Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-6594/2010

Urteil vom 29. April 2011

Besetzung

Richterin Marianne Ryter Sauvant (Vorsitz),
Richter Alain Chablais, Richterin Kathrin Dietrich,
Gerichtsschreiber Toni Steinmann.

Parteien

Einwohnergemeinde Othmarsingen,
5504 Othmarsingen,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Lukas Pfisterer,
VOSER Rechtsanwälte, Stadtturmstrasse 19, 5400 Baden,
Beschwerdeführerin,

gegen

Bundesamt für Strassen ASTRA, 3003 Bern,

und

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK,
Bundeshaus Nord, 3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Nationalstrasse N1, Lenzburg - Birrfeld,
Lärmschutzprojekt Othmarsingen.

Sachverhalt:

A.
Am 6. Oktober 2008 reichte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Gesuch um Genehmigung des Ausführungsprojekts Nationalstrasse N1, Lenzburg - Birrfeld, Lärmschutzprojekt Othmarsingen ein. Das Projekt sieht den Einbau eines Drainbelages von km 84.890 bis 86.930 (ohne Bünztalviadukt), den Bau einer 2,5 m hohen beidseitig absorbierenden Lärmschutzwand auf dem bestehenden Lärmschutzdamm Othmarsingen sowie die Erhöhung der Leitmauer auf der Südseite des Bünztalviadukts mit absorbierenden Lärmschutzelementen von 0,9 m auf insgesamt 2,0 m Höhe ab Fahrbahnrand vor (Lärmschutzmassnahmen-Variante "c"). Mit diesen Massnahmen werden für den Beurteilungszustand im Jahr 2030 bei sieben Liegenschaften und einer unüberbauten Parzelle die Immissionsgrenzwerte überschritten.

B.
Im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 18. November bis 17. Dezember 2008 erhob unter anderem die Einwohnergemeinde Othmarsingen Einsprache gegen das Projekt. Sie verlangte im Wesentlichen einen besseren Lärmschutz.

C.
Das UVEK genehmigte das Ausführungsprojekt am 15. Juli 2010 unter Vorbehalt verschiedener Auflagen und gewährte die gestellten Erleichterungsanträge. Die Einsprache der Einwohnergemeinde Othmarsingen hiess es insoweit teilweise gut, als eine Einspracheverhandlung und ein kontinuierlicher Höhenausgleich der Lärmschutzwand im Übergang vom Lärmschutzdamm zum Bünztalviadukt beantragt wurden. Im Übrigen wurde die Einsprache abgewiesen.

D.
Gegen die Plangenehmigung lässt die Einwohnergemeinde Othmarsingen (nachfolgend: Beschwerdeführerin) Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht einreichen. Sie beantragt, die Plangenehmigung vom 15. Juli 2010 sei aufzuheben und die Beschwerdesache sei an das UVEK zu neuem Entscheid und zur Anordnung der Lärmschutzmassnahmen-Variante "d" - d.h. einer mindestens 2,5 m hohen Lärmschutzwand auf dem bestehenden

Lärmschutzdamm und einer mindestens 1,4 m hohen Lärmschutzwand auf der Leitmauer des Bünztalviaduktes - zurückzuweisen. Eventuell sei die Plangenehmigung vom 15. Juli 2010 aufzuheben und die Lärmschutzmassnahmen-Variante "d" anzuordnen.

Zur Begründung ihres Antrages bringt die Beschwerdeführerin im Wesentlichen vor, der Kostenunterschied zwischen der von der Vorinstanz genehmigten Variante "c" und der von ihr beantragten Variante "d" betrage lediglich Fr. 177'000.--. Die zusätzliche Investition für die Variante "d" sei verschwindend klein, vor allem wenn man sie in Bezug zur Investitionssumme von ca. Fr. 210 Millionen für den Neubau des Bünztal-viaduktes setze. Die Vorinstanz habe einzig die finanziellen Interessen des ASTRA berücksichtigt. Das private und öffentliche Interesse am Schutz vor negativen Auswirkungen der Autobahn habe sie schlicht nicht beachtet. Der finanzielle Mehraufwand für die Variante "d" sei nicht derart gewichtig, dass er geradezu unverhältnismässig erscheine und das entgegenstehende private und öffentliche Interesse zu überwiegen vermöchte. Im Gegenteil sei diese geringfügige Mehrinvestition verhältnismässig, zumal dadurch vier Liegenschaften und eine unüberbaute Parzelle nicht mehr übermässigen Lärmimmissionen ausgesetzt seien. Hinzu komme, dass die Variante "d" mit einer Effektivität von 98% dem Schutzziel am nächsten komme, was im Ausführungsprojekt bestätigt werde.

E.
Das ASTRA beantragt mit Stellungnahme vom 18. Oktober 2010 die Abweisung der Beschwerde.

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hält in seiner Stellungnahme vom 18. Oktober 2010 zusammenfassend fest, dass die Plangenehmigung des UVEK vom 15. Juli 2010 mit der Umweltschutzgesetzgebung des Bundes konform sei. Eine Erhöhung der Lärmschutzwand auf dem Bünztalviadukt sei nur mit Änderungen an der Brückenstatik und damit verbundenen, unverhältnismässigen Mehrkosten realisierbar.

Das UVEK (nachfolgend: Vorinstanz) beantragt mit Vernehmlassung vom 5. November 2010 die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei.

F.
Mit Eingabe vom 25. November 2010 verlangt die Beschwerdeführerin

einen Beleg für den vom BAFU erwähnten Umstand, wonach die Erhöhung der Lärmschutzwand auf dem Bünztalviadukt gemäss Variante "d" nur mit einer Änderung an der Baustatik realisierbar sei und damit deutlich mehr kosten würde, als die im Ausführungsprojekt vom 26. August 2008 ausgewiesenen Fr. 177'000.--.

