

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK =
Mensuration, photogrammétrie, génie rural**

Band (Jahr): **90 (1992)**

Heft 12: **Photogrammetrie und Informationssysteme in der RAV =
Photogrammétrie et systèmes d'information dans le cadre de la
REMO**

PDF erstellt am: **18.05.2024**

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.

ganz anderes Verfahren fallen, stehen hier in der ersten Linie. Der Massnahmenplan ist zudem das geeignete Instrument für weiträumige und längerfristige, namentlich von Verkehrsvorschriften bedingte Planungen. Die Massnahmenplanung greift ein, wenn im Baubewilligungs- oder Plangenehmigungsverfahren alle zumutbaren baulichen und technischen sowie – wenn in die Kompetenz der Bauherrschaft oder Plangenehmigungsbehörde fallend – betrieblichen Vorkehrungen erschöpft worden sind, ohne dass die Aussicht auf übermässige Immissionen des Verkehrs oder des Verkehrs und der Anlage geschwunden ist. Die die Fahrzeuge oder den Verkehr betreffenden Antimmissionsmassnahmen müssen aber vom Gesetze her nicht schon im Rahmen der Strassenprojektgenehmigung verfügt werden.

Daran ändert Art. 18 USG, der für sanierungsbedürftige Anlagen bei Umbau oder Erweiterung gleichzeitige Sanierung verlangt, nichts. Die vom Bundesrat gemäss Art. 16 Abs. 2 USG erlassenen Vorschriften sehen für Verkehrsanlagen eine Sanierung mittels Massnahmenplanung und anschliessender Verwirklichung der beschlossenen Massnahmen vor. Würde aus Art. 18 USG etwas anderes herausgelesen, so hätte dies zur Folge, dass an den Umbau bestehender sanierungsbedürftiger Strassen strengere Voraussetzungen geknüpft würden als an den Bau neuer, voraussichtlich übermässige Immissionen verursachender Verkehrswege. Solches aber lag, wie das Bundesgericht festhielt, nicht im Sinne des Gesetzgebers. Auch die Meinung des BUWAL, dass nicht nur die baulichen, sondern auch die verkehrslenkenden und -beschränkenden Massnahmen mit der Projektgenehmigung anzuordnen seien, widerspricht schon den Art. 33 Abs. 3 und Art. 34 LRV, nach denen die Zuständigkeit für solche Anordnungen sich nach den ordentlichen kantonalen und eidgenössischen Vorschriften richtet.

Ausbauverzicht hülfe nichts

So weit das BUWAL bemerkte, zur Emissionsbegrenzung sei auch der Verzicht auf den Strassenausbau in Betracht zu ziehen, verwies das Bundesgericht darauf, dass nach der Interessenabwägung dies bei diesem überbeanspruchten Strassenabschnitt offensichtlich nicht das geeignete Mittel zum Verbessern der Luftqualität sein könne. Dass im kantonalen Massnahmenplan zur Luftreinhaltung in der Region Bern der Nachweis des Einhaltens der Immissionsgrenzwerte nicht erbracht wurde, erachtete das Bundesgericht für unmassgeblich. Denn ein solcher Nachweis ist jedenfalls nicht Voraussetzung der Plangenehmigung. Die beschwerdeführenden Organisationen glaubten, die Verkehrssituation auf der Grauholzstrecke könne (fast) ohne Mehrbelastung der Luft auf andere Weise (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Wechselsignalisation, Kriechspurbau) verbessert werden. Die auf Ausbau tendierende regierungsrätliche Interessenabwägung erwies sich jedoch aus der Sicht des Bundesgerichts nicht als bundesrechtswidrig. Insbesondere erschien der Vorwurf zu Unrecht erhoben, der Regierungsrat habe einseitig die Mobilitätssteigerung in den Vor-

dergrund gestellt. (Urteil E. 26–28/1990 vom 11. Dezember 1991).

Auftrag und Verfahren unverändert

Diese Praxis wurde von der I. Öffentlichrechtlichen Abteilung des Bundesgerichtes weitergeführt, als in der Folge gegen das Ausführungsprojekt des Abschnittes Greng–Löwenberg der N1 Verwaltungsgerichtsbeschwerden geführt wurden, die z.T. massive Projektänderungen, z.B. eine Ausdehnung der Strassenführung in Tunnels, erstrebten. Das Bundesgericht stellte klar, dass gemäss Art. 36 bis Abs. 1 der Bundesverfassung der Bund auf dem Wege der Gesetzgebung die Errichtung und Benützung eines Netzes von Nationalstrassen sicherzustellen hat. An diesem verfassungsmässigen Auftrag und der Zuweisung der Aufgaben an Bund und Kantone ist durch die Aufnahme von Art. 24septies in die Bundesverfassung, wonach der Bund Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt gegen schädliche oder lästige Einwirkungen zu erlassen hat, nichts geändert worden. Auch an den Eigenheiten des nationalstrassenrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens hat die Umweltschutzgesetzgebung grundsätzlich nichts geändert. Da der Gesetzgeber von der Einführung einer besonderen Umweltschutzbewilligung abgesehen und die Prüfung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens in das von der zuständigen Behörde durchzuführende Bewilligungs- oder Genehmigungsverfahren eingebettet hat, ist auch die Vereinbarkeit der Nationalstrassen-Projekte mit den Geboten des Umweltschutzes in dem diesen eigenen, mehrstufigen Verfahren zu untersuchen. Da Grossanlagen wie Nationalstrassen in Etappen projektiert und festgelegt werden müssen, kann auf abgeschlossene Projektierungsschritte nicht vorbehaltlos zurückgekommen werden (Bundesgerichtsentscheid BGE 117 Ib 301, Erw. 1 am Schluss). Unverändert geblieben sind auch die Möglichkeiten zur Anfechtung der Projekte, wird doch in Art. 54 USG ausdrücklich auf die allgemeinen Rechtsmittelbestimmungen verwiesen.

Das weitere Vorgehen

Es muss daher sowohl für die Privaten wie für die Organisationen bei der bisherigen Rechtsprechung bleiben, wonach allein das Ausführungsprojekt Anfechtungsgegenstand der Verwaltungsgerichtsbeschwerde bildet und das vom Bundesrat genehmigte generelle Projekt nur indirekt und insofern beanstandet werden kann, als sich die behaupteten Mängel im Ausführungsprojekt niedergeschlagen haben (vgl. BGE 110 Ia 402; 112 Ib 550 f.). Das bedeutet allerdings nicht, dass sich das Bundesgericht im Verwaltungsgerichtsbeschwerde-Verfahren mit dem generellen Projekt überhaupt nicht zu befassen hätte. Es hat unter Umständen zu untersuchen, was konkret Inhalt des generellen Projektes sei.

Im vorliegenden Fall gab es die Sondersituation, dass der Bundesrat als generelles Projekt bereits für das Ausführungsprojekt erarbeitete Unterlagen vor sich liegen hatte. Er hat indes über sämtliche Fragen, die im Rah-

men der generellen Projektierung zu prüfen sind, rechtskräftig entschieden. So bestand im vorliegenden Verfahren kein Anlass und war dem Bundesgericht auch verwehrt, auf die abgeschlossene Projektierungsetappe zurückzukommen. Aus der Sicht des Bundesgerichtes sprachen selbst unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes gute Gründe für das beanstandete Autobahn-Längsprofil.

Es konnte keine Rede davon sein, dass bei der Trasseeführung den Umweltschutzanliegen keine Rechnung getragen worden wäre. Bezüglich der Luftreinhaltung hat allerdings der Kanton Freiburg noch einen Massnahmenplan im Sinne von Art. 31 und 33 LRV zu erstellen. Der Staatsrat wurde vom Bundesgericht bei einer entsprechenden Zusage beauftragt. Im übrigen wurden die Beschwerden abgewiesen, so weit darauf einzutreten war. Zur aufgeworfenen Immissionsentschädigungs-Frage bemerkte das Bundesgericht, da sich diese übermässigen Immissionen aus dem Betrieb der Strasse ergäben, könne in der Regel erst nach der Inbetriebsetzung beurteilt werden, ob den Nachbarn eine Entschädigung geschuldet sei. Das Begehren war daher noch verfrüht. (Urteile E. 23–27 sowie 29/1989, ferner E. 28,35/1989 und E. 9,10/1990 vom 8. Januar 1992.)

R. Bernhard

sauter
Kartographie Leitungskataster Vermessung

Wir übernehmen laufend Zeichnungsaufträge aus den Bereichen:

**LEITUNGSKATASTER
KARTOGRAPHIE
VERMESSUNG**

Vergleichen Sie uns:

- Attraktives Preis-Leistungsverhältnis
- Hochqualifiziertes Personal
- Bedeutender Kundenkreis (seit 1968 aufgebaut)
- Termingerech
- Sicherer Transport

Niederdorfstr. 63 8001 Zürich
Tel. 01/252 56 74

Rotbuchstr. 9 8006 Zürich
Tel. 01/363 82 83

Oberseestr. 48 8640 Rapperswil
Tel. 055/276 246

Das Sauter-Team grüsst