigt sich, dass diese Vorwürfe nicht zutreffen. Es war durchaus Aufgabe der Baudirektion, den kantonalen Fachstellenbericht kritisch zu würdigen. Sie durfte dies umsomehr, als die Umweltschutzfachstelle des Kantons Aargau im Gegensatz zur zugerischen Amtsstelle den UV-Bericht fast durchwegs anders, d.h. grundsätzlich positiv beurteilt hatte. Zwar hat die Prüfung durch die Umweltschutzfachstelle in tatsächlicher Hinsicht den Charakter einer amtlichen Expertise (vgl. PIERRE-ANDRÉ JUNGO, Die Umweltverträglichkeitsprüfung als neues Institut des Verwaltungsrechtes, Diss. Freiburg 1987, S. 118; HERIBERT RAUSCH, Kommentar USG, Art. 9 N 124). In der rechtlichen Würdigung ist aber die Genehmigungsbehörde frei (HERI-

BERT RAUSCH, a.a.O., Art. 9 N. 124). Die Rüge der Verletzung von Art. 9 USG und Art. 4 BV ist demnach unbegründet.

7. a) Der Beschwerdeführer rügt sodann, der UV-Bericht missachte Art. 9 Abs. 2 lit. c und d USG. Er sehe nämlich in Verletzung von Art. 9 Abs. 2 lit. c USG im wichtigen Bereich der Verkehrs-, Luft- und Lärmproblematik weder ausreichende Prognosen vor, noch enthalte er diesbezüglich gestützt auf Art. 9 Abs. 2 lit. d USG flankierende Massnahmen, d.h. Massnahmen zur Verminderung der Umweltbelastung. Auch unter dem Aspekt des Landschaftsschutzes sei der Bericht unvollständig, da es hier am Vorschlag der nötigen Massnahmen im Bereich Landschaftsschutz/Heimatschutz/Denkmalschutz fehle. Gemäss Art. 9 USG sind jene Anlagen einer UVP zu unterziehen, "welche die Umwelt erheblich belasten können". Unbestritten ist,

dass das zur Diskussion stehende Bauvorhaben der UVP-Pflicht unterliegt. Wie erwähnt, haben die der UVP unterstehenden Anlagen, um deren Bewilligung vor Erlass der UVPV ersucht worden ist, materiell den gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen; in formeller Hinsicht muss dagegen kein Bericht im Sinne der UVPV (SR 814.011) nachgeliefert werden (BGE 117 Ib 300 mit Hinweisen). Art. 9 Abs. 2 lit. c USG verlangt, dass der Bericht sich zur voraussichtlich verbleibenden Belastung der Umwelt äussert. Darunter ist der künftige vom Vorhaben beeinflusste Zustand der Umwelt zu verstehen. Soweit sich die voraussichtlich verbleibende Belastung der Umwelt an Belastungsgrenzwerten messen lässt, interessiert, ob diese eingehalten oder überschritten werden. Dementsprechend gehört zum UV-Bericht über eine Anlage, welche Emissionen in Form von Lärm und/oder Luftverschmutzung verursacht, stets eine entsprechende Immissionsprognose (BGE 113 Ib 236; HERIBERT RAUSCH, a.a.O., Art. 9 N. 81). Zur Umweltbelastung zählen auch die negativen Einflüsse des Vorhabens auf Natur und Landschaft (HERIBERT RAUSCH, a.a.O., Art. 9 N. 83). Weiter muss sich der Bericht zu Massnahmen äussern, die eine zusätzliche Verminderung der Umweltbelastung ermöglichen, sowie zu den diesbezüglichen Kosten (Art. 9 Abs. 2 lit. d USG). Der Ausdruck "Massnahmen" ist auf Änderungen des Projekts oder die vorgesehene Betriebsweise der Anlage ausgerichtet. Doch soll nicht ausgeschlossen sein, dass der Gesuchsteller Möglichkeiten aufzeigt, Umweltbelastungen, welche sein Vorhaben erhöht, mit Massnahmen ausserhalb seines eigenen Einflussbereichs zu vermindern. Schliesslich hat die entscheidende Behörde jeweils im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG zu prüfen, ob die Emissionsbegrenzungen so weit gehen, wie "dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist" (HERIBERT RAUSCH, a.a.O., Art. 9 N. 84 und 86). Im Lichte dieser Grundsätze ist nachfolgend zu untersuchen, ob die vorhandenen Unterlagen die gesetzlichen Anforderungen erfüllen. b) Zu prüfen ist als erstes, ob die Abklärungen im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Verkehr als ausreichend erscheinen. Diesbezüglich ist vor allem der UV-Bericht S. 20 ff. massgebend. Daraus geht hervor, dass bei den Personenwagen (inkl. Lieferwagen) unmittelbar nach Fertigstellung des Bauvorhabens mit einer Zunahme von 10% und bei den Lastwagen mit einer solchen von 33% zu rechnen sei. Im Bereich der Brücke erfolge in den Jahren 1992 bis 1997 eine