G.
Das ASTRA gibt dazu in der Stellungnahme vom 10. Dezember 2010 an, ein Einfluss auf die Brückenstatik im Zusammenhang mit einer allfälligen Erhöhung der Lärmschutzwand sei nicht aktenkundig. Die Vertreter des BAFU hätten den Fachspezialisten für Kunstbauten des ASTRA anlässlich der Besprechung vom 16. Juni 2009 offenbar missverstanden. Das Beschlussprotokoll enthalte bezüglich der Brückenstatik jedenfalls keinen Hinweis.

Das BAFU legt in der Stellungnahme vom 15. Dezember 2010 dar, es sei aufgrund der Aussagen der Vertreter des ASTRA anlässlich der Koordinationssitzung vom 16. Juni 2009 davon ausgegangen, dass die für die Variante "d" ausgewiesenen Kosten aufgrund der erforderlichen baustatischen Massnahmen am Viadukt zu tief veranschlagt seien. Unter dieser Annahme habe es der Variante "c" zugestimmt. Es gehe davon aus, dass die damaligen Aussagen des ASTRA auch heute noch gültig seien.

H.
Die Beschwerdeführerin beantragt in der Replik vom 17. Januar 2011 die Aufhebung der Plangenehmigung vom 15. Juli 2010 und die Rückweisung der Sache an die Vorinstanz zur Abklärung des Sachverhalts. Im Übrigen hält sie an den Begehren in der Beschwerde fest. Zur Begründung macht sie im Wesentlichen eine offensichtlich ungenügende Eruierung der Kosten für die Variante "d" geltend.

I.
Am 21. Januar 2011 reicht die Vorinstanz das Protokoll der Koordinationssitzung vom 16. Juni 2009 ein. Im Weiteren verzichtet sie auf Bemerkungen zur Replik.

In der Stellungnahme vom 7. Februar 2011 beantragt das ASTRA, den in der Replik gestellten Rückweisungsantrag abzuweisen. Da die Mehrkosten von Fr. 177'000.-- für die Erhöhung der Lärmschutzwand bereits unverhältnismässig seien, gelte dies für allenfalls noch höhere

Kosten umso mehr. Insofern erübrige sich eine Rückweisung zur weiteren Sachverhaltsabklärung.

Das BAFU führt in der Stellungnahme vom 10. März 2011 zusammenfassend aus, dass die Umsetzung der Variante "d" im Vergleich zur Variante "c" zwar Mehrkosten von Fr. 177'000.-- verursache, aber dagegen einen höheren Schutz vor schädlichen oder lästigen Lärmimmissionen bewirke. Unter Berücksichtigung der gesamten Umstände sei die Variante "d" verhältnismässig, weshalb sich darüber hinaus gehende Erleichterungen als unbegründet erweisen würden.

J.
Die Vorinstanz hält in der abschliessenden Stellungnahme vom 17. März 2011 an der Plangenehmigung vom 15. Juli 2010 fest und beantragt die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Die im Beschwerdeverfahren erfolgte Meinungsänderung des BAFU sei nicht nachvollziehbar und könne nicht unterstützt werden.

Das ASTRA legt in den Schlussbemerkungen vom 18. März 2011 dar, weshalb es die Variante "d" entgegen der Auffassung des BAFU als unverhältnismässig erachtet.

K.
Die Beschwerdeführerin hält in den Schlussbemerkungen vom 21. März 2011 unter Verweis auf ihre bisherigen Eingaben und die klare Fachmeinung des BAFU zu Gunsten der Variante "d" an ihren Anträgen fest.

Mit einer weiteren Eingabe vom 7. April 2011 nimmt die Beschwerdeführerin zu den Schlussbemerkungen des ASTRA Stellung.

L.
Auf weitergehende Vorbringen und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird, soweit entscheidwesentlich, 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. Die Vorinstanz 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 Beschwerde zuständig. Das Verfahren richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

1.2 Zur Beschwerdeführung ist berechtigt, wer am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen hat, durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Art. 48 VwVG).

Gemeinwesen sind praxisgemäss zur Beschwerde insbesondere dann berechtigt, wenn sie gleich oder ähnlich wie Private berührt sind oder spezifische öffentliche Anliegen wie den Schutz der Einwohner vor Immissionen verfolgen (BGE 136 I 265 E. 1.4 mit Hinweisen; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-623/2010 vom 14. September 2010 E. 1.1 mit Hinweis). Die Beschwerdeführerin vertritt vorliegend das öffentliche Anliegen, die Bevölkerung vor Immissionen zu schützen. Zudem hat sie am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen und ist durch den Entscheid der Vorinstanz insofern beschwert, als ihre Einsprache teilweise abgewiesen wurde. Sie ist somit zur Beschwerdeerhebung legitimiert, was denn auch zu Recht unbestritten blieb.

1.3 Auf die im Übrigen frist- und formgerecht (Art. 50 und 52 VwVG) eingereichte Beschwerde ist damit einzutreten.

2.
Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Verletzungen von Bundesrecht - einschliesslich der unrichtigen oder unvollständigen Feststellung des Sachverhalts und Überschreitungen oder Missbrauch des Ermessens - sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG). Es auferlegt sich allerdings dann eine gewisse Zurückhaltung, wenn unter anderem technische Probleme zu beurteilen sind und die Vorinstanz ihren Entscheid gestützt auf die Berichte von Fachbehörden gefällt hat. In diesen Fällen hat das Bundesverwaltungsgericht primär zu

klären, ob alle berührten Interessen ermittelt und beurteilt sowie ob die möglichen Auswirkungen des Projekts bei der Entscheidfindung berücksichtigt wurden. Es untersucht daher lediglich, ob sich die Vorinstanz von sachgerechten Erwägungen hat leiten lassen und weicht nicht ohne Not von deren Auffassung ab. Voraussetzung für diese Zurückhaltung ist allerdings, dass es im konkreten Fall keine Anhaltspunkte für eine unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts gibt und davon ausgegangen werden kann, dass die Vorinstanz die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend vorgenommen hat (BGE 133 II 35 E. 3; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-438/2009 vom 1. März 2011 E. 19.7 mit Hinweisen; ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Auflage, Zürich/St. Gallen 2010, Rz. 446c f.).

