

# Lärmschutzmassnahmen an Autobahn

Autor(en): **Bernhard, R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement =  
Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire =  
Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio**

Band (Jahr): **101 (2003)**

Heft 2

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-235989>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Lärmschutzmassnahmen an Autobahn

Bei der Beurteilung zusätzlicher Lärmschutzmassnahmen bei einer seit 30 Jahren bestehenden Autobahn mit zunehmendem Verkehr hat das Bundesgericht zur Verhältnismässigkeit Stellung genommen und der Tendenz einer Anliegergemeinde, im laufenden Verfahren selber immer weitergehende Projekte zu begehren, einen Riegel geschoben.

*Suite à l'examen de mesures de protection complémentaires contre le bruit d'une autoroute existant depuis 30 ans et soumise à un trafic croissant, le Tribunal fédéral a pris position quant à la proportionnalité et contrecarré la tendance d'une commune riveraine consistant à exiger sans cesse, dans la procédure en cours, de plus amples projets.*

Nella valutazione di ulteriori misure di protezione fonica lungo un'autostrada costruita 30 anni fa e sempre più trafficata, il Tribunale federale ha preso posizione sulla proporzionalità e ha messo freno al dilagare, nei comuni limitrofi, della tendenza di progetti sempre più estesi.

R. Bernhard

Bauliche Mängel der Lärmschutzbauten entlang der seit 30 Jahren in Betrieb stehenden sechsspurigen Strecke Zürich Hardturm bis zur Aargauer Kantonsgrenze der Nationalstrasse N 1 sowie Immissionsgrenzwert-Überschreitungen geben Anlass, die Lärmschutzwälle und -wände z.T. auf 7 m zu erhöhen und zu verlängern. Bei verschiedenen Gebäuden werden auch so die Immissionsgrenzwerte oder sogar die Alarmwerte nicht eingehalten werden können.

## Auseinandersetzung im Limmattal

Die Gemeinde Unterengstringen erhob Einsprache gegen das Ausführungsprojekt des Kantons Zürich, um eine Teilüberdeckung, eventuell eine Gesamtüberdeckung der Autobahn auf Gemeindegebiet zu erreichen. Der Regierungsrat wies die Einsprache ab, genehmigte das Ausführungsprojekt und gewährte für die Gebäude mit Immissionsgrenzwert-Überschreitungen Sanierungserleichterungen gemäss Art. 14 der Lärmschutz-Verordnung (LSV).

Der Regierungsrat gab zu bedenken, dass der 80% der Kosten tragende Bund nur so weit als gesetzlich verpflichtet für Lärmschutzmassnahmen entlang von Nationalstrassen aufkomme. Weiter gehen lärmenschutzrechtliche Massnahmen seien nicht erforderlich. Eine vorsorgliche Teilüberdeckung wäre auf etwa 35 bis 40 Mio. Fr. zu schätzen, was weder verhältnismässig noch tragbar wäre und zulasten der Gemeinde ginge. Der Regierungsrat erwähnte ferner, bei den zu stark lärm-belasteten Gebäuden kämen hier ohnehin nur Schallschutzfenster in Frage. Einzelne Häuser mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen seien erst nach Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes an die Autobahn gebaut worden. In diesen Fällen hätten die Eigentümer bei nicht genügendem staatlichen Lärmschutz für ergänzende Vorkehren aufzukommen.

Die Gemeinde erhob hierauf eine Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich. Diese wurde abgewiesen. In Abwägung der öffentlichen Interessen gelangte das Verwaltungsgericht zur Überzeugung, dass ein Überdecken – das ebenfalls einen wesentlichen Eingriff ins Orts- und Landschaftsbild ergäbe – zwar wirksam, doch in Anbetracht des von den hohen Kosten zu erwartenden Nutzens

nicht verhältnismässig wäre. Das angefochtene Projekt setze nur noch wenige Betroffene übermässigen Lärmimmissionen aus.

Dieser kantonale Entscheid wurde noch von der Gemeinde mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht angefochten. Dessen I. Öffentlichrechtliche Abteilung wies das Rechtsmittel jedoch ab. Eine Zusammenfassung der Gründe ergibt das Folgende.

## Die Kostenfeststellung

Die Gemeinde hatte unrichtige Feststellung des Sachverhalts beanstandet, weil keine zuverlässige Schätzung der Kosten einer Überdeckung bestehe und die dem kantonalen Gericht vorgelegte kantonale Schätzung der Gemeinde nie zur Stellungnahme unterbreitet worden sei – eine Gehörsverweigerung. Nun hatte aber die Gemeinde an der kantonalen Augenscheinsverhandlung zur Kostenberechnung Stellung beziehen können. Auch hatte sie vor den Vorinstanzen in erster Linie eine Teilüberdeckung zur Diskussion gestellt, will nun aber ein Projekt zur Gesamtüberdeckung. Es geht laut dem Bundesgericht aber offensichtlich nicht an, vom Werkeigentümer ständig neue Projekte und Kostenberechnungen zu verlangen. Stellt sich schon auf Grund einer Projektskizze oder grober Kostenberechnungen heraus, dass eine Variante mit erheblichen Nachteilen belastet ist, so darf sie praxismässig ohne weiteres aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden. Das war auch hier der Fall und bildete keine unvollständige Feststellung des Sachverhalts.

