



Abteilung I
A-3339/2024

Urteil vom 21. Oktober 2024

Besetzung

Richter Alexander Mistic (Vorsitz),
Richter Jürg Marcel Tiefenthal,
Richterin Claudia Pasqualetto Péquignot,
Gerichtsschreiber Andreas Kunz.

Parteien

Blausee AG,
3717 Blausee-Mitholz,
vertreten durch
Robin Moser, Rechtsanwalt, und
Nadine Spahni, Rechtsanwältin,
Loyens & Loeff Schweiz GmbH,
Alfred-Escher-Strasse 50, Postfach 1908, 8027 Zürich,
Beschwerdeführerin,

gegen

BLS Netz AG,
Rechtsdienst, Genfergasse 11, 3001 Bern,
vertreten durch
Hannes Walz, Rechtsanwalt und Notar,
Advokatur Notariat Lemann, Walz & Partner,
Speichergasse 5, Postfach, 3001 Bern,
Beschwerdegegnerin,

Bundesamt für Verkehr BAV,
3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Plangenehmigungsverfügung vom 29. März 2023; Sanierung
Dienststollen Kandertal und Zugangsstollen Mitholz.

Sachverhalt:

A.

Der Lötschberg-Basistunnel (LTB) ist ein Eisenbahntunnel, welcher von Frutigen (BE) im Kandertal nach Raron (VS) führt. Er ist nicht auf seiner ganzen Länge zweispurig befahrbar. Während die Oströhre komplett ausgebrochen, mit Bahntechnik versehen und in Betrieb genommen wurde, trifft dies auf die Weströhre nur teilweise zu. Zwischen der Diensthaltestelle Mitholz und der Spaltungsweiche Ferden Nord wurde die Weströhre zwar auf einer Länge von 14 km erstellt, aber aus finanziellen Gründen im Rohbau belassen. Im Jahre 2007 ging der LTB in Betrieb. Dessen Infrastrukturbetreiberin ist die BLS Netz AG.

B.

Der Zugang zum LTB wird durch den Zugangsstollen Mitholz (ZST M) und den Dienststollen Kandertal (DST K) ermöglicht. Letzterer verläuft parallel zum LTB und erstreckt sich vom Portal Helke bis zur Querverbindung 29 (QV29) auf einer Länge von ca. 9.5 km. Der Abschnitt vom Portal Helke bis zur QV23 dient dabei als Rettungsstollen. Von der QV23 zum Portal Mitholz führt der ZST M. Dieser ist rund 1.5 km lang und wird als Betriebs- und ebenfalls als Rettungsstollen benutzt. Aufgrund ihres Alters weisen beide Stollen Schäden auf und sind sanierungsbedürftig. Während im DST K die Fahrbahnplatten zu brechen drohen, weist im ZST M die Spritzbetonverkleidung Schadstellen auf.

C.

Ebenfalls im Kandertal unweit der Kander liegt der Blausee. Dort betreibt die Blausee AG einen Gastwirtschaftsbetrieb mit Hotel und eine Forellenzucht in separaten Becken. Gespiesen wird der Blausee vom Grundwasserstrom des Kandertals, wobei ein Teil des Grundwassers für die Fischzuchtanlage verwendet wird. Rund 1.5 km südlich des Blausees befindet sich der Steinbruch Mitholz, welcher von der SHB Steinbruch + Hartschotterwerk Blausee-Mitholz AG (nachfolgend: SHB AG) bewirtschaftet wird. Der Grundwasserstrom durchfließt das Steinbruchareal in Richtung des Blausees. Strassenseitig wird das Steinbruchareal über die Nationalstrasse N 6 und eine von dieser abzweigenden Zufahrtsstrasse erschlossen (nachfolgend: Zufahrtsstrasse Mitholz). Die Zufahrtsstrasse Mitholz durchquert den Steinbruch und überquert anschliessend in dessen nördlichen Bereich die Kander, wo sie dann am Portal Mitholz endet. In der Nähe der Zufahrtsstrasse Mitholz und ein wenig ausserhalb des Stein-

bruchs liegt das Grundstück GB Kandergrund Nr. 868. Diesem entspringt die Erlibrunnenquelle. Eigentümerin des Grundstücks ist die Blausee AG.

D.

Mit Schreiben vom 11. Juni 2019 ersuchte die BLS Netz AG das Bundesamt für Verkehr BAV um Genehmigung des Projekts «Lötschberg-Basis-tunnel (LBT): Teilausbau». Nach dem behördeninternen Vernehm-lasungsverfahren überarbeitete die BLS Netz AG das Projekt und reichte dieses am 3. August 2020 erneut beim BAV ein. Das Projekt umfasst diverse bauliche Massnahmen. Die wichtigsten sind der Ausbau und die Ausrüstung der Weströhre zwischen Mitholz und Ferden, sodass diese ebenfalls befahren werden kann. Der DST K sowie der ZST M sollen dafür als Zufahrtswege zur Baustelle dienen. Zur Gewährung der Baustellensicherheit sieht das Projekt unter anderem den in der Planbeilage Nr. 114 dargestellten Ausbau des DST K zwischen QV23 und QV29 vor. Konkret ist geplant, im genannten Bereich die Abdeckplatten über dem Entwässerungsgraben in der Sohle zu entfernen, den Entwässerungsgraben zu reinigen, zwei Rohre einzulegen, den Entwässerungsgraben zu hinterfüllen, eine Sohle zu erstellen, einen Lüftungskanal einzubauen sowie eine Abschlusswand mit Fluchttüre in den Tunnel West zu bauen. Ziel ist es, eine Verschmutzung des Bergwassers durch die notwendigen Arbeiten zu verhindern sowie eine stabile Arbeitssohle und Fahrbahn zur Verfügung zu stellen.