3.
Die Beschwerdeführerin macht in formeller Hinsicht eine Verletzung ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör geltend. Sie rügt, die Vorinstanz habe zur einspracheweise verlangten Gesamtbetrachtung des Bahn- und Strassenlärms keine Stellung genommen, sondern sich ausschliesslich auf die Beurteilung des ASTRA als gesuchstellende Partei abgestützt. Dies sei unhaltbar und verletze die Begründungspflicht.

3.1 Der Anspruch auf rechtliches Gehör ergibt sich aus Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV, SR 101) und verleiht den von einem zu treffenden Entscheid Betroffenen verschiedene Mitwirkungsrechte. Das rechtliche Gehör umfasst verschiedene Teilgehalte, so das Recht auf Informationen über den Verfahrensausgang, die Möglichkeit sich zu äussern, bevor entschieden wird, und dabei angehört zu werden, das Recht auf Akteneinsicht sowie auf einen begründeten Entscheid (ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2008, Rz. 3.84 ff.). Der Anspruch auf rechtliches Gehör ist formeller Natur, was bedeutet, dass eine Verletzung desselben grundsätzlich zur Aufhebung des Entscheids führt, ungeachtet der Erfolgsaussichten der Beschwerde in der Sache selbst. In der Praxis ist die Heilung einer - nicht besonders schwerwiegenden - Gehörsverletzung aber dann möglich, wenn die Beschwerdeinstanz in denjenigen Fragen, in denen das rechtliche Gehör verletzt worden ist, dieselbe Überprüfungsbefugnis hat wie die Vorinstanz und entsprechend das Versäumte nachholen kann (BGE 133 I 201 E. 2.2 mit Hinweis).

3.2 Aus dem Grundsatz des rechtlichen Gehörs leitet sich unter anderem 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 befassen 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. Demgegenüber ist nicht erforderlich, dass sich die Behörde ausdrücklich mit jeder tatbeständlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand des Rechtsuchenden auseinandersetzt. Vielmehr kann sie sich auf die für ihren Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken und in der Begründung bloss diejenigen Argumente aufführen, die tatsächlich ihrem Entscheid zugrunde liegen (BGE 133 III 439 E. 3.3 mit Hinweisen; vgl. auch LORENZ KNEUBÜHLER, Die Begründungspflicht, Bern 1998, S. 22 ff.).

3.3 Die Vorinstanz ist in der angefochtenen Verfügung auf die von der Beschwerdeführerin verlangte Gesamtbetrachtung des Bahn- und Strassenlärms eingegangen und hat die vom ASTRA diesbezüglich vorgenommene Beurteilung ohne weitere Ausführungen als zutreffend anerkannt. In diesem Sinne hat die Vorinstanz auf die für sie entscheidwesentlichen Überlegungen hingewiesen. Entsprechend war sich die Beschwerdeführerin, wie ihre Vorbringen in der Beschwerde zeigen, über die Tragweite des angefochtenen Entscheides im Klaren und ohne weiteres im Stande, diesen sachgerecht anzufechten. Die Vorinstanz ist somit ihrer Begründungspflicht in hinreichendem Masse nachgekommen, weshalb sich die behauptete Gehörsverletzung als unbegründet erweist. Soweit die Beschwerdeführerin rügt, die Vorinstanz habe sich in ihrer Verfügung ausschliesslich auf die Beurteilung des ASTRA als gesuchstellende Partei abgestützt, bezieht sie sich nicht auf eine allfällige Verletzung der Begründungspflicht, sondern auf eine Frage materieller Natur.

4.

Gestützt auf das Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 zur Neugestaltung

des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA, BBl 2005 6029) ist die Strassenhoheit und das Eigentum an den Nationalstrassen per 1. Januar 2008 auf den Bund übergegangen (Art. 8 Abs. 1 NSG, AS 2007 5779). Die Kantone bleiben bis zur Verkehrsübergabe Eigentümer jener vom Bundesrat bezeichneten Strecken, die im Rahmen der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes zu bauen sind (Art. 62a Abs. 5 NSG). Zuständig für die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes und die Ausarbeitung der Ausführungsprojekte sind demnach die Kantone, während diese Zuständigkeit für den Bau neuer und den Ausbau bestehender Nationalstrassen neu dem ASTRA zukommt (Art. 21 Abs. 2 und Art. 40a NSG). In seinem Zuständigkeitsbereich sorgt das ASTRA für den nötigen Landerwerb und ihm steht hierfür das Enteignungsrecht zu (Art. 32 Abs. 1 und Art. 39 Abs. 1 NSG). Bei Plangenehmigungsgesuchen im Rahmen von Bau- oder Ausbauvorhaben, die am 1. Januar 2008 hängig waren, bleiben die Kantone bis zum Abschluss der Verfahren zuständig (Art. 62a Abs. 7 NSG i.V.m. Art. 56 Abs. 6 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 [NSV, SR 725.111]). Das Plangenehmigungsverfahren wird in allen Fällen vom UVEK durchgeführt, es ist auch weiterhin für die Genehmigung der Ausführungsprojekte zuständig (Art. 26 Abs. 1 NSG).

Da es sich vorliegend um ein Plangenehmigungsgesuch handelt, welches am 6. Oktober 2008 und somit nach Inkrafttreten der neuen Zuständigkeitsordnung gestellt wurde, ist das ASTRA zuständig. In diesem Sinne hat es dieses ausgearbeitet und dem UVEK zur Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens unterbreitet.

5.

