Bundesverwaltungsgericht

Tribunal administratif fédéral

Tribunale amministrativo federale

Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-5466/2008
{T 0/2}

Urteil vom 3. Juni 2009

Besetzung

Richter Beat Forster (Vorsitz),
Richterin Marianne Ryter Sauvant, Richter André Moser,
Gerichtsschreiber Stefan von Gunten.

Parteien

1. **A.**_____, und **13 Mitbeteiligte,**
alle vertreten durch Rechtsanwalt Hans-Beat Ulmi,
Weggisgasse 29, Postfach 5345, 6000 Luzern 5,
Beschwerdeführende 1,

2. **B.**_____,
bestehend aus
B1,
6023 Rothenburg,
B2,
6023 Rothenburg,
B3,
6023 Rothenburg,
B4,
3011 Bern,
alle vertreten durch C._____,
6023 Rothenburg,
dieser vertreten durch Rechtsanwalt Urs Hofstetter-Arnet, Grendelstrasse 15, 6004 Luzern,
Beschwerdeführende 2,

3. **C.**_____,
6023 Rothenburg,
vertreten durch Rechtsanwalt Urs Hofstetter-Arnet,
Grendelstrasse 15, 6004 Luzern,

Beschwerdeführer 3,

4. **D.**_____,
6023 Rothenburg,
vertreten durch Rechtsanwalt Paul Müller,
Cysatstrasse 1, 6004 Luzern,
Beschwerdeführer 4,

5. **E.**_____,
6023 Rothenburg,
vertreten durch Rechtsanwalt Paul Müller,
Cysatstrasse 1, 6004 Luzern,
Beschwerdeführer 5,

gegen

Kanton Luzern,
handelnd durch dessen Bau-, Umwelt- und Wirtschafts-
departement, Arsenalstrasse 43, 6010 Kriens,
Beschwerdegegner,

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK),
Plangenehmigung Nationalstrasse A2, Autobahnan-

Gegenstand

Sachverhalt:

A.
Um im Norden der Stadt Luzern auf den Nationalstrassen und im regionalen Strassennetz Engpässe zu beseitigen, beabsichtigt der Kanton Luzern eine Reihe von punktuellen Massnahmen. Zwei der insgesamt vier Teilprojekte sehen vor, die Ein- und Ausfahrt des Anschlusses Emmen-Nord der A2 Basel – Chiasso von und in Richtung Basel zu sperren und stattdessen in Rothenburg-Station einen neuen Vollanschluss an die A2 zu bauen. Mit Beschluss vom 25. Juni 2003 genehmigte der Bundesrat das generelle Projekt des Kantons Luzern.

B.
Am 25. Januar 2005 ersuchte der Kanton Luzern das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) um Genehmigung des Ausführungsprojekts. Während dessen öffentlicher Auflage vom 20. Juni bis zum 19. Juli 2005 gingen beim UVEK 67 Einsprachen ein. In diesen wurde, unterstützt durch eine Petition, unter anderem verlangt, es sei darauf zu verzichten, die Rosengarten- und Stationsstrasse in Rothenburg zum östlichen Autobahnzubringer auszubauen. Nach Anhörung der zuständigen Fachstellen des Bundes genehmigte das UVEK am 20. Juni 2008 das eingereichte Projekt unter Berücksichtigung zweier vom Kanton Luzern am 23. Mai 2006 und 16. November 2007 vorgenommenen Projektänderungen.

C.
Gegen die Plangenehmigung reichten A._____ und 13 Mitbeteiligte (Beschwerdeführende 1) am 22. August 2008 Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht ein (Verfahren A-5466/2008). Sie beantragen deren Aufhebung, insbesondere soweit die Umgestaltung der Rosengartenstrasse mit Lärm- und Schallschutzmassnahmen sowie das Gesuch um Erleichterung und ersatzweisen Einbau von Schallschutzfenstern bewilligt worden sei. Eventuell sei die Sache zur Neubeurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen. In verfahrensrechtlicher Hinsicht verlangen sie, ihnen sei die Gelegenheit zur Replik einzuräumen und es sei ein Augenschein durchzuführen.

Die Beschwerdeführenden 1 verlangen im Wesentlichen eine nördlichere Linienführung des östlichen Autobahnzubringers. Die Zufahrt über die Rosengarten- und Stationsstrasse hätte bereits im generellen Projekt aufgezeigt werden müssen, sei ohne Mitwirkung der Bevölke-

rung geplant worden und widerspreche jahrelangen Beteuerungen der kantonalen und kommunalen Behörden. Der Variantenvergleich sei insbesondere wegen einer unrichtigen Definition des Ist-Zustandes des bestehenden Verkehrsregimes fehlerhaft durchgeführt worden. Die Vor- und Nachteile seien nicht ernsthaft abgewogen worden, Bewertungen seien willkürlich erfolgt, eine genauere Definition der Umfahrungsvariante sowie eine Kostenschätzung fehle, so dass eine Beurteilung und Gewichtung verunmöglicht worden sei. Der bewilligte Zubringer mit den bis zu 2.5 m hohen Lärmschutzwänden führe wie ein Kanal durch das bestehende Siedlungsgebiet, durchschneide es und habe eine Abwertung des Orts- und Landschaftsbildes zur Folge. Deshalb und weil die Siedlungsentwicklung sowie das künftige Verkehrsaufkommen des geplanten Fachmarktes IKEA unberücksichtigt geblieben seien, lasse der Entscheid raumplanerische Grundsätze ausser Acht. Weiter missachte er bei der Kirche Bertiswil und vor dem Kreisel Bertiswil die Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmer und stelle eine bedeutende Gefährdung für die lokale Bevölkerung dar. Zudem führe der Strassenausbau zu einer unverhältnismässigen Lärmbelastung der angrenzenden Liegenschaften. Dabei sei dem Vorsorgeprinzip zu wenig Rechnung getragen und Erleichterungen seien ohne vertiefte Variantenabklärung gesetzeswidrig gewährt worden. Mangels genereller Projektierung fehle es auch an einer rechtmässigen Erschliessungsplanung, um den Autobahnanschluss samt Industriezone über ein Wohngebiet für den Schwerverkehr zugänglich zu machen. Eine nördliche Umfahrungsvariante über weitgehend bestehende Strassen hätte demgegenüber eine wesentliche Entlastung der Rosengartenstrasse und des Wohngebietes, kürzere Zufahrtswege für die hauptsächlichen Autobahnbenutzer und geringere Kosten für Lärmschutzmassnahmen zur Folge.

D.

Ebenfalls gegen die Plangenehmigung an das Bundesverwaltungsgericht gelangen am 25. August 2008 die Mitglieder der B._____ als Gesamteigentümerschaft des nicht überbauten Grundstücks Rothenburg c (Beschwerdeführende 2; Verfahren A-5470/2008) und C._____ als Eigentümer der Liegenschaft U, Rothenburg d (Beschwerdeführer 3; Verfahren A-5471/2008).

Die Mitglieder der B._____ verlangen mir ihrer Eingabe die Aufhebung der Plangenehmigung (Ziff. 1). Eventuell sei die Plangenehmigung zu sistieren, bis der Kantonsrat des Kantons Luzern über

die Aufklassierungen der Rosengarten- und Stationsstrasse zu Kantonsstrassen entschieden habe (Ziff. 2). Eventuell sei die Angelegenheit zur Vervollständigung des Sachverhalts und zu neuem Entscheid an die Vorinstanz zurückzuweisen (Ziff. 3). Der Ausbau und die Umgestaltung der Stationsstrasse mit Lärm- und Schallschutzmassnahmen sei nicht zu genehmigen. Die Projekte seien so anzupassen, dass sie den Vorschriften des Umweltschutzrechts entsprächen (Ziff. 4), indem die Gewährung von Erleichterungen für das Grundstück c zu verweigern sei (Ziff. 5), die Lärmschutzwände soweit zu verlängern seien, bis der Planungswert auf dem Grundstück c eingehalten werde, wobei in jedem Fall entlang der westlichen Grenze der Wohnzone durchgehend eine Lärmschutzwand zu errichten sei (Länge ungefähr 170 m; Ziff. 6). An der Stationsstrasse sei im Bereich der Liegenschaft der B._____ über das Verkehrsaufkommen eine Kurzzeitmessung durchzuführen und gestützt auf die Resultate seien unter Berücksichtigung der heutigen und künftigen Geschwindigkeitsverhältnisse neue Lärmprognosen zu erstellen (Ziff. 7). Die Verkehrsprognosen seien mit den aktuellen Verkehrsdaten zu ergänzen. Die Zustände Z3.1 und 4 seien neu auf das Jahr 2015 auszurichten, Z5 auf das Jahr 2025, die Fehler im Bericht Verkehrsgrundlagen Ist-Zustand seien zu korrigieren und der UVB 3. Stufe sei entsprechend zu aktualisieren und den Beschwerdeführenden zur Stellungnahme zu unterbreiten (Ziff. 8). Es sei davon Vormerk zu nehmen, dass die B._____ vom Kanton Luzern als Ersatz für den durch die Emissionen entstehenden Minderwert eine Entschädigung von Fr. 300'000.-- zuzüglich 5% Zins verlange (Ziff. 9) und die Beschwerdeführenden darüber hinaus vorsorglich Schadenersatzforderungen aus materieller Enteignung geltend machten (Ziff. 10). Schliesslich habe der Kanton Luzern der B._____ die aussergerichtlichen Kosten für das Einspracheverfahren von Fr. 11'782.-- zu zahlen (Ziff. 11).

Die Beschwerde von C._____ enthält – jeweils bezogen auf die Liegenschaft U und mit teilweiser anderer Nummerierung – gleichlautende Anträge. Zusätzlich wird verlangt, das Anschlusswerk und der Zubringer Ost seien auf weiter nördlich verlaufende Varianten zu verlegen (Ziff. 4). Eventuell seien sämtliche Fenster an der Liegenschaft U schallschutzmässig zu sanieren, mindestens jedoch alle Fenster im Westen, Norden und Osten und die Isolation am ganzen Haus sei auf Kosten des Strasseneigentümers den neuen Verhältnissen anzupassen (Ziff. 8). Abweichend wird Vormerk davon

verlangt, dass vom Kanton Luzern eine Minderwertentschädigung von Fr. 500'000.-- verlangt werde (Ziff. 11).

Zur Begründung wenden die Beschwerdeführenden 2 und 3 vorab ein, das Ausführungsprojekt könne sich nicht auf das generelle Projekt, in dem der östliche Zubringer nicht festgelegt worden sei, abstützen. Auch widersprächen generelles und ausführendes Projekt dem kommunalen Verkehrsrichtplan 1989, der einen Westzubringer und Verkehrsberuhigungen auf der Stationsstrasse vorgesehen habe. Zudem sei das Ausführungsprojekt genehmigt worden, ohne dass der Kanton bereits über die Aufklassierung der Rosengarten- und Stationsstrasse entschieden habe. Weiter beruhen die Verkehrsprognosen nach Ansicht der Beschwerdeführenden 2 und 3 auf falschen und widersprüchlichen Annahmen. Denn der Kanton sei beim Vergleich der Varianten mit und ohne Autobahnzubringer für das Jahr 2010 beschönigend von 1'300 täglichen Mehrfahrten ausgegangen. Im Widerspruch dazu weise der UVB 3. Stufe eine Differenz von 3'900 Fahrten aus. Auch seien bei den Verkehrsprognosen die Attraktivität des neuen Autobahnanschlusses für künftige verkehrsintensive Entwicklungen zu wenig berücksichtigt worden. Auszugehen sei von einer Verdoppelung bzw. Verdreifachung des Verkehrs verbunden mit einer überproportionalen Zunahme des Lastwagenanteils. Als Folge davon würden die Planungswerte bei der Liegenschaft des Beschwerdeführers 3 überschritten bzw. die Planungs- und Immissionsgrenzwerte bei der Liegenschaft der Beschwerdeführenden 2 deutlich nicht eingehalten. Damit seien die angeordneten Lärmschutzmassnahmen nicht ausreichend. Die beantragte Verlängerung der Lärmschutzwand sei technisch machbar und stehe in einem angemessenen Kosten- und Nutzenverhältnis. Nicht nachvollziehbar und rechtswidrig sei der Entscheid der Vorinstanz, Erleichterungen zu gewähren. Hinsichtlich der Luftreinhaltung schliesslich bemängeln die Beschwerdeführenden 2 und 3 eine fehlende Abstimmung mit der Massnahmenplanung.

E.

Mit Beschwerden vom 25. August 2008 fechten auch D._____ (Beschwerdeführer 4; Verfahren A-5482/2008) und E._____ (Beschwerdeführer 5; Verfahren A-5504/2008) die Plangenehmigung an. D._____ gehört die Liegenschaft V (g) und E._____ ist Eigentümer des Z in Bertiswil an der W (Grundstück e).

Mit den Beschwerden werden übereinstimmend folgende Änderungen

der Plangenehmigung verlangt: Das Kreiselbauwerk für die Einmündung der Rosengartenstrasse in die Bertiswilstrasse sei in südöstlicher Richtung zu verschieben und auf die Beanspruchung von Teilflächen ab dem Grundstück e sei zu verzichten, dagegen sei die Rosengartenstrasse zu Lasten der Grundstücke g, a und f zu verbreitern (Ziff. 2.1). Der südöstlich an die Rosengartenstrasse anschliessende, neu zu erstellende Radstreifen sei mit einer Breite von 1.50 m bis in einer Entfernung von 20 m zum Kreisel zu verlängern und erst an dieser Stelle aufzuheben (Ziff. 2.2). Südöstlich des Mündungsbereichs der Rosengartenstrasse in die Bertiswilstrasse sei auf der Liegenschaft g ein Gehweg mit einer lichten Breite von durchgehend mindestens 2 m zu realisieren (Ziff 2.3). Die für die Projektänderungen im Sinne der Anträge Ziff. 2.1 bis Ziff. 2.3 erforderlichen Landflächen der Grundstücke a, b, f und g seien durch den Kanton Luzern bzw. die Eidgenossenschaft zu erwerben. Im Weiteren sei der Kanton Luzern bzw. die Eidgenossenschaft zu verpflichten, das Gebäude auf dem Grundstück g zum Zweck des Abbruchs zu erwerben (Ziff. 2.4 und 2.5). Die Pläne und Unterlagen sowie die Kostenvoranschläge seien entsprechend der gestellten Anträge anzupassen (Ziff. 3). Eventuell sei das Projekt zur Überarbeitung im Sinne der Anträge 2 und 3 an die Vorinstanz zurückzuweisen (Ziff. 4).

D._____ stellt zum Abbruchbegehren (Ziff. 2.5) den Eventualantrag, es seien auf der Westseite der Liegenschaft V durch den Kanton Luzern bzw. die Eidgenossenschaft insgesamt vier neue Parkplätze zu erstellen, wobei auch die entsprechenden Zufahrtsrechte über die Liegenschaften X und Y (a und f) zu beschaffen seien. Zusätzlich verlangt er, auf der Westseite der Liegenschaft g seien durch den Kanton Luzern bzw. die Eidgenossenschaft Fuss- und Fahrwegrechte zu Gunsten des Grundstücks g und zu Lasten der Grundstücke a und f zu beschaffen, die sich in räumlicher Hinsicht mindestens bis auf die Höhe der heutigen Einfahrt in die Tiefgarage der Liegenschaften W und 5 erstreckten (Ziff. 2.6). Schliesslich sei davon Vormerk zu nehmen, dass der Beschwerdeführer unter dem Vorbehalt der vollständigen Schadloshaltung nach enteignungsrechtlichen Grundsätzen auf die Bestandesgarantie für die Gebäudeteile der Liegenschaft g im Unterabstand zur Rosengartenstrasse verzichte (Ziff. 5).

E._____ verlangt zusätzlich, bei der Liegenschaft e sei im 1. Obergeschoss an der Nordostfassade des Schlaf- und Büroraums

ein Schallschutzfenster einzubauen (Ziff. 2.5.1) und zum Schutz der Gartenwirtschaft des Z sei ein baulicher Lärmschutz zu realisieren (Ziff. 2.5.2). Schliesslich sei davon Vormerk zu nehmen, dass er sich vorbehalte, zu gegebener Zeit Entschädigungsforderungen für allfällige Verluste geltend zu machen, die dem Betrieb des Z zufolge mangelnder Zugänglichkeit während der Bauzeit erwachsen sollten (Ziff. 5).

Zur Begründung wird in diesen beiden Beschwerden vorgebracht, das genehmigte Projekt verstosse gegen kantonales und eidgenössisches Strassenrecht sowie gegen einschlägige Fachnormen, weil der in Fahrtrichtung Bertiswil geplante Radweg zu früh ende sowie Strassenraum und Gehweg im Bereich der Liegenschaft g zu eng seien. Diese Planung des Strassenraums beeinträchtige die Sicherheit für den Langsamverkehr und sei einzig darin begründet, keine Entschädigung für den Abbruch der Liegenschaft V (g) leisten zu müssen. Damit erweise sich die Beanspruchung des Grundstücks e als unzulässige Eigentumsbeschränkung. Es fehle nicht nur an einer gesetzlichen Grundlage, sondern der Eingriff sei auch unverhältnismässig. Denn die beantragte Projektänderung sei ohne weiteres machbar und der Abbruch auf dem Grundstück g dränge sich angesichts des Gebäudezustandes früher oder später ohnehin auf. Auch habe die Plangenehmigung den Verlust von Parkplätzen zur Folge. Schliesslich missachte die Plangenehmigung den Lärmschutz, indem bei der Liegenschaft e ein Schallschutzfenster zu wenig angeordnet worden sei und Platzgründe dem Schutz der Gartenwirtschaft nicht entgegen ständen.

F.

Nach Eingang der Kostenvorschüsse vereinigte der Instruktionsrichter am 19. September 2008 die fünf Beschwerdeverfahren aus prozessökonomischen Gründen und führte das Verfahren unter der Nummer A-5466/2008 weiter.

G.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) verzichtete am 24. Oktober 2008 auf die Einreichung einer Stellungnahme.

H.

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) schloss sich in seinem Fachbe-

richt vom 24. Oktober 2008 der umweltrechtlichen Beurteilung des Ausführungsprojekts durch das UVEK an.

I.
Mit Stellungnahmen vom 20. November 2008 beantragt der Kanton Luzern (Beschwerdegegner) die Abweisung der Beschwerden, soweit darauf einzutreten sei.

J.
Das UVEK (Vorinstanz) beantragt in seiner Vernehmlassung vom 21. November 2008 ebenfalls die Abweisung der Beschwerden, soweit darauf einzutreten sei.

K.
Auf Aufforderung hin reichte der Beschwerdegegner am 5. Januar 2009 die Unterlagen zum generellen Projekt ein.

L.
Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) nahm am 14. Januar 2009 zu Fragen des Instruktionsrichters zur Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr Stellung.

M.
Mit Zwischenverfügung vom 27. Januar 2009 wies der Instruktionsrichter ein Gesuch der Beschwerdeführenden 1 um Zustellung der Unterlagen zum generellen Projekt ab und wies auf die Möglichkeit hin, in die Akten am Sitz des Bundesverwaltungsgerichts Einsicht zu nehmen.

N.
Am 4. und 5. März 2009 nahmen die Beschwerdeführenden 1 sowie die Beschwerdeführer 3, 4 und 5 die Gelegenheit wahr, zu den behördlichen Eingaben Stellung zu nehmen und Schlussbemerkungen einzureichen. Sie hielten an ihren Beschwerden fest.

O.
Auf die Vorbringen in den Rechtsschriften wird, soweit entscheidrelevant, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt Beschwerden gegen Verfügungen im Sinne von Art. 5 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021; Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [VGG, SR 173.32]). Die hier strittige Plangenehmigung der Vorinstanz stützt sich auf Art. 26 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG, SR 725.11) und stellt eine solche Verfügung dar. Das UVEK gehört zu den Behörden nach Art. 33 VGG. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, liegt nicht vor (Art. 32 VGG). Das Bundesverwaltungsgericht ist daher für die Beurteilung der Beschwerden zuständig.

Beschwerdelegitimation

1.2 Zur Anfechtung der Plangenehmigungsverfügung ist befugt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch die Projektpläne berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Art. 48 VwVG). Dieses Interesse kann rechtlicher oder auch nur tatsächlicher Natur sein, doch muss der Beschwerdeführer durch das Projekt stärker als jedermann betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache stehen. Diese Nähe der Beziehung zum Streitgegenstand muss bei Bauprojekten insbesondere in räumlicher Hinsicht gegeben sein. Ein Beschwerdeführender kann die Überprüfung eines Bauvorhabens nur im Lichte jener Rechtsätze verlangen, die sich rechtlich oder tatsächlich auf seine Stellung auswirken. Beschwerdegründe Privater, mit denen ein bloss allgemeines öffentliches Interesse an der richtigen Anwendung des Rechts verfolgt wird, ohne dass dem Beschwerdeführer im Falle des Obsiegens ein praktischer Nutzen entsteht, sind unzulässig (BGE 133 II 249 E. 1.3.1 f.; BVGE 2007/1 E. 3.4). Zur Frage der räumlichen Nähe hält die bundesgerichtliche Rechtsprechung zum Nationalstrassen- und Eisenbahnbau fest, dass betroffene Private nicht allgemein am Projekt oder der geplanten Linienführung Kritik üben dürfen. Vielmehr haben sie konkret aufzuzeigen, inwiefern das Ausführungsprojekt im Bereiche ihres Grundstücks gegen Bundesrecht verstösst (vgl. BGE 120 Ib 59 E. 1c, BGE 118 Ib 206 E. 8b).

1.2.1 Die Beschwerdeführenden 1 bestehen aus 14 mitbeteiligten Parteien, die grösstenteils unmittelbare Anstösser der Rosengartenstrasse bzw. in einem Fall der Stationsstrasse sind oder die Liegenschaften in zweiter bis fünfter Bautiefe zur Rosengartenstrasse besitzen. Sie sind unabhängig davon, ob die Lärmgrenzwerte auf ihren Liegenschaften eingehalten sind, vom Bauprojekt auf Grund der räumlichen Nähe in ihren schutzwürdigen Interessen betroffen und damit zur Beschwerde grundsätzlich legitimiert. Ohnehin kann bei gemeinsamer Beschwerdeführung offen bleiben, ob alle Beteiligten beschwerdeberechtigt sind, soweit die Legitimation zumindest eines Teils der Gruppe bejaht werden kann (vgl. Entscheid des Bundesgerichts vom 7. September 1998, veröffentlicht in Zentralblatt [ZBl] 2/2000, S. 83 ff., E. 2; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts [BVGer] A-4122/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 1.2.1).

1.2.2 Bei den Beschwerdeführenden 2 handelt es sich um eine B._____, die durch ihre Mitglieder handelt. Aus ihrer Beschwerde geht hervor, dass sie Gesamteigentümer (Art. 652 des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs vom 10. Dezember 1907 [ZGB, SR 210]) des nicht überbauten Grundstücks Rothenburg c an der Stationsstrasse waren, dieses Land in der Zwischenzeit aber verkauft haben. Damit ist bei diesen Beschwerdeführenden die erforderliche Beziehungsnähe zum Bauprojekt im Zeitpunkt der Beschwerdeerhebung nicht mehr vorhanden gewesen und ihnen fehlt es grundsätzlich an einem aktuellen schutzwürdigen Beschwerdeinteresse. Zwar führen sie aus, die Liegenschaft hätten sie weit unter dem Verkehrswert verkaufen müssen und dieser Minderwert sei ihnen zu entschädigen. Hinsichtlich einer allfälligen durch das Projekt bedingten Minderwertentschädigung hat die Vorinstanz in der Plangenehmigung allerdings in Anwendung von Art. 39 Abs. 3 NSG bereits entschieden, dass hierüber die Eidgenössische Schätzungskommission zu befinden habe und deshalb die Projektunterlagen (mit den Entschädigungsbegehren) nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens an deren Präsidenten überwiesen werden (Dispositiv Ziff. 5.66 S. 232).

Im konzentrierten Entscheidverfahren hat die Plangenehmigungsbehörde auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen und damit die Zulässigkeit und den Umfang der Enteignung zu entscheiden (Art. 28 Abs. 1 NSG). Im Falle der Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte obliegt es deshalb ihr, das Vorhandensein der Voraussetzungen des Enteignungsrechts zu prüfen und damit zu beurteilen, ob die über-

mässigen Einwirkungen zulässig und unvermeidbar sowie Lärmschutzvorkehrungen anzuordnen sind (BGE 130 II 394 E. 6). Lediglich die Entschädigungsforderungen, die bei übermässigen Einwirkungen von den Bedingungen der Unvorhersehbarkeit und Spezialität der Immissionen sowie der Schwere des Schadens abhängen (vgl. BGE 134 II 172 E. 5 mit Hinweisen), sind weiterhin in einem gesonderten Verfahren von der Schätzungskommission zu behandeln (Botschaft vom 25. Februar 1998 zu einem Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung der Plangenehmigungsverfahren, BBl 1998 2591 S. 2600). Die Beschwerdeführenden bestreiten denn auch weder die Zuständigkeit der Schätzungskommission zur Beurteilung ihres Entschädigungsbegehrens noch die diesbezügliche Anordnung der Vorinstanz, sondern verlangen bloss, es sei von der Forderungsanmeldung "Vormerk zu nehmen". Weil diesem Anliegen bereits in der Plangenehmigung stattgegeben wurde, ist auf ihre Beschwerde auch hinsichtlich der geltend gemachten Entschädigung nicht einzutreten.

Einzutreten auf die Eingabe der Beschwerdeführenden 2 ist einzig auf Antrag Ziff. 11, womit die Zusprechung einer Parteientschädigung für das Einspracheverfahren zu Lasten des Kantons Luzern verlangt wird. Indem die Vorinstanz ihnen die beantragte Parteientschädigung nicht zugesprochen hat, gelten sie trotz des Verkaufs ihrer Liegenschaft nach wie vor als durch die Plangenehmigung beschwert.

1.2.3 Die Beschwerdeführer 3, 4 und 5 haben ebenfalls am vorinstanzlichen Einspracheverfahren teilgenommen, und sie sind als Eigentümer von Liegenschaften, die in zweiter Bautiefe an die Stationsstrasse bzw. unmittelbar an die Rosengartenstrasse anstossen, ohne weiteres zur Beschwerdeführung grundsätzlich legitimiert.

1.2.4 Die Beschwerdeführenden 1, 4 und 5 verlangen mit ihren Beschwerden unter anderem auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr. Die beantragten Massnahmen (Fahrradstreifen und Trottoir vor dem Kreisel Bertiswil und Querung der Rosengartenstrasse für Schulkinder aus dem Quartier Mauritiusring/Bertholdstrasse) betreffen Strassenabschnitte, die direkt an ihre Grundstücke angrenzen (Beschwerdeführende 4 und 5) bzw. die sie, ihre Familienmitglieder, Restaurantsbesucher oder Mieter/Pächter regelmässig benutzen. Im Falle eines Obsiegens würde den Beschwerdeführenden 1, 4 und 5 aus der Umgestaltung ein eige-

ner praktischer Nutzen entstehen. Damit machen sie nicht bloss allgemeine öffentliche Interessen geltend und ihnen ist auch insoweit die Beschwerdelegitimation zuzusprechen.