Zudem benötigt der Teilausbau des LTB diverse Installationsplätze. Als Dreh- und Angelpunkt für die Bau- und Ausrüstungsarbeiten ist der temporäre Installationsplatz Mitholz (nachfolgend: IP Mitholz) auf dem Areal des Steinbruchs Mitholz vorgesehen.

E.

Im Rahmen des daraufhin eröffneten ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens wurden diverse amtliche Stellungnahmen abgegeben und Einsprachen gegen das Projekt erhoben.

E.a Die Gebäudeversicherung des Kantons Bern (GVB) verlangte, dass im (ganzen) DST K die heute bestehenden, gefährlichen Löcher in den Beton-element-Bodenplatten zwingend abzudecken seien, um die entsprechende Stolper- und Verletzungsgefahr von Einsatzkräften und Reisenden/Flüchtenden im Rahmen der Sicherstellung eines «dauerhaften sicher begehbaren» Flucht-/Rettungswegs zu eliminieren.

E.b Während der Auflagefrist reichte unter anderem die Blausee AG mit Schreiben vom 15. September 2020 eine Einsprache ein. Im Wesentlichen bemängelte sie die Umweltverträglichkeit des IP Mitholz. Den geplanten Ausbau des DST K zwischen QV23 und QV29 stellte die Blausee AG hingegen nicht in Frage.

F.

Mit Plangenehmigung vom 8. Juni 2022 bewilligte das BAV das Auflageprojekt, unter anderem auch die Planbeilage Nr. 114 bezüglich des Ausbaus des DST K zwischen QV23 und QV29, unter Auflagen.

F.a Hinsichtlich des Antrags der GVB hielt das BAV Folgendes fest:

«BLS und BAV stimmen darin überein, dass der Zustand der Fahrbahnplatten im Dienststollen Kandertal dringend einer Sanierung bedarf. [...] Es besteht das Risiko, dass eine Betonplatte bricht und das Rettungskonzept nicht mehr gewährleistet werden kann. Daher sieht die BLS die Sanierung des Dienststollens im Rahmen des Projekts bzw. als Ergänzung und im Sinne einer vorgezogenen Massnahme vor den Hauptarbeiten vor. [...] Im Rahmen der Sanierungsarbeiten ist vorgesehen, die bestehenden Elemente der Fahrbahn zu entfernen und das anfallende Bergwasser in zwei Rohren abzuleiten. Im Bereich zwischen QV23 und QV29 ist im Rahmen des BP Teilausbau der Ausbau ebenfalls wie oben beschrieben vorgesehen. [...].

Das BAV erachtet es aber als erforderlich, dass die heute bestehenden Beschädigungen soweit möglich provisorisch mit geeigneten Mitteln behoben (Verfüllung, Abdeckung, Fixierung etc.) oder mindestens klar gekennzeichnet werden, damit die Funktionalität des Rettungskonzepts bis zur Umsetzung der Sanierung gewährleistet ist und die Gefahr für Interventionskräfte wie für Flüchtende und zu Evakuierende reduziert wird.»

Vor diesem Hintergrund nahm das BAV die Auflage 2.5.85 in die Plangenehmigung auf:

«Den Beschädigungen in der Fahrbahnplatte des Dienststollens Kandertal ist durch entsprechende Massnahmen im Sinne der Erwägungen zu begegnen.»

In den Erwägungen bemerkte das BAV zudem, dass die Fachstellen Gelegenheit erhalten würden, sich zum Sanierungsprojekt vernehmen zu lassen.

F.b Die Einsprache der Blausee AG wies das BAV ab, soweit es auf diese eintrat und nicht unter Verweis auf in die Verfügung aufgenommene Auflagen guthiess.

G.

Gegen die Plangenehmigung vom 8. Juni 2022 des BAV liess einzig die Blausee AG mit Schreiben vom 5. Juli 2022 Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht führen. Ihre Beschwerde richtete sich nur gegen die Umweltverträglichkeit des IP Mitholz. Das Beschwerdeverfahren ist unter der Verfahrensnummer A-2883/2022 hängig.

H.

Mit Schreiben vom 31. August 2022 reichte die BLS Netz AG das Plangenehmigungsgesuch «Sanierung Dienststollen Kandertal und Zugangsstollen Mitholz» beim BAV zur Genehmigung ein.