5.1 Gemäss Art. 11 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01) ist Lärm durch Massnahmen bei der Quelle zu begrenzen (Emissionsbegrenzungen). Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Die Emissionsbegrenzungen werden verschärft, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden. Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen legt der Bundesrat durch Verordnung Immissionsgrenzwerte fest (Art. 13 Abs. 1 USG). Das USG sieht die Sanierung von Anlagen vor, die den Vorschriften des USG oder anderer Bundesgesetze nicht genügen (Art.

16 Abs. 1 USG).

5.2 Gemäss Art. 13 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) sind bestehende ortsfeste Anlagen wie Strassen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, zu sanieren. Die Sanierung erfolgt soweit, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 13 Abs. 2 LSV). Dabei wird - sofern keine überwiegenden Interessen entgegenstehen - den Massnahmen, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, den Vorzug gegeben gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern (Art. 13 Abs. 3 LSV). Ziel der Sanierung ist, zumindest eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu vermeiden. Die Vollzugsbehörde gewährt Erleichterungen, soweit die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde oder überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen (Art. 17 USG und Art. 14 Abs. 1 lit. a und b LSV). Bei der Gewährung von Erleichterungen wird die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in einer bestimmten Situation zugelassen. Es handelt sich um eine Ausnahmebewilligung, deren Erteilung nur in Sonderfällen erfolgen soll. Die Gewährung von Erleichterungen soll nach dem Willen des Gesetzgebers restriktiv gehandhabt werden (Urteil des Bundesgerichts 1C_45/2010 vom 9. September 2010 E. 2.1 mit Hinweisen).

5.3 Der von BAFU und ASTRA herausgegebene Leitfaden Strassenlärm enthält Anleitungen für Sanierungsprojekte von Nationalstrassen und bringt die geltenden Standards im Nationalstrassenbau zum Ausdruck (GREGOR SCHGUANIN/TONI ZIEGLER/HANSJÖRG GROLIMUND, Leitfaden Strassenlärm, Vollzugshilfe für die Sanierung, Bern 2006, S. 7, download unter http://www.bafu.admin.ch/publikationen). Ihm kommt keine Rechtskraft zu und er ist für das Bundesverwaltungsgericht nicht verbindlich. Ein solches Regelwerk ist jedoch wie behördliche Richtlinien oder Weisungen in der Regel Ausdruck des Wissens und der Erfahrung bewährter Fachstellen und insoweit beachtlich (Urteil des Bundesgerichts 1C_45/2010 vom 9. September 2010 E. 2.6 mit Hinweisen; Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-954/2009 vom 1. Juli 2010 E. 8.4 und A-7569/2007 vom 19. November 2008 E. 6.6.4).

Für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit von

Lärmschutzmassnahmen enthält der Leitfaden eine Methode, mit welcher die Kosten dem Nutzen von Lärmschutzmassnahmen gegenübergestellt werden. Die Kosten entsprechen dabei den für Projektierung, Realisierung, Betrieb und Unterhalt der Massnahmen aufzuwendenden finanziellen Mitteln. Der Nutzen von Lärmschutzmassnahmen wird definiert als volkswirtschaftliche Lärmkosten, welche durch die Massnahmen bei den betroffenen Anwohnern vermieden werden können. Die Differenz zwischen den Lärmkosten ohne und mit Massnahmen entspricht dem volkswirtschaftlichen Nutzen der Massnahmen. Auf der Basis der Kosten-Nutzen-Relation (Effi-zienz) und dem Grad der Zielerreichung (Effektivität) wird der WT-Index (WTI) berechnet (WTI = Effektivität * Effizienz / 25), wobei ein solcher von mindestens 1.0 als genügend und ab 4.0 als sehr gut beurteilt wird (MARKUS BICHSEL/WALTER MUFF, Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen, Optimierung der Interessenabwägung, Bern 2006, S. 12 ff., download unter http://www.bafu.admin.ch/publikationen). Gemäss dem Leitfaden sind Sanierungsmassnahmen so zu dimensionieren, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden (Effektivität 100%). Verursachen die Massnahmen unverhältnismässige Kosten oder Betriebseinschränkungen, kann davon abgewichen werden. Dabei ist eine verhältnismässige Lösung mit höchstmöglicher Effektivität und einem WTI von mindestens 1.0 zu wählen. Bei Massnahmen mit identischem WTI sind grundsätzlich diejenigen Varianten zu bevorzugen, die eine höhere Zielerreichung aufweisen. Bei gleicher Effektivität ist die Effizienz als Bewertungskriterium anzuwenden (SCHGUANIN/ZIEGLER/GROLIMUND, a.a.O., S. 20 f.).

6.

6.1 Den Projektunterlagen lässt sich entnehmen, dass im Rahmen der Sanierungsplanung verschiedene Varianten ("a" bis "e") mit unterschiedlichen baulichen Massnahmen untersucht wurden. Darunter insbesondere die vorliegend umstrittene und von der Vorinstanz unter Vorbehalt verschiedener Auflagen genehmigte Variante "c", welche den Einbau eines Drainbelages von km 84.890 bis 86.930 (ohne Bünztalviadukt), den Bau einer 2,5 m hohen beidseitig absorbierenden Lärmschutzwand auf dem bestehenden Lärmschutzdamm Othmarsingen sowie die Erhöhung der Leitmauer auf der Südseite des neuen Bünztalviadukts mit absorbierenden Lärmschutzelementen von 0,9 m auf insgesamt 2,0 m Höhe ab Fahrbahnrand vorsieht. Diese Variante erreicht gemäss der Berechnung im Ausführungsprojekt eine Effektivität von 97%, eine Effizienz von 1.23 und einen WTI von 4.8. Dabei werden für den

Beurteilungszustand im Jahr 2030 bei sieben Liegenschaften und einer unüberbauten Parzelle die Immissionsgrenzwerte überschritten. Für diese wurden Erleichterungsanträge gestellt, welche die Vorinstanz gewährte.