Nicht einzutreten ist hingegen auf die Beschwerde der Beschwerdeführenden 1, soweit sie eine (rollstuhlgängige) Unterführung bei der Kirche Bertiswil verlangen und dies mit den Bedürfnissen der Kirchgänger, Hochzeits- und Trauergäste und Friedhofbesucher sowie den Wünschen älterer Menschen nach einem geschützten Strassenübergang begründen. Insoweit setzen sie sich für Interessen der Allgemeinheit ein und ihnen fehlt die für die Bejahung der Beschwerdelegitimation verlangte besondere Betroffenheit.

Streitgegenstand

1.3 Weiter ist der Streitgegenstand des Beschwerdeverfahrens zu bestimmen.

1.3.1 Ausgangspunkt des Beschwerdeverfahrens ist die angefochtene Verfügung (Art. 5 und 44 VwVG i.V.m. Art. 31 VGG); sie bildet den Rahmen der möglichen Anfechtung. Gegenstand des Beschwerdeverfahrens kann nur sein, was bereits Gegenstand des erstinstanzlichen Verfahrens war oder nach richtiger Gesetzesauslegung hätte sein sollen. Im Rahmen des Anfechtungsgegenstandes wird der Streitgegenstand gemäss der Dispositionsmaxime durch die Parteibegehren definiert. Damit kann sich der Streitgegenstand im Laufe des Rechtsmittelzuges verengen und um nicht mehr strittige Punkte reduzieren, hingegen grundsätzlich nicht erweitern oder qualitativ verändern (Urteil des BVGer A-1393/2006 vom 10. Dezember 2007 E. 2.2.1; André Moser/Michael Beusch/Lorenz Kneubühler, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2008, S. 25 f. Rz. 2.7 f. mit Hinweisen).

1.3.2 In bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren kommt die Besonderheit hinzu, dass bereits gestützt auf spezialgesetzliche Verfahrensbestimmungen sämtliche Einwände gegen ein Projekt innerhalb der Auflagefrist zu erheben sind (vgl. Art. 27d NSG, Art. 18f des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG, SR 742.101], Art. 37f des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 [LFG, SR 748.0], Art. 16f des Elektrizitätsgesetzes vom 24. Juni 1902 [EleG, SR 734.0]). Damit ist gewährleistet, dass im Interesse der Konzentration alle Einwände gesamthaft geprüft werden und in den Plangenehmigungsentscheid einfliessen können (vgl. Botschaft vom 25. Februar

1998 zu einem Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung der Plangenehmigungsverfahren, BBl 1998 2591, S. 2620 und 2634). Deshalb müssen alle Einwendungen, die während der Auflagefrist erhoben werden können, bereits im Einspracheverfahren angebracht werden und können im Beschwerdeverfahren nicht mehr nachgetragen werden. Bestimmt sich mithin der Streitgegenstand im Plangenehmigungsverfahren aufgrund der während der Auflagefrist gestellten Begehren, so kann dieser im Anschluss an den Einspracheentscheid bzw. an die Plangenehmigungsverfügung nicht mehr erweitert werden. Vorbringen sind somit nur zulässig, soweit sie – zumindest dem Sinne nach – bereits Gegenstand der seinerzeit vom Beschwerdeführer erhobenen Einsprache bildeten (BGE 133 II 30 E. 2.2 und E. 2.4; Urteil des BVGer A-2517/2008 vom 11. August 2008 E. 2.2).

1.3.3 Bestehen bezüglich eines Auflageprojektes Abänderungswünsche, so sind diese ebenfalls im erstinstanzlichen Verfahren möglichst genau und umfassend zu konkretisieren. Es ist dann Aufgabe der Plangenehmigungsbehörde, die verschiedenen Einwände gegen das Projekt und alle zur Diskussion gestellten Varianten zu beurteilen. Von ihr kann jedoch nicht verlangt werden, alle denkbaren, ausserhalb des üblichen Rahmens liegenden Massnahmen zu prüfen. Vielmehr ist es Sache der Einsprechenden, entsprechende Anregungen zu machen. Sie müssen deshalb ihre Einwände gegen ein Projekt und ihre Alternativvorschläge möglichst genau und umfassend im Einspracheverfahren vorbringen. Die auf Beschwerde hin tätigen Gerichte haben anschliessend nur noch das Genehmigungsprojekt auf seine Rechtmässigkeit hin zu überprüfen. In diese gerichtliche Überprüfung sind soweit notwendig auch die im Plangenehmigungsverfahren diskutierten Varianten einzubeziehen. Es geht jedoch nicht an, erst im Beschwerdeverfahren neue bis anhin unbekannte Varianten einzubringen (Urteil des BVGer A-2517/2008 vom 11. August 2008 E. 2.2; Urteil des Bundsgerichts 1E.16/2005 vom 14. Februar 2006 E. 3; zum Ganzen ausführlich Beschwerdeentscheid der Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt [REKO/INUM] A-2004-160 vom 4. April 2005 E. 8.2; vgl. auch Entscheid des Bundesrates vom 5. März 1999, veröffentlicht in der Verwaltungspraxis der Bundesbehörden [VPB] 55.19 E. 2).

1.3.4 Die Beschwerdeführenden 1 verlangen hauptsächlich eine andere Linienführung des Ostzubringers, indem der Verkehr nicht über die Rosengarten- und Stationsstrasse zu führen, sondern die Variante

„Bertiswil“ oder „Wurmi- und Bührlimoosstrasse“ zu realisieren sei. Weiter verlangen sie eine sicherere Strassenquerung bei der Kirche Bertiswil sowie einen besseren Einbezug der schwächeren Verkehrsteilnehmer auf der Rosengartenstrasse mittels durchgehender Fahrradstreifen und sichererer Fussgängerwege. Die beiden konkreten Alternativen bei der Linienführung haben einzelne Beteiligte der Beschwerdeführenden 1 ebenso wie die Sicherungsmassnahmen bereits im Rahmen der Einsprache verlangt, weshalb darauf einzutreten ist.

1.3.5 Der Beschwerdeführer 3 verlangt – wie bereits in der Einsprache – der Ostzubringer sei auf eine weiter nördlich verlaufende Variante zu verlegen (Antrag Ziff. 4). Mangels konkreter Bezeichnung einer Alternative ist auf diesen Antrag nur im Rahmen der bereits im Einspracheverfahren geprüften Varianten „Bertiswil“ sowie „Wurmi- und Bührlimoosstrasse“ einzutreten. Weiter ist auf die Beschwerde einzutreten, soweit die Verlängerung der geplanten Lärmschutzwände bzw. die Errichtung einer zusätzlichen Lärmschutzwand zum Schutz der Liegenschaft U (Antrag Ziff. 7 i.V.m. Ziff. 5 und 6) sowie der Einbau von Schallschutzfenstern an der Liegenschaft U (Antrag Ziff. 8) und damit zusammenhängend Beweismassnahmen (Anträge Ziff. 9 und 10) verlangt werden. Einzutreten ist auch auf den Antrag auf Zusprechung einer Parteientschädigung für das Einspracheverfahren (Antrag Ziff. 13). Nicht einzutreten ist dagegen auf den erstmals im Beschwerdeverfahren vorgebrachten Antrag auf Sistierung der Plangenehmigung bis zum Vorliegen des Entscheides des Kantonsrates über die Aufklassierung der Rosengarten- und Stationsstrasse zu Kantonsstrassen (Antrag Ziff. 2). Dieser Antrag wäre ohnehin abzuweisen (vgl. E. 6.2). Ebenfalls (aber mangels Zuständigkeit) nicht einzutreten ist auf die Anträge Ziff. 11 und 12, weil diese Forderungen Enteignungsentschädigungen betreffen, für deren Beurteilung die Eidgenössische Schätzungskommission zuständig ist (vgl. E. 1.2.2).

1.3.6 Die Beschwerdeführer 4 und 5 führen getrennt Beschwerde, beantragen aber eine aufeinander abgestimmte Planänderung. Auf ihre Beschwerden ist einzutreten, soweit sie – wie bereits in ihren Einsprachen – eine Verbreiterung der Rosengartenstrasse im Bereich ihrer Liegenschaften mit Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs, eine Verschiebung des Kreisels Bertiswil in südöstlicher Richtung zu Lasten des Gebäudes des Beschwerdeführers 4 bei gleichzeitigem Verzicht auf den Landerwerb ab der Liegenschaft des Beschwerdeführers 5 verlangen. Ebenfalls einzutreten ist auf den

Antrag des Beschwerdeführers 5 zur Realisierung von baulichen Massnahmen zum Schutz seiner Gartenwirtschaft (Antrag Ziff. 2.5.2).

Nicht zu prüfen ist hingegen der Antrag Ziff. 2.5.1 des Beschwerdeführers 5, es sei an der Nordostseite des Gebäudes im 1. Obergeschoss beim Schlaf- bzw. Büroraum ebenfalls ein Schallschutzfenster einzubauen. Denn diese Massnahme hat er – im Gegensatz zum Einspracheantrag 5 auf Einbau von Schallschutzfenstern auf der Südwestseite des Gebäudes – nicht zum Gegenstand seiner Einsprache vom 19. Juli 2005 gemacht. Ohnehin wird die genaue Anzahl Schallschutzfenster pro Liegenschaft noch im Rahmen der Detailprojektierung zu bestimmen sein (Plangenehmigung S. 218 Dispositiv Ziff. 3.1). Für Entschädigungsforderungen für allfällige Betriebsverluste wegen mangelnder Zugänglichkeit während der Bauzeit (Antrag Ziff. 5) ist das Bundesverwaltungsgericht im vorliegenden Verfahren, wie bereits ausgeführt (E. 1.2.2), nicht zuständig.

Beim Beschwerdeführer 4 ist auf den Eventualantrag Ziff. 2.5 (Erstellung von vier neuen Parkplätzen auf der Westseite seiner Liegenschaft samt Beschaffung der Zufahrtsrechte) und den Antrag Ziff. 2.6 (Beschaffung von Fuss- und Fahrwegrechten zu Gunsten seiner Liegenschaft zu Lasten der Grundstücke a und f) nicht einzutreten. Zwar verlangte der Beschwerdeführer 4 in seiner Einsprache vom 19. Juli 2005 eine ausreichende Zufahrt bzw. Erschliessung seiner Liegenschaft. In der Folge wurde das Projekt am 23. Mai 2006 überarbeitet und neu sind 2 Parkplätze auf der Westseite seines Grundstücks und deren Erschliessung mittels eines Fahrrechts über die Parzelle f vorgesehen. In seiner gegen die Projektänderung erhobenen Einsprache vom 4. Juli 2006 hat der Beschwerdeführer 4 weder gegen die Erschliessung noch gegen die für seine Liegenschaft neu vorgesehenen Parkplätze Einwände vorgebracht und damit in diesem Punkt auf eine weitere Anfechtung verzichtet. Die Vorinstanz hat denn auch in der Plangenehmigung auf S. 144 festgehalten, die Sicherstellung der Erschliessung habe mit der Projektänderung berücksichtigt werden können und der (ursprüngliche) Einspracheantrag werde gutgeheissen. Der Beschwerdeführer 4 kann deshalb die Erschliessung- und Parkplatzfrage nicht erneut zum Streitgegenstand machen.

1.4 Ebenfalls im Rahmen der Festlegung des Streitgegenstandes ist das zeitlich gestaffelte, mehrstufige Bewilligungsverfahren beim Bau von Nationalstrassen zu beachten, das eine gewisse Bindungswirkung

der vorangegangenen für die nachfolgenden Entscheide statuiert (BGE 125 II 18 E. 4c.aa):

1.4.1 Die grundlegenden Entscheide über die allgemeine Linienführung und Klassierung der einzelnen Nationalstrassen werden von der Bundesversammlung getroffen (Art. 11 NSG). Nach diesen Festlegungen sind die geplanten Strassen in generellen Projekten darzustellen, aus denen insbesondere die Linienführung der Strassen, die Anschlussstellen und die Kreuzungsbauwerke ersichtlich sein müssen (Art. 12 NSG). Generelle Projekte werden den Gemeinden und allenfalls den betroffenen Grundeigentümern vorgelegt und nach Durchführung eines Bereinigungsverfahrens unter Einbezug kantonaler und eidgenössischer Fachstellen vom Bundesrat genehmigt (Art. 19 und 20 NSG). Die generellen Projekte bilden Grundlage für die Ausführungsprojekte, die Aufschluss geben über Art, Umfang und Lage des Werks samt allen Nebenanlagen, die Einzelheiten seiner bautechnischen Gestaltung und die Baulinien (Art. 21 Abs. 1 NSG). Erst diese vom UVEK zu genehmigenden (Art. 26 Abs. 1 NSG) Ausführungsprojekte sind von Bundesrechts wegen öffentlich aufzulegen und können Gegenstand des Einspracheverfahrens bilden (Art. 27b und d NSG).

1.4.2 Die schweizerische Gesetzgebung belässt auf dem Gebiet des Nationalstrassenbaus dem einzelnen Betroffenen nur wenig Spielraum, um sich gegen eine ihm missliebige Linienführung zur Wehr zu setzen. Die mit dem Nationalstrassenbau befassten eidgenössischen und kantonalen Behörden wie auch das Bundesverwaltungsgericht sind an die von der Bundesversammlung für den Nationalstrassenbau getroffenen grundlegenden Entscheidungen (Art. 11 NSG) gebunden. Die im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz gewählten allgemeinen Linienführungen und die festgelegten Klassierungen der einzelnen Nationalstrassen können daher bei der richterlichen Kontrolle nicht mehr in Frage gestellt werden. Weiter sind grundsätzlich auch die vom Bundesrat genehmigten generellen Projekte (vgl. Art. 20 NSG) der Überprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht entzogen. Eine direkte Anfechtung des bundesrätlichen Genehmigungsbeschlusses ist ausgeschlossen, und zwar nicht nur hinsichtlich seines Inhaltes, nämlich der Festlegung vor allem der Linienführung, der Anschlussstellen und der Kreuzungsbauwerke der Nationalstrassen (vgl. Art. 12 NSG), sondern auch in Bezug auf das Zustandekommen, das heisst auf das vor dem Bundesrat durchgeführte Bereinigungs- und Genehmigungsverfahren. Das genehmigte Projekt kann nur indirekt

und insofern beanstandet werden, als sich die geltend gemachten Mängel im Ausführungsprojekt, das allein Objekt der Anfechtung bildet, niedergeschlagen haben. Würde ein solcher Mangel gerichtlich festgestellt, wäre es Sache des Bundesrates, die nötigen Konsequenzen hinsichtlich des Widerrufs oder der Änderung seines Genehmigungsbeschlusses zu ziehen (BGE 118 Ib 206 E. 8; Urteil des Bundesgerichts 1E.16/2005 vom 14. Februar 2006 E. 2, mit weiteren Hinweisen; Urteil des BVGer A-4010/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 1.3.1).

1.4.3 Im Zusammenhang mit dem generellen Projekt werfen die Beschwerdeführenden 1 sinngemäss dem Bundesrat vor, die Linienführung des östlichen Zubringers ausgeklammert und damit in Verletzung von Art. 4 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) eine Mitwirkung der Betroffenen im Rahmen einer öffentlichen Auflage verhindert zu haben. Auch hätte es an einem Planungsbericht analog zu den Nutzungsplänen gefehlt. Der Beschwerdeführer 3 bemängelt ebenfalls, das generelle Projekt habe keinen Zubringer festgelegt, obwohl der Verkehrsrichtplan der Gemeinde Rothenburg aus dem Jahre 1989 im Hinblick auf die Erstellung des „N2-Anschlusses Rothenburg“ einen Westzubringer mit Bahnunterführung und Verkehrsberuhigungen auf der Stations- und Rosengartenstrasse vorgesehen habe. Dieser Mangel sei durch die Auflage des Bundesrates, im Ausführungsprojekt seien flankierende Massnahmen vorzusehen, nicht geheilt worden.

Soweit mit diesen Vorbringen das Zustandekommen des generellen Projekts und dessen Genehmigung durch den Bundesrat gerügt werden, ist auf die Beschwerden nicht einzutreten. Die Fragen hingegen, ob der Ostzubringer bereits im generellen Projekt festgelegt wurde und, falls dies zu verneinen wäre, die hier strittige Genehmigung des Ausführungsprojekts aus diesem Grund aufzuheben wäre, betreffen materielle Aspekte, die in diesem Verfahren zulässigerweise zum Streitgegenstand gemacht werden dürfen und die noch zu prüfen sind.

1.5 Weil die Beschwerden im Übrigen form- und fristgerecht (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) eingereicht und die Kostenvorschüsse rechtzeitig (Art. 63 Abs. 4 VwVG) bezahlt worden sind, ist im Rahmen der zulässigen Anträge und Rügen darauf einzutreten.

Rechtliches Gehör

2.
Die Beschwerdeführenden 1 und der Beschwerdeführer 3 rügen verschiedene Verletzungen ihrer Ansprüche auf rechtliches Gehör.

2.1 Der in Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV, SR 101) garantierte Grundsatz des rechtlichen Gehörs umfasst die Rechte der Parteien auf Teilnahme am Verfahren und auf Einflussnahme auf den Prozess der Entscheidfindung. In diesem Sinne dient das rechtliche Gehör einerseits der Sachabklärung, stellt andererseits aber auch ein persönlichkeitsbezogenes Mitwirkungsrecht beim Erlass von Verfügungen dar, welche in die Rechtsstellung des Einzelnen eingreifen (vgl. BGE 126 V 130 E. 2b, BGE 121 V 150 E. 4a; ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 2. Aufl., Zürich 1998, Rz. 292 ff.). Für das Verwaltungsverfahren wurde der Anspruch auf rechtliches Gehör in den Art. 26 ff. VwVG sowie in den verfahrensrechtlichen Bestimmungen der Spezialgesetze konkretisiert. Für den hier interessierenden Bereich ist insbesondere Art. 27d NSG zu beachten.

2.1.1 Der Anspruch auf rechtliches Gehör umfasst das Recht, sich in einer Sache mit widerstreitenden Interessen mehrerer Parteien zu den Vorbringen einer Gegenpartei, die erheblich erscheinen, äussern zu können (Art. 31 VwVG) sowie das unmittelbar aus Art. 29 VwVG ableitbare Recht auf Teilnahme an einem Augenschein (KÖLZ/HÄNER, a.a.O., Rz. 324). Weiter umfasst er das Recht einer Partei, am Sitze der verfügenden Behörde Einsicht in die entscheidwesentlichen Akten nehmen zu können (Art. 26 Abs. 1 VwVG). Aus dem Akteneinsichtsrecht wiederum folgt die Pflicht der Behörden, die Parteien zu benachrichtigen, wenn sie entscheidwesentliche Akten beiziehen, welche diese nicht kennen und auch nicht kennen können (BGE 132 V 387 E. 6.2; ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2006, Rz. 1672 ff., KÖLZ/HÄNER, a.a.O., Rz. 298).

2.1.2 Aus dem Grundsatz des rechtlichen Gehörs leitet sich auch die Pflicht der Behörden ab, die Vorbringen des vom Entscheid in seiner Rechtsstellung Betroffenen sorgfältig und ernsthaft zu prüfen und in der Entscheidfindung zu berücksichtigen (Art. 32 Abs. 1 VwVG; BGE 129 I 232 E. 3.2). Daraus folgt die grundsätzliche Pflicht der Behörden, sich mit den wesentlichen Vorbringen des Rechtssuchenden zu befas-

sen und Entscheide zu begründen (vgl. Art. 35 Abs. 1 VwVG). Die Begründung eines Entscheides muss so abgefasst sein, dass der Betroffene ihn sachgerecht anfechten kann. Dies ist nur möglich, wenn sowohl er wie auch die Rechtsmittelinstanz sich über die Tragweite des Entscheides ein Bild machen können. In diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde leiten liess und auf welche sie ihren Entscheid stützt. Das bedeutet indessen nicht, dass sich die Behörde ausdrücklich mit jeder tatbeständlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen müsste. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken, was umso mehr für Massenverfahren mit einer Vielzahl unterschiedlicher, teilweise sich widersprechender Anträge gilt. Die Behörde hat demnach in der Begründung ihres Entscheides diejenigen Argumente aufzuführen, die tatsächlich ihrem Entscheid zugrunde liegen (BGE 129 I 232 E. 3.2; BGE 126 I 97 E. 2b; BGE 112 Ia 107 E. 2b; vgl. auch Lorenz Kneubühler, Die Begründungspflicht, Bern 1998, S. 22 ff.).

2.1.3 Der Gehörsanspruch ist nach feststehender Rechtsprechung formeller Natur, mit der Folge, dass seine Verletzung ungeachtet der Erfolgsaussichten der Beschwerde grundsätzlich zur Aufhebung des mit dem Verfahrensmangel behafteten Entscheids führt (statt vieler: BGE 126 I 19 E. 2d/bb). Nach der Rechtsprechung kann eine Verletzung des Gehörsanspruchs aber als geheilt gelten, wenn die unterbliebene Gewährung des rechtlichen Gehörs (also etwa die unterlassene Anhörung, Akteneinsicht oder Begründung) in einem Rechtsmittelverfahren nachgeholt wird, in dem die Beschwerdeinstanz mit der gleichen Prüfungsbefugnis entscheidet wie die untere Instanz. Die Heilung ist ausgeschlossen, wenn es sich um eine besonders schwerwiegende Verletzung der Parteirechte handelt. Zudem darf dem Beschwerdeführer kein Nachteil erwachsen und die Heilung soll die Ausnahme bleiben (BGE 129 I 129 E. 2.2.3; BGE 126 V 130 E. 2b; BGE 126 I 68 E. 2; Urteil des Bundesgerichts 1A.234/2006 vom 8. Mai 2007 E. 2.2; Urteile des BVGer A-2016/2006 vom 2. Juli 2008 E. 5; A-1681/2006 vom 13. März 2008 E. 2.4 und A-4010/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 3.1.1; Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., Rz. 986 f.).

2.1.4 Bei Verstössen gegen die Begründungspflicht schliesslich wird der Mangel als behoben erachtet, wenn die Rechtsmittelbehörde eine hinreichende Begründung liefert oder wenn die unterinstanzliche Behörde anlässlich der Anfechtung ihres Entscheides eine genügende

Begründung nachschiebt, etwa in der Vernehmlassung (Urteile des BVGer A-1737/2006 vom 22. August 2007 E. 2.2 und A-4010/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 3.1.2; KNEUBÜHLER, a.a.O., S. 214 mit Hinweisen).

2.2 Die Beschwerdeführenden 1 rügen vorab, sie hätten im Rahmen der Planauflage zum Ausführungsprojekt nicht in das generelle Projekt Einsicht nehmen können.

Im nationalstrassenrechtlichen Plangenehmigungsverfahren erfolgt die Einsichtnahme in die Projektakten im Rahmen der öffentlichen Planauflage. Aufzulegen ist das Plangenehmigungsgesuch (Art. 27b Abs. 2 NSG), welches die in Art. 13a der im Zeitpunkt der hier massgebenden Planauflage geltenden Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Nationalstrassen (aNSV, AS 1996 250) aufgezählten Unterlagen zu umfassen hat. Diese Aufzählung ist identisch mit jener im heute massgebenden Recht (Art. 12 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 [NSV, SR 725.111]). Die Unterlagen zum generellen Projekt gehören nicht zu den abschliessend aufgezählten Gesuchs- und Auflagebeilagen. Mit der Einsprachemöglichkeit im Rahmen der Planauflage ist dem rechtlichen Gehör der Einsprechenden im Plangenehmigungsverfahren spezialgesetzlich Genüge getan (Urteil des BVGer A-4010/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 3.2.2). Damit besteht kein Anspruch der Einsprechenden auf Einsichtnahme in die Unterlagen des generellen Projekts im Rahmen der öffentlichen Auflage des Ausführungsprojekts. Immerhin ist festzustellen, dass das generelle Projekt (im Rahmen der generellen Projektierung) vom 29. Oktober bis zum 27. November 2001 auf den Gemeindekanzleien Emmen und Rothenburg öffentlich auflag (vgl. Beschluss des Luzerner Regierungsrates vom 19. April 2002). Weiter konnten der Umweltverträglichkeitsbericht zum generellen Projekt sowie der Entscheid des Bundesrates über die Umweltverträglichkeit vom 3. September bis zum 3. Oktober 2003 beim ASTRA gestützt auf Art. 20 der Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, SR 814.011) eingesehen werden (BBl 2003 6208). Zudem hat das Bundesverwaltungsgericht die Unterlagen zum generellen Projekt im vorliegenden Beschwerdeverfahren einverlangt und den Beschwerdeführenden 1 Einsicht gewährt. Damit gälte eine allfällige Verletzung des Akteneinsichtsrechts als geheilt.

2.3 Eine weitere Gehörsverletzung sehen die Beschwerdeführenden 1 darin, dass auf den Antrag des Mitbeteiligten 1, der Fussgängerübergang bei der Kirche Bertiswil sei mit spezifischen Massnahmen zu sichern, in keiner Weise eingegangen worden sei.

Hinsichtlich dieses Einsprachepunktes (Bst. e, rollstuhlgängige Unterführung) führte die Vorinstanz in der Plangenehmigung ihre Gründe an, weshalb der Antrag abzuweisen sei (S. 166 unten). Weiter verwies sie auf Ausführungen des Beschwerdegegners an anderer Stelle in der Plangenehmigung, weil ein weiterer Einsprecher denselben Antrag gestellt habe (Verweis auf S. 166 auf Erwägung 9.48). In Erwägung 9.48 (S. 158 ff.) sind jedoch keine Ausführungen des Kantons zu einer rollstuhlgängigen Unterführung enthalten; eine solche wurde von jenem Einsprecher gar nicht verlangt. Hingegen hat die Vorinstanz die Stellungnahme des Kantons zu diesem Punkt im Zusammenhang mit der Beurteilung der Einsprache des Mitbeteiligten 7 der Beschwerdeführenden 1 auf S. 173 f. der Plangenehmigungsverfügung wiedergegeben. Der falsche Verweis in der Plangenehmigung, der von der Vorinstanz in ihrer Vernehmlassung übernommen wurde, ist damit als redaktionelles Versehen zu betrachten. Weil beide Einsprecher Beteiligte der Beschwerdeführenden 1 sind, hätte dieses Versehen im Rahmen der Beschwerdeerhebung geklärt werden können. Der Einwand, eine sachgerechte Anfechtung in diesem Einsprachepunkt sei nicht möglich gewesen, überzeugt damit nicht und eine Verletzung des rechtlichen Gehörs ist zu verneinen.

2.4 Schliesslich bemängeln die Beschwerdeführenden 1, der Leiter der Einspracheverhandlung sei zuvor als projektleitender Ingenieur beim Kanton für das Projekt tätig gewesen. Eine objektive Durchführung der Verhandlung und Beurteilung der Einsprachen sei damit nicht möglich gewesen.

Aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör folgt grundsätzlich kein Anspruch auf mündliche Anhörung. Das Verwaltungsverfahren spielt sich denn auch weitgehend schriftlich ab (Kölz/Häner, a.a.O., Rz. 149; Moser/Beusch/Kneubühler, a.a.O., S. 144 Rz. 3.86). Auch aus dem Nationalstrassenrecht lässt sich kein Anspruch auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung ableiten. Die Vorinstanz war damit nicht verpflichtet, eine förmliche Einspracheverhandlung durchzuführen. Zudem handelte es sich bei den von den Beschwerdeführenden 1 bemängelten Verhandlungen um bloss mit dem Beschwerdegegner ohne

Beteiligung der Genehmigungsbehörde abgehaltene Gespräche im Hinblick auf eine gütliche Einigung. Diese sind im Einverständnis mit der Genehmigungsbehörde durchgeführt worden. Allerdings hat der Beschwerdegegner in seinen Einladungen und in den Gesprächen (vgl. z.B. für den Mitbeteiligten 1 die Einladung vom 9. Januar 2006 und das Protokoll vom 11. Januar 2006) ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es um eine Einigungsverhandlung gehe mit dem Zweck, bestehende Differenzen zu beseitigen und damit „eine formelle Einspracherverhandlung mit dem UVEK gegebenenfalls überflüssig“ zu machen. Solche Einigungsverhandlungen zwischen Gesuchsteller und Einsprechenden sind üblich, laufen aber ausserhalb des förmlichen Plangenehmigungsverfahrens ab. Für sie gelten deshalb die diesbezüglichen Verfahrensrechte nicht und die von den Beschwerdeführenden 1 behauptete Gehörsverletzung ist bereits aus diesem Grund zu verneinen.

2.5 Der Beschwerdeführer 3 bringt vor, die Vorinstanz habe sich nicht ausreichend mit seinen Einwänden hinsichtlich der widersprüchlichen Verkehrsprognosen auseinandergesetzt und es unterlassen, den Sachverhalt korrekt zu ermitteln. Ihm sei damit die Möglichkeit genommen worden, die Tragweite der Entscheidung im Hinblick auf eine sachgerechte Anfechtung beurteilen zu können. Damit habe die Vorinstanz ihre Begründungspflicht verletzt.

Auch diesem Einwand kann nicht gefolgt werden. Die Vorinstanz hat sich auf mehreren Seiten mit der Einsprache des Beschwerdeführers 3 und den Entgegnungen des Beschwerdegegners auseinandergesetzt (Plangenehmigung S. 188 – 195). Hinsichtlich der Verkehrsprognosen und den beantragten Messungen hat sie festgehalten, dass einzig die im Projekt ausgewiesenen, vom ASTRA überprüften Verkehrsdaten und nicht Angaben des Kantons im Internet für die Entscheidfindung massgebend gewesen seien. Damit war für den Beschwerdeführer 3 erkennbar, auf welche Grundlage die Vorinstanz ihren Entscheid abgestützt hat. Der Beschwerdeführer war somit in der Lage, die Plangenehmigung sachgerecht anzufechten, was sich auch an den ausführlichen Vorbringen in seiner Beschwerde zeigt. Der Umstand, dass er die Verkehrsprognosen als falsch erachtet, beschlägt nicht die Begründungspflicht, sondern ist eine materielle Frage. Die Vorinstanz ist damit ihrer Begründungspflicht nach Art. 35 Abs. 1 VwVG in hinreichendem Masse nachgekommen.

Vorgaben des generellen Projekts

3.
Vorliegend ist strittig, welche nach gesetzlicher Konzeption verbindlichen Aussagen das generelle Projekt für die Festlegung des Ostzubringers enthält. Demnach ist mit Hilfe der einschlägigen Vorschriften (Art. 12 f. und 19 f. NSG i.V.m. dem Vollzugsrecht), des Wortlauts des bundesrätlichen Genehmigungsbeschlusses und der diesem zugrundeliegenden Akten und Pläne zu untersuchen, was konkret Inhalt des generellen Projekts war (BGE 118 Ib 206 E. 9a).

3.1 In Übereinstimmung mit Art. 12 NSG hält Art. 10 NSV in der alten und in der neuen, seit dem 1. Januar 2008 geltenden Fassung fest, dass das generelle Projekt in Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan die Linienführung, einschliesslich der ober- und unterirdischen Strassenführung, die Anschlussstellen, die Kreuzungsbauwerke und die Anzahl Fahrspuren enthalten muss. Sind diese Bestandteile im generellen Projekt nicht enthalten, so können sie nicht im Rahmen der Ausführungsprojektierung vorgesehen werden (BGE 117 Ib 285 E. 6). Das aktuelle Ausführungsrecht präzisiert in Art. 10 Abs. 1 NSV, dass die Anschlussstellen auch über die Zu- und Wegfahrten Aufschluss geben müssen. Diese Präzisierung galt im Zeitpunkt der Genehmigung des generellen Projekts am 25. Juni 2003 noch nicht. Unabhängig davon geht aber aus den gesetzlichen Vorgaben hervor, dass die Zubringerstrecken zu einem Autobahnanschluss nicht Gegenstand des generellen Projektes sein müssen.

3.2 Der Bundesrat genehmigte das generelle Projekt des Kantons Luzern vom Juli 2001 und gab es für die Ausarbeitung des Ausführungsprojektes mit Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) 3. Stufe frei. Weiter stellte der Bundesrat gestützt auf den UVB 2. Stufe fest, dass die Vorschriften über den Schutz der Umwelt eingehalten werden. Er stimmte den Anträgen 1 bis 13 des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL; heute: BAFU) zu und ordnete an, diese seien im Rahmen des Ausführungs- und Detailprojektes und im UVB 3. Stufe zu berücksichtigen. Ebenfalls zu prüfen und im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften möglichst kostenneutral Rechnung zu tragen sei den Wünschen und Begehren der Bundesstellen und der kantonalen Instanzen. Mit dem Antrag 2 verlangte das BUWAL, im Ausführungsprojekt sei aufzuzeigen, wie und mit welchen raumplanerischen Massnahmen die Siedlungsentwicklung im Umfeld des neuen Anschlusses ge-

steuert wird, damit die Verkehrsprobleme dauerhaft gelöste würden. Dem Beschluss selber kann hinsichtlich der hier interessierenden Frage des Ostzubringers nichts Weitergehendes entnommen werden.

3.3 Aus dem Übersichtsplan 1:5000 „Anschluss Rothenburg-Station“, Plannummer 1601/1, der Projektübersicht der Planbeilagen zur Hauptuntersuchung UVB 2. Stufe (Plan-Nr. 1.2) und der Beschreibung des Projektes im technischen Bericht zum Anschluss Rothenburg-Station (S. 4 und 8) folgt, was der Bundesrat im Sinne von Art. 12 NSG genehmigt hat: Den Anschluss der Stationsstrasse an die A2 als vierarmiger Knoten (vier Rampen) in 2 Ebenen in der Form eines halben Kleeblattes, den Ausbau der Stationsstrasse im Bereich des Anschlusses auf einer Länge von 300 m, beinhaltend zwei Knoten, ausgebildet als Kreisel je auf einer Seite der Autobahn sowie deren Unterführung.

3.3.1 Aus den weiteren Unterlagen geht eindeutig hervor, dass die generelle Projektierung darauf ausgerichtet war, den geplanten Autobahnanschluss aus Richtung Rothenburg-Dorf (Ostzubringer) und aus Richtung Lohren (Westzubringer) über die Stationsstrasse zu realisieren (vgl. insb. Beschluss des Regierungsrates des Kantons Luzern vom 19. April 2002 Ziff. 2; UVB 2. Stufe Ziff. 1.1.1) und in der Folge diese heutige Gemeindestrasse zur Kantonsstrasse aufzuklassieren (technischer Bericht Ziff. 3.1). Dem UVB 2. Stufe kann weitergehend entnommen werden, dass neben der Stationsstrasse (bis zur Kreuzung Gimmermee) auch die Rosengartenstrasse der östlichen Zufahrt des Autobahnanschlusses dienen soll und auf diesen beiden Strassen mit höheren Lärm- und Luftbelastungen zu rechnen sei. Detailliert werden im UVB 2. Stufe die Auswirkungen des Autobahnanschlusses auf die Stationsstrasse östlich der A2 und die Rosengartenstrasse dargestellt, indem eine Mehrbelastung der Lufthygiene (S. 14) und insbesondere eine starke Zunahme des Verkehrs (S. 18) und des Lärms (S. 19 ff.) prognostiziert wird. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass im UVB 3. Stufe das Lärmschutzprojekt im Anschlussbereich der A2 auf die Wirksamkeit im Detail zu überprüfen und die Lärmsanierungspflicht längs der betroffenen Hautpstrassen zu klären sei (Zusammenfassung 0.10 und S. 42).

3.3.2 In den Stellungnahmen wurden von Seiten Privater, einer politischen Partei und Umweltorganisationen Lärmschutzmassnahmen sowie Massnahmen zum Schutz des Langsamverkehrs insbesondere auf der Rosengarten- und Stationsstrasse verlangt. In seinen Stellungnah-

men hielt der Kanton Luzern fest, solche flankierende Massnahmen würden im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt (vgl. synoptische Darstellung der Anträge und Stellungnahmen im Anhang zum Beschluss des Luzerner Regierungsrates vom 19. April 2002).

3.4 Festzuhalten ist somit, dass (bereits) im generellen Projekt die Rosengarten- und Stationsstrasse als Ostzubringer zum geplanten Autobahnanschluss Rothenburg vorgesehen waren. Allerdings beschränkt sich der Beschluss des Bundesrates darauf, entsprechend den eingereichten Plänen und den gesetzlichen Vorgaben die Anschlussstelle, das Kreuzungsbauwerk und den Ausbau der Stationsstrasse im Autobahnbereich auf einer Länge von 300 m zu genehmigen. Damit verbunden ist aber auch die Genehmigung des Ausbaus der Stationsstrasse in (nord)östlicher Richtung über den der Autobahnzu- und wegfahrt dienenden Kreisel Nord hinaus auf einer Länge von rund 60 m. Beim (süd)westlichen Verlauf der Stationsstrasse beschränkt sich der Genehmigungsperimeter des generellen Projekts hingegen auf den Kreisel Süd, weil die Stationsstrasse als Westzubringer bereits früher im Zusammenhang mit der Aufhebung des SBB-Niveauübergangs Rothenburg-Station ausgebaut wurde.

3.4.1 Gestützt auf die vom Bundesrat genehmigten Pläne und unter Berücksichtigung der dem technischen Bericht und der Umweltverträglichkeitsprüfung zu Grunde liegenden Projektierungen ist deshalb die Weiterführung des östlichen Zubringers ab dem Kreisel Nord über die Stationsstrasse als verbindliche Vorgabe des generellen Projekts zu erachten. Die Ausbaugenehmigung der Stationsstrasse im besagten Bereich hat zur Folge, dass die in der Ausführungsprojektierung definitiv festzulegenden Zubringer daran anschliessen müssen. An diesen Grundsatzentscheid des generellen Projekts war der Kanton Luzern bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts gebunden.

3.4.2 Hinsichtlich der weiteren Linienführung des Ostanschlusses können dem generellen Projekt zwar keine verbindlichen Vorgaben, aber grundsätzliche Überlegungen entnommen werden. Demnach ist die im Ausführungsprojekt geplante und von der Vorinstanz bewilligte Fortsetzung des Ostzubringers über die Stations- und Rosengartenstrasse bzw. deren Ausbau mit dem generellen Projekt vereinbar. Ebenso stimmte die im vorinstanzlichen Verfahren geprüfte Variante „Bertiswil“ (vgl. E. 11) – Neubau einer Strasse westlich der Rosengartenstrasse – grundsätzlich mit dem generellen Projekt über-

ein, weil auch diese Linienführung den östlichen Zubringerverkehr über die Stationsstrasse in den Kreisel Nord leiten würde.

3.4.3 Demgegenüber widerspricht die von den Beschwerdeführenden 1 beantragte Linienführung über die Wahligen-, Bürlimoos- und Wurmistrasse dem generellen Projekt. Diese Variante würde bedingen, dass der östliche Zubringer ab dem Kreisel Nord nicht über die Stationsstrasse geführt, sondern beim Kreisel in die Wahligenstrasse umgeleitet würde. Im Widerspruch zum generellen Projekt stände weiter, dass die derzeit zur Erschliessung des Industriegebietes und als Sackgasse ausgebildete Wahligenstrasse die A2 unterquert. Weiter nördlich unterquert die Bührlimoosstrasse die A2. Diese Kreuzungsbauwerke (Art. 12 NSG) hätten im Falle einer Umnutzung bzw. eines Ausbaus bereits bei der generellen Projektierung Gegenstand einer raumplanerischen, umwelt- und strassenrechtlichen Überprüfung sein müssen. Die Unterführung der Wahligenstrasse wurde nur im Hinblick auf den Zweck, die Erschliessung des Industriegebietes Wahligen sicherzustellen, als ausreichend erachtet (vgl. technischer Bericht zum generellen Projekt, S. 4 und 11). Die Unterführung Bürlimoosstrasse war überhaupt nicht Gegenstand der bisherigen Planung. Zudem wurden an der A2 im Bereich der Unterführung Wahligenstrassen bereits Verbreiterungen für die zukünftigen Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren des geplanten Anschlusses realisiert (Beschluss des Regierungsrates vom 19. April 2002 S. 3), die im Falle einer Umnutzung der Wahligenstrasse erneut überprüft und allenfalls sogar baulich abgeändert werden müssten.

3.4.4 Das generelle Projekt ist gemäss Art. 10 Abs. 2 aNSV so auszuarbeiten und im Bereinigungsverfahren derart festzulegen, dass keine wesentlichen Verschiebungen und Änderungen mehr zu erwarten sind (ebenso Art. 10 Abs. 2 NSV). Die Projektbestandteile gemäss Art. 12 NSG dürfen bei der Ausführungsprojektierung nicht wesentlich geändert werden, doch sind kleinere Abweichungen nicht ausgeschlossen (BGE 112 Ib 543 E. 3; Urteil des Bundesgerichts 1E.8/2006 vom 18. Oktober 2006 E. 7.2). Die Wesentlichkeit einer Änderung ist durch den Vergleich der Auswirkungen der in den verschiedenen Projektstufen vorgesehenen Lösungen zu beurteilen. Dabei ist auch zu beachten, ob die Lösung im generellen Projekt bewusst gewählt wurde oder ob es sich dabei lediglich um eine von verschiedenen denkbaren Varianten handelt. Weicht das Ausführungsprojekt oder eine Variante derart vom generellen Projekt ab, dass daraus ein absoluter Konflikt mit

Umwelt- oder Landschaftsschutzinteressen resultiert, ist diese Abweichung als wesentlich zu betrachten und die Unvereinbarkeit mit dem generellen Projekt anzunehmen (Beschwerdeentscheid der REKO/INUM Z-2004-177 vom 28. September 2005 E. 7.2 f.).

Zudem können Einwendungen zum Ausführungsprojekt auch vom Bundesrat vorzunehmende Änderungen des generellen Projekts nach sich ziehen (E. 1.4.2). Allerdings müsste sich bei der Beurteilung des Ausführungsprojekts zeigen, dass die der generellen Projektgenehmigung zugrundliegende Prüfung krass mangelhaft gewesen wäre, diese Mängel sich im Ausführungsprojekt widerspiegelten und ein mit der Umweltschutzgesetzgebung vereinbares Projekt sich nicht erstellen liesse. Kann dagegen nicht von einer derartigen Mangelhaftigkeit gesprochen werden, käme es einer Verletzung des Grundsatzes der Gesetzmässigkeit des Verwaltungshandelns gleich, wenn (indirekt) auf die bereits abgeschlossene Stufe der generellen Projektierung zurückgekommen würde (BGE 117 Ib 285 E. 7d; BGE 118 Ib 206 E. 8d; Urteil des Bundesgerichts 1E.5/2005 vom 9. August 2005 E. 3).

3.4.5 Dem Antrag der Beschwerdeführenden 1, der Ostzubringer sei über die Wahligen-, Bürlimoos- und Wurmistrasse zu führen, könnte somit nur gefolgt werden, wenn das auf das generelle Projekt abgestimmte Ausführungsprojekt vorab mit dem Landschafts- und Umweltschutzrecht nicht zu vereinbaren wäre. Dies wird weiter unten noch zu prüfen sein (E. 12).

3.5 In der abgeschlossenen generellen Projektierung wurde demnach über den östlichen Autobahnzubringer bereits insoweit für das nachfolgende Verfahren präjudizierend entschieden, als der Zubringerverkehr über die Stationsstrasse in den Kreisel Nord einzuleiten ist. Die weitere Linienführung des Ostzubringers wurde hingegen noch nicht definitiv und für das Ausführungsprojekt verbindlich festgelegt. Immerhin basierte die technische und umweltrechtliche Prüfung auf der Annahme, die östliche Zufahrt zum neuen Autobahnanschluss erfolge über die Stations- und Rosengartenstrasse. Gestützt auf die Vorgaben des generellen Projekts müssen aber im Ausführungsprojekt raumplanerische Massnahmen zur Steuerung der Siedlungsentwicklung im Umfeld des neuen Anschlusses aufgezeigt werden, um die Verkehrsprobleme dauerhaft zu lösen (Antrag 2 BUWAL). Weiter muss im UVB 3. Stufe die Lärmsanierungspflicht längs der betroffenen Hautpstrassen geklärt werden.

3.5.1 Die Beschwerdeführenden 1 und sinngemäss auch der Beschwerdeführer 3 wenden nun ein, der Ostzubringer hätte bereits im generellen Projekt festgelegt werden müssen. Nach Ansicht der Beschwerdeführenden 1 dient die Umgestaltung der Rosengartenstrasse zu einem Autobahnzubringer entgegen den behördlichen Zusicherungen auch der definitiven Erschliessung der Industriezone Rothenburg-Station, was mit einer erheblichen Zunahme des Schwerverkehrs auf der Rosengartenstrasse verbunden sei. Gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts dürfe eine Industriezone mit regem Schwerverkehr nur gestützt auf eine rechtmässige Strassenplanung durch ein Wohnquartier erschlossen werden. Eine solche Erschliessungsplanung hätte nur im Rahmen des generellen Projekts erfolgen können. Im generellen Projekt hätten auch die notwendigen Emissionsbegrenzungen getroffen werden müssen.

3.5.2 Die Erschliessungsplanung ist Teil der Nutzungsplanung, ihr kommt bei planerischen Entscheidungen eine beachtliche Bedeutung zu (BGE 127 I 103 E. 7e; vgl. zur Erschliessungsplanung im Zusammenhang mit dem Ausführungsprojekt unten E. 7.2). Vorliegend geht es nicht darum, die Erschliessung einer neuen Industriezone zu genehmigen, sondern um die Bewilligung eines bundesrechtlichen Nationalstrassenprojekts. Im generellen Projekt müssen die wichtigsten Bestandteile gemäss Art. 12 NSG enthalten sein. Auch nach heute geltendem Recht gehört dazu nur die Anschlussstelle mit den Zu- und Wegfahrten (Art. 10 Abs. 1 NSV; vgl. E. 3.1). Für die hier strittige Verbindung musste somit kein generelles Projekt erarbeitet und genehmigt werden, ohne welches das Ausführungsprojekt nicht hätte bewilligt werden können. Zudem wird die Industrie- und Gewerbezone im Südwesten der Gemeinde Rothenburg gemäss glaubhaften Ausführungen des Beschwerdegegners bereits seit über 30 Jahren über die Rosengarten- und Stationsstrasse erschlossen und der neue Autobahnanschluss bewirkt, dass die Erschliessung künftig (hauptsächlich) über die A2 erfolgen wird. Weiter erfolgt entsprechend der mehrstufigen Genehmigung auch die Prüfung der Umweltverträglichkeit mehrstufig (vgl. Anhang Ziff. 11.1 zur Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung [UVPV, SR 814.011]). Weil die mehrstufige Prüfung bei jedem Verfahrensschritt nur so weit durchgeführt wird, als die Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt für den jeweiligen Entscheid bekannt sein müssen (Art. 6 UVPV) und im generellen Projekt über die genaue Linienführung des Ostzubringers noch nicht entschieden wurde, mussten nicht bereits im UVB 2. Stufe die für

die Rosengartenstrasse erforderlichen emissionsbegrenzenden Massnahmen aufgezeigt werden. Vielmehr wurde diese Prüfung ausdrücklich dem UVB 3. Stufe vorbehalten. Die geäusserten Zweifel der Beschwerdeführenden 1 und 3 am generellen Projekt als ausreichende Grundlage für das Ausführungsprojekt sind damit unbegründet.

3.6 Schliesslich ist im Zusammenhang mit der Frage, welche Vorgaben dem generellen Projekt entnommen werden können, noch die Frage zu klären, was zum Ausführungsprojekt gehört. Art. 6 NSG und ergänzend Art. 3 aNSV bzw. Art. 2 NSV umschreiben nur die Nationalstrassenanlage selbst. Vorliegend ist aber offensichtlich, dass die Rosengarten- und Stationsstrasse nicht Bestandteil der Nationalstrasse – etwa im Sinne einer Verbindungsstrecke bis zur nächsten leistungsfähigen Kantons-, Regional- oder Lokalstrasse (Art. 3 Bst. c aNSV bzw. Art. 2 Bst. c NSV) – sind. Vielmehr verbleiben diese beiden Strassen der kantonalen Strassenhoheit, was in der bereits im generellen Projekt vorgesehenen und zwischenzeitlich erfolgten Aufklassierung klar zum Ausdruck kommt. Gemäss Beschluss des Grossen Rates (heute: Kantonsrat) des Kantons Luzern vom 4. Dezember 2006 gilt der Strassenabschnitt zwischen den Knoten Bertiswil und Loren ab Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Rothenburg neu als Kantonsstrasse 15a (vgl. Luzerner Kantonsblatt Nr. 49 vom 9. Dezember 2006 S. 2960). Die (verkehrstechnischen und umweltrechtlichen) Anpassungen der Rosengarten- und Stationsstrasse als Zubringer des neuen A2-Anschlusses sind jedoch Bestandteil des Projekts, die gestörte Funktionsfähigkeit des (National-)Strassennetzes im Norden der Stadt Luzern wieder herzustellen. Die Umgestaltungen erfolgen als unabdingbare, mit dem Betrieb des neuen Autobahnanschlusses eng zusammenhängende flankierende Massnahmen, die zwar ausserhalb der eigentlichen Nationalstrasse ergriffen werden, aber Bestandteil des Ausführungsprojektes bilden und deshalb zu Recht in dessen Rahmen projektiert und genehmigt wurden. Sie unterliegen deshalb ebenfalls dem nationalstrassenrechtlichen Genehmigungsverfahren (vgl. BGE 122 II 165 E. 16b und 16d; vgl. auch HÄNER, Nationalstrassen, in: Georg Müller, Verkehrsrecht, Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht Band IV, Basel 2008, S. 194 Rz. 38).

Feststellung des Sachverhalts und Beweisanträge

4.
Im Zusammenhang mit der Linienführung des Ostzubringers machen

die Beschwerdeführenden 1 und 3 geltend, die Vorinstanz habe den rechtserheblichen Sachverhalt nicht korrekt und vollständig festgestellt.

4.1 Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auch auf eine allfällig unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts hin (Art. 49 Bst. b VwVG). Es auferlegt sich allerdings dann eine gewisse Zurückhaltung, wenn unter anderem technische Fragen zu beurteilen sind und wenn der Entscheid der Vorinstanz mit Amtsberichten bzw. Stellungnahmen der Fachstellen des Bundes übereinstimmt. Sachkundige Auskünfte einer Amtsstelle werden nur dann inhaltlich überprüft und es wird nur dann von ihnen abgewichen, wenn dafür stichhaltige Gründe, also etwa offensichtliche Mängel oder innere Widersprüche, gegeben sind (KÖLZ/HÄNER, a.a.O., Rz. 290; Urteil des BVGer A-2422/2008 vom 18. August 2008 E. 7.2). Allerdings muss sichergestellt sein, dass das Gericht auch Verwaltungsentscheide, die überwiegend auf Ermessen beruhen, wirksam überprüfen kann (Urteil des Bundesgerichts 1C_309/2007 vom 29. Oktober 2008 E. 2.1.1 mit Hinweisen). Weiter ist es ohne weiteres zulässig, bei der Prüfung naturwissenschaftlicher und technischer Fragen auf die Berichte und Stellungnahmen der vom Gesetzgeber beigegebenen sachkundigen Instanzen abzustellen. Ergänzende Beweiserhebungen in Form von Expertisen sind denn auch nur ausnahmsweise und nur dort vorzunehmen, wo die Klärung der umstrittenen Sachverhaltsfrage für die rechtliche Beurteilung unabdingbar ist (Urteil des Bundesgerichts 1E.1/2006 vom 12. April 2006 E. 5 mit weiteren Hinweisen; Urteil des BVGer A-2016/2006 vom 2. Juli 2008 E. 15.5.1). In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die Umweltverträglichkeitsprüfung hinzuweisen. Zum Bericht, den der Gesuchsteller einzureichen hat (Art. 9 Abs. 2 und 3 USG), nimmt das BAFU als Umweltschutzfachstelle des Bundes zu Handen der entscheidenden Behörde Stellung und beantragt allenfalls Auflagen und Bedingungen (Art. 9 Abs. 5 USG).

4.2 Die Vorinstanz hat angegeben, auf welche Akten sich die Projektgenehmigung stützt. Wo es notwendig erschien, hat sie vor ihrem Entscheid zusätzliche Abklärungen getroffen bzw. weitere Stellungnahmen von den Fachbehörden des Bundes sowie des Beschwerdegegners verlangt.

4.2.1 Im Anschluss an die Einsprachen hat die Vorinstanz folgende zusätzlichen Stellungnahmen eingeholt: Stellungnahme des Beschwer-

degegners vom 30. September 2005; Stellungnahme des ASTRA vom 1. Dezember 2005 zum Projekt, zu den Einsprachen und zur Stellungnahme des Beschwerdegegners; Stellungnahme des BAFU vom 5. Dezember 2005 zum Projekt und den betroffenen Umweltbereichen; Stellungnahmen des ASTRA und des Beschwerdegegners vom 31. Januar und 6. Februar 2006 zu den Anträgen des BAFU; Entgegnung des BAFU vom 10. März 2006; den als Ergebnis der bundesinternen Bereinigung einverlangten ergänzenden Bericht des Beschwerdegegners vom 14. Juli 2006 zu den Auswirkungen auf den Wildtierkorridor LU 2 und Wildtierbewegungen im Grossraum Riffig/Rothenburg/Lohren.