weitere Zunahme von 10%. Diese Abklärungen wurden durch den Ergänzungsbericht zur UVP noch speziell vertieft. Dabei ergaben sich die gleichen Werte nach Eröffnung der neuen Reussbrücke, wobei die 10%ige Zunahme vor allem damit begründet wird, dass nach der Eröffnung der neuen Reussbrücke die Arbeitsplätze in der Region Zug aus dem aargauischen Freiamt besser erreichbar würden. Beim Schwerverkehr sei infolge der Aufhebung der Gewichtsbeschränkung (20 t pro Fahrzeug) nach Eröffnung der neuen Brücke mit einer

Zunahme von 33% zu rechnen. Der Bericht folgert weiter, der Grossteil der Verkehrszunahme sei kein echter, sondern ergebe sich aus einer Umlagerung des Verkehrs, da heute Umwege über die Reussbrücke bei Gisikon oder bei Ottenbach gefahren werden müssten. Der Zusatzbericht des Ingenieurbüros Jenni + Gottardi vom 1. Dezember 1989 kommt zum Schluss, die Annahmen für den Neuverkehr von 10% für Personenwagen und von 33% für Lastwagen seien grosszügig, d.h., "die Resultate dürften auf der sichern Seite liegen". Diese Zahlen und Schlussfolgerungen sind durch die beiden vom Bundesgericht eingeholten Gutachten des Ingenieurbüros Jenni + Gottardi noch verfeinert und überprüft worden. Die Gutachten beruhen auf Modellrechnungen zur N4/N20, die kürzlich durch das Büro Jenni + Gottardi in einem andern, vom vorliegenden Projekt unabhängigen Zusammenhang durchgeführt und die auf die Region Reusstal ausgeweitet sowie aufgrund umfangreicher Zahlen auf den heutigen Zustand aktualisiert worden sind. Zusätzlich sind mehrere Varianten des künftigen übergeordneten Strassennetzes aufgezeigt und der damit verbundene Verkehr errechnet worden. Der Experte kommt zum Schluss, der Ausbau des übergeordneten Strassennetzes sei für den Raum Sins von grosser Bedeutung. Schon die Eröffnung des Autobahnteilstücks Knonau bringe für Sins eine spürbare Entlastung, die mit der Verbindung der N4 und der N20 noch wesentlich deutlicher ausfalle. Diese Entlastungswirkungen seien im UV-Bericht nicht berücksichtigt. Deshalb lägen die Verkehrsprognosen im ursprünglichen UV-Bericht auf der sichern Seite. Aus diesen Erwägungen geht hervor, dass entgegen der Meinung des Beschwerdeführers nicht gesagt werden kann, die voraussichtlich verbleibende Belastung der Umwelt durch den Mehrverkehr sei im UV-Bericht und den zusätzlichen Gutachten nicht hinreichend geprüft und zum Ausdruck gebracht worden. c) Der UV-Bericht hat den Sektor Luft auf den Seiten 28 ff. beleuchtet. Er kommt zum Schluss, dass die Realisierung des