6.2 Die ebenfalls geprüfte und von der Beschwerdeführerin beantragte Variante "d" sieht eine Erhöhung der Leitmauer auf dem Bünztalviadukt mit absorbierenden Lärmschutzelementen von 1,4 m auf insgesamt 2,5 m Höhe ab Fahrbahnrand - mithin 0,5 m höher als bei der Variante "c" - vor. Bezüglich der übrigen Massnahmen (Einbau eines Drainbelages sowie Bau einer 2,5 m hohen Lärmschutzwand auf dem Lärmschutzdamm) stimmen die beiden Varianten überein. Gemäss den Angaben im Ausführungsprojekt belaufen sich die Mehrkosten im Vergleich zur Variante "c" auf Fr. 177'000.--. Die Variante "d" erreicht gemäss der Berechnung in den Projektunterlagen eine Effektivität von 98%, eine Effizienz von 1.19 und einen WTI von 4.7. Dabei werden für den Beurteilungszustand im Jahr 2030 bei drei Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte überschritten.

7.
Streitig und zu prüfen ist vorliegend, ob die Vorinstanz das Lärmsanierungsprojekt zu Recht auf der Basis der Variante "c" genehmigte bzw. ob der in diesem Zusammenhang massgebende Sachverhalt rechts-genüglich abgeklärt wurde. Den im Rahmen des Beschwerdeverfahrens erfolgten Stellungnahmen des BAFU und des ASTRA lässt sich zur Klärung dieser Fragen Folgendes entnehmen:

7.1 Das BAFU hält in seiner ersten Stellungnahme vom 18. Oktober 2010 zunächst fest, die Plangenehmigung der Vorinstanz sei mit der Umweltschutzgesetzgebung des Bundes konform. Eine Erhöhung der Lärmschutzwand entsprechend der Variante "d" sei gemäss den mündlichen Aussagen eines Fachspezialisten des ASTRA nur mit Änderungen an der Baustatik der Brücke und den damit verbundenen Mehrkosten realisierbar. Die Umsetzung dieser Massnahme sei deshalb deutlich teurer, als die im Ausführungsprojekt ausgewiesenen Kosten von Fr. 177'000.--.

Zum Vorbringen der Beschwerdeführerin, wonach die Aussage des statischen Ungenügens der Brücke neu und unbelegt sei, führt das BAFU am 15. Dezember 2010 aus, es sei gestützt auf die Aussagen der Vertreter des ASTRA anlässlich der Koordinationssitzung vom 16. Juni 2009 davon ausgegangen, dass die für die Variante "d" ausgewiesenen

Kosten aufgrund der erforderlichen baustatischen Massnahmen am Viadukt zu tief veranschlagt seien. Unter dieser Annahme habe es der Variante "c" zugestimmt. Es gehe davon aus, die damaligen Aussagen des ASTRA seien auch heute noch gültig.

7.2 Das ASTRA gibt am 10. Dezember 2010 an, dass eine allfällige Erhöhung der Lärmschutzwand keinen Einfluss auf die Brückenstatik habe. Die Vertreter des BAFU hätten den Fachspezialisten für Kunstbauten des ASTRA anlässlich der Besprechung vom 16. Juni 2009 offenbar missverstanden. Das Beschlussprotokoll enthalte bezüglich der Brückenstatik jedenfalls keinen Hinweis.

In der Stellungnahme vom 7. Februar 2011 erachtet das ASTRA die von der Beschwerdeführerin in der Replik verlangte Rückweisung zur Abklärung der effektiven Mehrkosten für die Variante "d" als unnötig. Da die im Ausführungsprojekt ausgewiesenen Mehrkosten von Fr. 177'000.-- für die Erhöhung der Lärmschutzwand bereits unverhältnismässig seien, gelte dies für allenfalls noch höhere Kosten umso mehr. Im Weiteren führt das ASTRA aus, die Variante "d" stelle keine Optimierung der Variante "c" im Sinne des Leitfadens Strassenlärm dar. Bei Massnahmenkombinationen könne nicht einfach auf den WTI abgestellt werden, zumal - wie vorliegend - der hohe WTI vor allem durch eine andere Massnahme (Belagsersatz) bewirkt werde.

7.3 In der Stellungnahme vom 8. Februar 2011 bestätigt das BAFU die Darstellung des ASTRA, wonach dem Protokoll der Koordinationssitzung vom 16. Juni 2009 kein Hinweis über einen Zusammenhang zwischen der Erhöhung der Lärmschutzwand und der Brückenstatik zu entnehmen sei. Falls ihre diesbezügliche Annahme unrichtig sein sollte, so hätte dies Auswirkungen auf die lärmschutzrechtliche Beurteilung des Projekts.

Auf eine entsprechende Nachfrage der Instruktionsrichterin gibt das BAFU am 10. März 2011 an, dass die Umsetzung der Variante "d" im Vergleich zur Variante "c" zwar Mehrkosten von Fr. 177'000.-- verursache, aber dagegen einen höheren Schutz vor schädlichen oder lästigen Lärmimmissionen bewirke. Unter Berücksichtigung der gesamten Umstände sei die Variante "d" verhältnismässig, weshalb sich darüber hinausgehende Erleichterungen als unbegründet erweisen würden. Soweit das ASTRA behaupte, bei Massnahmenkombinationen könne nicht einfach auf den WTI abgestellt werden, sei dies unzutreffend. Gemäss Anhang 4a Ziffer 3 des Leitfadens Strassenlärm seien einzelne

Massnahmen, die einen gemeinsamen Wirkungsbereich haben, in ihrem Zusammenhang zu beurteilen. Die wirtschaftliche Tragbarkeit von Massnahmen im Bereich der Strassenlärmsanierung werde immer mit dem WTI durchgeführt. Die Berechnung der Wirtschaftlichkeit ergebe für die Variante "c" einen WTI von 4.8 und für die Variante "d" einen solchen von 4.7. Gemäss dem Leitfaden Strassenlärm gelte ein WTI von mehr als 4.0 als sehr gut. Damit sei die Variante "d" verhältnismässig. Bei dieser Variante würden sodann vier Gebäude und eine unüberbaute Parzelle mehr vor Immissionsgrenzwertüberschreitungen geschützt, weshalb die Zielerreichung dabei um einiges höher sei als bei der Variante "c".