4.2.2 Zur Projektänderung vom 23. Mai 2006 (insbesondere erweiterte Lärmschutzmassnahmen bei Liegenschaften an der Stationsstrasse [unter anderem bei jenen der Beschwerdeführenden 2 und 3]; neue Bushaltestelle sowie Verlängerung Trottoir und Radweg auf der Rosengartenstrasse bei der Kirche Bertiswil; Parkplätze und Fahrrecht zu Gunsten der Liegenschaft des Beschwerdeführers 4) und den 6 erhobenen Einsprachen liegen folgende Berichte vor: Stellungnahmen des Beschwerdegegners vom 1. September 2006, des ASTRA vom 18. September 2006, des BAFU vom 12. Oktober 2006, des Eidgenössischen Rohrleitungsinspektorats (ERI) vom 15. Januar 2007, des Eidgenössischen Starkstrominspektorats (EStI) und des ARE je vom 25. Januar 2007.

4.2.3 Zur Projektänderung vom 23. November 2007 (Umlegung bestehende Erdgasleitung 61.34) und den 6 erhobenen Einsprachen wurden eingereicht: Stellungnahmen des Beschwerdegegners vom 30. Januar 2008, des ERI vom 18. Januar 2008, des BAFU vom 6. Februar 2008, des BFE vom 15. Februar 2008, des ASTRA vom 22. Februar 2008 sowie die Schlussbemerkungen des Beschwerdegegners vom 5. März 2008.

4.2.4 Die Fachbehörden des Bundes und des Beschwerdegegners erhielten somit ausreichend und umfassend Gelegenheit, zum Projekt, dessen Änderungen sowie zu den Einsprachen Stellung zu nehmen.

4.3 Die Beschwerdeführenden 1 und 3 kritisieren einerseits die Erhebung der Verkehrsdaten im Rahmen der Bestimmung des Ist-Zustandes.

4.3.1 Die Beschwerdeführenden 1 wenden ein, als Ist-Zustand dürfe nicht das bestehende Verkehrsregime mit dem Verkehrsablauf des

Jahres 2004 definiert werden. Denn Kanton und Gemeinde hätten immer betont, das neu geschaffene Industriegebiet Rothenburg-Station werde verkehrstechnisch zusammen mit dem Zubringer zum geplanten Autobahnanschluss nicht über die Rosengartenstrasse erschlossen. Weil der Verkehr zum Industriegebiet derzeit noch über die Rosengartenstrasse abgewickelt werde, hätte auf den Zustand vor Inbetriebnahme des Industriegebietes abgestellt werden müssen, allenfalls aufdatiert um die statistische Verkehrszunahme bis ins Jahr 2004.

Der Beschwerdeführer 3 bemängelt, bei der Erhebung des Ist-Zustandes seien für den relevanten „Abschnitt Stationsstrasse 2“ zu hohe tägliche Verkehrszahlen angenommen worden. Im UVB Nord 2001 seien die Ausgangswerte für die Stationsstrasse aufgrund der Daten des Lärmkatasters der Gemeinde Rothenburg aus dem Jahre 1996 berechnet worden. Die damals errechneten Werte lägen etwa 10% über den aktuellen Werten. Weil die Verkehrsmessungen vom 25. Mai 2004 auf der Höhe seiner Liegenschaft nur nach Fahrzeugarten und bezogen auf die Morgen- und Abendspitzen sowie die Nebenverkehrszeit aufgeschlüsselt seien, der Tagesverkehr aber nicht explizit ausgewiesen werde, sei – um von einem möglichst genauen Ist-Zustand ausgehen zu können – diese Berechnung nachzuholen. Aufgrund der Unterlagen könne davon ausgegangen werden, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) im fraglichen Bereich zwischen 5'700 und 6'000 betragen dürfte.

4.3.2 Für die Beurteilung der umweltrelevanten Veränderungen wurden insbesondere der Ist-Zustand, der dem Ausgangszustand im Jahr 2004 gleichgesetzt wurde (Z1), der zukünftige Zustand ohne Projekt im Jahr 2010 (Z3) und der zukünftige Zustand mit Projekt im Jahr 2010 (Z4) bestimmt (vgl. Hauptuntersuchung UVB 3. Stufe S. 1). Für die Untersuchungen der Auswirkungen des Lärms wurden ausserdem die Verkehrsdaten für den Zustand mit Projekt im Jahr 2020 generiert (Z5; vgl. Hauptuntersuchung UVB 3. Stufe S. 8 und 11). Die der Lärmberechnung zugrunde gelegten Verkehrsdaten basierten auf den im Rahmen der UVB von einem Ingenieur- und Planungsbüro am 25. Mai 2004 ermittelten Verkehrsgrundlagen für den Ist-Zustand und den Prognosen für die künftigen Betriebszustände ohne und mit Projekt, wobei teilweise eine Anpassng insbesondere beim Anteil „lauter Fahrzeuge“ (Lastwagen und Motorräder) auf Grund neuer Erkenntnisse erfolgt ist (Hauptuntersuchung UVB 3. Stufe Teilbericht Lärm S. 5). Die Vorgehensweise und die Auswertung der Verkehrserhebung für die

Definition des Ist-Zustandes sind im Bericht „Verkehrsgrundlagen Ist-Zustand“ (Dokument-Nr. 10060-100a) dargelegt. Das Verkehrsmodell mit der Abbildung des Verkehrsraums Rothenburg zu verschiedenen Verkehrszuständen kann dem Bericht „Verkehrsdaten / Verkehrsmodell“ (Dokument-Nr. 10060-102a) entnommen werden. Danach wurden für die heutige Situation und die zwei Prognosehorizonte – unter Berücksichtigung von zwei Varianten bei der Linienführung – insgesamt acht Verkehrszustände untersucht, die allerdings nicht übereinstimmend mit dem UVB 3. Stufe nummeriert wurden.

4.3.3 Dem Dokument 10060-102a (S. 2) kann im Einzelnen entnommen werden, dass der Ist-Zustand aufbauend auf den im Mai 2004 durchgeführten Verkehrserhebungen modellseitig abgebildet und das Modell an Hand älterer Verkehrszahlen kalibriert und validiert wurde. Modelle wurden für den DTV sowie für die morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden und die Nebenverkehrszeit erstellt. Für den Ist-Zustand 2004 (Z0) ergaben die Untersuchungen für die Rosengartenstrasse 4'000 Fz/24h und die Stationsstrasse/Mitte 6'000 Fz/24h (Dokument 10060-102a S. 9). Diese Daten sind auch in der Hauptuntersuchung UVB 3. Stufe Teilbericht Lärm enthalten (Anhang 1.2, Streckenabschnitte 437 [Beschwerdeführende 1] und 446 [Beschwerdeführer 3]) und stimmen im Wesentlichen mit jenen im Anhang 5.1-2 der Hauptuntersuchung UVB 3. Stufe (Verkehrsdaten Z0 = Z1) überein.

4.3.4 Der Ausgangszustand gemäss Art. 10b Abs. 2 Bst. a des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01) meint den vom Vorhaben noch nicht beeinflussten Umweltzustand mit seinen natürlichen Standortmerkmalen und seinen Vorbelastungen. Dies bedeutet, dass die Umweltauswirkungen einer bestehenden Anlage bei der Beurteilung des Ist-Zustandes zu berücksichtigen sind (Urteil des Bundesgerichts 1A.125/2005 vom 21. September 2005 E. 6.2 mit Hinweisen). Vorliegend geht es um die Beurteilung der umweltrechtlichen Auswirkungen des Autobahnanschlusses. Dabei sind die durch den Ausbau der Rosengarten- und Stationsstrasse zu einem Autobahnzubringer zu erwartenden Umweltbelastungen zu ermitteln und in Relation zu setzen zu den heute bestehenden Belastungen der bereits vorhandenen Strassen. Der Ist-Zustand wurde mit dem Ausgangszustand gleichgesetzt, weil bis zum Beginn der Bauphase mit keinen umweltrelevanten Veränderungen gerechnet wird (Hauptuntersuchung UVB 3. Stufe S. 1). Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführenden 1 wurde somit bei der Ermittlung des Ist- bzw. Ausgangszustandes zu

Recht auf die aktuell bestehenden Verkehrsverhältnisse des Jahres 2004 abgestellt und nicht auf frühere Verhältnisse.

4.3.5 Soweit der Beschwerdeführer 3 den aktuellen DTV im Bereich Stationsstrasse/Mitte als zu hoch erachtet und bemängelt, der Tagesverkehr sei nicht explizit ausgewiesen worden und entsprechende Berechnungen seien nachzuholen, ist ihm entgegenzuhalten, dass er die Erhebungen nicht begründet in Zweifel zu ziehen vermag. Im Gegenteil geht er selber von täglich 5'700 bis 6'000 Fahrzeugen aus. Damit ist auf seine Einwände nicht weiter einzugehen und sein Beweisantrag ist abzuweisen.

4.4 Weiter erachten die Beschwerdeführenden 1 und der Beschwerdeführer 3 die Verkehrsprognosen als nicht zutreffend.

4.4.1 Der Beschwerdeführer 3 bringt vor, das Projekt führe in seinem Bereich gemäss UVB 3. Stufe zu einer Zunahme des täglichen Verkehrs im Jahr 2010 um 3'900 Fahrzeuge. Die kantonale Dienststelle vif sei dagegen für das Jahr 2010 ohne den Anschluss Rothenburg von 9'300 und mit dem Anschluss von 10'600 Fahrten täglich ausgegangen. Demnach solle der Anschluss bloss 1'300 Fahrten zusätzlich verursachen. Die Annahme von 9'300 Fahrten ohne Anschluss sei unrealistisch hoch. Offenbar sei sie dem Bericht „Verkehrsgrundlagen Ist-Zustand Juni 2005“ entnommen worden, dessen Datenmaterial falsch sei. Diese Zahlen würden den Ergebnissen des UVB 3. Stufe widersprechen, wonach von einer Zunahme von einem DTV von 3'900 Fahrten pro Tag auszugehen sei. Damit seien die Auswirkungen des Anschlusses beschönigend dargestellt worden.

Hinsichtlich der Prognosen für die Jahre 2010 und 2020 stellt sich der Beschwerdeführer 3 auf den Standpunkt, realistischerweise sei von einer Verdoppelung des Verkehrs im Jahr 2010 und einer Verdreifachung im Jahr 2020 auszugehen. Denn nicht oder zu wenig berücksichtigt worden sei, dass Rothenburg mit der Eröffnung des Anschlusses als Standort für verkehrsintensive und besucherorientierte Betriebe attraktiver werde und die Eröffnung der IKEA, die Siedlungsentwicklung in den nördlichen Gebieten Rain-Hildisrieden und im Raum Beromünster sowie im Seetal diesen Trend weiter verstärken werde. Zudem werde die Verlegung des Güterbahnhofes von Luzern nach Rothenburg zusätzlichen Lastwagenverkehr mit sich bringen. Die Verkehrsdaten seien deshalb unter angemessener Berücksichtigung dieser Umstände neu zu berechnen. Auszugehen sei im fraglichen Ab-

schnitt beim Zustand Z4 nicht bloss von 10'600, sondern von 14'800 und im Zustand Z5 nicht von 12'400, sondern von 17'800 Fahrzeugen täglich, was einer Verdoppelung bzw. Verdreifachung entspreche. Zu ähnlichen Ergebnissen seien die Verfasser der Planergemeinschaft UVB Nord 2001 gelangt. Bestätigt würden diese Resultate durch die neueste Untersuchung vom Juli 2004 im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan IKEA.

Auch die Beschwerdeführenden 1 bringen vor, der geplante Fachmarkt IKEA werde ein gewaltiges Verkehrsaufkommen generieren, im Bebauungsplan bewilligt seien 1.14 Millionen Fahrten pro Jahr. Dieses Verkehrsaufkommen hätte in die Verkehrsdaten einbezogen werden müssen.

4.4.2 Verkehrs- oder Lärmprognosen können nicht mit absoluter Genauigkeit erstellt werden. Eine gewisse Unsicherheit ist mit Prognosen stets verbunden, weshalb sie sich weitgehend der Kritik entziehen, soweit sie sich nicht schon im Laufe des Bewilligungsverfahrens als offensichtlich und erheblich unrichtig herausstellen. Diese Unzulänglichkeiten sind hinzunehmen, solange sich die getroffenen Annahmen nicht als unbrauchbar erweisen und es daher an der vom Gesetz geforderten vollständigen Sachverhaltsabklärung fehlt (BGE 126 II 522 E. 14; Urteil des BVGer A-6985/2007 vom 10. Juli 2008 E. 3.2).

4.4.3 Im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung in Rothenburg wurden im Bericht „Verkehrsdaten / Verkehrsmodell“ (Dokument-Nr. 10060-102a) für die hier interessierende Frage (Konzentration des Verkehrs auf der Rosengartenstrasse) für den Prognosehorizont 2010 der Zustand Z1.0 (ohne Autobahnanschluss) und der Zustand Z1.2 (mit Autobahnanschluss) sowie für den Prognosehorizont 2020 der Zustand Z2.2 (mit Autobahnanschluss) definiert. Das Verkehrsaufkommen wurde dabei für die Rosengartenstrasse auf 6'100 Fz/24h (Z1.0), 7'300 Fz/24h (Z1.2) und 8'200 Fz/24h (Z2.2) geschätzt. Für die Stationsstrasse/Mitte ergaben sich die Prognosewerte 9'300 Fz/24h (Z1.0), 10'600 Fz/24h (Z1.2) und 12'400 Fz/24h (Z2.2). Das für die Zustände Z1.2 und Z2.2 prognostizierte Verkehrsaufkommen ist wiederum in der Hauptuntersuchung UVB 3. Stufe Teilbericht Lärm enthalten (Anhänge 2.2 und 2.3, bezogen auf die Streckenabschnitte 437 und 446) und stimmt mit jenen im Anhang 5.1-2 der Hauptuntersuchung UVB 3. Stufe (Verkehrsdaten Z4 und Z5) überein.

Unterschiedliche und scheinbar zum Bericht „Verkehrsdaten / Verkehrsmodell“ widersprüchliche Zahlen enthält hingegen der UVB 3. Stufe hinsichtlich der Prognosen für das Jahr 2010 ohne Autobahnanschluss. Für diesen als Z3 umschriebenen Zustand wird das Verkehrsaufkommen für die Rosengartenstrasse im massgeblichen Abschnitt auf 4'600 Fz/24h und für die Stationsstrasse auf 6'700 Fz/24h beziffert. Der UVB 3. Stufe weist somit für das Jahr 2010 für die Stationsstrasse/Mitte einen durch den Autobahnanschluss bedingten Mehrverkehr von täglich 3'900 Fahrzeugen auf, während der Bericht „Verkehrsdaten / Verkehrsmodell“ von einer Zunahme von bloss 1'300 Fahrzeugen ausgeht. Entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers 3 handelt es sich dabei aber nicht um falsches und widersprüchliches Datenmaterial. Denn im UVB 3. Stufe ist für den Zustand Z3 die Beurteilung ohne Strassenbauprojekt und ohne konkrete, zusätzliche Nutzungen erfolgt (vgl. Hauptuntersuchung UVB 3. Stufe Teilbericht Lärm S. 6 Ziff. 4.3.2). Im Bericht „Verkehrsdaten / Verkehrsmodell“ wurde hingegen für den Zustand Z1.0 nicht nur die allgemeine Verkehrszunahme, sondern es wurden alle Verkehrsentwicklungen, die durch neue, zusätzliche Nutzungen bedingt sind, berücksichtigt. Als solche wurden unter anderem auch (entgegen der Ansicht der Vorinstanz in ihrer Vernehmlassung) die durch den geplanten Fachmarkt IKEA und den Entwicklungsschwerpunkt Rothenburg-Station bedingten Neuverkehre in Betracht gezogen (vgl. Dokument-Nr. 1006-102a S. 5f., insb. Tabelle 2). Weil diese Verkehrszunahmen ebenfalls in den Zuständen Z1.2 und Z2.2 berücksichtigt sind und diese Daten mit jenen im UVB 3. Stufe übereinstimmen, gehen die Einwände der Beschwerdeführenden 1 und des Beschwerdeführers 3, die Auswirkungen des Ausbaus der Rosengarten- und Stationsstrasse für die Jahre 2010 und 2020 auf die Verkehrsentwicklung seien zu tief, fehl. Der in diesem Zusammenhang gestellte Antrag des Beschwerdeführers 3, die Verkehrsprognosen seien auf die Jahre 2015 und 2025 auszurichten, ist nicht weiter belegt, weshalb er als unbegründet abzuweisen ist.

4.5 Im Zusammenhang mit den Verkehrsprognosen bringt der Beschwerdeführer 3 schliesslich vor, der UVB basiere auf einem Lastwagenanteil von 5.7%. Gemäss Stromlinienzählungen habe aber der Anteil an LKW's und Motorfahrräder am 25. Mai 2004 12.3% (Morgenspitze), 18.5% (Nebenverkehrszeit) und 8.4% (Abendspitze) betragen und sei damit wesentlich höher. Dieser Anteil dürfte wegen der Attraktiviät des Anschlusses und der Siedlungsentwicklung überproportional zunehmen. Zudem werde häufig die signalisierte Höchstgeschwindig-

keit von 50 km/h nicht eingehalten. Daraus resultierten für seine Liegenschaft deutlich höhere Lärmpegel als die berechneten Werte, die sich nachweislich auf falsche Daten stützten. Da die Entgegnungen des Kantons auf falschen Annahmen basierten und nicht nachvollziehbar seien, werde für die korrekten Berechnungen eine Expertise beantragt.

4.5.1 Der Beschwerdegegner hält dem in seiner Stellungnahme entgegen, für die Zustände 2004 und 2010 (ohne Projekt) sei der Anteil lauter Fahrzeuge mit 12.5% tags und 8% nachts (im Tagesmittel 11%) und für die beiden Zustände 2010 und 2020 (beide mit Projekt) von 13% tags und 7% nachts (im Tagesmittel ebenfalls 11%) berücksichtigt worden. Die ersten Annahmen seien in den umfangreichen Verkehrszählungen bestätigt worden und die Prognosen für die beiden Zustände mit Projekt lägen auf der „sicheren Seite“. Mit der Inbetriebnahme werde ein grosser Teil des heutigen Schwerverkehrs von und zum Industriegebiet Rothenburg über den neuen Autobahnanschluss abgewickelt und der Anteil der lauten Fahrzeuge werde sich eher reduzieren. Fehlten ausreichende Daten aus Verkehrszählungen oder lägen keine Detailprognosen vor, so sei gestützt auf Ziff. 33 des Anhangs 3 zur Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) im Mittel von einem Anteil lauter Fahrzeuge von 10% am Tag und 5% in der Nacht auszugehen. Vorliegend sei in der Prognose also von einem überdurchschnittlich hohen Anteil lauter Fahrzeuge ausgegangen worden. Die Lärmbelastung werde dadurch eher überschätzt. Faktisch sei mit diesen Annahmen eine weitere Reserve eingeschlossen worden, betrage doch der Unterschied zwischen den Annahmen in der UVP für die beiden Zustände mit Projekt und den LSV-Anteilen am Tag 0.7 dB(A) und in der Nacht 0.6 dB(A).

4.5.2 Gemäss Stromlinienerhebung betrug der am 25. Mai 2004 im Bereich der Liegenschaft des Beschwerdeführers 3 gemessene Schwerverkehrsanteil in der Morgenspitze 8.9% (63 LKW/h auf total 707 Fz/h), in der Nebenverkehrszeit 17% (56 LKW/h auf total 329 Fz/h) und während der Abendspitze 2.3% (19 LKW auf 840 Fz/h; vgl. Verkehrsgrundlagen Ist-Zustand, Dokument-Nr. 10060-100a, Anhang 34, Codierung Strassennetz 19.1 und 19.2). Im UVB 3. Stufe wurden diese Anteile für den Zustand 2004 in die Werte N2 t (Schwerverkehrsanteil am Tag) und N2 n (Schwerverkehrsanteil in der Nacht) umgerechnet. Die Lärmberechnungen im UVB 3. Stufe basierten dabei für den für den Beschwerdeführer 3 massgebenden Bereich (Strecke 446)

auf Verkehrsanteilen von 12.5% (N2 t) und 8% (N2 n). Für den Zustand 2010 ohne Projekt betragen die Anteile ebenfalls 12.5% und 8% und für die Zustände 2010 und 2020 (beide mit Projekt) werden 13% und 7% prognostiziert (vgl. Hauptuntersuchung Anhang 5.1-2; Teilbericht Lärm Anhänge 1.2, 1.3, 2.2 und 2.3).

4.5.3 Diese Daten sind in sich kohärent, schlüssig und nachvollziehbar. Unter Berücksichtigung der Ausführungen des Beschwerdegegners besteht für das Bundesverwaltungsgericht kein Anlass, an deren Richtigkeit zu zweifeln, zumal der Beschwerdeführer 3 einen unzulässigen Vergleich anstellt (Anteil LKW und Motorfahrräder im Vergleich mit dem Lastwagenanteil) und die von ihm behaupteten Zahlen (insb. der Lastwagenanteil von 5.7% gemäss UVB 3. Stufe) offensichtlich falsch sind.

4.6 Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Projektunterlagen und insbesondere der UVB 3. Stufe hinsichtlich der Verkehrsannahmen die notwendigen Informationen enthalten und den rechtlichen Anforderungen entsprechen (vgl. Art. 21 NSG und Art. 12 NSV bzw. Art. 13a aNSV sowie Art. 9 der Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung [UVPV, SR 814.011]). Im Übrigen hat das BAFU als zuständige Fachbehörde des Bundes im Beschwerdeverfahren erneut bestätigt, dass die Verkehrsannahmen plausibel sind und darauf abzustellen ist. Die Kritik der Beschwerdeführenden 1 und 3 an der Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz vermag deshalb nicht zu überzeugen.

Interessenabwägung nach Art. 5 Abs. 2 NSG

5.
Die Beschwerdeführenden 1 machen geltend, der genehmigte Zubringer über die Stations- und Rosengartenstrasse widerspreche der Verkehrsplanung, landschafts- und umweltschützerischen Interessen sowie Aspekten der Verkehrssicherheit. Nach Ansicht des Beschwerdeführers 3 sind zudem rechtliche Vorgaben der Luftreinhaltung nicht ausreichend beachtet worden. Vorab die Beschwerdeführenden 1 zielen mit ihren Einwänden darauf ab, dass die genehmigte Linienführung durch eine aus ihrer Sicht vorteilhaftere Variante ersetzt wird.

5.1 Die Nationalstrassen haben hohen verkehrstechnischen Anforderungen zu genügen; sie sollen insbesondere eine sichere und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten (Art. 5 Abs. 1

NSG). Stehen diesen Anforderungen andere schutzwürdige Interessen entgegen, wie insbesondere die Erfordernisse der militärischen Landesverteidigung und der wirtschaftlichen Nutzung des Grundeigentums, die Anliegen der Landesplanung oder des Gewässer-, Natur- und Heimatschutzes, so sind die Interessen gegeneinander abzuwägen (Art. 5 Abs. 2 NSG).

Ob die auf dem Spiele stehenden, für und wider das Werk sprechenden Interessen richtig gegeneinander abgewogen wurden, ist eine Rechtsfrage, welche das Bundesverwaltungsgericht frei zu prüfen hat. Dieses ist als gerichtliche Behörde jedoch weder Oberplanungsbehörde noch Aufsichtsbehörde in Umweltschutzfragen. Es hat nicht sämtliche für oder gegen eine bestimmte Ausgestaltung der Nationalstrasse sprechenden Interessen zu eruieren und im Einzelnen gegeneinander abzuwägen, nach Alternativen zu suchen und schliesslich die bestmögliche Variante auszuwählen. Der Richter hat vielmehr die Befugnisse und das Ermessen der vom Gesetzgeber mit der Planung beauftragten Instanzen zu respektieren. Seine Aufgabe beschränkt sich darauf zu untersuchen, ob sich die für das umstrittene Projekt vorgenommene Interessenabwägung im Rahmen des Bundesrechts hält und ob insbesondere alle für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend vorgenommen worden sind (Urteil des Bundesgerichts 1E.16/2005 vom 14. Februar 2006 E. 3). Diese Zurückhaltung rechtfertigt sich umso mehr, als das Projekt vorliegend gestützt auf übereinstimmende Anträge des Beschwerdegegners und der Fachbehörden des Bundes genehmigt worden ist und das Bundesverwaltungsgericht nicht über eigenes Fachwissen verfügt, welches demjenigen der Fachbehörden entspricht (vgl. zum Ganzen Urteil des BVGer A-4642/2008 vom 3. März 2009 E. 4.3 f.).

5.2 Nachfolgend ist in einem ersten Schritt zu prüfen, ob das genehmigte Projekt den bundesrechtlichen Anforderungen genügt. In einem zweiten Schritt ist dann zu klären, ob im Rahmen der Interessenabwägung eine andere Lösung hätte gewählt werden müssen (E. 11).

Vereinbarkeit des Ostzubringers mit der kantonalen Planung

6.
Die Beschwerdeführenden 1 und der Beschwerdeführer 3 sehen in der gewählten und genehmigten Linienführung einen Widerspruch zur kantonalen und kommunalen Richtplanung. Der Beschwerdeführer 3

bringt vor, der Verkehrsrichtplan der Gemeinde Rothenburg aus dem Jahre 1989 habe im Hinblick auf die Erstellung des „N2-Anschlusses Rothenburg“ Verkehrsberuhigungen auf der Stations- und Bertiswilstrasse vorgesehen. Die Beschwerdeführenden 1 verweisen in diesem Zusammenhang auf einen Auftrag der Gemeinde Rothenburg vom Juli 2008, wonach die Nordumfahrung näher zu prüfen sei. Im „Letter of Understanding“, im regionalen Entwicklungsplan 21 und im neuen Richtplanentwurf werde ebenfalls davon ausgegangen, dass nicht der Autobahnzubringer Rosengarten- und Stationsstrasse, sondern eine nördliche Umfahrung die Lösung sei. Nach Ansicht des Beschwerdeführers 3 verletzt die angefochtene Plangenehmigung die Koordinationsvorschriften von Art. 25a RPG, weil der Beschluss des Kantonsrats zur Aufklassierung noch gar nicht vorliege. Die Beschwerdeführenden 1 bringen schliesslich vor, den Eigentümern der Bertholdstrasse sei beim Kauf ihrer Grundstücke in den 70er Jahren zugesichert worden, dass durch ihr Gebiet weder ein Autobahn- noch Industriezubringer erstellt werde. Auch später hätten die kantonalen und kommunalen Behörden diese Zusicherung bestätigt. Explizit sei ausgesagt worden, die Zufahrt zum Industriegebiet und zum Autobahnanschluss werde nicht über die Rosengartenstrasse führen. Der angefochtene Entscheid verletze damit auch Art. 9 BV.

6.1 Beim Bau von Nationalstrassen sind kantonale Bewilligungen und Pläne nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es Bau und Betrieb der Nationalstrassen nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 26 Abs. 3 NSG). Die kantonale Richtplanung ist bereits für das generelle Projekt massgebend (Art. 10 Abs. 2 aNSV und NSV). Ob die entsprechende Abstimmung ausreichend erfolgt ist, ist nicht vorliegend zu prüfen (vgl. E. 1.4.2), zumal ein Widerspruch zwischen kantonaler Richtplanung und Ausführungsprojekt nicht erkennbar ist. Denn der Richtplan des Kantons Luzern vom 25. August 1998 legt als Koordinationsaufgabe V2-12 fest, dass der Autobahnanschluss Rothenburg zu bauen sei, ohne aber die Zubringer bzw. deren Linienführung zu erwähnen oder festzulegen. Im Entwurf zum revidierten Richtplan 2008 vom April 2008 sind die Rosengarten- und Stationsstrasse explizit als Autobahnzubringer festgehalten.

6.1.1 Was die kommunale Vekehrsplanung angeht, so ging die Gemeinde Rothenburg in ihrem Verkehrsrichtplan von 1989 davon aus, dass der bereits damals geplante Autobahnanschluss neben dem Westzubringer auch über die Rosengarten- und Stationsstrasse für

den Durchgangsverkehr erreichbar sein soll, diese Strassen aber insbesondere für den Langsamverkehr auszubauen und gleichzeitig – wie alle Strassen im Siedlungsgebiet – verkehrsberuhigend (Verlangsamung des motorisierten Verkehrs) auszugestalten seien. Eine andere Linienführung für den Ostzubringer wurde nur als Vororientierung erwähnt. Danach soll eine Umfahrung Bertiswil zur Entlastung von Wohngebieten projektiert werden, falls die Rosengartenstrasse durch den überörtlichen Verkehr überlastet sein sollte. Vorerst solle dies aber durch Reduktion des überörtlichen Verkehrs vermieden werden (vgl. Massnahme Nr. 24). Bloss im Sinne einer Ideenskizze war das Projekt „Centro 2000“ aufgeführt, wonach eventuell und langfristig ein neuer direkter Autobahnzubringer die Zufahrtsfunktion der Rosengarten- und Stationsstrasse übernehmen könnte und diesen beiden Strassen nur noch reine Erschliessungsfunktion zukäme (Verkehrsrichtplan 1989 S. 40). Auch im kommunalen Verkehrsrichtplan 2006 sind die Rosengarten- und Stationsstrasse als Autobahnzubringer vorgesehen (S. 32). Weiterhin wird, erneut erst mittel- und langfristig, eine Nordumfahrung der Wohngebiete angestrebt (S. 33). Die vom Gemeinderat Rothenburg im Juli 2008 in Auftrag gegebenen Studie soll gemäss Ausführungen des Beschwerdegegners ebenfalls langfristig, mit einem Planungshorizont von 20 bis 30 Jahren, die Siedlungsentwicklung gegen Nordwesten hin und die Erschliessung neuer Bauzonen mit einer allfälligen Verkehrsbündelung abklären.

6.1.2 Im Rahmen des Einspracheverfahrens des vorliegend strittigen Ausführungsprojekts hat sich die Gemeinde Rothenburg am 19. Juli 2005 mit der Realisierung des Vorhabens grundsätzlich einverstanden erklärt und insbesondere keine Einwände gegen die Linienführung vorgebracht. In einem gleichentags an den Beschwerdegegner gerichteten Schreiben führte die Gemeinde aus, mit der projektierten Verkehrsführung über die Bertiswil-, Rosengarten- und Stationsstrasse sei sie in einer ersten Phase einverstanden. Allerdings solle das Siedlungsgebiet, wie bereits mehrfach verlangt, soweit als möglich vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Aus diesem Grund sei die Projektierung einer Nordumfahrung ausserhalb der Wohngebiete von Rothenburg aufzunehmen. Die Gemeinde nahm damit unter anderem Bezug zum sog. „Letter of Understanding“ des Kantons Luzern vom 26. Juni 2000 über die zukünftige Gestaltung des Verkehrs auf den Hauptachsen im Raum Luzern, an dessen Ausarbeitung unter anderem auch der Verband der Luzerner Gemeinden beteiligt war. Im Anhang zu dieser Absichtserklärung war vorgesehen, dass im übergeord-

neten Strassennetz der nördliche Teil des Raumes Luzern durch einen „Erschliessungsring Nord“ erschlossen werden soll. Die Absicht war, eine neue Strassenverbindung Buchrain-Rothenburg zwischen der A14 und der A2 herzustellen und als Bestandteil davon war auch eine nördliche Umfahrung des Siedlungsgebietes Bertiswil vorgesehen. Geplant war eine mehrjährige Realisierung unabhängig vom Bau des Autobahnanschlusses Rothenburg in drei Etappen und frühestens ab 2015.

6.1.3 Bei dieser Sachlage ist kein Widerspruch zwischen der jetzigen Realisierung des Ostzubringers über die Rosengarten- und Stationsstrasse und den kantonalen und kommunalen Verkehrsplanungen zu erkennen. Die Beschwerdeführenden 1 versuchen somit unzulässigerweise, aus der mittel- und langfristigen Planungsabsicht der Gemeinde Rothenburg einen Widerspruch zum vorliegend zu beurteilenden Projekt herzustellen. Zudem ist in Betracht zu ziehen, dass der sog. „Erschliessungsring Nord“ umstritten ist und gemäss Ausführungen des Beschwerdegegners nicht in den hier einzig massgebenden kantonalen Richtplan aufgenommen wurde. Auf das ausgearbeitete Gesamtverkehrskonzept ist im Zusammenhang mit dem Variantenvergleich noch einzugehen (E. 11).

6.2 Über die Aufklassierung der Rosengarten- und Stationsstrasse hat der Kanton Luzern bereits am 4. Dezember 2006 entschieden (vgl. E. 3.6). Damit geht der entsprechende Einwand des Beschwerdeführers 3 ebenfalls fehl.

6.3 Die Beschwerdeführenden 1 können sich auch nicht auf allfällige behördliche Zusicherungen beim Grundstückkauf in den 1970er Jahren oder in den 1980er Jahren berufen. Denn der auf Art. 9 BV abgestützte Vertrauensschutz in behördliche Zusicherungen (vgl. dazu BGE 131 II 627 E. 6.1; BGE 117 Ia 285 E. 2b; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 622 ff.) kommt vorliegend nicht zum Tragen, weil solche Auskünfte in erkennbarem Widerspruch zur aufgezeigten kommunalen und kantonalen Verkehrsplanung gestanden hätten. Zudem liegen sie zeitlich derart weit zurück, dass sie auf Grund der veränderten Situation unverbindlich wären (vgl. BGE 119 Ib 138 E. 4).

Weitere Planungsgrundsätze, Landschafts- und Ortsbildschutz

7.
Nach Ansicht der Beschwerdeführenden 1 verstösst das genehmigte

Projekt gegen weitere Planungsgrundsätze. So durchschneide der bewilligte Autobahnzubringer das Entwicklungsgebiet wie ein Kanal, trenne die Wohngebiete in Verletzung von Art. 3 Abs. 3 Bst. a und b und Abs. 4 Bst. b RPG von Einkaufsläden, Kirche, Post, Banken und Schulhäusern. Missachtet worden sei auch der strassenbauliche Grundsatz, wonach Ortschaften aus Gründen des Ortsbildschutzes nach Möglichkeit zu umfahren seien. Eine Verletzung bei der Güterabwägung nach Art. 5 Abs. 2 NSG sehen die Beschwerdeführenden 1 weiter darin, dass das Gebot, lärmige und luftverunreinigende Nutzungen von Wohngebieten fernzuhalten, nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Gemäss Verkehrsdaten würde das Verkehrsaufkommen auf der Rosengartenstrasse mit einer Umfahrungsvariante im Jahr 2010 von 7'300 auf 1'600 Fz/24h und im Jahr 2020 von 8'000 auf 1'800 Fz/24h sinken. Weil somit die Erschliessung der Industriezone und des Autobahnanschlusses durch das Wohnquartier Rosengartenstrasse mit erheblichem Schwerverkehr verbunden sei, müsse nach BGE 127 I 113 die Situation zumindest im Rahmen des Ausführungsprojekts an Hand einer korrekten Erschliessungsplanung überprüft werden. Zudem seien die bewilligten Lärmschutzwände mit der Ortsbildverträglichkeit in einem bestehenden Wohnquartier und der denkmalgeschützten Kirche Bertiswil schlicht nicht vereinbar, so dass auch aus Sicht des Orts- und Landschaftsbildes kein überwiegendes Interesse am bewilligten Zubringer bestehe.

7.1 Ausgangspunkt der Interessenabwägung ist die unbestrittene Feststellung des Beschwerdegegners, dass es sich bei der Rosengarten- und Stationsstrasse bereits heute nicht um klassische Quartierstrassen handelt. Mit einem Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 4'000 Fz/24h auf der Rosengartenstasse und 6'000 Fz/24h auf der Stationsstrasse (Mitte) sowie einem überdurchschnittlich hohen Anteil an lauten Fahrzeugen (vgl. E. 4.3.3 und 4.5.2) weisen diese beiden Strassen einen erheblichen Durchgangsverkehr auf und die Immissionsgrenzwerte für Lärm sind zum Teil massiv überschritten (vgl. unten E. 9.2). Weiter ist zu berücksichtigten, dass die beiden Strassen gemäss Ausführungen des Beschwerdegegners schon seit über 30 Jahren der Erschliessung des Gewerbe- und Industriegebietes Rothenburg Station dienen. Bei der Prüfung, welche Auswirkungen das genehmigte Projekt haben wird, ist von dieser Sachlage auszugehen und nicht von Vorteilen, die eine nördliche Umfahrungsvariante für das Gebiet Rosengartenstrasse hätte (vgl. auch E. 4.3.4). Auf den Variantenvergleich ist weiter unten einzugehen.

7.2 Vorliegend zur Diskussion steht der Ausbau der beiden Strassen zu Autobahnzubringern im Rahmen eines bundesrechtlichen Nationalstrassenprojekts, nicht jedoch deren Erschliessungsfunktion für das Industriegebiet. Weiter sind bei der Plangenehmigung eines Ausführungsprojektes kantonale Bewilligungen und Pläne nicht erforderlich und die Umweltverträglichkeit wird in einem mehrstufigen Verfahren abgeklärt. Bereits aus diesen Gründen gehen die Beschwerdeführenden 1 mit ihrem Ansinnen, die Projektgenehmigung von einer Nutzungs- oder Erschliessungsplanung als Institut des kantonalen Bau- und Planungsrechts (vgl. BGE 127 I 103 E. 6 f.) abhängig machen zu wollen, fehl. Vielmehr werden die raumrelevanten Fragen und die zu erwartenden Immissionen bereits in einem Verfahren abgeklärt, in dem auch die erforderliche Interessenabwägung vorgenommen und die raumplanungsrechtlich verlangte Information und Mitwirkung der Bevölkerung sichergestellt ist (Art. 4 Abs. 2 RPG), so dass eine Nutzungsplanung auch inhaltlich gar nicht erforderlich wäre (vgl. BGE 119 Ib 439 E. 4b). Dass der Ostzubringer mit der derzeitigen kantonalen und kommunalen Planung vereinbar ist, wurde bereits aufgezeigt (E. 6.2). Und im Zusammenhang mit dem Schwerverkehr ist festzuhalten, dass sich der Anteil der lauten Fahrzeuge gemäss realistischer Einschätzung des Beschwerdegegners mit der Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses eher reduzieren dürfte (vgl. E. 4.5.1).

7.3 Art. 3 RPG enthält Planungsgrundsätze, die die mit Planungsaufgaben betraute Behörde zu beachten hat. Unter anderem sollen Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet und durch das öffentliche Verkehrsnetz hinreichend erschlossen sein (Abs. 3 Bst. a), Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden (Abs. 3 Bst. b) und Einrichtungen wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste für die Bevölkerung gut erreichbar sein (Abs. 4 Bst. b).

7.3.1 Der Strassenausbau zu einem Autobahnzubringer in einem Siedlungsgebiet widerspricht den angeführten Planungsgrundsätzen grundsätzlich nicht, sofern die nötigen Vorrichtungen zur Emissionsbegrenzung getroffen werden. Ob das Projekt die massgeblichen Immissionsschutzvorschriften einhält, ergibt sich aber aus dem Umweltschutzgesetz und seinen Ausführungsverordnungen und nicht aus dem Raumplanungsgesetz (BGE 127 II 238 E. 4a). Darauf ist noch einzugehen (E. 9). Was die Siedlungsentwicklung angeht, so ist mit

dem Beschwerdegegner einig zu gehen, dass der Strassenausbau weder die aktuelle Siedlungsentwicklung gemäss Zonenplan – der die Rosengarten- und Stationsstrasse als bestehende Durchgangsstrassen enthält – noch die langfristige Entwicklung von Rothenburg und die Erschliessung von neuen Bauzonen verunmöglicht. Weder von Seiten der Fachbehörden des Bundes und des Kantons noch von der Gemeinde Rothenburg selber wurden entsprechende Konflikte geltend gemacht. Widersprüche zur kantonalen und kommunalen Siedlungs- und Nutzungsplanung werden denn auch von den Beschwerdeführenden 1 nicht weiter begründet. Ob allenfalls eine bessere Lösung zur Verfügung steht, ist im Zusammenhang mit dem Variantenvergleich noch zu prüfen (E. 11). Weiter ist in Betracht zu ziehen, dass der Ausbau der Rosengarten- und Stationsstrasse zwar unbestritten mit Mehrverkehr verbunden ist, gleichzeitig aber auch die Situation für den Langsamverkehr deutlich verbessert wird (vgl. dazu E. 8). Der Strassenausbau für sich allein betrachtet führt somit insgesamt betrachtet nicht zu den von den Beschwerdeführenden 1 geltend gemachten Konflikten mit raumplanerischen Grundsätzen.

7.3.2 Lärmschutzwände wurden entlang der Rosengartenstrasse in Fahrtrichtung Kreisel Bertiswil im Bereich der Liegenschaften Rosengartenstrasse 17 bis 21 (116 m lang und 2,5 m hoch) und auf der gegenüberliegenden Strassenseite im Bereich der Liegenschaften Mauritiusring 1 bis 5 (85 m lang und 2,5 m hoch) bewilligt. Weitere drei Wände (39, 23 und 48 m lang; 2.5 bzw. 1,5 m hoch) wurden entlang der Stationsstrasse in Fahrtrichtung Kreisel Bertiswil zum Schutz des Quartiers Eschenbachstrasse genehmigt. Die Rosengartenstrasse ist rund 580 m lang und die Länge der Stationsstrasse (ab Knoten Gimmermee bis Kreisel Nord Autobahnanschluss) beträgt rund 930 m. Damit sind nur in einem relativ kurzen Bereich der Rosengartenstrasse auf beiden Seiten Lärmschutzwände vorgesehen. Der Vergleich der Beschwerdeführenden 1 mit dem Grenzgebiet zwischen Israel und Palästina oder der Berliner Mauer entbehrt bereits deshalb jeglicher Grundlage.

7.3.3 Gemäss Art. 3 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451) sorgt der Bund bei der Erfüllung der Bundesaufgaben dafür, dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont werden. Objekte von nationaler Bedeutung, die in ein Bundesinventar aufgenommen wurden, sind grösstmöglichst zu

schonen (Art. 6 Abs. 1 NHG). Von der ungeschmälerten Erhaltung im Sinne der Inventare darf bei Erfüllung einer Bundesaufgabe nur abgewichen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen (Art. 6 Abs. 2 NHG). Das vorliegend umstrittene Projekt berührt keine geschützten Objekte von nationaler Bedeutung und untersteht damit nicht dem besonderen Schutz von Art. 6 NHG. Soweit kein Objekt von nationaler Bedeutung betroffen ist, ist dem Schutzgedanken von Art. 3 NHG im Rahmen der Interessenabwägung Rechnung zu tragen (Entscheid des BVGer A-4642/2008 vom 3. März 2009, E. 5.3.2; Anne-Christine Favre, in: Kommentar NHG, Zürich 1997, Art. 3 Rz. 4). Die landschafts- und ortsschützerischen Interessen sind damit im vorliegenden Fall im Rahmen der Interessenabwägung zu berücksichtigen, eine Verletzung von Vorschriften zugunsten des Ortsbild- und Landschaftsschutzes ist dagegen nicht ersichtlich. Im Bereich der Kirche Bertiswil sind gar keine Lärmschutzwände geplant. Auch wurden von Seiten der Denkmalpflege keine Vorbehalte angebracht.

7.4 Bezüglich der Rügen, das Vorhaben verletze weitere Planungsgrundsätze und stehe im Widerspruch zum Ortsbild- und Landschaftsschutz, ist damit festzustellen, dass das genehmigte Projekt weder zu einer Durchschneidung eines bestehenden Wohngebietes führt, noch wird der Zugang zu Schulen und öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen erschwert noch wird die Siedlungsentwicklung wesentlich erschwert oder verunmöglicht. Auch stehen dem Projekt keine Interessen des Landschafts- und Ortsbildschutzes entgegen.

Verkehrssicherheit

8.
Nach Ansicht der Beschwerdeführenden 1 fehlt bei der Prüfung des Zubringers Ost der Einbezug der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Der Schulweg führe über den „verflüssigten Autobahnzubringer“ ohne Sicherungen. Vor dem Kreisel Bertiswil werde auf der leicht ansteigenden Rosengartenstrasse auf einen Radstreifen verzichtet, so dass das Unfallrisiko steige. Für den Zugang zur Kirche Bertiswil, die für Hochzeiten und Beerdigungen stark benutzt werde, fehle eine situationsgerechte, sichere Strassenquerung. Auch daraus ergebe sich eine bedeutende Gefährdung für die lokale Bevölkerung. Weiter sei es bereits heute unmöglich, entlang der Friedhofmauer bei Regenwetter einen

Schirm bei einem vorbeifahrenden Lastwagen offen zu halten. Diese Sogwirkung werde durch die längere und höhere Lärmschutzmauer noch verstärkt.

8.1 Diese Einwände sind, soweit darauf einzutreten ist (vgl. E. 1.2.4), unbegründet. Auf die Verkehrssituation im Bereich vor dem Kreisel Bertiswil wird im Zusammenhang mit den Rügen der Beschwerdeführenden 4 und 5 noch eingegangen (E. 13). Die Rosengartenstrasse erhält auf der Fahrbahn in Fahrtrichtung Kreisel Bertiswil einen durchgehenden Radstreifen von 1,50 m Breite. In Fahrtrichtung Autobahnanschluss ist ein separater, kombinierter 2,50 m breiter Rad-/Gehweg vorgesehen. Weiter soll die Rosengartenstrasse eine Querung im Bereich Friedhofeinfahrt bzw. Chilchweid mit Fussgängerstreifen und 2,00 m breiter Mittelinsel erhalten. Eine solche Querungshilfe gilt gerade für Kinder als sichere und beispielsweise im Vergleich mit einer Lichtsignalanlage als wirksamere Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Fussgänger (Beschwerdeentscheid der Rekurskommission UVEK A-2002/38 vom 7. Mai 2003 E. 9.2.1 ff.). Anwohnende des Quartiers Mauritiusring haben somit die Möglichkeit, als Fussgänger oder Velofahrende den kombinierten Rad-/Gehweg und anschliessend den Fussgängerstreifen zu benutzen, um die gegenüberliegende Strassenseite mit Bushaltestelle (Busbucht gemäss Projektänderung vom 23. Mai 2006) oder die Chilchweid als Gehweg zu Schulen und Dorfzentrum zu erreichen. Ebenso dient dieser Übergang Busfahrenden, Anwohnenden der gegenüberliegenden Strassenseite und Besuchern der Kirche Bertiswil und des Friedhofes. Die Verkehrsicherheit wird zusätzlich durch die im Bereich Rosengartenstrasse zu signalisierende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gewährleistet. Auf Grund dieser Massnahmen, die unbestritten den heutigen Standards und Anforderungen an die Verkehrssicherheit entsprechen, erscheint die Feststellung des Beschwerdegegners, die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sei gewährleistet, als überzeugend, zumal sich das ASTRA als Fachstelle des Bundes dieser Einschätzung bereits im Rahmen des Einspracheverfahrens angeschlossen hat. Eine von den Beschwerdeführenden 1 nicht weiter begründete Verletzung der Art. 2, Art. 6 Abs. 1 Bst. b und Art. 7 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (FWG, SR 704) ist demgegenüber nicht erkennbar. Und aus Sicht der Verkehrssicherheit erscheint eine Strassenunterführung als unnötige und auf Grund der damit verbundenen Zusatzkosten als unverhältnismässige Massnahme.

Lärm

9.
In lärmrechtlicher Hinsicht bemängeln die Beschwerdeführenden 1 und der Beschwerdeführer 3, die beantragten Erleichterungen seien zu Unrecht gewährt worden. Der Beschwerdeführer 3 stellt sich zudem auf den Standpunkt, die geplanten Lärmschutzmassnahmen seien ungenügend.

9.1 Vorliegend strittig ist der Ausbau einer ortsfesten Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 USG und Art. 2 Abs. 1 LSV. Nach dem Vorsorgeprinzip sind Emissionen durch Massnahmen bei der Quelle soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 1 und 2 USG). Wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden, sind die Emissionsbegrenzungen zu verschärfen (Art. 11 Abs. 3 USG), wobei der Bundesrat für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen durch Verordnung Immissionsgrenzwerte (IGW) festlegt (Art. 13 Abs. 1 USG).

Für den Schutz vor neuen lärmigen ortsfesten Anlagen legt der Bundesrat Planungswerte (PW) für Lärm fest, welche unter den Immissionsgrenzwerten liegen (Art. 23 USG). Neue Anlagen dürfen grundsätzlich nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten (Art. 25 Abs. 1 USG, Art. 7 Abs. 1 Bst. b LSV). Lärmschutzrechtlich gelten als neue ortsfeste Anlagen auch bestehende Anlagen und Bauten, deren Zweck vollständig geändert wird (Art. 2 Abs. 2 LSV) oder bestehende Anlagen, die baulich oder betrieblich derart weitgehend verändert werden, dass das Bestehende in lärmmässiger Hinsicht im Vergleich zum Neuen nur noch von untergeordneter Bedeutung ist (sog. übergewichtige Erweiterung, vgl. dazu BGE 133 II 181 E. 7.2, BGE 115 Ib 456 E. 5).

Soweit die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für das Projekt führt und ein überwiegendes, namentlich auch raumplanerisches Interesse an der Anlage besteht, so kann die Vollzugsbehörde Erleichterungen gewähren (Art. 25 Abs. 2 USG und Art. 7 Abs. 2 LSV). Können bei der Errichtung von öffentlichen Anlagen wie beispielsweise Strassen durch Massnahmen bei der Quelle die IGW nicht eingehalten werden, so müssen auf Kosten des Anla-

geeigentümers die Fenster lärmempfindlicher Räume der lärmbelasteten bestehenden Gebäude gegen Schall gedämmt werden (Art. 25 Abs. 3 USG, Art. 10 Abs. 1 und Art. 11 Abs. 2 LSV).

9.2 Im UVB 3. Stufe und in der angefochtenen Plangenehmigung wurden die Rosengarten- und Stationsstrasse, die mit dem Projekt eine Funktionsänderung und Aufwertung zu Hauptverkehrsstrassen erfahren, im Sinne der angeführten lärmschutzrechtlichen Bestimmungen als Neuanlage eingestuft. Die Beurteilung der Lärmsituation hat ergeben, dass zum Schutz zahlreicher Liegenschaften Lärmschutzmassnahmen erforderlich sind. Als Massnahme an der Quelle sieht das Projekt den Einbau eines lärmtechnisch vorteilhaften Strassenbelages vor. Als Massnahme im Schallausbreitungsbereich sollen zudem mehrere Lärmschutzwände gebaut werden. Trotz dieser Massnahmen können die Planungswerte bei 16 Liegenschaften an der Rosengartenstrasse und bei 13 Liegenschaften sowie 8 Parzellen an der Stationsstrasse nicht eingehalten werden. Deshalb beantragte der Beschwerdegegner Erleichterungen. Weil auch der IGW überschritten wird, ist der Einbau von Lärmschutzfenstern vorgesehen. Solche hat die Vorinstanz unter anderem auch für die Liegenschaft des Beschwerdeführers 3, aber auch für mehrere Beteiligte der Beschwerdeführenden 1 genehmigt.

9.3 Bei der Liegenschaft des Beschwerdeführers 3 führt die Gesamtlärmbelastung im Jahr 2020 mit dem Projekt zu Überschreitungen des IGW (Empfindlichkeitsstufe II; Tag: 60 dB(A); Nacht: 50 dB(A)) an der Nordseite des Gebäudes um 2 bzw. 3 dB(A) und auf der Westseite um 3 bzw. 4 dB(A). Beantragt wurde deshalb ursprünglich der Einbau von insgesamt 5 Schallschutzfenstern (Hauptuntersuchung UVB 3. Stufe Teilbericht Lärm, Anhang 11.11). Die Projektänderung vom 23. Mai 2006 sieht neu eine Lärmschutzwand von 39.1 m Länge und 2.50 m Höhe auf den benachbarten Grundstücken h und c vor. Als Folge davon werden die Belastungsgrenzwerte auf der Nordseite eingehalten. Auf der Westseite geht der Beschwerdegegner weiterhin von einer Überschreitung des IGW von 0.5 dB(A) und damit von der Notwendigkeit von Erleichterungen und des Einbaus von Schallschutzfenstern aus. Dem Erleichterungsantrag hat die Vorinstanz stattgegeben und die angefochtene Plangenehmigung sieht den Einbau von Schallschutzfenstern zum Schutz lärmempfindlich genutzter Räume mit IGW-Überschreitungen vor. Dem genehmigten Plan 10060-450.11a-742 vom 9. Mai 2006 kann ergänzend entnommen werden, dass sich der Einbau der Schallschutzfenster auf die lärm-

empfindlichen Räume an der Westfassade im Erd- und Obergeschoss beschränkt. Damit wurden die Anträge des Beschwerdeführers auf weitergehende Lärmschutzmassnahmen, nämlich den Bau einer längeren Lärmschutzwand sowie den Schallschutz der Fenster auf der Nord- und Ostseite der Liegenschaft, abgewiesen. Hinsichtlich der Anzahl Schallschutzfenster enthält die Plangenehmigung die Auflage Ziff. 3.1, wonach der Beschwerdegegner dem ASTRA diesbezüglich liegenschaftsbezogene Detailprojekte einzureichen hat.

9.4 Was die Ermittlung des künftigen Lärms betrifft, so hat das BAFU festgestellt, dass das Projekt den Vorgaben des Lärmschutzrechts entspricht. Ob die zu erwartenden Lärmimmissionen richtig ermittelt worden sind, ist vorab eine technische Frage. In solchen Fragen darf sich das Bundesverwaltungsgericht auf die Fachmeinung des BAFU als eidgenössische Fachbehörde in Umweltschutzsachen stützen. Damit erübrigen sich weitere Ermittlungen. Der Einwand des Beschwerdeführers 3, die Lärmbelastung sei höher als im UVB 3. Stufe angenommen, weil die Verkehrsprognosen falsch seien, wurde bereits als unbegründet abgewiesen (E. 4.4 ff.). Zudem ist zu berücksichtigen, dass bei den Lärmberechnungen über die bereits angeführte Prognosereserve für laute Fahrzeuge (E. 4.5.1) hinaus generell eine Modell- und Ermittlungskorrektur von +1dB(A) eingeschlossen worden ist (UVB 3. Stufe Teilbericht Lärm, S. 9).

9.4.1 Nach Ansicht des Beschwerdeführers 3 hat die Vorinstanz in Verletzung des Vorsorgeprinzips Erleichterungen gewährt, ohne ausreichend Lärmschutzmassnahmen zu prüfen, obwohl solche technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar seien. Dass mit dem Mehrverkehr sogar der Immissionsgrenzwert überschritten werde, sei nur in Ausnahmefällen zulässig. So wäre eine weitere Verlängerung der Lärmschutzwand entlang der westlichen Grenze des Grundstücks c wirksam. Angesichts der Gesamtkosten des Projekts von 41.4 Mio. Franken und der Kosten für den Umbau der Stations- und Rosengartenstrasse von 8.6 Mio. Franken sei der ursprünglich vorgesehene Betrag von Fr. 621'000.— oder rund 7% der Teilkosten für Lärmschutzmassnahmen äusserst bescheiden und kaum ein Beitrag zum Schutz der Gesundheit der Anwohnenden vor Lärm. Damit stehe die verlangte Massnahme in einem angemessenen Kosten- und Nutzenverhältnis. Nach Ansicht der Beschwerdeführenden 1 sind die nur ausnahmsweise zulässigen Erleichterungen ohne vertiefte Abklärung von Varianten gesetzeswidrig gewährt worden.

9.4.2 Über den Einbau eines lärmtechnisch vorteilhaften Strassenbelages hinaus sind keine weiteren lärmemissionsbegrenzenden Massnahmen vorgesehen. Die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder verkehrsbeschränkende Massnahmen wurden als nicht vereinbar mit der neuen Funktion der Rosengarten- und Stationsstrasse als Hauptverkehrsstrassen eingestuft (UVB. 3. Stufe Teilbericht Lärm, S. 11). Technisch und betrieblich mögliche sowie wirtschaftlich tragbare weitergehende Emissionsbegrenzungen sind somit nicht erkennbar. Auf die Frage der Linienführung ist im Zusammenhang mit der Variantenprüfung noch einzugehen.

9.4.3 Lärmschutzwände als Massnahme im Schallausbreitungsbereich zwischen Quelle und Empfangspunkt können auf Grund der Lage der zu schützenden Liegenschaften, der Hauszugänge und Zufahrten sowie wegen des Ortsbildschutzes nur punktuell und nicht durchgehend – was für eine gute akustische Wirkung erforderlich wäre – gebaut werden. Zudem vermag die beschränkte Höhe im Regelfall nur die Erdgeschosse ausreichend zu schützen. Deshalb weisen Lärmschutzwände oft ein ungünstiges Kosten-/Nutzenverhältnis auf (UVB 3. Stufe Teilbericht Lärm, S. 11).

Hinsichtlich der vom Beschwerdeführer 3 verlangten Verlängerung der Lärmschutzwand auf dem Grundstück c hielt der Beschwerdegegner fest, eine solche Massnahme hätte nur eine unbedeutende Wirkung, weil der Aspektwinkel (Winkel, unter welchem die Strasse von der Mitte des Fensters aus eingesehen werden könne) nicht wesentlich reduziert werde. Hinzu komme, dass die Wirkung eines Schallschirms umso geringer werde, je weiter dieser von der Quelle weg platziert werde. Am Ungünstigsten sei es, wenn eine Lärmschutzwand in der Mitte zwischen Quelle und Empfangsort stehe. Die Wirkung einer solche Massnahme sei im Detail berechnet und dem Gebäudeeigentümer (Beschwerdeführer 3) im Rahmen der Einigungsverhandlung aufgezeigt worden. Sowohl an der Nord- als auch an der Westfassade sei nicht einmal eine Zusatzwirkung von 1 Dezibel zu erwarten, währen sich die Baukosten wesentlich erhöhen würden. Um die verbleibende Überschreitung des IGW verhindern zu können, müsste die vorgesehene Wand massiv gegen Westen verlängert werden, was aber in Anbetracht der enormen Zusatzkosten und der verhältnismässig kleinen Wirkung als unverhältnismässig eingestuft worden sei.

Die fachlichen Ausführungen und die Folgerungen, die auch vom BAFU geteilt werden, überzeugen. Die Verlängerung der bewilligten Lärmschutzwand ist damit auf Grund eines schlechten Kosten-/Nutzenverhältnisses als wirtschaftlich nicht tragbar einzustufen. Dabei durften es der Beschwerdegegner und die Vorinstanz bei einer groben Kosten-/Nutzenabschätzung belassen (vgl. E. 11.2.4). Soweit der Beschwerdeführer 3 aus dem Verhältnis zwischen Gesamtkosten, Teilprojektkosten und Aufwand für Lärmschutzmassnahmen etwas hinsichtlich der Frage des Kosten-/Nutzenverhältnisses abzuleiten versucht, geht er fehl. Massgebend bei diesem Faktor ist das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen bezogen auf die fragliche Massnahme. Abzuwägen ist also der lärmrechtliche Vorteil einer Verlängerung der Lärmschutzwand im Vergleich mit den daraus resultierenden Zusatzkosten. Schliesslich vermag der Beschwerdeführer 3 aus seiner besonderen Betroffenheit über Art. 25 Abs. 3 USG hinaus auch keine Sonderbehandlung abzuleiten (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1A.179/2005 vom 27. September 2006 E. 11.2).

9.5 Festzuhalten ist somit, dass die Beschwerdeführenden 1 und 3 nicht aufzuzeigen vermochten, inwiefern eine weitergehende Lärmbegrenzung technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar wäre. Auch nach Ansicht des BAFU gibt es keine weiteren verhältnismässigen emissionsbegrenzenden Massnahmen, um die Belastungsgrenzwerte einzuhalten. Der Beschwerdegegner und die Vorinstanz haben deshalb mit den getroffenen Massnahmen zur Senkung der Lärmimmissionen den Anforderungen von Art. 7 Abs. 1 LSV Genüge getan. Weil es sich beim Strassenprojekt um eine öffentliche Anlage handelt, an dessen Realisierung zweifellos ein gewichtiges öffentliches Interesse besteht, sind die Voraussetzungen für die Gewährung von Erleichterungen für diejenigen Gebäude, bei denen die Belastungsgrenzwerte trotz der Massnahmen zur Reduktion der Lärmemissionen noch überschritten sind, gegeben. Der Verwirklichung des Projektes steht danach unter lärmschutzrechtlichen Gesichtspunkten nichts entgegen.

Der Eventualantrag des Beschwerdeführers 3 auf schallschutzmässige Sanierung sämtlicher Fenster seiner Liegenschaft, mindestens jedoch jene im Westen, Norden und Osten, ist – soweit auf Grund des bereits genehmigten Schallschutzes an der Westfassade (E. 9.3) darauf einzutreten ist – abzuweisen. Denn die vorstehenden lärmrechtlichen Ausführungen haben gezeigt, dass die Lärmbelastung korrekt ermittelt

worden ist (E. 9.4) und die Immissionsgrenzwerte mit dem genehmigten Projekt nur auf der Westseite des Gebäudes als nicht eingehalten gelten. Der weitere Eventualantrag, die Isolation am ganzen Haus sei auf Kosten des Strasseneigentümers den neuen Verhältnissen anzupassen, ist ebenfalls abzuweisen. Offenbar bezieht sich der Beschwerdeführer 3 auf die Fassadendämmung. Zwar können die Gebäudeeigentümer mit Zustimmung der Vollzugsbehörde am Gebäude andere bauliche Schallschutzmassnahmen treffen, wenn diese den Lärm im Innern der Räume im gleichen Mass verringern (Art. 10 Abs. 2 LSV). Weil aber vorliegend bereits der Einbau von Lärmschutzfenstern vorgesehen und als ausreichend zu erachten ist, verbleibt für weitergehende Massnahmen kein Raum. Notwendige Anpassungen an der Isolation als Folge des Fenstereinbaus sind hingegen vom Beschwerdegegner zu tragen (Art. 11 Abs. 2 Bst. b LSV).

9.6 Der Beschwerdeführer 5 beantragt, zum Schutz sei ein baulicher Lärmschutz zu realisieren. Er bemängelt, es seien Beweiserhebungen darüber, dass wirkungsvolle bauliche Lärmschutzmassnahmen für die Gartenwirtschaft aus Platzgründen nicht möglich seien, gar nicht durchgeführt worden. Die von ihm beantragte transparente Lärmschutzwand hat die Vorinstanz gestützt auf die Stellungnahme des Beschwerdegegners mit der Begründung abgelehnt, dass in Anwendung von Art. 39 Abs. 1 LSV die Lärmbelastung in einem Gartenrestaurant kein Kriterium für die Bemessung von Lärmschutzmassnahmen sei. Zudem ständen die engen Platzverhältnisse, die Grundstückerschliessung und die Parkierung wirkungsvollen baulichen Lärmschutzmassnahmen entgegen.

Im Beschwerdeverfahren haben die Vorinstanz und der Beschwerdegegner zu Recht mit Verweis auf die Art. 39 Abs. 1 und 41 Abs. 1 LSV darauf hingewiesen, dass für Lärmschutzmassnahmen im Aussenbereich keine gesetzliche Pflicht besteht, weil die Belastungsgrenzwerte nur in Räumen von Gebäuden massgebend sind. Der Beschwerdeführer 5 hat damit keinen Anspruch auf Lärmschutzmassnahmen für seine Gartenwirtschaft. Sein diesbezüglicher Antrag ist abzuweisen.

Luftreinhaltung

10.
Der Beschwerdeführer 3 bemängelt, im Bereich seiner Liegenschaft würden die Stickoxide um 62% und die Partikel-Emissionen um 50% zunehmen. Dass das Projekt gemäss UVB aus übergeordneter Sicht

nur eine geringfügige Erhöhung der Emissionen zur Folge habe, helfe ihm nicht. Allfällige Massnahmen bei Projekten der vorliegenden Grösse dürften nicht einfach auf die spätere Ebene der Massnahmenplanung verschoben werden. Vielmehr sei, wie bereits in der Einsprache verlangt, eine Abstimmung mit dem aktuellen Massnahmenplan notwendig. Entsprechende Ausführungen fehlten aber in der Plangenehmigung, die auch insoweit unvollständig sei.

10.1 Bei Verkehrsanlagen ordnet die Behörde alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen an, mit denen die vom Verkehr verursachten Emissionen begrenzt werden können (Art. 18 der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV, SR 814.318.142.1). Steht fest oder ist zu erwarten, dass Fahrzeuge oder Verkehrsanlagen übermässige Immissionen verursachen, so richtet sich das Verfahren nach den Artikeln 31–34 LRV (Art. 19 LRV). Danach hat der Kanton bei übermässigen Immissionen trotz vorsorglicher Emissionsbegrenzungen einen Massnahmenplan nach Art. 44a USG zu erstellen.

10.2 Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts kann im Einspracheverfahren gegen eine Strasse nur gefordert werden, dass die dem Gebot von Art. 18 LRV entsprechenden Massnahmen an der Anlage selbst ergriffen werden. Weiter muss gewährleistet sein, dass allfällige bauliche Vorkehren des Massnahmenplans noch getroffen werden können. Dagegegen müssen nicht bereits im Rahmen der Genehmigung des Strassenprojekts zusätzliche, die Fahrzeuge und den Verkehr betreffende, insbesondere verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen angeordnet werden. Projektbezogene flankierende Massnahmen dürfen somit auch später angeordnet werden, wenn über die lufthygienische Situation im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Strasse keine gesicherten Annahmen bestehen (Urteil des Bundesgerichts 1A.171/2005 vom 27. September 2006 E. 5.4.2 mit weiteren Hinweisen).

10.3 Gemäss UVB 3. Stufe hat die Realisierung des Projekts gesamthaft betrachtet nur eine geringfügige Erhöhung der Emissionen zur Folge. Punktuell findet dagegen eine Verlagerung der NOx- und PM10-Belastungen statt, wobei jene Strassen, die von einer Reduktion der Luftbelastung profitieren, im Gegensatz zu den neu stärker belasteten Strassenabschnitten eine hohe Bevölkerungsdichte aufweisen. Dadurch könne eine beachtliche Mehrheit der Bevölkerung mit einem

Rückgang der Emissionen rechnen. Die Auswirkungen des Projektes seien damit als gering bis mittel zu werten und es seien keine weitergehenden Massnahmen erforderlich (Hauptuntersuchung UVB 3. Stufe, S. 36 f.). Das BAFU hielt in seiner Stellungnahme vom 24. Oktober 2008 ergänzend fest, auf der Basis der in der Umgebung von Luzern an verschiedenen Standorten gemessenen NO_2-Belastung und dem grossen Abstand der Rosengartenstrasse zur A2 könne geschlossen werden, dass der NO_2-Jahresmittelgrenzwert heute deutlich eingehalten werde. Der PM10-Jahresmittelgrenzwert von 20 µg/m³ werde nur leicht um 1 – 2 µg/m³ überschritten, so dass keine verschärften Massnahmen notwendig seien. Der Regierungsrat des Kantons Luzern habe zudem im Rahmen der Massnahmenplanung am 1. Juli 2008 weitere Vorkehrungen zur Senkung der PM10-Emissionen beschlossen.

Die tatsächlichen Feststellungen im UVB 3. Stufe und der Umweltfachbehörde des Bundes blieben unbestritten. Weiter ist davon auszugehen, dass der NO_2-Jahresmittelgrenzwert auch bei der Liegenschaft des Beschwerdeführers 3 an der Stationsstrasse eingehalten wird. Weil aber der PM10-Jahresmittelgrenzwert nur leicht überschritten wird und der Kanton seine Massnahmenplanung kürzlich aktualisiert hat, ist mit dem BAFU einig zu gehen, dass die lufthygienische Sanierung im Rahmen der ordentlichen Massnahmenplanung erfolgen kann und die vom Beschwerdeführer 3 geforderte spezielle Abstimmung des Projekts mit der kantonalen Massnahmenplanung nicht nötig ist.

10.4 Damit stimmt das genehmigte Ausführungsprojekt auch mit dem Luftreinhaltungsrecht überein.

Verkehrskonzept / Variantenvergleich

11.
Genügt somit das genehmigte Ausführungsprojekt den Anforderungen des Bundesrechts, ist nachfolgend zu klären, ob gestützt auf eine Interessenabwägung eine andere Linienführung hätte gewählt werden müssen. In diesem Zusammenhang ist der Vorgabe des generellen Projekts Beachtung zu schenken, wonach gestützt auf einen Antrag des BUWAL im Ausführungsprojekt aufzuzeigen ist, wie und mit welchen Massnahmen die Siedlungsentwicklung gesteuert und die Verkehrsprobleme dauerhaft gelöst werden können (vgl. E. 3.2).

11.1 Hierzu hat der Beschwerdegegner ein Verkehrskonzept für den gesamten Siedlungsraum Rothenburg / Emmen-Nord mit Variantenvergleich ausarbeiten lassen (Verkehrskonzept / Variantenbewertung; Dokument-Nr. 10060-101a). Die Zielsetzung bestand darin, den Verkehr gezielt zu lenken, Siedlungsräume zu schützen, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen und die heutige Verkehrsqualität in kritischen Abschnitten zu verbessern (Konzept S. 2). Es wurden acht Strassenabschnitte in Rothenburg und Emmen-Nord – unter anderem die Rosengartenstrasse und die Stationsstrasse Mitte – definiert, die bei der Variantenbeurteilung genauer bewertet wurden. Als Ostzubringer zum neuen Autobahnanschluss wurden die drei Varianten Stationsstrasse Ost, Rosengartenstrasse sowie westliche Umfahrung Bertiswil (mit einer neuen Umfahrungsstrasse) in Betracht gezogen. Das Verkehrsmodell für die drei Varianten wurde auf der Basis der Verkehrserhebungen des Jahres 2004 dargestellt und Prognosen wurden für die Jahre 2010 und 2020 abgeschätzt. Gestützt darauf wurden für die acht Strassenzüge je nach Variante die Änderung der Verkehrsbelastung (im Hinblick auf die Teilziele Abbau Behinderungen des öffentlichen Verkehrs, Einsparung von Reisezeiten, Abbau der Verkehrsüberlastung und Erhöhung der Sicherheit), die Auswirkungen auf Mensch und Raum (Teilziele Aufenthaltsqualität, Beanspruchung von Ressourcen, Emissionen), die Kosten sowie die Realisierbarkeit (Teilziele kürzestmögliche Realisierungszeit, Etappierbarkeit, Verfahrens- und technische Risiken) gewichtet dargestellt.

11.1.1 Anschliessend wurden die einzelnen Varianten zuerst nach den vier gleich gewichteten Oberzielen beurteilt. Dabei schnitt die Variante Rosengartenstrasse am besten ab (1.54 Punkte; Stationsstrasse Ost: 1.42 Punkte; Umfahrung Bertiswil: 0.66 Punkte). Nur bei Raum und Mensch wies die Variante Stationsstrasse Ost eine leicht höhere und bei den Kosten die gleiche Punktzahl aus. Die Umfahrung Bertiswil erreichte beim Oberziel Verkehr eine überdurchschnittlich gute Bewertung, fiel aber bei den Kosten und der Realisierbarkeit stark ab. Im direkten Vergleich Rosengartenstrasse – Umfahrung Bertiswil gaben beim Verkehr für Erstere etwas kürzere Reisezeiten den Ausschlag, obwohl die Umfahrung als sicherer erachtet wurde. Bei den Kosten wurden bei der Umfahrungsvariante die hohen Investitions- und Unterhaltskosten für das neue Strassentrassee deutlich höher bewertet als die auf der Rosengartenstrasse erforderlichen Aufwendungen für Verkehrssicherheits- und Lärmschutzmassnahmen. Beim Oberziel Raum

und Mensch wurden bei der Umfahrungsvariante die Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes durch das neue Trassee und der Flächenbedarf negativ, demgegenüber die geringeren Emissionen für Direktbetroffene positiv und das Ergebnis als gleichwertig erachtet. Beim letzten Kriterium schliesslich gaben die lange Realisierungszeit für ein neues Strassentrassee, die grossen Verfahrensrisiken auf Grund des Landbedarfes und die etwas höheren technischen Risiken den Ausschlag dafür, dass die Variante Umfahrung Bertiswil schlechter bewertet wurde als die Variante Rosengartenstrasse (Anhang 1 und 2).

11.1.2 Zusätzlich erfolgte eine Sensitivitätsanalyse, bei der jedes Oberziel einmal mit doppeltem Gewicht gegenüber den restlichen Zielen beurteilt wurde. Dabei führte die Variante Rosengartenstrasse jedes Mal erneut zur höchsten Gesamtpunktzahl. Gestützt darauf empfahl die Studie die Variante Rosengartenstrasse.

11.2 Die Beschwerdeführenden 1 erachten den Variantenvergleich als falsch und einseitig, weil die Vor- und Nachteile nicht ernsthaft abgewogen worden seien.

11.2.1 So hätten auf Grund der Versprechen von Kanton und Gemeinde, mit dem Bau des Autobahnanschlusses das Industriegebiet Rothenburg-Station nicht mehr über die Rosengartenstrasse zu erschliessen, die Verkehrsverhältnisse vor Inbetriebnahme des Industriegebiets als Ist-Zustand definiert werden müssen und nicht das Verkehrsregime des Jahres 2004. Damit sei die Grundannahme für den Vergleich (Zunahme Verkehr, Lärm und Luftbelastung) falsch.

Im Rahmen des Variantenvergleichs ging es darum, die (umweltrechtlichen) Auswirkungen der drei Varianten im Hinblick auf die Funktion als Ostzubringer für den neuen Autobahnanschluss zu beurteilen. Aus bereits dargelegten Gründen sind bei der Erhebung des Ist-Zustandes bereits bestehende Umweltbelastungen zu berücksichtigen (E. 4.3.4). Weiter basiert der Variantenvergleich auf der Beurteilung der Umweltauswirkungen für insgesamt acht Strassenabschnitte, was voraussetzt, dass für alle Abschnitte, also auch für die Rosengarten- und Stationsstrasse, derselbe Ist-Zustand gelten muss. Damit gehen die Beschwerdeführenden 1 mit ihrer Kritik an der Definition des Ist-Zustandes fehl.

11.2.2 Ein zweiter grundsätzlicher Fehler liegt nach Ansicht der Beschwerdeführenden 1 in der Absicht, den Verkehr aus der Eschenbachstrasse in Richtung Luzern neu über den Anschluss Rothenburg führen zu wollen. Dies habe einen für ortskundige Verkehrsteilnehmer nicht akzeptablen Umweg von 2.9 km zur Folge. In einem neutralen Variantenvergleich müssten Umwegfahrten von bereits einigen hundert Metern schlecht benotet werden. Weiter seien die grossräumigen Verkehrsbeziehungen ausser Acht gelassen worden. Mit dem Autobahnanschluss Buchrain auf der A14 würden bloss noch Quartierbewohner und Fahrzeuge zum Industriegebiet Rothenburg die Eschenbachstrasse benützen. Für diesen Verkehr und für jenen aus Richtung Beromünster sei ein nordwestlich des Siedlungsgebietes geführter Zubringer zum Anschluss Rothenburg der kürzere Weg.

Im Variantenvergleich wurde für jede Variante die Reisezeit von der Eschenbachstrasse bis zum Anschluss berücksichtigt (Oberziel Verkehr, Indikator Nr. 122). Für die Umfahrung Bertiswil resultierten 210 Sekunden und für die Variante Rosengartenstrasse 190 Sekunden, weshalb erstere mit 0 und letztere mit 1 Punkt bewertet wurde. Die Beschwerdeführenden 1 zielen mit ihrer Argumentation darauf ab, dass bei der Reisezeit nicht der Verkehr aus dem Raum Eschenbachstrasse, also das Gebiet nordöstlich des Dorfkerns von Rothenburg, sondern jener aus nordwestlicher Richtung hätte massgebend sein müssen oder zumindest ebenfalls hätte berücksichtigt werden sollen.

Der Beschwerdegegner hielt hierzu fest, die Bewertungen beim Variantenvergleich würden immer wieder Anlass zu Diskussionen geben, was in der Natur der Sache liege. Vorliegend seien die Oberziele, die Teilziele, die Indikatoren, die Noten und Gewichtungen innerhalb einer breit abgestützten Gruppe entworfen, zum Teil auch je nach Interessenlage kontrovers diskutiert und schliesslich im gemeinsamen Konsens festgelegt worden. In dieser Gruppe seien kantonale Dienststellen, die Gemeinde Rothenburg und externe Fachleute vertreten gewesen und die Begleitgruppe mit unter anderem Vertreter der betroffenen Quartiere sei regelmässig orientiert worden. Hinsichtlich der Verkehrsbeziehungen führt der Beschwerdegegner aus, dass jene aus und in Richtung Norden bzw. Nordwesten (Richtung Rain und Hildisrieden) von und nach Luzern verhältnismässig klein seien. Die anderen Verkehrsbeziehungen seien insgesamt wichtiger. Damit sei der mögliche Umlagerungseffekt mit einer Umfahrungsvariante gering.

Die Ausführungen des Beschwerdegegners überzeugen. Unter Berücksichtigung der gebotenen Zurückhaltung (E. 4.1) ist festzustellen, dass der Variantenvergleich hinsichtlich der Frage der Verkehrsführung keine offensichtlichen Mängel oder inneren Widersprüche aufweist. Bestimmung, Erhebung und Gewichtung der Reisezeiten wurde durch eine breit abgestützte Gruppe mit Fachleuten vorgenommen und das Bundesverwaltungsgericht sieht keine Veranlassung, von den gezogenen Schlüssen abzuweichen. Dass die Begleitgruppe lediglich informiert worden sei, nicht aber habe mitwirken können, vermag daran nichts zu ändern, zumal zumindest die Gemeinde Rothenburg in der Gruppe vertreten und sie mit der Variantenempfehlung einverstanden war. Der weitere Einwand der Beschwerdeführenden 1, der Kanton habe als Auftraggeber von Anfang an seine Interessen bekannt gegeben und die Fachleute hätten sich fügen müssen, ist als unbegründet abzuweisen.

11.2.3 Aus den soeben angeführten Gründen kann den Beschwerdeführenden 1 auch nicht gefolgt werden, soweit sie in weiteren Punkten eine andere Gewichtung und Beurteilung verlangen. So erscheint die Folgerung, dass das Orts- und Landschaftsbild durch die Umfahrung wegen dem neuen Trassee negativ verändert wird, demgegenüber die Rosengartenstrasse bei einem Ausbau gleichbleibend bis geringe Verbesserungen erfährt, nicht als willkürlich. Denn die nach Meinung der Beschwerdeführenden 1 bis zu 2.5 m hohen neuen Lärmschutzwände sind nicht ausser Acht gelassen worden. Vielmehr wurde die Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes als Indikator für das Teilziel „Erhöhung der Aufenthaltsqualität“ in Betracht gezogen. Für die Beurteilung wurden Massnahmen für den Ausgleich des Eingriffs und für die Verbesserungen der Ausgangssituation berücksichtigt (Verkehrskonzept / Variantenvergleich S. 14). Somit wurden bei der Umfahrungsvariante die baulichen Eingriffe in die Natur und Landschaft mit negativen Folgen für die Aufenthaltsqualität als negativ gewertet. Bei der Variante Rosengartenstrasse wurden demgegenüber die ortsbild- und landschaftsschützerischen Nachteile der neuen Lärmschutzwände entlang der Rosengartenstrasse insbesondere durch die im Vergleich zum heutigen Zustand verbesserten, lärmreduzierten Aufenthaltsqualität aufgewogen. Und mit dem Einwand, gemäss UVB und technischem Bericht würden Natur, Landschaft und Oberflächengewässer stark belastet, übersehen die Beschwerdeführenden 1, dass sich diese Feststellungen auf die Lebensräume, Gewässer (insb. Buzibach) und

Grünflächen im Bereich des eigentlichen Anschlusswerks und den Wildtierkorridor, nicht aber auf die Rosengartenstrasse beziehen.

11.2.4 Die Beschwerdeführenden 1 bringen weiter vor, die Variante Umfahrung Bertiswil sei überhaupt nicht näher definiert worden und eine Kostenschätzung fehle. Damit sei eine Beurteilung und Gewichtung verunmöglicht worden. Auszugehen sei davon, dass bei der Umfahrung weitgehend Kosten für Lärmschutzmassnahmen und künftige Unterhaltskosten entfielen, weshalb diese Variante im Kostenpunkt falsch gewichtet worden sei.

Wie der Beschwerdegegner zu Recht ausgeführt hat, müssen gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung für Varianten keine detaillierten Kostenberechnungen angestellt werden und Grobschätzungen genügen in der Regel. Denn bei der Planung von öffentlichen Werken darf sich der Aufwand für die Ausarbeitung von Projektvarianten und Alternativen in einem gewissen Rahmen halten. Stellt sich schon auf Grund einer Projektskizze oder grober Kostenberechnungen heraus, dass eine Lösung mit erheblichen Nachteilen verbunden ist, darf sie ohne weiteres als unzweckmässig aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden werden. Der Genehmigungsinstanz stehen genügend Fachleute zur Verfügung, welche die Kosten ohne Ausarbeitung eines detaillierten Projekts und ohne weitere Untersuchungen oder gar Begutachtungen der Grössenordnung nach bestimmen können (BGE 117 Ib 425 E. 9d; Urteil des Bundesgerichts 1A.179/2005 vom 27. September 2006 E. 11.1 mit weiteren Hinweisen).

Dass der Bau einer neuen Strasse erheblich teurer ist, als die vorliegend strittige Umgestaltung der Rosengarten- und Stationsstrasse samt dem Bau von Lärmschutzwänden, leuchtet ohne weiteres ein. Zudem würden die Lärmschutzwände entlang der Stationsstrasse auch bei der Variante Umfahrung Bertiswil weiterhin nötig sein. Durch eine zusätzliche Strasse steigen überdies die Unterhaltskosten des Strassenträgers. Die durch Fachleute vorgenommene und durch die Vorinstanz überprüfte Gewichtung der Kosten erscheint damit auch ohne detaillierte Kostenanalyse als überzeugend.

11.3 Schliesslich ist festzuhalten, dass der Beschwerdegegner ergänzend auch zum Einsprachepunkt „Ceinture Nord“ Stellung genommen und ausgeführt hat, gemäss Verkehrssimulationen besitze diese Eckverbindung A2 – A14 gegenüber den radialen Beziehungen von und nach Luzern eine sehr untergeordnete Bedeutung. Eine durchgehende

Nordtangente Rothenburg – Buchrain löse kurz- bis mittelfristig keine Verkehrsprobleme, sondern würde raumplanerische Konflikte auslösen, da ein unerwünschter Siedlungsdruck auf die „grüne Wiese“ entlang der neuen Verkehrsverbindung entstehen würde (Stellungnahme vom 20. September 2005, S. 19). Damit wurde auch Bezug genommen zum Auftrag aus dem generellen Projekt, im Rahmen der Ausführungsprojektierung eine umfassende Prüfung der Siedlungsentwicklung und der Verkehrssituation vorzunehmen.

11.4 Das BAFU als seinerzeit antragstellende Behörde ist mit der Variantenprüfung und dem genehmigten Ausführungsprojekt einverstanden. Einwände hinsichtlich Siedlungsentwicklung und Verkehrsführung hat es keine vorgebracht. Damit ist der entsprechende Auftrag aus dem generellen Projekt als erfüllt zu betrachten. Das ARE als zuständige Bundesfachstelle hat in seinem Amtsbericht vom 25. Januar 2007 auf eine Stellungnahme zu den Varianten verzichtet und festgehalten, bei der Variantenwahl gehe es um Fragen lokaler und regionaler Bedeutung. Damit hat es entgegen der Meinung der Beschwerdeführenden 1 ausreichend zum Ausdruck gebracht, dass aus raumplanerischer Sicht bei allen drei Varianten keine Konflikte mit dem Bundesrecht bestehen würden.

11.5 Zusammenfassend ergibt sich, dass die durchgeführte Variantenprüfung als sachgerecht und nachvollziehbar erscheint und für das Bundesverwaltungsgericht keine stichhaltigen Gründe erkennbar sind, von der Folgerung, die Linienführung des Ostzubringers über die Rosengartenstrasse sei die optimalste Variante, abzuweichen.

12.

Im Zusammenhang mit dem Variantenvergleich stellen die Beschwerdeführenden 1 den Antrag, der Ostzubringer sei über die Wahligen-, Bürlimoos- und Wurmistrasse zu führen. Ein solcher Zubringer wäre vorab für den Verkehr aus Richtung Beromünster der kürzeste Weg zur Autobahn. Durch die alternative Linienführung würden weder landwirtschaftliche Betriebe durchschnitten noch Wohngebiete oder Schutzziele tangiert und Kosten für Lärmschutzmassnahmen würden entfallen. Brücken über die Autobahn und Eisenbahn seien bereits auf schwere Lastwagen ausgerichtet. Dadurch würde das Siedlungsgebiet von Rothenburg ohne langen Planungsaufwand vom Durchgangsverkehr entlastet. Die im Industriegebiet fehlende Fortsetzung der Wahligenstrasse bis zur Bürlimoosstrasse betrage bloss 500 m und deren

Bau würde eine zusätzliche Erschliessung des geplanten Fachmarktes IKEA sowie eine Entlastung der stark belasteten Kreisel nach den Ausfahrten aus dem neuen Autobahnanschluss bedeuten.

12.1.1 Die Vorinstanz hält dem entgegen, nicht diese Linienführung, sondern die verkehrstechnisch bessere Variante Umfahrung Bertiswil sei bei der Variantenwahl geprüft worden. Der nördlicheren Variante ständen das schlechtere verkehrstechnische Umlagerungspotential und die geringere Akzeptanz entgegen. Weiter wären entgegen den Behauptungen umfassende bauliche Massnahmen und Landerwerb in grösserem Umfang nötig. Denn die genannten Zufahrtsstrassen seien grösstenteils einspurige Güterstrassen und sie wären geometrisch ungenügend. Die Tragkraft der Trassees sei nicht ausreichend. Auch sei in diesem Raum die nationale Radwanderroute signalisiert. Neue gravierende Konflikte gäbe es mit bestehenden Zu- und Wegfahrten im Industriegebiet. Erforderlich wären auch aufwändige Industriegleisquerungen und Waldrodungen. Damit sei diese Linienführung mit deutlichen Nachteilen behaftet und ein Gutachten sei nicht erforderlich.

12.2 Wie bereits ausgeführt, stimmt die Linienführung des Ostzubringers über die Wahligen-, Bürlimoos- und Wurmistrasse nicht mit den Vorgaben des generellen Projekts überein, so dass dieser Variante nur dann der Vorzug gegeben werden könnte, wenn das auf das generelle Projekt abgestimmte Ausführungsprojekt oder mit dem generellen Projekt vereinbare Alternativen mit dem Landschafts- und Umweltschutzrecht nicht zu vereinbaren wären (E. 3.4.3). Gestützt auf vorstehende Erwägungen steht jedoch fest, dass die genehmigte Linienführung bundesrechtskonform ist. Bereits deshalb ist der Antrag der Beschwerdeführenden 1 abzuweisen. Abgesehen davon überzeugen die vom Beschwerdegegner dargelegten, gegen diese Variante sprechenden Gründe. Weil das Bundesverwaltungsgericht eine weitergehende Klärung des Sachverhalts als nicht notwendig erachtet, ist der Antrag der Beschwerdeführenden 1 auf Durchführung eines Augenscheins in antizipierter Beweiswürdigung (vgl. Urteil des BVGer A-2335/2008 vom 10. März 2009 E. 4.1) abzuweisen.

Einmündung der Rosengartenstrasse in die Bertiswilstrasse

13.
Vorgesehen ist, den bestehenden T-Knoten für die Einmündung der Rosengartenstrasse in die Bertiswilstrasse in einen Kreisel umzubau-

en. Der Radstreifen auf der Rosengartenstrasse in Richtung Einmündung Bertiswilstrasse (vgl. E. 8.1) endet (gemäss Projektänderung vom 23. Mai 2006) rund 45 m vor dem geplanten Kreisel, so dass Radfahrende ab dieser Stelle im Mischverkehr in den Kreisel einfahren. Zusätzlich ist parallel zum Radstreifen ab der Liegenschaft Rosengartenstrasse 21 ein Gehweg von 2.00 m Breite in Richtung Bertiswilstrasse vorgesehen. Dieser Weg führt bei der Kreiseleinmündung an der Liegenschaft des Beschwerdeführers 4 (g) vorbei und verengt sich in diesem Bereich auf eine Breite von 0,92 bis 0,98 m. Auf der gegenüberliegenden Seite der Rosengartenstrasse führt ein 2,00 m breiter Gehweg entlang und teilweise auf dem Grundstück des Beschwerdeführers 5 (e) aus der Bertiswil- in die Rosengartenstrasse. Dieser Gehweg soll rund 150 m nach dem Kreisel als 2,50 m breiter kombinierter Rad-/Gehweg (vgl. E. 8.1) weitergeführt werden.

13.1 Nach Ansicht des Beschwerdeführers 5, der in diesem Punkt vom Beschwerdeführer 4 unterstützt wird, stellt die Beanspruchung des Grundstücks e einen unzulässigen Eingriff in sein Eigentumsrecht dar, weil das genehmigte Projekt mit dem verkürzten Radweg und dem verengten Gehweg und Strassenraum rechtswidrig sei. So verlange das kantonale Strassenrecht die Trennung des motorisierten Verkehrs vom übrigen Verkehr und im Einklang mit der einschlägigen Fachnorm dürfte der Radstreifen erst 20 bis 25 m vor der Kreiseleinfahrt enden. Der bewilligten Verkürzung des Radstreifens stehe das hohe Verkehrsaufkommen von rund 6'200 Fahrzeugen pro Werktag entgegen; Radfahrende seien in diesem Bereich nicht ausreichend geschützt, weil sie nicht mehr ohne Ausweichmanöver überholt werden könnten. Der Gehweg werde im Widerspruch zur einschlägigen Fachnorm auf weniger als einen Meter verengt, wodurch auch das im kantonalen Strassenrecht vorgeschriebene Lichtraumprofil verletzt werde. Dieser Weg diene namentlich als Wegverbindung der Wohngebiete und des Friedhofs bei der Kirche Bertiswil zur Bushaltebucht an der Bertiswilstrasse in Fahrtrichtung Rothenburg/Luzern. Er werde vor allem von älteren Leuten mit Gehbehinderungen, Personen mit Kinderwagen, Kindern und Gästen des Restaurants regelmässig benutzt. Im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr rügen im Übrigen auch die Beschwerdeführenden 1 die im Bereich des Kreisels Bertiswil genehmigte Verkehrsführung.

Weiter erachten die Beschwerdeführer 4 und 5 den Grundrechtseingriff als unverhältnismässig. Er diene einzig dem Zweck, die Liegen-

schaft g des Beschwerdeführers 4 vor dem Abbruch zu bewahren. Die Behauptung der Vorinstanz, diese Einschränkungen seien wegen der engen Platzverhältnisse unumgänglich, weil eine Verschiebung des Kreisels in südöstlicher Richtung den Abbruch von zwei weiteren Gebäuden zur Folge hätte, treffe nicht zu. So müsste bei der beantragten Strassenführung nur das ehemalige Z (g) abgebrochen werden. Weite Teile dieses Gebäudes lägen massiv im gesetzlichen Unterabstand zur Rosengartenstrasse (0 bis 1.50 m an Stelle von 6 m auf Grund der Umklassierung). Dieser für Neubauten geltende kantonalrechtliche Mindestabstand sei vorliegend relevant, weil bei einer Unterschreitung auch bei bestehenden Bauten keine baulichen Veränderungen mit bestandesverlängernden und werterhöhenden Auswirkungen vorgenommen werden dürften. Dieses Veränderungsverbot komme auch für bereits bestehende Gebäudeteile des Z (e) zur Anwendung. Gestützt auf Lehre und Praxis bestehe bei korrekter Anwendung des kantonalen Strassengesetzes eine gesetzliche Verpflichtung zum Abbruch des Gebäudes g. Dasselbe gelte auch für den Fall, dass nicht kantonales Strassenrecht, sondern das Nationalstrassenrecht zur Anwendung käme, schreibe dieses doch Baulinienabstände von 15 bis 25 m vor. Ebenso sei in Betracht zu ziehen, dass das fragliche Gebäude rund 170 Jahre alt sei, heute ausschliesslich Wohnzwecken diene, baulich zwar intakt sei, aber nicht mehr zeitgemässen Standards entspreche und keinen besonderen Erhaltungswert aufweise. Als Folge des bewilligten Strassenprojekts erfahre das Gebäude beträchtliche wohnhygienische Verschlechterungen, das Parkplatzangebot werde reduziert und dadurch die Zielvorgabe der Gemeinde Rothenburg von sechs Parkplätzen weit unterschritten, die Liegenschaftserschliessung erschwert, bestandesverlängernde und werterhöhende bauliche Massnahmen ausgeschlossen und damit die Lebenszeit des Gebäudes verkürzt.

Der Gebäudeabbruch würde demgegenüber die beantragte Begradigung der Rosengartenstrasse ermöglichen, die von Gesetz und Fachnormen geforderte Sicherheit für den Langsamverkehr schaffen sowie bei der Liegenschaft e eine unnötige Beanspruchung von Teilflächen, den Verlust eines bisherigen vierten Schrägparkplatzes sowie durch den geringeren Strassenabstand bedingte Gebäudeerschütterungen vermeiden. Diese Interessenabwägung gebiete es, die beantragte Verschiebung des Kreisels umzusetzen.

13.2 Nachfolgend ist in einem ersten Schritt zu prüfen, ob das Projekt im Bereich der Einmündung der Rosengartenstrasse in die Bertiswilstrasse den Interessen des Langsamverkehrs ausreichend Rechnung trägt (E. 13.3). Anschliessend ist zu untersuchen, ob der mit der genehmigten Linienführung verbundene Eingriff in die Eigentumsrechte des Beschwerdeführers 5 zulässig ist (E. 13.4). Schliesslich ist auf die Vorbringen des Beschwerdeführers 4 einzugehen (E. 13.5).

13.3

13.3.1 Hinsichtlich der Sicherheit für den Langsamverkehr hält der Beschwerdegegner fest, vor allem in bebauten Gebieten könnten die Normanforderungen nicht überall und vollumfänglich eingehalten werden. Es seien deshalb optimale Lösungen zu suchen, die allen Ansprüchen, so auch den wirtschaftlichen und (sicherheits-) technischen Anforderungen gerecht würden. Die vorliegend gewählte verkehrstechnische Lösung erfülle diese Anforderungen. Die Radfahrenden würden jeweils im Kreisel Bertiswil und auf der Rosengartenstrasse in Richtung Autobahnanschluss bis zur neuen Radverkehrsanlage im Mischverkehr geführt. In der Gegenrichtung würden die Radfahrenden vor dem Kreisel vom Radstreifen sicher in den Mischverkehr geleitet. Diese Lösung sei auf Grund der örtlichen Verhältnisse vertretbar und auch andernorts üblich. Grösste Beachtung bei der Projektierung sei der Gestaltung des Übergangs vom Radstreifen in den Mischverkehr geschenkt worden. Die Veloverbände hätten dem genehmigten Projekt zugestimmt. Die Bedeutung des südöstlichen Trottoirs sei infolge des durchgehend geplanten Rad-/Gehwegs auf der gegenüberliegenden Seite der Rosengartenstrasse, der geplanten Fussgängerquerung beim Friedhof mit Mittelinsel und den beiden neuen Bushalttestellen „Mauritiusring“ zu relativieren. Diese beiden Haltestellen dienten als Ersatz bzw. als Ergänzung der bestehenden Bushaltestellen an der Bertiswilstrasse und sie ständen insbesondere Friedhofbesuchern und Fussgängern der Wohngebiete entlang der Rosengartenstrasse zur Verfügung. Eine wünschenswerte, vom Kanton geprüfte Verbesserung habe sich als nicht notwendig erwiesen und wäre nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich.

13.3.2 Das ASTRA hat auf Aufforderung hin am 14. Januar 2009 einen Fachbericht zur Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr auf der Rosengartenstrasse im Bereich des Kreisels Bertiswil eingereicht. Es führt darin aus, Fahrräder und Motorfahrzeuge sollten aus Sicherheitsgründen hinter- und nicht nebeneinander in einen Kreisverkehr

einfahren. Deshalb schlage die von der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) herausgegebene Norm 640 252 „Knoten – Führung des leichten Zweiradverkehrs“ vor, dass eine allfällige Radstreifenmarkierung ca. 20 bis 25 m vor dem Kreisel aufzuheben sei. Dabei handle es sich um einen Richtwert, der vor allem verhindern solle, dass ein Radstreifen bis zum Kreisverkehr durchmarkiert werde. Es könne deshalb nicht umgekehrt darauf geschlossen werden, dass der vorliegende Abstand von 50 m die SN 640 252 verletze. Hinzu komme, dass der Radstreifen nicht wegen des Kreisverkehrs, sondern wegen der Platzverhältnisse aufgehoben werde. Denn gemäss der verbindlichen VSS-Norm 640 862 „Markierungen – Anwendungsbeispiele für Haupt- und Nebenstrassen“ dürften Längsmarkierungen nur dort angebracht werden, wo die Fahrbahnbreite das sichere Kreuzen bzw. Parallelfahren von Fahrzeugen der grössten zulässigen Breite erlaube. Im fraglichen Bereich weise die Rosengartenstrasse eine Breite von 6,50 m auf, so dass sich zwei Lastwagen nicht kreuzen könnten, wenn sich gleichzeitig noch ein Radfahrer auf der gleichen Höhe befinde. Deshalb müsse der Radstreifen bei der Verengung der Strasse aufgehoben werden. Diese Verengung sei aber eine heikle Stelle und müsse bei der Detailprojektierung noch einmal genau angeschaut und allenfalls mit baulichen oder Markierungsmassnahmen sicher gestaltet werden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit und des Komforts für den Fahrradverkehr möge die begrenzte Strassenbreite von 6,50 m nicht optimal erscheinen. Weil es sich aber um eine kurze Strecke von 50 m handle und die Verbreiterung dieses Abschnitts einen Landerwerb und den Abbruch von Gebäuden nötig mache, erschienen diese zusätzlichen Kosten, wie bereits der Beschwerdegegner überzeugend dargelegt habe, als unverhältnismässig. Die Trottoirbreite von weniger als 1 m widerspreche zwar der VSS-Norm 640 201 „Geometrisches Normalprofil – Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer“. Auf Grund der baulichen Randbedingungen könne diese VSS-Norm ebenfalls nur mit dem Abbruch des Gebäudes (des Beschwerdeführers 4) eingehalten werden. Auch dies sei unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Beschwerdegegners als unverhältnismässig einzustufen.

13.3.3 Die VSS-Norm SN 640 862 ist gestützt auf Art. 1 und 4 Bst. g der Verordnung des UVEK vom 12. Juni 2007 über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen (SR 741.211.5) für die Ausführung, Ausgestaltung und das Anbringen von Markierungen anzuwenden und damit rechtsverbindlich (vgl.

Art. 115 Abs. 1 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV, SR 741.21]; vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 2A.366/2003 vom 3. März 2004 E. 1.2.2). Vorliegend beträgt die minimale lichte Strassenbreite, die sich aus der lichten Breite für schwere Lastfahrzeuge, Busse und Cars samt Gegenverkehrszuschlag ergibt, 6,50 m (Verweis in Ziff. 6 VSS-Norm 640 862 auf VSS-Norm 640 201; vgl. deren Ziff. 6, 7 und 9). Demzufolge darf gestützt auf die zwingende Bestimmung von Ziff. 6 der VSS-Norm 640 862 in diesem Bereich keine Längsmarkierung zur getrennten Führung des leichten Zweiradverkehrs angebracht werden. Weiter ist mit dem ASTRA einig zu gehen, dass aus der VSS-Norm 640 252 (S. 7 Tab. 3a und S. 18 Element 26) und auch aus Ziff. 14 der VSS-Norm 640 862 nicht abgeleitet werden kann, dass Radstreifen bis ca. 20 – 25 m vor der Kreisfahrbahn markiert sein müssen. Aus diesen Bestimmungen ergibt sich lediglich, dass der Radstreifen spätestens in dieser Distanz zum Kreisel aufzuheben ist.

13.3.4 Zwar trifft es zu, dass der Fahrradverkehr auch bei Kreiseln nicht zwingend im Mischverkehr, sondern getrennt geführt werden kann (vgl. VSS-Norm 640 252 Ziff. 9 S. 18). Dies setzt allerdings ausreichende Platzverhältnisse voraus. Weil es sich beim Kreisel Bertiswil auf Grund der engen Raumverhältnisse um einen kleinen Kreisel mit Aussendurchmesser 26 m handelt, dürfen darauf keine Radstreifen markiert werden (vgl. VSS-Norm 640 252 Ziff. 8 S. 18). Beim Kreisel Sandblatten in Rain, auf den sich die Beschwerdeführer 4 und 5 berufen, liegen gemäss eingereichtem Plan offensichtlich ganz andere Grössen- und Raumverhältnisse vor, weshalb hinsichtlich der Verkehrsführung und Kreiselgestaltung nichts aus der Situation in Rain abgeleitet werden kann.

13.3.5 Das ASTRA als zuständige Fachinstanz und Vollzugsbehörde (Art. 104 Abs. 3 SSV) des Bundes hat die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr als nicht optimal, aber unter Berücksichtigung der kurzen Strecke als ausreichend eingestuft. Weil es in diesem Punkt um die Beurteilung fachtechnischer Spezialfragen geht, die das Bundesverwaltungsgericht nur mit Zurückhaltung überprüft (E. 4.1) und offensichtliche Mängel oder Widersprüche bei der Einschätzung der Fachbehörde nicht erkennbar sind, besteht kein Anlass, davon abzuweichen.

Damit ist festzustellen, dass die Vorinstanz mit ihrem Entscheid, die vom Beschwerdegegner geplante Verkehrsführung für leichte Zweiräder genüge auch im fraglichen Bereich den Anforderungen der Verkehrssicherheit, nicht Bundesrecht verletzt hat.

Gestützt auf die Feststellungen des ASTRA ist hingegen der Beschwerdegegner im Sinne einer Auflage anzuweisen, dem ASTRA (Art. 37 NSV) in einem Detailprojekt die sichere Gestaltung der Verengung der Rosengartenstrasse mit baulichen oder Markierungsmassnahmen aufzuzeigen. Insoweit sind sinngemäss die Beschwerden der Beschwerdeführenden 1, 4 und 5 gutzuheissen.

13.3.6 Was die Breite des Gehwegs angeht, so sieht die VSS-Norm 640 201 für Fussgänger mit Kinderwagen eine Grundabmessung von 0,60 m und für Rollstuhlfahrende sowie Fussgänger mit Gepäck oder Schirm 0,80 m Breite vor. Hinzu kommen beidseitig je 0,20 m als Bewegungsspielraum und Sicherheitszuschlag, so dass sich eine Breite des Lichtraumprofils von 1,00 bzw. 1,20 m ergibt. Ziff. 6 der VSS-Norm 640 201 sieht vor, dass bei Platzmangel (z.B. Einengung) auf die Bewegungsspielräume und Sicherheitszuschläge verzichtet werden kann, gegenüber Mauern, Häusern etc. jedoch eine zusätzliche lichte Breite von 0,25 m und bei stark befahrenen Fahrbahnen eine solche von 0,50 m erwünscht sei. Vorliegend vermag der Gehweg diese Mindestanforderungen im Bereich der Liegenschaft des Beschwerdeführers 4 auf einer Länge von rund 20 m auch nach Einschätzung des ASTRA nicht zu erfüllen.

Die VSS-Norm SN 640 201 hat im Gegensatz zur VSS-Norm 640 862 keinen Rechtssatzcharakter. Sie ist von der rechtsanwendenden Behörde lediglich im Sinne einer Richtlinie als Entscheidungshilfe beizuziehen. Ihre Anwendung muss im Einzelfall vor den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, insbesondere vor dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit, standhalten. Die Norm darf daher nicht unbesehen der konkreten Verhältnisse der Entscheidung zugrunde gelegt werden (Urteil des Bundesgerichts 1P.40/2004 vom 26. Oktober 2004 E. 3.2.1, mit Hinweis).

Der Beschwerdegegner hat überzeugend dargelegt, dass zur fraglichen Fussgängerverbindung mit dem gegenüberliegenden Trottoir, der Strassenquerung bei der Kirche Bertiswil, den neuen beidseitigen Bushaltestellen „Mauritiusring“ und der Chilchweid als Verbindung ins Dorfzentrum (vgl. E. 8.1) Alternativen bestehen und es sich beim

Gehweg somit nicht um eine stark frequentierte Fussgängerverbindung handelt. Daran vermag der Umstand, dass die Bushaltestelle „Bertiswil“ (rund 80 m östlich des Kreisels auf der Bertiswilstrasse) gemäss Ausführungen der Beschwerdeführer 4 und 5 offensichtlich von den Frequenzen und den Verbindungen her bedeutender ist als der Halt „Mauritiusring“, nichts zu ändern. Und selbst wenn eine künftige Überbauung des Gebiets südlich des Kreisels Bertiswil zu höheren Passagierfrequenzen bei der Haltestelle „Bertiswil“ führen sollte, so kann daraus entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer 4 und 5 nicht eine deutliche Zunahme der Fussgängerfrequenzen auf dem strittigen Gehweg abgeleitet werden, denn die Erschliessung dieses Gebiets wird wohl kaum einzig über die Rosengartenstasse erfolgen. In zurückhaltender Würdigung der Fachbeurteilung durch das ASTRA ist somit das Auflageprojekt auch in diesem Punkt als bundesrechtskonform einzustufen.

13.3.7 Unbestritten ist hingegen, dass die Verschiebung des Kreisels im Sinne der Anträge der Beschwerdeführer 4 und 5 die Sicherheit für den Langsamverkehr im fraglichen Bereich optimieren würde. Diese Massnahme wäre hingegen mit Zusatzkosten verbunden, die der Beschwerdegegner zu tragen hätte. So wäre die Fortführung des strittigen Radstreifens nur möglich, wenn zusätzlich Land von den Grundstücken b, f und g erworben, die Liegenschaft des Beschwerdeführers 4 abgerissen und dadurch mehr Platz für das Strassentrassee geschaffen würde. Der Einwand der Beschwerdeführer 4 und 5, mit dieser Variante könnten auch beträchtliche Kosten eingespart werden, so dass die Kreiselverschiebung weit geringere Mehrkosten verursache, überzeugt nicht. Weder die dahinfallende Entschädigungspflicht für die Landabtretung durch den Beschwerdeführer 5 noch ein allfälliger Realersatz für den behaupteten Verlust von vier Parkplätzen auf dem Grundstück des Beschwerdeführers 4, die gar nicht Streitgegenstand sind (E. 1.3.6), vermögen die Mehrkosten nur annährend aufzuwiegen, auch wenn offenbar alle betroffenen Grundeigentümer mit der Landabtretung einverstanden sind. Lärmschutzmassnahmen an der Liegenschaft des Beschwerdeführers 5 dürften entgegen dessen Behauptungen auch im Falle einer Verschiebung des Kreisels um wenige Meter nötig sein und weshalb die Änderung der Elektrizitätszuführung zu erheblichen Kosteneinsparungen führen soll, legt der Beschwerdeführer 5 nicht weiter dar. Bei dieser Sachlage war die Vorinstanz auch nicht verpflichtet, die Mehrkosten detailliert zu berechnen (E. 11.2.4).

13.3.8 Somit steht fest, dass die gewählte Lösung für den Langsamverkehr im Bereich des Grundstücks des Beschwerdeführers 4 nicht gegen Bundesrecht verstösst und die von den Beschwerdeführern 4 und 5 beantragte Verschiebung des Kreisels aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht notwendig und mit Blick auf die Zusatzkosten unverhältnismässig wäre. Ob entsprechend den Einwänden der Beschwerdeführer 4 und 5 das kantonale Strassenrecht eine Verschiebung des Kreisels gebieten würde, ist nicht weiter zu prüfen. Denn die Umgestaltung der Rosengartenstrasse erfolgt als flankierende Massnahme im Rahmen des Ausführungsprojekts und unterliegt deshalb dem nationalstrassenrechtlichen Genehmigungsverfahren (E. 3.6). Damit ist entgegen der Meinung der Beschwerdeführer 4 und 5 auf das Strassenrecht des Bundes und nicht des Kantons abzustellen. Dieses kann nur insoweit berücksichtigt werden, als der Bau und Betrieb der Nationalstrasse nicht unverhältnismässig eingeschränkt wird (Art. 26 Abs. 3 NSG), was aber bei einer Kreiselverschiebung der Fall wäre.

13.4 Weiter ist zu untersuchen, ob der Beschwerdeführer 5 verpflichtet werden kann, Land für das Projekt abtreten zu müssen. Einschränkungen der verfassungsrechtlich in Art. 26 Abs. 1 BV geschützten Eigentumsgarantie bedürfen einer gesetzlichen Grundlage, müssen im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein (Art. 36 BV).

13.4.1 Dem Kanton steht das Recht unter anderem zur Erstellung, Veränderung oder Erweiterung des Werkes zu (Art. 39 Abs. 1 NSG i.V.m. Art. 4 Bst. a des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung [EntG, SR 711]). Darin eingeschlossen ist das Enteignungsrecht im Hinblick auf die Realisierung von flankierenden Massnahmen, die Bestandteil des Ausführungsprojektes sind. Die ausreichende gesetzliche Grundlage für die Enteignung im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Einmündung der Rosengartenstrasse in die Bertiswilstrasse wird denn auch nicht in Frage gestellt.

13.4.2 Was das öffentliche Interesse angeht, so hat der Bund die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und deren Benützbarkeit sicherzustellen (Art. 83 Abs. 1 BV). Die Nationalstrassen haben hohen verkehrstechnischen Anforderungen zu genügen und insbesondere eine sichere und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs zu gewährleisten (Art. 5 Abs. 1 NSG). Die Umgestaltung der Einmündung der Rosengartenstrasse als Zubringer des neuen A2-Anschlusses ist Bestandteil des Projekts, die gestörte Funktionsfähigkeit des Strassen-

netzes im Norden der Stadt Luzern wieder herzustellen. Weil der bisherige T-Knoten den neuen Anforderungen unbestritten nicht mehr genügt, liegt dessen Umgestaltung, die eine Landabtretung des Beschwerdeführers 5 bedingt, im öffentlichen Interesse.

13.4.3 Das Gebot der Verhältnismässigkeit des Grundrechtseingriffs verlangt, dass die von der Behörde gewählte Massnahme für das Erreichen des gesetzten Ziels geeignet, notwendig und für den Betroffenen zumutbar ist. Der angestrebte Zweck muss in einem vernünftigen Verhältnis zu den eingesetzten Mitteln bzw. zu den zu seiner Verfolgung notwendigen Beschränkungen stehen. Der Eingriff in Grundrechte darf in sachlicher, räumlicher, zeitlicher und personeller Hinsicht nicht einschneidender sein als erforderlich (Urteil des Bundesgerichts 1A.179/2005 vom 27. September 2006 E. 8 mit Hinweisen).

Mit der Vorinstanz kann davon ausgegangen werden, dass die Umgestaltung des T-Knotens in ein Kreiselbauwerk geeignet ist, den neuen Autobahnanschluss leistungsfähig zu erschliessen, einen verbesserten Verkehrsfluss zu erreichen und gleichzeitig den Verkehr zu beruhigen.

Die im Bereich des Grundstücks des Beschwerdeführers 5 vorgesehene Trasseeführung für die Einmündung der Rosengartenstrasse in den Kreisel wird durch die Lage und Grösse des Kreisels (Kleinkreisel mit 26 m Aussendurchmesser ohne Gehwege) bestimmt, welche sich gemäss Ausführungen der Vorinstanz durch drei Fixpunkte der bestehenden Bebauung ergaben. Als einer dieser Fixpunkte war die Lage der Liegenschaft des Beschwerdeführers 4 zu berücksichtigen. Die Abtretung von insgesamt 45 m^2 Land vom Grundstück e des Beschwerdeführers 5 für das Nationalstrassenprojekt erscheint damit als erforderlich, um die angestrebte Umgestaltung der Einmündung realisieren zu können. Durch die gewählte Linienführung wird auch nicht einschneidender als nötig in das Grundeigentum des Beschwerdeführers 5 eingegriffen. Schliesslich handelt es sich um einen geringfügigen Landverlust, der für den Beschwerdeführer 5 zumutbar ist. Seiner Beschwerdebehauptung, er verliere durch das Projekt einen Schrägparkplatz, steht die Feststellung im Protokoll der Einigungsverhandlung vom 13. März 2006 entgegen, wonach die drei neu vorgesehenen Längsparkplätze die bestehenden drei Schrägparkplätze ersetzen würden. In seiner Antwort vom 3. April 2006 hat der Beschwerdeführer 5 dieser Feststellung nicht widersprochen, sondern vielmehr ausgeführt,

mit dem Angebot von drei Längsparkplätzen sei er einverstanden, diesen Einsprachepunkt ziehe er basierend auf der Formulierung im Protokoll zurück. Damit ist es rechtsmissbräuchlich, wenn sich der Beschwerdeführer in der Beschwerde erneut auf den Verlust eines Parkplatzes beruft. Dass der Beschwerdeführer 4 in seiner Einsprache vom 4. Juli 2006 gegen die Projektänderung vom 23. Mai 2006 verlangt hat, die vor dem Z bestehende Schrägparkierung sei in der heutigen Form beizubehalten, vermag daran nichts zu ändern, denn der Beschwerdeführer 4 war gar nicht legitimiert, diesen Antrag zu stellen und die Vorinstanz ist zu Recht darauf nicht eingetreten. Bereits aus diesem Grund erübrigt sich die beantragte Durchführung eines Augenscheins.

13.4.4 Was die vom Beschwerdeführer 5 behaupteten Gebäudeerschütterungen durch den geringen Strassenabstand angeht, die durch die Kreiselverschiebung reduziert werden könnten, so hält der UVB 3. Stufe fest, dass weder während der Bauphase noch nach der Realisierung des Projekts mit relevanten Erschütterungen zu rechnen ist (S. 14 und 18). Diese Feststellung ist von den Fachbehörden des Bundes und des Kantons nicht angezweifelt worden und für das Bundesverwaltungsgericht besteht kein Anlass, davon abzuweichen. Damit bleibt die Erschütterungsproblematik bei der vorliegenden Interessenabwägung unbeachtlich.

13.4.5 Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers 5 kann somit nicht gesagt werden, es liege ein rechtswidriger, unverhältnismässiger Eingriff in sein Eigentum vor. Damit hat der Kanton von seinem Enteignungsrecht gegenüber dem Beschwerdeführer 5 rechtmässig Gebrauch macht.

13.5 Schliesslich ist zu prüfen, ob die Situation beim Beschwerdeführer 4 eine Kreiselverschiebung gebietet. Dieser beruft sich hauptsächlich auf das kantonale Abstandsrecht. Vorliegend wurden entlang der Zubringerstrecken keine nationalstrassenrechtlichen Baulinien (Art. 22 NSG i.V.m. Art. 13 NSV bzw. Art. 6 aNSV) festgelegt, weil es sich bei der Rosengarten- und Stationsstrasse nicht um Nationalstrassen handelt (vgl. E. 3.6). Kantonales Recht ist zu berücksichtigen, soweit es Bau und Betrieb der Nationalstrasse nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 26 Abs. 3 NSG). Was die kantonalen Baulinien angeht (§ 84 ff. des Strassengesetzes des Kantons Luzern vom 21. März 1995 [StrG, SRL 755]), so ist unbestritten, dass das Gebäude des Be-

schwerdeführers 4 bereits heute im Unterabstand zur Strasse steht. Ob die Aufklassierung eine Erhöhung des gesetzlichen Abstandes für die Liegenschaft des Beschwerdeführers 4 zur Folge hat (für Neubauten gilt ein Mindestabstand von 5 m zu Gemeindestrassen und 6 m zu Kantonsstrassen, soweit die Strassenabstände nicht in einem Nutzungsplan festgelegt sind [§ 84 Abs. 1 und 2 StrG]), kann offen bleiben. Denn die Aufklassierung bildete nicht Gegenstand des bundesrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Entscheidend ist, dass die Liegenschaft des Beschwerdeführers 4 gemäss Ausführungsprojekt weder ein Sichthindernis noch eine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellt und demzufolge keine Notwendigkeit und gesetzliche Verpflichtung für deren Abbruch besteht. Im Übrigen kann allein gestützt auf Baulinien weder die Enteignung noch der Abbruch einer Liegenschaft angeordnet werden (Urteil des Bundesgerichts 1C_50/2008 vom 10. Juni 2008 E. 4.5.1). Und im Hinblick auf bauliche Veränderungen sieht auch das kantonale Strassenrecht die Möglichkeit vor, Ausnahmebewilligungen zu erteilen, wenn weder die Verkehrssicherheit noch der Strassenbau beeinträchtigt werden (§ 88 Abs. 3 StrG). Im Übrigen vermag der Gebäudezustand, für den letztlich der Beschwerdeführer 4 verantwortlich ist, ebenfalls keine Abbruchverpflichtung des Beschwerdegegners im Rahmen des nationalstrassenrechtlichen Verfahrens zu gebieten und der Wohnhygiene wurde im Rahmen der umweltrechtlichen Beurteilung Rechnung getragen.

13.6 Gestützt auf vorstehende Erwägungen würde die von den Beschwerdeführern 4 und 5 bevorzugte Variante, den Kreisel und damit auch die Einmündung der Rosengartenstrasse in südöstlicher Richtung zu verschieben, eine aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht erforderliche und wegen den Mehrkosten eine unverhältnismässige Belastung des Nationalstrassenprojekts bedeuten. Ihre entsprechenden Anträge sind demzufolge als unbegründet abzuweisen und das Ausführungsprojekt erweist sich auch in diesem Abschnitt als bundesrechtskonform.

Parteientschädigung im Plangenehmigungsverfahren

14.
Die Beschwerdeführenden 2 und 3 verlangen, die Plangenehmigung sei auch insoweit aufzuheben, als ihnen die Vorinstanz die Zusprechung der aussergerichtlichen Kosten von je Fr.11'782.- verweigert habe. Denn das Einspracheverfahren nach NSG und die erfolgten Ei-

nigungsverhandlungen erfüllten alle Funktionen des enteignungsrechtlichen Einspracheverfahrens.

14.1 Im Verwaltungsverfahren wird in der Regel die unterliegende Partei kostenpflichtig und ihr steht keine Parteientschädigung zu (Art. 63 Abs. 1 und Art. 64 Abs. 1 VwVG). Wird hingegen mit der Plangenehmigung zugleich über enteignungsrechtliche Einsprachen entschieden (Art. 27d Abs. 2 NSG), richtet sich die Kosten- und Entschädigungsregelung in solchen kombinierten Verfahren gegenüber Verfahrensbeteiligten, denen eine Enteignung droht, nach den Spezialbestimmungen des EntG (vgl. BGE 119 Ib 458 E. 15, Urteil des Bundesgerichts 1E.16/2005 vom 14. Februar 2006 E. 6 und 1E.5/2005 vom 9. August 2005 E. 7, je mit Verweisen; Urteil des BVGer A-2422/2008 vom 18. August 2008 E. 14.1). Danach trägt der Enteigner die aus der Geltendmachung des Enteignungsrechts entstehenden Kosten (Art. 114 Abs. 1 EntG). Er hat auch für die notwendigen aussergerichtlichen Kosten des Enteigneten im Einsprache-, im Einigungs- und im Schätzungsverfahren eine angemessene Entschädigung zu leisten (Art. 115 Abs. 1 EntG). Von diesem Grundsatz kann gestützt auf Art. 115 Abs. 2 EntG abgewichen werden, wenn die Begehren ganz oder zum grössten Teil abgewiesen werden. Bei offensichtlich missbräuchlichen Begehren oder bei offensichtlich übersetzten Forderungen kann der Enteignete sogar zur Bezahlung einer Parteientschädigung an den Enteigner verhalten werden (Art. 115 Abs. 3 EntG). Bei diesen beiden Ausnahmen handelt es sich um Kann-Bestimmungen. Auf Beschwerde hin ist die in enteignungsrechtlichen Entschädigungsverfahren festgesetzte Parteientschädigung vom Gericht nur mit Zurückhaltung zu überprüfen (BGE 129 II 106 E. 5).

14.2 Im Einspracheverfahren haben die Beschwerdeführenden 2 und 3 auch eine Entschädigung aus übermässiger Lärmeinwirkung und Erschwerung der Zugänglichkeit der Liegenschaft während der Bauphase bzw. Minderwertentschädigungen wegen Lärmimmissionen geltend gemacht. Diese Begehren wird die Vorinstanz nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens an die zuständige Eidg. Schätzungskommission überweisen. Hinsichtlich der geltend gemachten Parteientschädigung hielt sie fest, dass für das Verfahren vor der Schätzungskommission diese selber darüber zu befinden habe (S. 187 und 195). In ihrer Vernehmlassung führt die Vorinstanz ergänzend aus, im Nationalstrassenrecht sei für das Plangenehmigungsverfahren keine Parteientschädigung vorgesehen. Die Vorinstanz hat lediglich jenen

anwaltlich vertretenen Einsprechenden, die für das Projekt Land abtreten müssen und enteignungsrechtliche Begehren vorgebracht haben, eine Parteientschädigung zu Lasten des Beschwerdegegners zugesprochen (Plangenehmigung S. 213 und Dispositiv Ziff. 9).

14.3 Die Beschwerdeführenden 2 und 3 haben sich im Einspracheverfahren gegen übermässige Lärmimmissionen durch den Bau und Betrieb der umzugestaltenden Stationsstrasse gewehrt, zusätzliche Schallschutzmassnahmen verlangt und Entschädigungen geltend gemacht. Ihre Einsprachen haben sich damit gegen die Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte gerichtet und sind deshalb zumindest sinngemäss als enteignungsrechtliche Einsprachen gegen übermässige Lärmimmissionen zu betrachten (BGE 133 II 30 E. 2.3, mit Hinweisen), auch wenn die Entschädigungsbegehren zur Beurteilung der Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit, Spezialität und Schwere an die Schätzungskommission überwiesen werden (vgl. E. 1.2.2). Diese verfahrensmässige Erfassung erfolgt entgegen der Ansicht der Vorinstanz auch dann, wenn keine Einsprache gegen die Enteignung im engeren Sinne erhoben, also die Zulässigkeit der Enteignung bzw. die Unvermeidbarkeit der übermässigen Einwirkungen (vgl. BGE 130 II 394 E. 6) nicht angezweifelt wurde. Die Kosten- und Entschädigungsregelung bei enteignungsrechtlichen Einsprachen im Plangenehmigungsverfahren ist entsprechend den enteignungsrechtlichen Spezialbestimmungen zu treffen (BGE 133 II 30 E. 5; Urteil des Bundesgerichts 1A.146/2000 vom 1. Mai 2001 E. 6).

14.4 Die Vorinstanz hätte somit die von den Beschwerdeführenden 2 und 3 im Einspracheverfahren geltend gemachte Parteientschädigung gestützt auf die enteignungsrechtliche Spezialbestimmung von Art. 115 Abs. 2 EntG prüfen müssen. Insoweit verstösst die angefochtene Plangenehmigung gegen Bundesrecht. Sie ist deshalb in diesem Punkt aufzuheben und die Sache ist in Anwendung von Art. 61 Abs. 1 VwVG zur Neubeurteilung der Parteientschädigung der Beschwerdeführenden 2 und 3 an die Vorinstanz zurückzuweisen (vgl. dazu das Urteil des BVGer A-1923/2008 vom 26. Mai 2009 E. 12.2).

Zusammenfassung

15.
Als Ergebnis ist festzuhalten, dass der Entscheid der Vorinstanz grundsätzlich zu bestätigen ist. Die Plangenehmigung ist allerdings mit der Auflage zu ergänzen, dass der Beschwerdegegner dem ASTRA ein Detailprojekt einzureichen hat, in dem die sichere Gestaltung der Verengung der Rosengartenstrasse vor der Einmündung in die Bertiswilstrasse mit baulichen oder Markierungsmassnahmen aufzuzeigen ist. Insoweit sind die Beschwerden der Beschwerdeführenden 1, 4 und 5 gutzuheissen. Ebenfalls gutzuheissen sind die Beschwerden der Beschwerdeführenden 2 und 3, soweit die Vorinstanz ihnen eine Parteientschädigung verweigert hat. Darüber hinaus sind sämtliche Anträge der Beschwerdeführenden abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

Kosten

16.
Das Bundesverwaltungsgericht auferlegt die Verfahrenskosten in der Regel der unterliegenden Partei (Art. 63 Abs. 1 VwVG). In kombinierten Plangenehmigungsverfahren richtet sich die Kosten- und Entschädigungsregelung ebenfalls nach enteignungsrechtlichen Spezialbestimmungen. Danach trägt der Enteigner die im Zusammenhang mit der Geltendmachung des Enteignungsrechts stehenden Kosten vor dem Bundesverwaltungsgericht, einschliesslich einer Parteientschädigung an den Enteigneten. Werden die Begehren des Enteigneten ganz oder zum grösseren Teil abgewiesen, so können die Kosten auch anders verteilt werden. Unnötige Kosten trägt in jedem Fall, wer sie verursacht hat (Art. 116 Abs. 1 EntG).

16.1 Vorliegend gelten die Beschwerdeführenden 2 und 3 und vom Ergebnis her auch die Beschwerdeführenden 1, 4 und 5 als unterliegende Parteien. Die Verfahrenskosten für die vereinigten Beschwerdeverfahren betragen Fr. 8'000.-- (Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Dabei fallen auf die Beurteilung der Anträge der Beschwerdeführenden 1 insgesamt Fr. 3'000.-, der Beschwerdeführenden 2 Fr. 500.-, des Beschwerdeführers 3 Fr. 1'500.- und der Beschwerdeführer 4 und 5 je Fr. 1'500.-. Mit Ausnahme der Beschwerdeführenden 2, 3 und 5, deren Beschwerden verfahrensmässig als enteignungsrechtliche Einsprachen zu betrachten sind, weshalb für die Kostenfolge die Spezialbestimmungen des Ent-

eignungsrechts gelten, sind diese Beträge den Beschwerdeführenden aufzuerlegen und mit den geleisteten Kostenvorschüssen von je Fr. 1'500.- zu verrechnen. Die Anteile der Beschwerdeführenden 2, 3 und 5 sind dem Beschwerdegegner als Enteigner aufzuerlegen und diesen Beschwerdeführenden sind die geleisteten Kostenvorschüsse von je Fr. 1'500.- nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückzuerstatten.

17.

17.1 Von einer Parteientschädigung an die Beschwerdeführenden 1 und 4 ist angesichts des Ausgangs des Verfahrens abzusehen (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG).

17.2 Was die anwaltlich vertretenen Beschwerdeführenden 2, 3 und 5 angeht, so richtet sich die Entschädigungsregelung wiederum nach Art. 116 Abs. 1 EntG. Danach hat der Enteigner den von der Enteignung betroffenen und sich dagegegen wehrenden Beschwerdeführenden grundsätzlich eine Parteientschädigung zu entrichten.

Zu entschädigen sind nur tatsächlich erwachsene notwendige und verhältnismässig hohe Kosten im Zusammenhang mit der Geltendmachung des Enteignungsrechts. Die Parteientschädigung umfasst die Kosten der Vertretung und allfällige weitere Auslagen der Partei, inklusive Mehrwertsteuer. Das Gericht setzt die Parteientschädigung aufgrund der eingereichten Kostennoten oder, mangels Einreichung einer solchen, aufgrund der Akten fest. Das Anwaltshonorar wird dabei nach dem notwendigen Zeitaufwand bemessen, wobei der Stundenansatz mindestens Fr. 200.- und höchstens Fr. 400.- beträgt (Art. 8 ff. VGKE). Art. 116 Abs. 1 EntG ermöglicht eine abweichende Kostenverteilung und damit auch eine Kürzung der Parteientschädigung oder ein gänzliches Absehen davon, sofern die Begehren des Enteigneten ganz oder zum grössten Teil abgewiesen werden (BGE 119 Ib 458 E. 15; Urteile des Bundesgerichts 1E.16/2005 vom 14. Februar 2006 E. 6 und 1E.5/2005 vom 9. August 2005 E. 8; Urteile des BVGer A-996/2007 vom 9. August 2007 E. 7 und A-5968/2007 vom 14. April 2009 E. 8).

17.3 Der Rechtsvertreter der Beschwerdeführenden 2 und 3 hat mit Kostennoten vom 19. März 2009 Honorar und Auslagen inklusive Mehrwertsteuer von Fr. 5'666.35 (Beschwerdeführenden 2) bzw. Fr. 7'193.75 (Beschwerdeführer 3) geltend gemacht. Unter Berücksichtigung des Verfahrensausgangs und der Vorgabe, dass nur die notwendigen Vertretungskosten zu ersetzen sind, ist die Parteientschädigung

für die Beschwerdeführenden 2 auf Fr. 1'000.- und jene für den Beschwerdeführer 3 auf Fr. 5'000.- festzusetzen und dem Beschwerdegegner zur Bezahlung zu auferlegen.

17.4 Mit Kostennote vom 18. März 2009 hat der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers 5 Honorar und Auslagen in Höhe von insgesamt Fr. 11'385.10 (inkl. Mehrwertsteuer) geltend gemacht. Unter Berücksichtigung, dass der Beschwerdeführer 5 erstmals im Beschwerdeverfahren vertreten war, aber auch Rügen geltend machte, die über die Einsprache hinausgehen oder nicht in direktem Zusammenhang mit der Enteignung stehen, ist von notwendigen und angemessenen Kosten für die Vertretung von Fr. 5'000.- (inkl. Mehrwertsteuer und Auslagen) auszugehen. Dieser Betrag ist ihm vom Beschwerdegegner zu ersetzen.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
In teilweiser Gutheissung der Beschwerden der Beschwerdeführenden 1, 4 und 5 wird die Plangenehmigung mit der Auflage ergänzt, dass der Beschwerdegegner dem ASTRA ein Detailprojekt einzureichen hat, in dem die sichere Gestaltung der Verengung der Rosengartenstrasse vor Einmündung in die Bertiswilstrasse mit baulichen oder Markierungsmassnahmen aufzuzeigen ist.

2.
Die Beschwerde der Beschwerdeführenden 2 und 3 wird insoweit gutgeheissen, als die Vorinstanz ihnen eine Parteientschädigung verweigert hat. Die Sache wird in diesem Punkt an die Vorinstanz zur Festsetzung einer Parteientschädigung für das Einspracheverfahren zurückgewiesen.

3.
Darüber hinaus werden die Beschwerden abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

4.
Es werden Verfahrenskosten wie folgt auferlegt:

4.1 Die Beschwerdeführenden 1 haben einen Anteil von Fr. 3'000.- zu tragen. Nach Verrechnung mit dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 1'500.- haben sie den Restbetrag von Fr. 1'500.- innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu Gunsten der Gerichtskasse zu überweisen. Die Zustellung des Einzahlungsscheins erfolgt mit separater Post.

4.2 Der Beschwerdeführer 4 hat einen Anteil von Fr. 1'500.- zu tragen, der mit dem geleisteten Kostenvorschuss in derselben Höhe verrechnet wird.

4.3 Der Beschwerdegegner hat einen Anteil von Fr. 3'500.- zu übernehmen. Dieser Betrag ist innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu Gunsten der Gerichtskasse zu überweisen. Die Zustellung des Einzahlungsscheins erfolgt mit separater Post.

4.4 Den Beschwerdeführenden 2, 3 und 5 werden nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils die geleisteten Kostenvorschüsse

von je Fr. 1'500.- zurückerstattet. Hierzu haben sie dem Bundesverwaltungsgericht Einzahlungsscheine zuzustellen oder ihre Kontonummern bekannt zu geben.

5.
Der Beschwerdegegner hat nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils folgende Parteientschädigungen zu bezahlen:

5.1 den Beschwerdeführenden 2 Fr. 1'000.-;

5.2 dem Beschwerdeführer 3 Fr. 5'000.-;

5.3 dem Beschwerdeführer 5 Fr. 5'000.-.

6.
Dieses Urteil geht an:

- die Beschwerdeführenden (je mit Gerichtsurkunde)
- den Beschwerdegegner (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Ref-Nr. 533-168; Gerichtsurkunde)
- das BAFU
- das ARE
- das ASTRA

Der vorsitzende Richter:	Der Gerichtsschreiber:
Beat Forster	Stefan von Gunten

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [BGG, SR 173.110]). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begeh-

ren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie die beschwerdeführende Partei in Händen hat, beizulegen (vgl. Art. 42 BGG).

Versand: >