Projektes zu einer Entlastung der Häuser beim Restaurant Zollhaus auf der Zugerseite führe. Auf der Westseite (Kanton Aargau) der Reuss werde die Distanz zwischen Strasse und Empfängerpunkten (Wohnhäuser) grösser und demzufolge der Verdünnungseffekt stärker. Dies habe generell geringere Immissionskonzentrationen zur Folge. Weiterführende Massnahmen zur Reinhaltung der Luft wie Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den neuen Strecken können nach dem UV-Bericht als isolierte Massnahmen keine merkliche Verbesserung der Situation bewirken. Der Ergänzungsbericht zur UVP führt in diesem Zusammenhang aus, die Abnahme der Emission beim NO sei stärker als die Zunahme, die aus dem erhöhten Verkehrsaufkommen resultiere. Eine Verschärfung der heute ohnehin nicht kritischen Emissionssituation sei durch den Brückenneubau im Bereich der beiden untersuchten Strecken nicht zu erwarten. Die vom Bundesgericht beigezogenen Gutachten haben die Abklärungen im UV-Bericht bezüglich der Luft ergänzt. Das erste Gutachten folgert, die heutigen NO2-Immissionen lägen im Bereich des Immissionsgrenzwertes der Luftreinhalte-Verordnung. Trotz zunehmenden Verkehrs dürfe mit abnehmenden Luftbelastungen gerechnet werden. Insbesondere nach Eröffnung der N4 dürften in Hünenberg die Immissionsgrenzwerte durchgehend eingehalten werden. Im Ergänzungsgutachten wird festgestellt, bezüglich Luftschadstoffe zeige die neue Prognose leicht erhöhte Werte, welche am Strassenrand für alle Prognosezustände leicht über dem Immissionsgrenzwert lägen. Dies hänge primär mit den erhöhten Hintergrundbelastungen zusammen und werde vom Brückenverkehr nur unwesentlich beeinflusst. In den Berichten finden sich keine Ausführungen zur Ozonbelastung. Allerdings ist zu beachten, dass dieses Problem nicht punktuell angegangen werden kann. Der Kanton Zug hat denn auch in Verbindung mit den andern Kantonen der Innerschweiz einem entsprechenden Konzept zugestimmt. Der Kanton Zug hat die neue Strassenanlage noch nicht in eine Massnahmenplanung gemäss Art. 31 der Luftreinhalte-Verordnung einbezogen. Den gesetzlichen Bestimmungen kann nicht entnommen werden, in welchem Zeitpunkt ein Massnahmenplan vorzuliegen hat. Das Bundesgericht hat im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau entschieden, ein derartiger Plan müsse grundsätzlich im Zeitpunkt des Plangenehmigungsentscheides vorliegen (BGE 118 Ib 225 E. f und 37). Indessen bedeutet dies nicht, dass im zur Diskussion stehenden Fall mit den weiteren Arbeiten zugewartet

werden muss, bis der Massnahmenplan erstellt ist. Die erforderliche Reduktion lässt sich nachträglich durch Anordnung entsprechender Massnahmen verwirklichen. Anders wäre die Situation, wenn von der neuen Anlage so grosse Emissionen zu erwarten wären, dass dadurch die spätere Massnahmenplanung präjudiziert würde (BGE 118 Ib 37). Dass von der neuen Strassenanlage derartige erhebliche Emissionen ausgehen werden, macht der Beschwerdeführer nicht geltend und ist auch aufgrund der dem Bundesgericht zur Verfügung stehenden Gutachten und Unterlagen nicht anzunehmen. Unter diesen Umständen genügt es, wenn der Massnahmenplan im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Verkehrsanlage vorliegt und die darin empfohlenen Massnahmen verwirklicht werden. Aus diesen Überlegungen ergibt sich grundsätzlich auch in bezug auf die Abklärungen zum Bereich Luftbelastung, dass USG und Luftreinhalte-Verordnung nicht verletzt sind. d) Zur Lärmproblematik enthält der UV-Bericht eingehende Untersuchungen und Ausführungen. In der Zwischenzeit sind in den Gemeinden Cham und Hünenberg die Empfindlichkeitsstufen rechtskräftig festgelegt worden (Empfindlichkeitsstufe II und III); in Sins ist das Verfahren noch nicht abgeschlossen; vorgesehen ist Empfindlichkeitsstufe III. Der UV-Bericht führt aus, dass sowohl bei der Inbetriebnahme der neuen Strassenanlage als auch fünf Jahre später die Planungswerte eingehalten würden. Einzig bei den ersten Häuserzeilen beidseits der Luzernerstrasse in Sins würden die Immissionsgrenzwerte tags und nachts bereits heute überschritten. Die Grenzwertüberschreitung würde sich nach der Eröffnung der neuen Brücke noch verstärken. Der Ergänzungsbericht zur UVP stellt fest, sämtliche Emissionszunahmen lägen unter 2 dB(A) und seien damit nicht wahrnehmbar. Nach dem Brückenneubau seien die grössten Emissionszunahmen im Bereich Hünenberg in der Nacht mit 1.5 dB(A) zu erwarten. Das vom Bundesgericht eingeholte Gutachten, welches die künftige Lärmbelastung der Wohngebiete im Abschnitt Sins-Hünenberg analysiert, kommt zum Schluss, dass in den Zonen mit Empfindlichkeitsstufe II für die Mehrzahl der Häuser entlang der Dräliker- und der Holzhäusernstrasse in Hünenberg der Immissionsgrenzwert bei lärmempfindlichen Räumen mindestens tagsüber erreicht oder überschritten werde. Der Grenzwert nachts werde lediglich bei einem Haus überschritten. In den Zonen mit Empfindlichkeitsstufe III sei nur ein Haus betroffen. Im Ergänzungsgutachten werden diese Prognosen leicht nach oben korrigiert. In