7.4 In den Schlussbemerkungen vom 18. März 2011 bezeichnet das ASTRA die Interpretation des BAFU, wonach über einem WTI von 1.0 nur noch die Effektivität zu berücksichtigen sei und oberhalb dieses Wertes keine Verhältnismässigkeitsprüfung mehr stattfinden solle, als unzutreffend. Gemäss dem vom BAFU erwähnten Anhang 4a des Leitfadens Strassenlärm sei der Perimeter für die Berechnung des WTI jeweils auf den gemeinsamen Wirkungsbereich festzulegen. Im Anhang werde im Weiteren explizit auf die Massnahmenkombination aus Belägen und Lärmschutzwänden mit deutlich unterschiedlichen Wirkungsbereichen eingegangen. Beim aufgeführten und mittels Abbildung illustrierten Beispiel (Lärmschutzwand: 200 m; Belag: 2 km) werde der Perimeter für die WTI-Berechnung auf den lokalen gemeinsamen Wirkungsbereich begrenzt. Vorliegend umfasse der für die Berechnung des WTI berücksichtigte Perimeter den gesamten Projektperimeter von 2040 m. Die Belagseinbaustrecke betrage 1800 m (Projektperimeter ohne Bünztalviadukt) und die hier zur Diskussion stehende Lärmschutzwand auf dem Viadukt habe eine Länge von 293 m. Diese beiden Massnahmen hätten einen sehr kleinen gemeinsamen Wirkungsbereich, weil auf dem Viadukt selber kein lärmarmer Belag eingebaut werde. Deshalb entfalte der lärmarme Belag seine Wirkung fast ausschliesslich ausserhalb des Wirkungsbereichs der Lärmschutzwand. Die hohe Wirtschaftlichkeit aller Varianten ergebe sich fast ausschliesslich aus dem Belagsersatz. Folglich würden die für das Variantenstudium innerhalb des gesamten Projektperimeters ermittelten WTI keine Aussage über die wirtschaftliche Tragbarkeit der jeweils einzelnen Massnahmen bzw. der jeweils in einem lokalen Bereich gemeinsam wirkenden Massnahmen erlauben. Aus den ermittelten WTI-Werten ergebe sich hingegen die Bestvariante für den Perimeter: Je höher der WTI, desto besser falle die Beurteilung einer Variante aus. Damit erweise sich die Variante "c" mit einem WTI von 4.8 als die

Verhältnismässigste. Dass die Erhöhung der Lärmschutzwand im Sinne der Variante "d" nicht verhältnismässig sei, könne methodisch mit einer WT Analyse über Zusatzeffektivität, -kosten und -nutzen aufgezeigt werden. Die Wirkungen der Variante "d" würden dabei in Referenz zum Ausgangszustand mit der Variante "c" ermittelt, wobei für die Kosten nur die Aufwendungen für die Erweiterung zu berücksichtigen seien. Mit dem so ermittelten WTI lasse sich die Verhältnismässigkeit der Variante "d" im Vergleich zur Variante "c" eindeutig beurteilen. Liege der so ermittelte WTI unter 1.0, so sei die Erweiterung nach Massgabe des Leitfadens Strassenlärm unverhältnismässig. Diese Analyse, welche durch einfache Berechnungen mit den im Projektdossier angegebenen Daten durchgeführt worden sei, zeige vorliegend folgendes Bild: Für die Wanderhöhung auf dem Viadukt von 0,9 m auf 1,4 m betrage der WTI 0.8. Die Unverhältnismässigkeit der Massnahmenerweiterung im Sinne der Variante "d" sei damit nachgewiesen.

8.

8.1 Aufgrund der aufgeführten, im Rahmen des Beschwerdeverfahrens ergangenen Stellungnahmen des ASTRA und des BAFU ergeben sich verschiedene Unklarheiten in sachverhaltlicher Hinsicht. So lässt sich insbesondere die Frage, ob eine Erhöhung der Lärmschutzwand entsprechend der Variante "d" nur mit Änderungen an der Baustatik der Brücke und damit verbundenen Mehrkosten von über den im Ausführungsprojekt ausgewiesenen Fr. 177'000.-- realisierbar sei, nicht abschliessend beurteilen. Obwohl dem Protokoll der Koordinationssitzung vom 16. Juni 2009 diesbezüglich kein Hinweis zu entnehmen ist, kann nicht ausgeschlossen werden, dass das BAFU - wie es mit Stellungnahmen vom 18. Oktober und 15. Dezember 2010 bekräftigt - eine entsprechende Information von Vertretern des ASTRA erhalten hat. Insofern erscheint die von der Beschwerdeführerin replikweise beantragte Rückweisung zur Abklärung der effektiven Mehrkosten für die Variante "d" als angezeigt. Dies rechtfertigt sich umso mehr, als die Sache - wie sich unten zeigen wird (E. 8.2) - ohnehin an die Vorinstanz zurückzuweisen ist.