Das Gesuch beinhaltet zum einen die Sanierung der Spritzbetonverkleidung im ZST M. Zum anderen soll der DST K vom Portal Helke bis zur Querverbindung QV29 saniert werden. Um eine stabile Fahrbahn sicherzustellen, soll die Sanierung durchgeführt werden, bevor die Hauptarbeiten zum Teilausbau des LTB beginnen. Im technischen Bericht vom 19. August 2022 wies die BLS Netz AG darauf hin, dass der Abschnitt zwischen QV23 und QV29 zwar im Rahmen des Auflageprojekts Teilausbau LTB bereits genehmigt worden sei. Mit der Erarbeitung des vorliegenden Auflageprojekts sei der betroffene Abschnitt optimiert, mit allen Projektteilen abgeglichen und nochmals zur Genehmigung eingereicht worden. Somit sei die Planbeilage Nr. 114 aus dem Auflageprojekt Teilausbau LTB ungültig und durch das vorliegende Plandossier ersetzt worden.

I.

Das BAV eröffnete daraufhin antragsgemäss ein vereinfachtes Plangenehmigungsverfahren und lud den Kanton Bern zur Vernehmlassung ein. Mit Verfügung vom 29. März 2023 erteilte es dem Projekt die Plangenehmigung unter Auflagen.

J.

Nachdem die Blausee AG von den bevorstehenden Sanierungsarbeiten erfahren hatte, verlangte sie vom BAV Einsicht in die Plangenehmigungsverfügung vom 29. März 2023. Das BAV übermittelte der Blausee AG in der Folge am 30. April 2024 einen Link via E-Mail, worüber die Plangenehmigungsverfügung heruntergeladen werden konnte.

K.

Mit Schreiben vom 27. Mai 2024 liess die Blausee AG (nachfolgend: Beschwerdeführerin) gegen die Plangenehmigungsverfügung vom 29. März

2023 des BAV (nachfolgend: Vorinstanz) Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erheben. Darin verlangte sie die Feststellung der Nichtigkeit der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung. Eventualiter sei diese aufzuheben. Subeventualiter sei die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen.

L.

Die BLS Netz AG (nachfolgend: Beschwerdegegnerin) forderte mit Beschwerdeantwort vom 31. Juli 2024 die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. In prozessualer Hinsicht verlangte sie den Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde.

M.

Mit Vernehmlassung vom 4. August 2024 beantragte die Vorinstanz die Fällung eines Nichteintretensentscheids. Eventualiter sei die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Soweit auf die Beschwerde einzutreten sei, sei ihr die aufschiebende Wirkung zu entziehen.

N.

Zur Frage, ob der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zu entziehen ist, äusserte sich die Beschwerdeführerin mit Schreiben vom 6. September 2024. In diesem Zusammenhang nahm sie nochmals zu ihrer Beschwerdelegitimation Stellung.

O.

Die Beschwerdegegnerin erstattete mit Schreiben vom 19. September 2024 eine unaufgeforderte Replik zur Stellungnahme der Beschwerdeführerin vom 6. September 2024.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Beim angefochtenen Entscheid handelt es sich um eine Verfügung gemäss Art. 5 VwVG, die von einer Vorinstanz im Sinne von Art. 33 Bst. d VGG erlassen wurde. Da keine Ausnahme nach Art. 32 VGG vorliegt, ist das Bundesverwaltungsgericht zur Beurteilung der Beschwerde zuständig.

1.2 Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

1.3 Sowohl die Vorinstanz als auch die Beschwerdegegnerin bestreiten die Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführerin.

1.3.1 Zu ihrer Beschwerdelegitimation führt die Beschwerdeführerin aus, sie habe keine Möglichkeit zur Teilnahme am vorinstanzlichen Verfahren erhalten. Weiter verursache das Sanierungsprojekt gemäss dem technischen Bericht einen massiven Baustellenverkehr mit mindestens 1'900 LKW-Fahrten. Inklusiv der Rückfahrten sei folglich mit mindestens 3'800 Fahrten zu rechnen. Zudem werde gemäss Auskunft der Vorinstanz die Bauzeit mindestens 20 Monate und nicht – wie im technischen Bericht festgehalten – 14 Monate dauern. Es seien dementsprechend noch mehr LKW-Fahrten für die Baustellenlogistik und Materialbewirtschaftung zu erwarten. Ausserdem sei zusätzlich von einer Vielzahl von Personentransporten auszugehen. Dies entspreche einer starken Verkehrszunahme im Vergleich zu heute. Dazu komme, dass die Baustelle im Wesentlichen über das Portal Mitholz erschlossen werde. Insbesondere die Materialflüsse und die Baustellenlogistik erfolgten darüber. Dasselbe gelte für den Grossteil der Arbeiten am DST K, da der Weg von diesem Portal aus zu den zu sanierenden Abschnitten kürzer sei. Das Portal Helke sei dagegen für die Baustellenlogistik nur von untergeordneter Bedeutung und werde vor allem für Transporte von Bauarbeitern genutzt. Ihr Grundstück mit der Erlibrunnenquelle, die den Blausee und Teile ihrer Fischzuchtanlage speise, befinde sich lediglich 45 m von der Zufahrtstrasse Mitholz entfernt. Letztere umschliesse ihr Quellengrundstück von drei Seiten. Die Erlibrunnenquelle sei deshalb unmittelbar und stark von dieser Baustelle betroffen. Konkret sei diese enormen Belastungen und Emissionen wie Staub, Feinstaub, Abgasen, Lärm und Erschütterungen ausgesetzt.

Des Weiteren sollten beim Portal Mitholz und damit direkt neben der Kander wassergefährdende Stoffe (Treibstoff, Zement, chemische Zusatzstoffe etc.) transportiert, allenfalls gelagert, umgeschlagen und eingesetzt werden. Dies stelle eine massive Gefährdung für potenzielle Wasser- und Grundwasserverschmutzungen durch auslaufende wassergefährdende Stoffe dar. Insbesondere würden für die Gewölbesanierung des ZST M rund 470 m³ Spritzbeton, ein wassergefährdender Stoff, benötigt. Sodann müssten die alten Fahrbahnplatten sowie Rohrleitungen, d. h. belastetes Material, entfernt, zerkleinert und abtransportiert werden. Ihre Fischzuchtquellen befänden sich unweit des Portals stromabwärts. Wie mehrere durchgeführte Färbversuche zeigten, bestünden zwischen dem Portal Mitholz und den Blausee-Quellen sogenannte «Pisten-Flows» (schnellfließende, unterirdische Bäche). Zudem infiltrierte die Kander oberhalb des

Blausees den Grundwasserleiter. Gift- und Schadstoffe könnten so ohne jegliche Filter- und Rückhaltewirkung innerhalb von wenigen Stunden in ihre Quellen und den Grundwasser-Pumpschacht der Fischzuchtanlage gelangen. Dies könne zu einem massiven Fischsterben führen. Ihre materielle Beschwer sei damit gegeben.

Zudem begründe der Schutz vor den erwarteten übermässigen Einwirkungen auf die Quelle und damit auch den Blausee und die Fischzucht ihr schutzwürdiges praktisches und rechtliches Interesse an der Aufhebung der angefochtenen Verfügung. Sei dieser Schutz unzureichend, erleide sie einen unmittelbaren Nachteil.

1.3.2 Dem hält die Beschwerdegegnerin entgegen, dass für sämtliche Sanierungsarbeiten in den beiden Stollen weder im Bereich des Steinbruchs der SHB AG bzw. auf dem Werkareal, noch im Bereich des Portals Mitholz ein Installationsplatz, Materialumschlag oder dergleichen notwendig seien. Vielmehr befände sich ein Zwischenlager für die Versorgung der Baustelle (bspw. Rohre, Baustellencontainer etc.) im ZST M, mehr als 2 km tief im Stollen unten im Berg. Die Beschwerdeführerin sei hiervon nicht betroffen. Der einzige erforderliche Installationsplatz (Baustellenbüros, Warenumschlag und Wasserbehandlungsanlage) werde beim Portal Helke (nachfolgend: IP Helke) errichtet, welcher räumlich eine sehr grosse Entfernung zum Blausee (4.8 km) und zur Erlibrunnenquelle (6.3 km) aufweise. Der IP Helke liege zudem im Abstrom sämtlicher Quellen und der damit verbundenen Interessen der Beschwerdeführerin. Ein (vermeintlicher) Berührungspunkt zwischen deren Interessen und den Sanierungsarbeiten ergebe sich nur durch die Zufahrtsstrasse Mitholz und die Erlibrunnenquelle. Letztere liege jedoch im süd-östlichen Bereich des Grundstücks GB Kandergrund Nr. 868 und sei rund 67 m von der Zufahrtsstrasse Mitholz entfernt. Dazwischen befänden sich weitere bewaldete Grundstücke von Drittpersonen.

Die Zufahrtsstrasse Mitholz werde täglich von unzähligen Fahrzeugen befahren, insbesondere von Lastwagen, die den Steinbruch ansteuerten. Die Sanierungsarbeiten verursachten zusätzlich 1'278 Transporte tagsüber sowie 639 Transporte nachtsüber inklusive Leerfahrten. Die Erschliessung und die Materialflüsse erfolgten etwa zu je gleichem Anteil über die Portale Helke und Mitholz. Dabei verteilten sich die Fahrten auf die von der Beschwerdeführerin angenommenen Bauzeit von 20 Monaten. Davon ausgehend, dass die Arbeiten an 20 Arbeitstagen pro Monat stattfänden, ergebe dies maximal 2.4 zusätzliche Fahrten pro Arbeitstag über die Zufahrts-

strasse Mitholz. Diese zusätzlichen Fahrten und die damit verbundenen Emissionen können in keiner Weise eine Betroffenheit oder Beeinträchtigung der Erlibrunnenquelle begründen. Ausserdem finde weder am Portal Mitholz noch sonst wo in der Nähe der Kander ein Umschlag irgendwelcher wassergefährdenden Stoffe statt und es sei kein Transport von Treibstoff, Zement etc. vorgesehen. Der Abtransport des Materials (Beton und Baumaterialien resp. Betonplatten) unterliege allen öffentlich-rechtlichen und verfügbaren Sicherheitsvorkehrungen für Gütertransporte auf Strassen und stelle keine Gefährdung in irgendeiner Form im Sinne des Gesetzes dar. Mithin sei die Beschwerdeführerin nicht im Sinne von Art. 48 Abs. 1 Bst. b VwVG besonders durch die Plangenehmigungsverfügung berührt.

1.3.3 Die Vorinstanz schliesst sich den Ausführungen der Beschwerdegegnerin an.

1.3.4 Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a [formelle Beschwer]; vgl. dazu auch Art. 18f Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG, SR 742.101]), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b [materielle Beschwer]) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c).

1.3.4.1 Nachbarn sind zur Beschwerdeführung gegen ein Bauvorhaben legitimiert, wenn sie mit Sicherheit oder zumindest grosser Wahrscheinlichkeit durch Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen, Licht oder andere Einwirkungen) betroffen werden, die der Bau oder Betrieb der fraglichen Anlage hervorruft. Als wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Betroffenheit dient in der Praxis die räumliche Distanz zum Bauvorhaben bzw. zur Anlage. Die Rechtsprechung bejaht in der Regel die Legitimation von Nachbarn, deren Liegenschaften sich in einem Umkreis von bis zu rund 100 m befinden. Bei grösseren Entfernungen muss eine Beeinträchtigung aufgrund der konkreten Gegebenheiten glaubhaft gemacht werden. Allerdings darf nicht schematisch auf einzelne Kriterien (insbesondere Distanzwerte) abgestellt werden. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung anhand der konkreten Verhältnisse (statt vieler BGE 140 II 214 E. 2.3). Der Beeinträchtigung muss ein gewisses Gewicht zukommen, um eine Betroffenheit zu begründen, die grösser ist als diejenige der Allgemeinheit (vgl. Urteile des Bundesgerichts [BGer] 1C_677/2021 vom 19. Januar 2023 E. 2.2 und 1C_87/2020 vom 16. Juli 2021 E. 2.2). Nur wenn eine summarische Prüfung ergibt, dass keine Einwirkungen zu befürchten sind, kann sich die

Frage stellen, ob auf die Beschwerde überhaupt einzutreten ist. Andernfalls bleibt die Frage nach der Zulässigkeit der behaupteten Einwirkungen Gegenstand der materiellen Prüfung, wobei eine kaum mehr zu begrenzende Öffnung des Beschwerderechts hin zu einer Popularbeschwerde zu vermeiden ist (Urteil BGer 1C_395/2012 vom 23. April 2013 E. 2.3; statt vieler Urteil des Bundesverwaltungsgerichts [BVGer] A-1052/2020 vom 3. August 2020 E. 2.5.1).

1.3.4.2 Die Betroffenheit von Anwohnern kann auch aus Immissionen herühren, die vom Zubringerverkehr ausgehen, welches ein Bauvorhaben verursacht (Urteil BGer 1C_139/2017 vom 6. Februar 2018 E. 1.5.1). Allerdings begründet die Tatsache allein, dass der Verkehr auf einer Strasse infolge eines Bauvorhabens zunehmen könnte, noch kein schutzwürdiges Interesse an der Anfechtung eines Ausführungsprojekts (vgl. BGE 112 Ib 154 E. 3). Vielmehr müssen die Immissionen aus dem Zubringerverkehr für den Anwohner deutlich wahrnehmbar sein und ohne technisch aufwendige und kostspielige Abklärungen festgestellt und von den allgemeinen Immissionen, wie sie z. B. der Strassenverkehr mit sich bringt, geschieden werden können (BGE 136 II 281 E. 2.3.2 und 113 Ib 225 E. 1c; Urteil BGer 1A.77/2000 vom 7. Februar 2001 E. 2.d; Urteile BVGer A-1053/2020 vom 3. August 2020 E. 2.5.2 und A-1251/2012 vom 15. Januar 2014 E. 1.2).

In diesem Sinne wurde die Beschwerdelegitimation beim Zufahrtsverkehr zu einer Kiesgrube vom Bundesgericht verneint, weil sich das Grundstück der Beschwerdeführerin in einem hinreichenden Abstand von 60 m zur Kieswerkstrasse jenseits einer Böschung sowie eines kleinen Waldsaums befand, sodass die Immissionen aus dem Kiesgrubenverkehr für sie nicht mehr deutlich wahrnehmbar waren (BGE 136 II 281 E. 2.3.2 mit Verweis auf Urteil 1A.77/2000 E. 2.d). Ebenfalls verneint wurde die Legitimation des Nachbarn eines geplanten Gebäudes mit Abstellplätzen für Lastwagen, weil die erwartete Verkehrszunahme aufgrund des bestehenden Lastwagenverkehrs auf der Industriestrasse nicht deutlich wahrnehmbar war (Urteil BGer 1C_247/2016 vom 30. September 2016 E. 3.5). Auch verneinte das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerdelegitimation eines Anwohners einer Nationalstrasse, die für ein Bauvorhaben als Zubringerstrasse während 3.5 Jahren dienen sollte. Die täglich errechneten 40 zusätzlichen Fahrten pro Tag genügten nicht, um eine relevante Betroffenheit herzuleiten. Die sich aus den Fahrten ergebenden Belastungen durch Lärm und Feinstaub waren von zu geringer Bedeutung, um sich spürbar auf das Grundstück des Anwohners auszuwirken (vgl. Urteil A-1053/2020 E. 3 ff.).

Bejaht wurde dagegen die Legitimation bei Personen, die ungefähr einen Kilometer vor der Einfahrt in ein Kiesgrubengelände an der Zufahrtsstrasse wohnten und während 40 bis 50 Jahren durchschnittlich mit 120 Hin- und Rückfahrten pro Tag zu rechnen hatten (BGE 113 Ib 225 E. 1c).

1.3.5 Das Bauvorhaben umfasst die Sanierung des DST K und des ZST M. Diese unterirdischen Anlagen befinden sich unstrittig in beträchtlicher Distanz zur Erlibrunnenquelle und zum Blauseeareal. Das gleiche gilt für den IP Helke sowie das Zwischenlager im ZST M. Eine relevante räumliche Beziehung zwischen den Grundstücken der Beschwerdeführerin und diesen Anlagen besteht nicht, was die Beschwerdeführerin zu Recht nicht behauptet. Fraglich ist einzig, ob sich ihre erforderliche Betroffenheit durch den Bautransportverkehr auf der Zubringerstrasse Mitholz ergibt.

1.3.5.1 Gemäss dem eingereichten Grundbuchauszug besteht das Grundstück GB Kandergrund Nr. 868 aus der besagten Quelle (152 m²), Schilfgürtel (587 m²), Wiesland (370 m²) und geschlossenem Wald (1'591 m²). Die Quelle wird von drei Seiten in Richtung der Zufahrtsstrasse Mitholz vom grundstückseigenen Wald umrandet. Das Grundstück ist unbebaut und unbewohnt. Weiter liegt es nicht direkt an der Zufahrtsstrasse Mitholz. Vielmehr befinden sich noch andere Grundstücke Dritter dazwischen. Nach den aktenkundigen Satellitenaufnahmen sind diese dicht mit Wald bewachsen. Die kürzeste Distanz zwischen der Grundstücksgrenze und der Zufahrtsstrasse Mitholz beträgt ca. 45 m (Luftlinie; vgl. map.geo.admin.ch > Messen).

1.3.5.2 Der Steinbruch wird aktiv durch die SHB AG bewirtschaftet. Diese bietet Produkte an, deren Transport naturgemäss schwere Fahrzeuge benötigt (Qualitätsgleisschotter, Splitte und Sande für Schwarzbeläge und Beton, Natursteinblöcke, Natursteinmauer, Bodenplatten etc; vgl. <https://shb-naturstein.ch/produkte/> [abgerufen am 20.09.2024]). Dass das Areal deshalb täglich von schweren LKW über die Zufahrtsstrasse Mitholz angefahren wird, ist glaubhaft. Wie viele derartige Fahrten die Zufahrtsstrasse Mitholz durchschnittlich verzeichnet, ist nicht aktenkundig.

1.3.5.3 Sowohl die Beschwerdeführerin als auch die Beschwerdegegnerin verweisen für die Anzahl Bautransporte auf Anhang D-3 des technischen Berichts. Danach sind für das gesamte Sanierungsprojekt insgesamt 1278 Transporte tagsüber und 639 Transporte nachtsüber, verteilt über 64 Wochen Bauzeit, notwendig. Entgegen der Beschwerdeführerin sind diese Anzahl Fahrten wegen den Rückfahrten nicht zu verdoppeln, da unter diese

bereits «Fahrten zu oder von der Baustelle» fallen (vgl. BAFU, Baulärm-Richtlinie, 2006 [Stand 2011], S. 12, Fn. 9; der technische Bericht basiert auf dieser Richtlinie). Ebenso wenig kann der Beschwerdeführerin dahingehend gefolgt werden, dass die mittels vorinstanzlicher E-Mail angegebene Bauzeit von 20 Monaten noch mehr LKW-Fahrten zur Folge haben wird, sind doch deren Anzahl von der Materialmenge – die die gleiche sein dürfte – und nicht von der Bauzeit abhängig. Somit fallen durchschnittlich 96 Fahrten im Monat an (1917 Fahrten / 20 Monate). Bei durchschnittlich 21.75 Arbeitstagen pro Monat (vgl. statt vieler Urteil BGer 5A_66/2023 vom 24. Oktober 2023 E. 9.1.2.1) ergibt dies einen zusätzlichen Bautransportverkehr für das *gesamte* Sanierungsprojekt von täglich 4.4 Fahrten. Sodann findet die sinngemässe Behauptung der Beschwerdeführerin, dass diese Fahrten im Wesentlichen über das Portal Mitholz stattfänden, keine Stütze in den Planunterlagen. Gemäss technischem Bericht ist die logistische Erschliessung des DST K sowohl über das Portal Helke als auch den ZST M vorgesehen. Zwar wird die Baustelle für die Sanierung des ZST M und des Bereichs des DST K zwischen QV23 bis QV29 ausschliesslich über den ZST M erschlossen. Der mit 7.5 km weitaus grössere Teil des DST K zwischen dem Portal Helke und QV23 wird dagegen zur Erhöhung der Leistungskapazität und zur Minimierung von Verkehrskonflikten zwischen Baustellenfahrzeugen ausdrücklich von beiden Seiten angefahren. Wie sich die durchschnittlich 4.4 täglichen Fahrten zahlenmässig auf die beiden Seiten verteilen, kann aus den nachfolgenden Überlegungen offen bleiben.

1.3.5.4 Nachdem das Grundstück GB Kandertal Nr. 868 unbebaut und unbewohnt ist, ist nicht zu fragen, ob die Beschwerdeführerin im Sinne einer Anwohnerin von den zusätzlichen Fahrten besonders betroffen ist, sondern in ihrer Eigenschaft als Wald- und Quellenbesitzerin (vgl. Urteil BGer 1C_199/2021 vom 31. Mai 2022 E. 6.2). Aus offensichtlichen Gründen fällt eine Betroffenheit infolge zusätzlichen Lärms von vornherein ausser Betracht. Ebenfalls nicht nachvollziehbar ist, inwiefern sich durch das Befahren der befestigten Zufahrtsstrasse Mitholz über diese Distanz hinweg zusätzliche Erschütterungen ergeben könnten, die einen negativen Einfluss auf die Quelle oder den Wald hätten.

Selbst wenn der gesamte Verkehr über die Zufahrtsstrasse Mitholz (4.4 Fahrten täglich) abgewickelt würde, ist sodann lokal von einer verschwindend kleinen zusätzlichen Luftverschmutzung durch (Fein-)Staub und Abgase auszugehen. Daran würde auch nichts ändern, wenn zusätzlich noch Personentransporte anfallen würden, fänden diese doch sicherlich nicht in

emissionsstarken LKWs statt. Dass diese geringe zusätzliche Luftverschmutzung einen *deutlich wahrnehmbaren* Effekt auf den Wald und die Reinheit des Quellwassers auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin – das ohnehin durch einen zusätzlichen Waldgürtel geschützt ist – haben wird, kann vernünftigerweise ausgeschlossen werden. Selbst wenn diese Immissionen das Grundstück erreichten, liessen sich diese kaum von der bereits bestehenden Luftverschmutzung unterscheiden, die aus dem übrigen Schwerverkehr auf der Zufahrtsstrasse Mitholz und dem Verkehr aus der Umgebung, insbesondere der relativ nahen Nationalstrasse N 6 (ca. 180 m Luftlinie, vgl. map.geo.admin.ch > Messen), herrührt. Vor diesem Hintergrund ist erst recht nicht anzunehmen, dass die zusätzlichen Fahrten das Wasser der Erlibrunnenquelle *über die Luft* derart verschmutzen würden, dass dieses – obwohl es mit dem Grundwasserstrom des Kandertals vermischt und durch das Bodensubstrat zusätzlich gefiltert würde – die 1.5 km weiter nördlich gehaltenen Forellen der Beschwerdeführerin schädigen würden.

1.3.5.5 Schliesslich ist von ordnungsgemäss durchgeführten Bautransporten nicht zu erwarten, dass diese auf der 30 m langen Brücke, die über die Kander zum Portal Mitholz führt, Spritzbeton oder Bauschutt verlieren. Ohnehin handelt es sich bei diesen Stoffen nicht um Emissionen, die typischerweise vom Zubringerverkehr ausgehen. Zudem erweist sich die Behauptung der Beschwerdeführerin, wonach neben dem Portal Mitholz wasergefährdende Stoffe gelagert, umgeschlagen oder eingesetzt werden soll, als aktenwidrig. Vielmehr ist der Umschlag und die Lagerung von Material tief im Berg beim Zwischenlager vorgesehen. Auch die Sanierung des ZST M findet unter Tage und nicht unmittelbar neben der Kander statt. Gemäss dem technischen Bericht wurden die ersten ca. 310 m ab Portal des ZST M sogar bereits im Jahr 2014 saniert, weshalb auf dieser Strecke allenfalls nur punktuelle Sanierungsmassnahmen erforderlich sind. Von einer Beeinträchtigung der Kander durch unsachgemässe Sanierungsarbeiten und damit mittelbar des Blausees und der Fischzuchtanlagen ist deshalb erst recht nicht auszugehen.

1.3.6 Zusammengefasst kann eine besondere Betroffenheit der Beschwerdeführerin im Sinne von Art. 48 Abs. 1 Bst. b VwVG durch den zusätzlichen Zubringerverkehr, den das Sanierungsprojekt generiert, klar verneint werden. Sie ist nicht mehr von diesen Fahrten betroffen als die allgemeine Bevölkerung, bei denen die Bautransporte vorbeifahren werden. Folglich ist auf die Beschwerde nicht einzutreten. Ob die weiteren Voraussetzungen

nach Art. 48 Abs. 1 Bst. a und c VwVG sowie die übrigen Prozessvoraussetzungen erfüllt gewesen wären, braucht nicht geprüft zu werden.

2.

Die Beschwerdeführerin verlangt indes die Feststellung der Nichtigkeit der angefochtenen Verfügung, selbst wenn das Bundesverwaltungsgericht ihre Beschwerdelegitimation verneinen sollte.

2.1 Diesbezüglich weist die Beschwerdeführerin darauf hin, das Bundesgericht erlaube gegenüber nichtigen Akten nicht nur die Entgegennahme von ausser Frist erhobenen Rechtsmitteln, sondern auch den Verzicht auf weitere Prozessvoraussetzungen. Mit ihrer Beschwerde gegen die Plangenehmigung vom 8. Juni 2022 bezüglich des Teilausbaus des LBT sei die Sache beim Bundesverwaltungsgericht rechtshängig geworden. Davon betroffen seien auch die darin vorgesehenen Sanierungsarbeiten der Stollen gewesen, da sie in ihrer Beschwerde die Aufhebung der Verfügung und die Abweisung des Plangenehmigungsgesuch beantragt habe. Entsprechend sei auch für die Stollen die Devolutivwirkung eingetreten. Die Vorinstanz hätte deshalb nicht auf das erneute Plangenehmigungsgesuch eintreten dürfen. Die angefochtene Plangenehmigung sei vielmehr nichtig.

2.2 Es trifft zwar zu, dass die I. öffentlich-rechtliche Abteilung des Bundesgerichts vereinzelt die Nichtigkeit von Akten auch in Fällen untersuchte, in denen das erhobene Rechtsmittel nicht zulässig war. Dies bedingte allerdings das Vorliegen eines Rechtsschutzinteresses an der Feststellung der Nichtigkeit durch das Bundesgericht (vgl. BGE 136 II 383 E. 4; Urteile BGer 1C_236/2013 vom 4. Februar 2014 E. 2.3 und 1C_627/2012 vom 24. April 2013 E. 2). Das Bundesverwaltungsgericht hat sich dieser Rechtsprechung angeschlossen (vgl. Urteil BVGer B-3595/2021 vom 3. Januar 2022 E. 8).

Die Beschwerdeführerin ist nicht rechtsgenügend von den Sanierungsarbeiten betroffen (vgl. oben E. 1.3.6). Sie verfügt somit über kein Rechtsschutzinteresse an der Feststellung der Nichtigkeit der angefochtenen Verfügung, die diese Arbeiten bewilligte. Eine entsprechende Prüfung kann folglich unterbleiben.

3.

Zusammengefasst ist auf die Beschwerde nicht einzutreten. Bei diesem Ergebnis erweisen sich sowohl das Gesuch der Beschwerdegegnerin um

Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde als auch die Abnahme der Beweisanträge in der Sache als gegenstandslos.

4.

Es bleibt, über die Kosten- und Entschädigungsfolgen des Beschwerdeverfahrens zu entscheiden.

4.1 Entsprechend dem Ausgang des Verfahrens hat die Beschwerdeführerin die Verfahrenskosten zu tragen (vgl. Art. 63 Abs. 1 VwVG). Diese sind auf Fr. 1'000.-- festzusetzen und dem von ihr geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 3'000.-- zu entnehmen. Der Restbetrag von Fr. 2'000.-- ist ihr nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückzuerstatten.

4.2 Infolge ihres Obsiegens hat die anwaltlich vertretene Beschwerdegegnerin Anspruch auf Zusprechung einer Parteientschädigung zulasten der Beschwerdeführerin (Art. 64 Abs. 1 und Abs. 3 VwVG). Mangels Kostennote ist die Parteientschädigung aufgrund der Akten zu bestimmen (vgl. Art. 14 Abs. 2 des Reglements über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht vom 21. Februar 2008 [VGKE, SR 173.320.2]). In Anbetracht des mutmasslichen Arbeits- und Zeitaufwands erscheint eine Parteientschädigung von Fr. 3'500.-- als angemessen. Die Beschwerdeführerin ist zu verpflichten, der Beschwerdegegnerin diese nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils auszurichten.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.

Auf die Beschwerde wird nicht eingetreten.

2.

Die Verfahrenskosten von Fr. 1'000.-- werden der Beschwerdeführerin auferlegt. Der von ihr geleistete Kostenvorschuss wird zur Bezahlung der ihr auferlegten Verfahrenskosten verwendet und der Restbetrag von Fr. 2'000.-- wird ihr nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückerstattet.

3.

Die Beschwerdeführerin wird verpflichtet, der Beschwerdegegnerin nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils eine Parteientschädigung von Fr. 3'500.-- auszurichten.

4.

Dieses Urteil geht an die Beschwerdeführerin, die Beschwerdegegnerin, die Vorinstanz und das UVEK.

Der Richter:

Der Gerichtsschreiber:

Alexander Masic

Andreas Kunz

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 BGG). Die Frist ist gewahrt, wenn die Beschwerde spätestens am letzten Tag der Frist beim Bundesgericht eingereicht oder zu dessen Händen der Schweizerischen Post oder einer schweizerischen diplomatischen oder konsularischen Vertretung übergeben worden ist (Art. 48 Abs. 1 BGG). Die Rechtsschrift hat die Begehren, 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 (Art. 42 BGG).

Versand:

Zustellung erfolgt an:

- die Beschwerdeführerin (Gerichtsurkunde)
- die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Ref-Nr. 411.31-2022/0534; Einschreiben)
- das UVEK (Gerichtsurkunde)