den Wohnzonen (Empfindlichkeitsstufe II) längs der erwähnten Strassen und im Bereich des Knotens Hünenberg werde der Grenzwert zukünftig auch nachts überschritten. Der Gutachter empfiehlt daher Lärmschutzmassnahmen für gewisse besonders betroffene Wohnhäuser (Abschirmung durch Wand oder Erhöhung der Böschungskanten durch Damm oder Wand, Schallschutzfenster). Aus diesen Gutachten des Ingenieurbüros Jenni + Gottardi geht somit hervor, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überall eingehalten werden können. In diesem Zusammenhang gilt es zu beachten, dass es vorliegend um die Erstellung einer neuen Anlage im Sinne von Art. 25 USG geht, wird doch nicht nur eine neue Brücke über die Reuss, sondern auch eine neue Bahnunterführung und ein einige hundert Meter langes neues Strassenstück erstellt. Gemäss Art. 25 Abs. 1 USG dürfen ortsfeste Anlagen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten. Besteht wie hier (vgl. vorne E. 5b) ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Anlage und würde die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für das Projekt führen, so können Erleichterungen gewährt werden; dabei dürfen jedoch unter Vorbehalt von Abs. 3 die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 25 Abs. 2 USG). Der Vorbehalt von Art. 25 Abs. 3 USG bezieht sich auf die Errichtung von Strassen, Flughäfen, Eisenbahnanlagen oder anderen öffentlichen oder konzessionierten ortsfesten Anlagen. Können bei diesen Anlagen die Immissionsgrenzwerte durch Massnahmen bei der Quelle nicht eingehalten werden, müssen auf Kosten des

Eigentümers der Anlage die vom Lärm betroffenen Gebäude durch Schallschutzfenster oder ähnliche bauliche Massnahmen geschützt werden. Da vorliegend Art. 25 Abs. 3 USG zur Anwendung gelangt und die Immissionsgrenzwerte nicht überall eingehalten werden können, müssen auf Kosten des Kantons Zug die betreffenden Gebiete im Sinne der Vorschläge des Ingenieurbüros Jenni + Gottardi entsprechend geschützt werden; massgebend bezüglich der Orte sind das Gutachten, das Ergänzungsgutachten und die Präzisierungen der Gemeinde Hünenberg vom 23. Januar 1992. Durch diese vom Bundesgericht veranlassten Ergänzungen sind bei den Abklärungen zur Lärmbelastung ebenfalls keine Verstösse mehr gegen Art. 9 und 25 USG bzw. gegen die Lärmschutz-Verordnung festzustellen. e) Der Beschwerdeführer macht weiter geltend, der UV-Bericht sei bezüglich der Waldfrage absolut unvollständig. Er begnüge sich