8.2

8.2.1 Dass das BAFU als Fachbehörde in umweltrechtlichen Fragen in seiner abschliessenden Stellungnahme zur Auffassung gelangte, die Variante "d" sei unter Annahme der im Ausführungsprojekt berechneten Mehrkosten von Fr. 177'000.-- verhältnismässig, weshalb sich darüber hinausgehende Erleichterungen als unbegründet erweisen würden,

erscheint grundsätzlich überzeugend und nachvollziehbar. Die Variante "d" erreicht gemäss der Berechnung im Ausführungsprojekt einen sehr guten WTI von 4.7 und eine höhere Effektivität als die Variante "c". Die höhere Zielerreichung - mithin der zusätzliche Schutz vor Immissionsgrenzwertüberschreitungen für vier Gebäude und eine unüberbaute Parzelle - lässt die Variante "d" selbst unter gebührender Berücksichtigung der in den Projektunterlagen ermittelten - jedoch unter Vorbehalt heranzuziehenden (vgl. oben E. 8.1) - Mehrkosten von Fr. 177'000.-- als verhältnismässig erscheinen.

Daran vermag die Darstellung der Vorinstanz in der abschliessenden Stellungnahme vom 17. März 2011, wonach das BAFU im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens bereits am 1. Mai 2009 - also noch vor der Koordinationssitzung - dem Projekt auf der Basis der Variante "c" zugestimmt habe und die im Beschwerdeverfahren vorgenommene Meinungsänderung deshalb nicht nachvollziehbar sei, nichts zu ändern. Denn diesbezüglich ist zu beachten, dass das BAFU im Plangenehmigungsverfahren zunächst den Einbau eines lärmarmen Rauasphaltbelags auf dem Viadukt beantragte. Die Zustimmung zum Projekt auf der Basis der Variante "c" erfolgte somit lediglich unter Vorbehalt eines anderen Belages. Nachdem das BAFU diesen Antrag anlässlich der Koordinationssitzung vom 16. Juni 2009 zurückgezogen hatte, weil das ASTRA den Gussasphalt auf der Brücke als die qualitativ beste Lösung zum Schutz der Kunstbaute erachtete, musste eine neue Prüfung der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden. Diese Beurteilung erfolgte - wie das BAFU wiederholt ausführte - unter der Annahme, die Variante "d" sei nur mit Änderungen an der Baustatik der Brücke und damit verbundenen Mehrkosten von über den im Ausführungsprojekt ausgewiesenen Fr. 177'000.-- realisierbar. Schliesslich nahm das BAFU im Rahmen des Beschwerdeverfahrens eine erneute Beurteilung der Verhältnismässigkeit vor, diesmal unter Annahme der im Ausführungsprojekt für die Variante "d" berechneten Mehrkosten von Fr. 177'000.--. Aufgrund der unterschiedlichen Grundlagen erscheinen die verschiedenen, jeweils zu einem anderen Ergebnis führenden Beurteilungen des BAFU - entgegen der Auffassung der Vorinstanz - durchaus als nachvollziehbar. Aus der ursprünglichen Auffassung der Fachbehörde im vorinstanzlichen Verfahren kann somit nichts abgeleitet werden, was der Beurteilung im Rahmen des Beschwerdeverfahrens entgegen stehen würde.

8.2.2 Hingegen lassen die Schlussbemerkungen des ASTRA vom

18. März 2011 begründete Zweifel darüber aufkommen, ob die im Ausführungsprojekt aufgeführten Grundlagen zur Beurteilung der Verhältnismässigkeit korrekt ermittelt wurden. Selbst wenn der Einwand des ASTRA, wonach der Perimeter auf den lokalen gemeinsamen Wirkungsbereich des Belagsersatzes und der Lärmschutzwand auf dem Viadukt zu beschränken sei, angesichts deren Zuständigkeit für die Ausarbeitung des Plangenehmigungsgesuchs (vgl. oben E. 3) zu erstaunen vermag, entbehrt ihm nicht eine gewisse Berechtigung. Denn gemäss dem Anhang 4a des Leitfadens Strassenlärm müssen einzelne Massnahmen mit einem gemeinsamen Wirkungsbereich in ihrem Zusammenwirken beurteilt werden (z.B. Kombination Lärmschutzwand und Belagsersatz). Unterscheiden sich die Wirkungsbereiche einer Wand und eines Belages wesentlich (z.B. Wand: 200 m; Belag: 2 km) und hat der Belag zusätzlich einen Nutzen ausserhalb des Perimeters der Wand, sind die Mehrkosten des Belages bei der Beurteilung der Massnahmenkombination nur für den lokalen Einflussbereich einzurechnen (SCHGUANIN/ZIEGLER/GROLIMUND, a.a.O., Anhang 4a Ziffer 3). Vorliegend ist dem ASTRA insofern zuzustimmen, als sich der gemeinsame Wirkungsbereich der Lärmschutzwand auf dem Viadukt mit einer Länge von 293 m und der Belagseinbaustrecke von 1800 m nicht auf dem gesamten Projektperimeter von 2040 m erstreckt, zumal auf dem Viadukt selber kein lärmarmer Belag eingebaut würde. In diesem Sinne stellt sich mit Blick auf den Anhang 4a des Leitfadens Strassenlärm tatsächlich die Frage, ob der WTI angesichts des lediglich teilweise übereinstimmenden Wirkungsbereiches der Massnahmen zu Recht über den gesamten Projektperimeter berechnet wurde. Hingegen kann dem ASTRA nicht gefolgt werden, soweit es eine Berechnung mittels WT Analyse über Zusatzeffektivität, -kosten und -nutzen vornimmt, deren Grundlage sich - wie die Beschwerdeführerin zu Recht geltend macht - weder aus der Richtlinie Strassenlärm (inkl. Anhänge) noch aus der Richtlinie "Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen" ergibt. Bei dieser Berechnungsmethode würde der gemeinsame Wirkungsbereich im Übergangsbereich der beiden Massnahmen, welcher vorliegend besonders relevant ist, weil sich darin viele lärmempfindliche Gebäude und Parzellen befinden, völlig ausser Acht gelassen. Aus dem so ermittelten WTI von 0.8 kann somit nichts Verwertbares abgeleitet werden.