## Der Rechtscharakter der Mehrbelastung und der Anlage

Das Bundesgericht hat sich bisher zur lärmrechtlichen Behandlung von bestehenden ortsfesten Anlagen mit stetig anwachsenden Verkehrs- und Immissionsbelastungen noch nicht ausgesprochen. Die Rechtslehre geht bei altrechtlichen

Anlagen, die allmählich zunehmende Immissionen verursachen, grundsätzlich von der am 1. Januar 1985 bestehenden Belastung aus. Das Bundesgericht hat die Frage, ob eine an diesem Datum bereits bestehende Anlage infolge baulicher oder betrieblicher Änderungen als neue Anlage zu behandeln sei, bisher stets auf Grund einer funktionalen Betrachtungsweise entschieden und die Frage nur bejaht, wenn die Änderung der Anlage mit einem Charakterwandel verbunden war. Der umstrittene, 1971/72 eröffnete Autobahnabschnitt war nun seit jeher stark belastet. Er wurde bisher weder um- noch ausgebaut und keiner Funktionsänderung unterworfen. Das vorliegende Projekt führt weder zu einer Mehrkapazität noch zu einer Benützungsänderung. Die einzige betriebliche Änderung liegt in der kontinuierlichen Zunahme von Verkehr und Lärm. Die Belastung zur Zeit des Inkrafttretens des Umweltschutzgesetzes ist nicht mehr feststellbar, hat aber damals mit Sicherheit bereits die Planungswerte, möglicherweise aber auch die Immissionsgrenzwerte überschritten. Das Bundesgericht schloss daraus, dass bei nachträglicher Änderung bzw. Sanierung nicht verlangt werden kann, dass die Planungswerte eingehalten würden. Eine andere Auffassung rechtfertigte sich schon im Hinblick auf Art. 8 Abs. 2 und

3 LSV nicht, wonach die mit wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen verbundene Mehrbeanspruchung einer bestehenden Verkehrsanlage als wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage gilt, bei welcher (lediglich) die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden müssen. Das Begehren der Gemeinde, es müssten wegen der Immissionszunahme die für neue Anlagen geltenden Bestimmungen zum Zuge kommen und das Projekt auf der Grundlage von Art. 25 des Umweltschutzgesetzes (USG) geprüft werden, stiess so ins Leere.

### Die Rolle des Kostenpunktes

Die Gemeinde meinte noch, es sei rechtswidrig, beim Entscheid über Erleichterungen finanzielle Argumente in die Waagschale zu werfen. Zu Unrecht sei das Überdeckungsprojekt als unverhältnismässig beurteilt worden. Das Bundesgericht betonte aber, ob für eine Verkehrsanlage Erleichterungen zu gewähren oder zusätzlicher Lärmschutz anzuordnen seien, beurteile sich nach Art. 17 Abs. 1 und Art. 25 Abs. 2 USG im Sinne des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit. Art. 14 Buchstabe a LSV zieht das Kostenelement ausdrücklich in Betracht. Vergleiche der Ge-

meinde mit billigeren Überdeckungen von – anders als hier – in Einschnitten verlaufenden Trassees oder mit Schätzungen für nur teilweise Überdeckung eigneten sich nicht dazu, die verlangte Gesamtüberbauung kostengünstiger erscheinen zu lassen. Die Anfechtung des Befunds, das Anliegen sei unverhältnismässig, versagte deshalb, selbst wenn man einräumt, dass die Erhöhung der Schallschutzwände einen empfindlichen Eingriff ins Ortsbild bedeutet. Eine Überdeckung ergäbe eine bessere Eingliederung in dieses, ist aber 1994 in einer Projektstudie der Gemeinde ausdrücklich als «unerwünschter Eingriff in die intakte Flusslandschaft» abgelehnt worden.

Da das Verfahren als enteignungsrechtliche Einsprache im Sinne der Spezialregel von Art. 7 Abs. 3 des Enteignungsgesetzes zu betrachten war, hatte trotz der Abweisung der Beschwerde der Gemeinde der Kanton als Werkeigentümer die Verfahrenskosten zu tragen. Die Parteientschädigung an die Gemeinde wurde freilich gekürzt. (Nicht zur Veröffentlichung in der amtlichen Entscheidsammlung bestimmtes Urteil 1E.15/2001 vom 21. Mai 2002.)

Dr. iur. Roberto Bernhard  
Mythenstrasse 56  
CH-8400 Winterthur

**Bitte  
vormerken:  
VPK 5/2003**

**GIS-Sonderausgabe**