damit festzuhalten, dass eine Ersatzaufforstung von ca. 14 a auf der nördlichen Seite des Zoll-Ischlags geplant sei. Unter dem Aspekt des Natur- und Landschaftsschutzes sei der Wald auch qualitativ dem Schutz zu unterstellen. Beim Wald im Zoll-Ischlag handle es sich um einen der schönsten Eichen-Hainbuchenwälder des Kantons Zug. Er habe seinen ursprünglichen Charakter beibehalten und sei Teil eines grossen Auenwaldes zwischen Lorze und Reuss. Eine Tangierung des Zoll-Ischlags sei aus natur- und landschaftsschützerischen Überlegungen nicht vertretbar. Der UV-Bericht geht von einer Rodungsfläche von 13 a beim Zoll-Ischlag aus. Für die Aufforstung sei bei der Festlegung der Artenzusammensetzung die Charakteristik des schutzwürdigen ehemaligen Auen-/Mittelwaldes zu berücksichtigen. Entlang der Rodungs- und Aufforstungsgrenze sei mit geeigneten Gehölzen ein mindestens 5 m breiter Waldmantel aufzubauen. Diese Ausführungen im UV-Bericht können noch als knapp genügend bezeichnet werden; insbesondere sind flankierende Massnahmen vorgesehen. Wie der Augenschein indessen zeigte, sind der UV-Bericht und damit auch der angefochtene Kantonsratsbeschluss inhaltlich teilweise offensichtlich unrichtig (Art. 104 lit. b OG). Die Rodungsfläche beim Zoll-Ischlag beträgt nicht nur ungefähr 1300 m2, sondern 1480 m2. Auch ist entgegen der Auffassung der kantonalen Behörden nicht nur Jungwald von der Rodung betroffen; wie am Augenschein festgestellt werden konnte, müssten auch alte prächtige Bäume wie Eichen und Buchen gefällt werden. - Gemäss Darstellung der Vertreter des Kantons Zug soll die Strasse in den Wald verlegt werden, um das Kulturland zu schonen. Dies ist nicht massgebend. Rodungen dürfen nur bewilligt werden, wenn sich hiefür ein gewichtiges, das Interesse an der Walderhaltung überwiegendes Bedürfnis nachweisen lässt (Art. 26 Abs. 1 der Verordnung betreffend die eidgenössische Oberaufsicht über die Forstpolizei vom 1. Oktober 1965 [FPolG]). Die Interessenabwägung hat davon auszugehen, dass das Walderhaltungsinteresse von Gesetzes wegen überwiegt; es hat nur zurückzutreten, wenn ein überwiegendes Rodungsinteresse nachgewiesen ist (BGE 113 Ib 408 E. c; BGE 112 Ib 200; BGE 108 Ib 268 f.). Eine Rodung zur Gewinnung oder Schonung landwirtschaftlichen Kulturlandes stellt aber grundsätzlich kein das gesetzliche Gebot der Walderhaltung überwiegendes Bedürfnis im Sinne von Art. 26 FPolV dar. Sie ist nach der Rechtsprechung in der Regel nur im Zusammenhang mit einer Güterzusammenlegung statthaft, wenn diese sonst verunmöglicht würde. Zudem könnte eine

Rodungsbewilligung erteilt werden, wenn sich sonst ein Landwirtschaftsbetrieb vernünftigerweise nicht mehr aufrechterhalten liesse oder wenn damit wenigstens eine sehr beachtliche Ertragssteigerung erreicht würde (vgl. BGE 113 Ib 408 E. c; BGE 108 Ib 183 ff.; BGE 98 Ib 128 ff.; unveröffentlichte Urteile des Bundesgerichts vom 29. April 1981 i.S. Ortsgemeinde Buchs c. EDI, E. 5, und vom 9. Juli 1980 i.S. H. c. Regierung des Kantons Graubünden, E. 4d). Im vorliegenden Fall ist keine dieser Voraussetzungen erfüllt. Es ist durchaus möglich,

die Strasse im fraglichen Bereich etwas anders anzulegen. Ob eine geänderte Strassenführung ganz ohne Rodung erfolgen kann, muss heute nicht entschieden werden. Jedenfalls könnte eine Neuaufforstung im ins Auge gefassten Ausmass während Jahrzehnten keinen hinreichenden Ersatz für den teilweise prächtigen Altbestand bieten. Aus diesen Gründen ist die Beschwerde in diesem Punkt gutzuheissen. f) Der UV-Bericht befasst sich auch mit dem Landschaftsschutz. Er führt aus, das BLN-Schutzgebiet, welches sich nördlich des fraglichen Reussübergangs befinde, reiche nahe an das vom Brückenbau betroffene Gebiet heran. Die Bedeutung dieses südlichsten Zipfels des BLN-Gebietes sei aber nicht mit dessen Kernbereich vergleichbar. Vom Bauvorhaben werde es nicht tangiert, sondern im Gegenteil durch die Verschiebung der Kantonsstrasse nach Osten bzw. Süden sogar eher etwas entlastet. Der Bericht kommt weiter zum Schluss, die bedeutendste Belastung durch die neue Reussbrücke erfahre der eigentliche Flussraum inklusive Holzbrücke. Der gerade am stärksten gekammerte, naturnahe Strukturen aufweisende Flussabschnitt werde zerschnitten und der freie Blick von Süden auf die Holzbrücke beeinträchtigt. Zur Verbesserung der landschaftlichen Eingliederung hätte aber eine ganze Reihe von Massnahmen im vorliegenden Projekt Eingang gefunden. Im Bericht selber sind keine konkreten Vorschläge für die Rekultivierung des durch den Brückenbau betroffenen Bereichs enthalten, wie der Beschwerdeführer und das EDI zu Recht beanstanden. Hingegen sind im Verlaufe des bundesgerichtlichen Verfahrens spezielle Projektpläne ausgearbeitet worden, die auf einem Bericht des Spezialbüros A. Zulauf & Partner beruhen. Unter anderem sind vorgesehen eine Bepflanzung des Dammes und der Kreuzung südlich des Zollhauses mit Einzelbäumen und Heckenelementen, Ufergehölze entlang dem kleinen Reussli, die Anbringung von Baumhecken als Strassenbegleitungsgrün, Instandstellung des vom Brückenbau beeinträchtigten Weichholzauenfragmentes, Erstellung von Gräben und Mulden zur Erhöhung der Bodenfeuchtigkeit im Brückenbereich, Erweiterung des

Gebietes nach Süden als Ersatz für den beeinträchtigten Lebensraum im Brückenbereich, eine Bachöffnung sowie Mauerbegrünungen. Die Kosten dafür belaufen sich auf ca. Fr. 590'000.–. Diese Massnahmen wurden am bundesgerichtlichen Augenschein im einzelnen dargelegt. Dabei wurde festgestellt, dass im Brückenbereich längs der Reuss und längs des parallel dazu verlaufenden kleinen Reussli geschützte Ufervegetation auf einer Länge von je gegen 20 m und einer Tiefe von einigen wenigen Metern weichen muss. Angesichts der sachlichen Dringlichkeit des Bauvorhabens dürften dazu die Voraussetzungen für die Rodung gegeben sein. Indessen ist im Sinne von Art. 18 Abs. 1bis und Abs. 1ter NHG für angemessenen Ersatz zu sorgen, wobei die im Verlaufe des bundesgerichtlichen Verfahrens beigezogenen Unterlagen und Pläne massgebend sind. Auch der Beschwerdeführer bemerkt in seiner Vernehmlassung zu den nun nachträglich vorgeschlagenen Rekultivierungsmassnahmen, diese könnten toleriert werden. g) Ferner trägt das Projekt aufgrund des UV-Berichts auch den Anforderungen an die Erhaltung der alten Holzbrücke als Kulturobjekt hinreichend Rechnung. Die Brücke wird inskünftig als Fussgänger- und Fahrradübergang dienen und dadurch erhalten bleiben können. Würde weiterhin Autoverkehr über die Holzbrücke geleitet, so wären aufgrund der einschlägigen Fachberichte Betonverstärkungen unumgänglich, was auch dem Aspekt des Landschaftsschutzes sehr abträglich wäre. Die neue Brücke wird zudem distanzmässig hinreichend weit von der Holzbrücke entfernt sein und deren Erscheinungsbild nicht allzusehr beeinträchtigen.
h) Auch die Ausführungen im UV-Bericht zum Gewässerschutz erscheinen als genügend; die Fahrbahnabwässer würden über einen Ölabscheider, der gemäss Ergänzungsbericht zur UVP ein Ölsammelvolumen entsprechend dem Fassungsvermögen eines Tankzuges aufzuweisen habe, in den Drälikerbach eingeleitet. Dies beinhalte zwar ein nicht abschliessend beurteilbares Risiko. Zu prüfen sei daher die Sammlung der Fahrbahnabwässer in biologischen Klärteichen mit nachfolgender Versickerung oder Einleitung in die Vorfluter. Der UV-Bericht sieht auch für die Bauphase Massnahmen zum Schutz des Grundwassers vor.

8. Dem Regierungsrat und dem Kantonsrat des Kantons Zug ist darin beizupflichten, dass bei derartigen

Brücken- und Strassenprojekten von einer gesamthafte Beurteilung der Auswirkungen auszugehen ist (vgl. BGE 117 Ib 305 E. cc). Der Augenschein hat deutlich gezeigt, dass die Verkehrsverhältnisse beim Reussübergang

BGE 118 Ib 599 S. 612

und bei der Überquerung der Südbahnlinie in Sins prekär und gefährlich sind. Dies belegt die zeitliche und sachliche Dringlichkeit des Projektes. Wenn der Beschwerdeführer in seiner Schlussvernehmlassung vorbringt, für den Brückenneubau bestehe nach Eröffnung der Nationalstrasse N4 durch das Knonaueramt im Jahre 2004 kein Bedarf mehr, so trifft es zwar zu, dass sich gemäss den heutigen Prognosen dann eine Verkehrsverminderung bei der Sinserbrücke ergeben wird. Entbehrlich wird aber die neue Strassenanlage trotzdem nicht; die vorgesehene Unterführung unter der Südbahnlinie dürfte angesichts des zunehmenden Huckepackverkehrs und der damit verbundenen Mehrbelastung dieser Linie auch später von grossem Nutzen sein. Sodann dürfte der private Regionalverkehr (Pendler) aus dem Reusstal nach Cham/Zug eher zunehmen, weshalb es äusserst fraglich ist, ob die alte Holzbrücke samt Bahnübergang diesen Verkehr später noch bewältigen könnte. Gesamthaft gesehen dürfte eher eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation eintreten. Das vom Bundesgericht beigezogene Ergänzungsgutachten weist darauf hin, dass insbesondere in Spitzenzeiten offenbar die Umfahrungsachse von Matten zur Brücke von Mühlau benützt werde, um dem weithin sichtbaren Stau vor der alten Holzbrücke auszuweichen. Durch den Brückenneubau werden diese Umwegfahrten ebenso wegfallen wie diejenigen wegen der heute bestehenden Gewichtsbeschränkungen, was im Verlaufe eines Jahres zur Einsparung von Zehntausenden von Umwegkilometern und damit zu einer Verminderung der Umweltbelastung führen wird. Positiv ins Gewicht fallen weiter ein besserer Schutz des Weilers Zollweid vor Emissionen, die Schonung und Erhaltung der alten Holzbrücke ohne beeinträchtigende Schutzmassnahmen wie Betonverstärkungen und dergleichen, die Vermeidung von Verkehrsstaus, die Schaffung eines besseren Fuss- und Fahrradübergangs über die Reuss sowie die Förderung und die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs (erhöhte Fahrplangenauigkeit zufolge Wegfalls der Verkehrsstaus). Als negativ zu werten sind der Eingriff in kleinere Lebensgemeinschaften von Pflanzen und Tieren am Reussufer, die Störungen während der Bauphase, eine gewisse Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes der alten Holzbrücke durch die neue Brücke, die erhöhte Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr und eine damit verbundene Zunahme von Emissionen. Aus diesen Überlegungen folgt, dass die neue Strassenanlage bei einer gesamtheitlichen Betrachtung aus der Sicht des Bundesumweltrechts als verantwortbar bezeichnet werden kann. Eine

BGE 118 Ib 599 S. 613

Einschränkung ist aus forstrechtlicher Sicht zu machen, muss doch die Strasse beim Zoll-Ischlag zum Schutz des Waldes anders geführt werden.

9. Es ergibt sich somit, dass der Kantonsratsbeschluss teilweise aufzuheben ist (Führung der Strasse durch den Wald beim Zoll-Ischlag). Im übrigen ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde im Sinne der Erwägungen abzuweisen.