8.2.3 Insgesamt ist mit Blick auf die Schlussbemerkungen des ASTRA von einem unzureichend festgestellten Sachverhalt bezüglich der Grundlagen zur Berechnung des WTI auszugehen. Unklar bleibt in

diesem Zusammenhang insbesondere, ob in Abweichung zum Ausführungsprojekt, in welchem der WTI über den gesamten Projektperimeter von 2040 m berechnet wurde, ein auf den gemeinsamen Wirkungsbereich der Lärmschutzwand und der Belagseinbaustrecke beschränkter Perimeter zu definieren gewesen wäre. Falls dem so wäre, müsste der WTI neu berechnet werden. Die notwendigen Abklärungen in diesem Zusammenhang dürften sich als aufwendig erweisen und zudem technisches Fachwissen voraussetzen. Da die Sachverhaltsvervollständigung am besten durch die Vorinstanz unter Beizug der entsprechenden Fachbehörden erfolgt, rechtfertigt es sich ausnahmsweise, die Angelegenheit an diese zurückzuweisen (Art. 61 Abs. 1 VwVG; zu dieser Möglichkeit MADELEINE CAMPRUBI, in: Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren, Zürich/St. Gallen 2008, Art. 61, Rz. 11; PHILIPPE WEISSENBERGER, VwVG Praxiskommentar, Art. 61, Rz. 16).

8.3 Zusammenfassend ergibt sich, dass vorliegend aufgrund des unzureichend festgestellten Sachverhalts keine abschliessende und verlässliche Beurteilung der Streitsache möglich ist. Diese ist deshalb an die Vorinstanz zurückzuweisen, damit sie die notwendigen Abklärungen im Sinne des vorstehend Gesagten vornimmt. Die Beschwerde erweist sich somit als begründet, weshalb sie in Aufhebung der Plangenehmigungsverfügung vom 15. Juli 2010 gutzuheissen ist.

9.

Soweit die Beschwerdeführerin schliesslich geltend macht, gestützt auf Art. 8 USG müsse der Lärm der Autobahn und der Eisenbahnlinie gesamthaft beurteilt werden, was vorliegend unterlassen worden sei, ist ihr mit den diesbezüglichen Stellungnahmen des ASTRA und des BAFU zu entgegnen, dass die beiden Anlagen lärmrechtlich nicht als Einheit zu behandeln sind. Das BAFU als Fachbehörde des Bundes mit besonderen Kenntnissen auf dem Gebiet des Lärm- und Umweltschutzrechts legte in der Stellungnahme vom 18. Oktober 2010 dar, dass auch heute noch keine neuen gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse vorliegen, die eine Gesamtbeurteilung von Strassen- und Eisenbahnlärm ermöglichen würden. Die LSV beschränke sich entsprechend zu Recht darauf, die Summierung der Lärmbelastung nur bei gleichartigen Lärmimmissionen vorzuschreiben. In diesem Sinne geht auch das Bundesgericht davon aus, dass das notwendige Instrumentarium für die Durchsetzung der Forderung nach einer Gesamtbetrachtung der Lärmsituation bei ungleichartigen Lärmquellen heute noch fehle (Urteil des Bundesgerichts

1C_544/2008 vom 27. August 2009 E. 8.7). Angesichts dieser Tatsache ist auf die von der Beschwerdeführerin in diesem Zusammenhang beantragte Expertise zu verzichten. Entsprechende Weiterungen sind auch bei der Neubeurteilung im Rahmen der Rückweisung nicht vorzunehmen.

10.
Die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht werden in der Regel der unterliegenden Partei auferlegt, wobei Vorinstanzen keine Verfahrenskosten auferlegt werden (Art. 63 Abs. 1 und 2 VwVG). Bei diesem Ausgang des Verfahrens unterliegt die Vorinstanz. Es sind daher keine Verfahrenskosten zu erheben.

11.
Obsiegende Parteien haben Anspruch auf eine Parteientschädigung für die ihnen erwachsenden notwendigen Kosten. Keinen Anspruch auf Parteientschädigung haben Bundesbehörden und, in der Regel, andere Behörden, die als Parteien auftreten (vgl. Art. 7 Abs. 3 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Eine Ausnahme von dieser Regel rechtfertigt sich bei kleineren und mittleren Gemeinwesen, die über keinen Rechtsdienst verfügen und daher auf einen Anwalt angewiesen sind (vgl. BGE 125 I 182 E. 7 mit Hinweisen; Urteil des Bundesgerichts 1P.225/2005 vom 27. April 2006 E. 4; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1936/2006 vom 10. Dezember 2009 E. 60 mit Hinweisen).

Bei der anwaltlich vertretenen Beschwerdeführerin handelt es sich um ein eher kleines Gemeinwesen, welches über keinen eigenen Rechtsdienst verfügt. Deshalb rechtfertigt es sich, ihr in Abweichung von der erwähnten Regel eine Parteientschädigung auszurichten. Diese wird auf pauschal Fr. 7'500.-- (inklusive Auslagen und Mehrwertsteuer) festgesetzt und ist der Vorinstanz aufzuerlegen (Art. 64 Abs. 2 VwVG).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird in Aufhebung der Plangenehmigungsverfügung vom 15. Juli 2010 gutgeheissen und die Sache zur weiteren Abklärung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen.

2.
Es werden keine Verfahrenskosten erhoben.

3.
Die Vorinstanz hat der Beschwerdeführerin nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils eine Parteientschädigung von Fr. 7'500.-- (inklusive Auslagen und Mehrwertsteuer) zu entrichten.

4.
Dieses Urteil geht an:

– die Beschwerdeführerin (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. 533-308/hoy; Gerichtsurkunde)
– das ASTRA (Einschreiben)
– das BAFU

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Die vorsitzende Richterin:	Der Gerichtsschreiber:
Marianne Ryter Sauvant	Toni Steinmann

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

Versand: