

Strassenbau. Art. 11 Abs. 2 USG. Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV. Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV. Art. 41c Abs. 1 GSchV. West-Ost-Verbindung (WOV). Standortgebundenheit einer Strassenanlage im Gewässerraum. Relative Standortgebundenheit. Wesentlich für die Beurteilung der Standortgebundenheit ist die Frage, welche Alternativvarianten zur geplanten Linienführung in Betracht fielen respektive welche Alternativvarianten die Planungsbehörden geprüft haben und ob allenfalls eine dieser Varianten der geplanten Linienführung vorzuziehen ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass den Planungsbehörden beim Variantenentscheid ein Ermessensspielraum zusteht, den das Gericht zu respektieren hat. Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zur Verminderung übermässiger Umweltbelastungen. Umweltschutzrechtliches Vorsorgeprinzip. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit muss verhältnismässig sein. Nebst der rein rechnerisch zu erwartenden Lärminderungswirkung sind auch andere Interessen, namentlich Verkehrsinteressen zu berücksichtigen.

Obergericht, 20. November 2020, OG V 19 12

(Das Bundesgericht wies die dagegen erhobene Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ab, BGer 1C_17/2021 vom 26.08.2021)

Aus den Erwägungen:

9. Zu prüfen ist weiter, ob die Voraussetzungen für die vom Beschwerdeführer beantragte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h auf der gesamten Neubaustrecke erfüllt sind.

a) Gemäss Art. 32 Abs. 2 SVG beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Hierzu hat er Art. 4a Abs. 1 Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11) erlassen, wonach die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen in Ortschaften 50 km/h (lit. a) und ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autostrassen und Autobahnen, 80 km/h (lit. b) beträgt. Von dieser Grundregel kann unter besonderen Voraussetzungen und aus besonderen Gründen abgewichen werden. So kann die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Gründe für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sind in Art. 108 Abs. 2 Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) aufgeführt. Danach kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a); bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b); auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c); dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d). Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann auf gut ausgebauten Strassen mit Vortrittsrecht innerorts hinaufgesetzt werden, wenn dadurch der Verkehrsablauf ohne Nachteile für Sicherheit und Umwelt verbessert werden kann (Art. 108 Abs. 3 SSV). Das Gutachten muss angeben, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 108 Abs. 4 SSV). Zulässige abweichende Höchstgeschwindigkeiten innerorts sind 80/70/60 km/h, tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h (Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV). Auf Strassen ausserorts, ausgenommen Autostrassen und Autobahnen, sind tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 80 km/h in Abstufungen von je 10 km/h zulässig (Art. 108 Abs. 5 lit. c SSV).

b) Der Beschwerdeführer bestreitet nicht, dass die WOV im Ausserortsbereich liegt. Er ist aber der Meinung, es sei die Voraussetzung von Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gegeben (Herabsetzung zur Verminderung übermässiger Umweltbelastungen).

c) Das Gutachten „abweichende Höchstgeschwindigkeit Bereiche Kreisel Wysshus und Kreisel Schächen“ vom 16. April 2018 äusserst sich lediglich zur Geschwindigkeitsherabsetzung auf 60 km/h im Bereich der Anschlussknoten. Diese ist vorliegend unbestritten. Zu einer allfälligen Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke dazwischen äussert sich das Gutachten nicht substantiell (vergleiche Gutachten a.a.O. S. 2 Ziff. 1.3). Im UVB vom 29. März 2018 wird ausgeführt (S. 43), im offenen Streckenabschnitt würden die Lärmgrenzwerte mit den zu treffenden Massnahmen eingehalten werden können und es bestehe kein Problem bezüglich Sicherheit. Eine Reduktion der Geschwindigkeit in diesem Abschnitt sei daher nicht angebracht. Im Geschwindigkeitsgutachten „Mittlerer Bereich“ vom 21. August 2018 (nachfolgend: Geschwindigkeitsgutachten) wird ausgeführt (S. 26 f.), aus Sicht des Lärmschutzes sei eine Verminderung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h im mittleren Bereich der WOV nicht notwendig, da die Grenzwerte gemäss LSV im Untersuchungsperimeter mit den bereits vorgesehenen Massnahmen eingehalten werden könnten. Auch aufgrund der Luftschadstoffe sei keine Reduktion der Geschwindigkeit notwendig, da nicht mit einer Überschreitung der Grenzwerte gemäss LRV gerechnet werde. Aus Gründen des Lärmschutzes sei eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auch nicht zweck- und verhältnismässig, da auch bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h zusätzliche Lärmschutzmassnahmen vergleichbar den angeordneten erforderlich wären. Zudem seien mit den geplanten Lärmschutzmassnahmen und einer allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h die Grenzwerte eingehalten. Würde die Geschwindigkeit auf 60 km/h reduziert, entstehe für den Fahrzeuglenker zudem auf der WOV ein unnötiger Widerstand, der dazu führen könne, dass die Fahrzeuge anstatt über die WOV durch die hoch belasteten Zentrumsbereiche fahren würden, was dem grundsätzlichen Ziel des regionalen Gesamtverkehrskonzepts widerspreche. Aus Sicht der Verkehrslenkung sei eine abweichende Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h daher nicht zweckmässig.

d) Vorliegend ist dem Geschwindigkeitsgutachten entgegenzuhalten, dass den Anliegen des Lärmschutzes noch nicht schon dann Genüge getan ist, wenn die massgeblichen Grenzwerte eingehalten sind. Im Sinne des Vorsorgeprinzips sind grundsätzlich diejenigen Massnahmen zu treffen, mit welchen mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreicht werden kann (vergleiche E. 6b hievor). Dem Geschwindigkeitsgutachten lässt sich entnehmen (S. 20), dass mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h rein rechnerisch eine Herabsetzung des Lärmpegels um circa 2 dB(A) zu erwarten wäre. Dies erscheint nicht unerheblich. Die Herabsetzung der Geschwindigkeit erscheint ferner nicht als Massnahme, welche mit erheblichem Aufwand verbunden wäre (vergleiche BGE 1C_350/2019 vom 16.06.2020 E. 4.3.4). So gesehen könnte die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h durchaus eine geeignete Massnahme sein, um im Sinne des umweltschutzrechtlichen Vorsorgeprinzips die Umweltbelastung durch Lärm zusätzlich herabzusetzen. Die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV zu Zwecken der Verminderung von übermässigen Umweltbelastungen muss allerdings auch ansonsten verhältnismässig sein. Es sind insbesondere auch andere Interessen, so etwa Verkehrsinteressen, zu berücksichtigen. Im Geschwindigkeitsgutachten wird nachvollziehbar aufgezeigt, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h für den Fahrzeuglenker ein Widerstand bedeutet, der dazu führen könnte, dass die Fahrzeuge anstatt über die WOV durch die hoch belasteten Zentrumsbereiche fahren würden, was dem grundsätzlichen Ziel des regionalen Gesamtverkehrskonzepts mit der WOV als zentralem Bestandteil widersprechen würde. Hinzu kommt, dass ein legitimes Interesse daran besteht, dass die Strassen möglichst anhand ihrer optischen Erscheinung und Klassifizierung (hier Ausserortsstrecke) geschwindigkeitsmässig signalisiert werden. Dies führt dazu, dass es

weniger Geschwindigkeitsübertretungen „aus Versehen“ gibt; das heisst deshalb, weil die Automobilisten aufgrund der optischen Erscheinung der Strasse meinen, sie führen auf einer 80er-Strecke, obwohl die konkrete Strasse als 60er-Strecke signalisiert ist (vergleiche für einen solchen Fall: BGE 6B_622/2009 vom 23.10.2009 E. 2.1 ff.). Dass eine Geschwindigkeitsherabsetzung rechnerisch eine nicht unerhebliche Lärmschutzwirkung bei gleichzeitig relativ geringen Kosten bewirkt, dürfte schliesslich regelmässig zutreffen. Würde aber aufgrund der rechnerisch zu erwartenden Lärmschutzwirkung und der relativ geringen Kosten stets eine Geschwindigkeitsherabsetzung im Sinne der Lärmschutzvorsorge angeordnet, drohte der gesetzliche Grundsatz der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (hier 80 km/h) unterlaufen zu werden. Das kann nicht der Sinn des Gesetzes sein, welches eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit als Grundsatz vorsieht. Im konkreten Fall ist schliesslich zu berücksichtigen, dass dem Vorsorgeprinzip durchaus nachgelebt wird. So ist auf der gesamten Neubaustrecke der Einbau eines lärmarmen Belags geplant. Im Gebiet Brestenegg und Ringstrasse sind Lärmschutzwände vorgesehen und die Brücke über den Schächen soll mit einer schallabsorbierenden Verkleidung versehen werden. Im Bereich der Liegenschaften des Beschwerdeführers wird mit einer Linienführung im Damm des Geschiebesammlers von dessen Lärmschutzwirkung profitiert. Die letztere Massnahme ist zwar keine Lärmschutzmassnahme im engeren Sinn; dennoch kann auch bereits eine geschickte Linienführung, bei welcher Lärmschutzinteressen berücksichtigt werden, eine Lärmschutzmassnahme in einem weiteren Sinn darstellen. So ist dies hier der Fall: Das Trasse der vorliegenden Strasse wurde in einem Dammeinschnitt unterhalb der Dammkrone angelegt, sodass mit dieser Linienführung eine Lärmschutzwirkung erzielt werden kann. Bei der Festlegung dieser Linienführung flossen die Lärmschutzinteressen der Anwohner mit ein (vergleiche UVB a.a.O. S. 44). Schliesslich haben auch die beteiligten Umweltschutzfachstellen (kantonales Amt für Umweltschutz und BAFU) bezüglich Höchstgeschwindigkeit 80 km/h keine Beanstandungen angebracht. Insoweit sind die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h zum heutigen Zeitpunkt in Übereinstimmung mit der Vorinstanz nicht gegeben. Im Übrigen ist festzuhalten, dass die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h nicht ein für alle Mal vom Tisch ist, wenn im Rahmen der vorliegenden Plangenehmigung eine Signalisation von 80 km/h beschlossen würde. Im Geschwindigkeitsgutachten wird aufgezeigt (S. 21), dass das Amt für Umweltschutz des Kantons Uri nach der Inbetriebnahme der WOV ein Langzeit-Lärmmonitoring durchführen wird. Abhängig von diesen Messungen sind zusätzliche Schutzmassnahmen zu prüfen und umzusetzen. Es ist möglich, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h dereinst eine solche Massnahme sein könnte. Zurzeit aber erscheint es aufgrund der fachlichen Beurteilung im Geschwindigkeitsgutachten und dem UVB sowie einer Abwägung der betroffenen Interessen als vertretbar, wenn die WOV gemäss ihrer Ausscheidung als Ausserortsstrecke mit einer Höchstgeschwindigkeit im mittleren Bereich von 80 km/h signalisiert und später – bei Vorliegen von neuen Erkenntnissen – eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 60 km/h geprüft wird. Ein solch stufenweises Vorgehen erscheint im Sinne der Verhältnismässigkeit sinnvoll und sprengt nicht den Rahmen des erheblichen Gestaltungsspielraums, der den Planungsbehörden bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen zukommt (vergleiche BGE 1C_11/2017 vom 02.03.2018 E. 4.3.7 sowie E. 2c f. hievor). Es ist somit unter dem Aspekt des Lärmschutzes nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz die Signalisation von 80 km/h im mittleren Bereich der WOV genehmigt hat.

e) Bezüglich der Luftbelastung wird im Geschwindigkeitsgutachten nachvollziehbar ausgeführt (S. 23), dass die Luftschadstoffbelastung entlang der WOV lokal zunehmen werde. Die Siedlungsstruktur sei jedoch viel weniger dicht als in den Zentren. Zudem seien die Liegenschaften weiter von der Strasse entfernt, wodurch eine bessere Durchmischung der Luftschichten stattfinden könne. Aus diesen Gründen müsse von keiner Luftschadstoffzunahme ausgegangen werden, die zu einer Überschreitung der Grenzwerte gemäss LRV führe. Auch bezüglich Luft werde nach der Inbetriebnahme der WOV ein Monitoring durchgeführt und allfällige weitergehende Schutzmassnahmen geprüft und umgesetzt. Anders als beim Lärm kann dem Geschwindigkeitsgutachten betreffend Luft entnommen

werden, dass mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h keine massgebende Reduktion der Umweltbelastung erwartet werden kann (Luftschadstoffsenkung von wenigen Prozenten). Es erscheint somit fraglich, ob die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h zum heutigen Zeitpunkt überhaupt eine taugliche Massnahme wäre, um einen positiven Effekt auf die Luftschadstoffbelastung zu zeitigen. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der grossen Einflüsse von Windsituationen, allfälliger Inversionslagen oder anderer meteorologischer Situationen eine exakte Immissionsberechnung zum heutigen Zeitpunkt kaum möglich ist (UVB a.a.O. S. 31). Umso grössere Bedeutung kommt dem Luftmonitoring zu (siehe UVB a.a.O. S. 31 Ziff. 5.2.5 zweiter Abschnitt). Nicht ausgeschlossen ist deshalb, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h nach Erhebung der Luftdaten neu evaluiert werden muss. Zum heutigen Zeitpunkt erscheint diese Massnahme unter dem Gesichtswinkel der vorsorglichen Luftschadstoffbegrenzung nach vertretbarer Auffassung der Planungsbehörden allerdings nicht als zielführend. Dies umso mehr, als dass gemäss UVB (S. 35) gerade durch die Realisierung der WOV als Entlastungsstrasse in einem weniger dicht besiedelten Gebiet insgesamt eine Verbesserung der Lufthygiene erwartet wird, weshalb weitergehende Schutzmassnahmen zurzeit nicht als notwendig beurteilt wurden. Auch im Zusammenhang mit der Luft – wie beim Lärm – ergeben sich zudem aus den Beurteilungen der beteiligten Umweltschutzfachstellen keine Beanstandungen. Die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV kann somit zum heutigen Zeitpunkt auch nicht aus Gründen der Luftschutzschadstoffbegrenzung gerechtfertigt werden.

f) Aus dem Ausgeführten ergibt sich, dass sowohl unter dem Aspekt der Lärm- als auch der Luftbelastung nicht zu beanstanden ist, dass die Vorinstanz die Signalisation von 80 km/h im mittleren Bereich der WOV genehmigt hat. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist in diesem Punkt unbegründet.

10. c) Gemäss Art. 41c Abs. 1 Gewässerschutzverordnung (GSchV, SR 814.201) dürfen im Gewässerraum nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege, Flusskraftwerke oder Brücken erstellt werden. Die Aufzählung ist beispielhaft („wie“) und somit nicht abschliessend (vergleiche auch Christoph Fritzsche, Kommentar zum Gewässerschutzgesetz und zum Wasserbaugesetz, Zürich 2016, Art. 36a GschG N. 114). Als standortgebunden gelten Anlagen, die aufgrund ihres Bestimmungszwecks oder aufgrund der standörtlichen Verhältnisse nicht ausserhalb des Gewässerraums angelegt werden können. Aufgrund ihres Bestimmungszwecks standortgebunden sind etwa Fuss- und Wanderwege, während mit standörtlichen Verhältnissen, die das Erstellen von Anlagen im Gewässerraum zulassen, beispielsweise Schluchten oder durch Felsen eingeeengte Platzverhältnisse gemeint sind. Zu den Anlagen, die aufgrund ihres Bestimmungszwecks positiv standortgebunden sind, gehören auch Leitungen, die ein Gewässer queren müssen, weil die entsprechende, im öffentlichen Interesse liegende Infrastruktur sonst nicht sinnvoll bereitgestellt werden kann. In jedem Fall muss der Grund für die Bejahung der Standortgebundenheit ein objektiver, sachlicher sein und darf nicht leichthin angenommen werden; ebenso wenig wie im Fall einer Rodung vermag der Umstand, dass die Erstellung einer öffentlichen Anlage in der (staats-)eigenen Gewässerparzelle einfacher zu bewerkstelligen ist als ausserhalb des Gewässerraums, die Standortgebundenheit zu begründen (zum Ganzen: BVGE 2016/35 S. 598 E. 6.2.3 mit Hinweisen). Voraussetzung ist somit, dass Bauten und Anlagen auf genau diesen Standort angewiesen sind und sich landseits nicht realisieren lassen (BGE 1C_821/2013 vom 30.03.2015 E. 6.3), wobei nicht eine absolute, sondern eine relative Standortgebundenheit erforderlich ist (zum Begriff der relativen Standortgebundenheit: BGE 1C_203/2009 vom 01.12.2009 E. 2.1).

d) Dem UVB lässt sich entnehmen (S. 20 Ziff. 2.7), dass für die Verbindungsstrasse das Gebiet entlang des Schächenbachs zwingend sei sowohl für den direkten Anschluss an die A 2 im Bereich Wysshus als auch für die rückwärtige Erschliessung der Dorfzentren von

Altdorf, Schattdorf und Bürglen. In einem partizipativen Planungsprozess sei die bestmögliche Linienführung unter Einbezug der bestehenden Infrastrukturen, der technischen Machbarkeit sowie der Einflüsse auf den Mensch und die Umwelt ermittelt worden. Das vorliegende Bauprojekt WOV beinhalte diese Bestvariante. Das Projekt und die geplante Linienführung seien demnach standortgebunden. Das BAFU teilt diese Auffassung in seiner Stellungnahme vom 24. April 2020 im Wesentlichen und erachtet die relative Standortgebundenheit des aufgelegten Projekts als gegeben, bemängelt aber, dass im UVB ein Überblick über die wichtigsten geprüften Alternativen gefehlt habe. Ein Überblick hätte die Beurteilung des Projekts wesentlich erleichtert und beschleunigt (a.a.O. S. 4).

e) Wesentlich für die Beurteilung der Standortgebundenheit der vorliegenden Verbindungsstrasse ist die Frage, welche Alternativvarianten zur geplanten Linienführung in Betracht fielen respektive welche Alternativvarianten die Planungsbehörden geprüft haben und ob allenfalls eine dieser Varianten der geplanten Linienführung vorzuziehen ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass den Planungsbehörden beim Variantenentscheid ein Ermessensspielraum zusteht, den das Gericht zu respektieren hat (vergleiche E. 2d hievor sowie BGE 1C_556/2013 vom 21.09.2016 E. 5.2). Unbestritten ist, dass an der Verbindungsstrasse WOV ein grosses öffentliches Interesse besteht (vergleiche hierzu: UVB a.a.O. S. 20 Ziff. 2.7).

f) Dem vom Landrat am 31. August 2016 revidierten und vom Bundesrat am 24. Mai 2017 genehmigten kantonalen Richtplan kann entnommen werden (Ziff. 5.3-1), dass die Siedlungsgebiete der Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf vom Verkehr entlastet werden müssen. Dafür realisiere der Kanton Uri unter Berücksichtigung der Anforderungen der Landwirtschaft, des Hochwasserschutzes, der Umweltsorgen und in Abstimmung mit dem Nutzungskonzept Schächenwald eine neue Strassenverbindung. Vorgesehen sei eine West-Ost-Verbindung zwischen dem Kreisel Wysshus Ost und der Kreuzung mit der Gotthardstrasse im Bereich Schächenbrücke als neues Element im kantonalen Strassennetz. Aus dem Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Landrat vom 30. September 2014 zum Beschluss über den Kredit für das Strassenbauprogramm (Periode 2015 bis 2020; Umsetzung der West-Ost-Verbindung) geht hervor (S. 23), dass verschiedene Lösungsansätze ausserhalb des heutigen Projektperimeters geprüft, aber nicht weiterverfolgt wurden, weil diese Varianten den Nachteil hatten, dass sie keine oder nur eine unzureichende Entlastung der Siedlungsgebiete erwirkt hätten. Die Kombination von A2 Halbanschluss Altdorf Süd und West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) entlang des Schächens kristallisierte sich als erfolgsversprechendster Lösungsansatz heraus. Aus dem Bericht und Antrag a.a.O. ergibt sich weiter (S. 28 ff.), dass innerhalb des Planungsperimeters vier Linienführungen in die engere Auswahl kamen und detailliert geprüft wurden. Die Tunnelvariante beinhaltet den Bau eines durchgehenden Tunnels und wäre mit sehr hohen Kosten verbunden sowie bautechnisch schwierig umzusetzen, insbesondere soweit der Tunnel den Schächenbach unterqueren würde. Es ist zwischen den Beteiligten unbestritten, dass diese Variante aus Verhältnismässigkeitsgründen ausser Betracht fällt. Bei der Variante Nord würde die WOV ab dem Knoten Wysshus ausschliesslich nördlich des Schächens verlaufen; eine Querung wäre nicht vorgesehen. Diese Variante hätte einen beträchtlichen Waldverlust zur Folge und wäre mit weiteren, im Bericht und Antrag a.a.O. näher ausgeführten Nachteilen verbunden, weshalb auch diese Variante unbestrittenermassen ausscheidet. Die Variante Süd sähe vor, dass die WOV ausschliesslich südlich des Schächens in einer geraden Linie parallel zu diesem verlaufen würde. Diese Variante wird vom Beschwerdeführer, nebst der von ihm selber eingebrachten modifizierten Querungs-Variante (dazu sogleich), befürwortet. Es ist nachfolgend darauf zurückzukommen. Die Variante Querung schliesslich sieht einen Verlauf ab dem Knoten Wysshus bis zum Knoten Schächen mit einer Brückenquerung des Schächenbachs vor; sie entspricht im Wesentlichen dem aufgelegten Projekt. Der Beschwerdeführer schlägt als weitere Alternative eine modifizierte Querungs-Variante vor, bei der die Brückenquerung des Schächens weiter westlich erfolgen würde. Darauf ist ebenfalls nachfolgend näher einzugehen.

11. a) Aus Sicht der Vorinstanz ist die Variante Süd mit zahlreichen Nachteilen verbunden. Die Variante würde unmittelbar neben den Fabrikationsgebäuden der RUAG vorbeiführen. Um den nötigen Schutz vor den Gefahren der Sprengstoffverarbeitung zu gewährleisten wären kostspielige Massnahmen erforderlich (Bericht und Antrag a.a.O. S. 30). Aus den Unterlagen zur Besprechung mit dem BAFU vom 11. März 2020 ist ersichtlich, dass ein Schutztunnel entlang sensibler Sprengstoffverarbeitungsbetriebe auf dem RUAG-Areal errichtet werden müsste, welcher Kosten von 16 Millionen Franken verursachen würde. Als weiterer Nachteil der Variante Süd wertet die Vorinstanz den Umstand, dass auf dem RUAG-Areal diverse Firmengebäude rückgebaut werden müssten, um den nötigen Platz für die WOV zu schaffen. Dies wäre – so die Vorinstanz weiter – mit hohen Kosten verbunden. Zudem müssten wegen des Abbruchs der Gebäude rund hundert Arbeitsplätze verschoben werden. Es erscheine fraglich, ob diese alle erneut auf dem RUAG-Areal untergebracht werden könnten. Es drohe der Abzug dieser Arbeitsplätze aus dem Kanton Uri.

b) Das BAFU führt in seiner Stellungnahme vom 24. April 2020 zur Variante Süd aus, es erscheine plausibel, dass der von den kantonalen Behörden aufgezeigte Sicherheitstunnel für die Störfallvorsorge erforderlich wäre. Bei Gesamtkosten der Variante Querung von CHF 19,8 Millionen würden Mehrkosten von CHF 16 Millionen für einen Schutztunnel als unverhältnismässig erachtet.

c) Der Beschwerdeführer schlägt eine „Alternativ-Variante 2“ vor, welche im Wesentlichen der Variante Süd entspricht. Dazu macht der Beschwerdeführer in seiner Stellungnahme vom 18. Juli 2019 geltend (S. 3), der von der Vorinstanz als nötig bezeichnete Schutztunnel sei nicht mehr aktuell, weshalb die Kosten für einen solchen Tunnel abzuziehen seien. Zudem handle es sich um reine „Parteibehauptungen“, soweit ausgeführt werde, der angebliche Rückbau des Betriebsgebäudes der Firma Rheinmetall würde Kosten von CHF 3,6 Millionen und einen Verlust von Arbeitsplätzen verursachen (Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 17.08.2020 S. 3).

d) Dem UVB a.a.O. lässt sich entnehmen (S. 88 f.), dass auf dem RUAG-Areal explosive Stoffe umgeschlagen und verarbeitet werden. Es bestehe daher ein Gefährdungsrisiko, welches auch die geplante WOV betreffe. Die wichtigsten Gefahrenherde für Explosionen auf dem Areal der RUAG würden in den Gebieten südlich des Schächens liegen. Von den dortigen Anlagen könnten grössere Explosionsereignisse ausgehen. Aufgrund der Entfernung zur neuen Strassenanlage würden diese Gefahrenherde indessen keine direkte Gefährdung für die Strasse bilden. Mittelfristig solle zudem eine Entwicklung hin zu einem gemischten Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiet stattfinden. Es werde davon ausgegangen, dass mittelfristig keine Sprengstoffbearbeitung mehr erfolge.

e) Es ist vorliegend erstellt, dass die Verbindungsstrasse bei der Variante Süd ungefähr ab der Höhe des (nördlich des Schächens gelegenen) Geschiebesammlers unmittelbar neben Fabrikationsgebäuden der RUAG entlangführen würde, in welchen heute und auch mittelfristig Sprengstoffverarbeitung betrieben wird. Insofern erschiene nach der nachvollziehbaren Beurteilung der Fachspezialisten der Bau eines Schutztunnels entlang dieser sensiblen Bereiche als notwendig, um die Strasse vor Explosionsstörfällen zu schützen. Der Beschwerdeführer streitet dies nicht eigentlich ab. Er scheint aber der Ansicht zu sein, dass der Schutztunnel aufgrund der mittelfristig beabsichtigten Einstellung der Sprengstoffverarbeitung nicht mehr nötig wäre, weshalb die Kosten des Tunnels bei der Variantenprüfung abzuziehen seien. Dem kann indessen nicht gefolgt werden. Zwar trifft zu, dass offenbar die Absicht besteht, die Sprengstoffverarbeitung am betreffenden Standort zurückzufahren. Dies wird aber erst mittelfristig der Fall sein, das heisst zu einem nicht näher definierten Zeitpunkt in der fernerer Zukunft, denn „mittelfristig“ bedeutet bei einem umfangreicheren Umnutzungsprojekt, wie es hier angedacht ist, mindestens 10 bis 15 Jahre. Es wäre unverhältnismässig mit dem Projekt WOV zuzuwarten, bis in einem Zeitraum von 10

bis 15 Jahren (womöglich) feststehen würde, dass die Sprengstoffverarbeitung vollständig eingestellt worden ist, was dannzumal den Schutztunnel allenfalls obsolet machen könnte. Die Verkehrsüberlastung in den Zentren der drei bevölkerungsreichsten Gemeinden des Kantons (Altdorf, Schattdorf und Bürglen), in denen 2019 zusammen rund die Hälfte aller Einwohner des Kantons lebten (vergleiche Bevölkerung der Urner Gemeinden und Regionen, abrufbar: www.ur.ch/statistik, zuletzt besucht am: 15.09.2020), duldet keinen Aufschub von Entlastungsmassnahmen über einen so langen Zeitraum, zumal nicht feststeht, ob nach Ablauf von 10 bis 15 Jahren tatsächlich keine Sprengstoffverarbeitung mehr stattfinden würde, welche den Schutztunnel allenfalls entbehrlich machen würde. Hinzu kommt ein weiterer Aspekt: Zwar steht nicht gesichert fest, ob die Sprengstoffverarbeitung mittelfristig tatsächlich eingestellt wird. Es besteht aber doch die reelle Möglichkeit, dass im fraglichen Bereich dereinst tatsächlich keine Sprengstoffverarbeitung mehr stattfinden könnte. Ein Schutztunnel, welcher aktuell und mittelfristig noch nötig erscheint und entsprechende Kosten verursacht, könnte somit auf längere Sicht effektiv unnötig werden. Es besteht daher die Gefahr, dass der Schutztunnel im Ergebnis nur für eine mittelfristige Zeitspanne gebaut würde respektive der Zweck des Schutztunnels womöglich nur für die nächsten 10 bis 15 Jahre aktuell wäre. Danach, respektive wenn die Sprengstoffverarbeitung allenfalls tatsächlich eingestellt würde, verlöre der Schutztunnel seinen Zweck. Bei geschätzten Kosten von 16 Millionen Franken für einen Schutztunnel kann es nicht verantwortet werden, dass dieser innert einer mittelfristigen Zeitspanne überflüssig werden könnte. Gleichzeitig könnte aber auf einen Schutztunnel während dieser Dauer beziehungsweise während der Dauer der Sprengstoffverarbeitung nicht verzichtet werden, wobei ein Abwarten bis die Sprengstoffverarbeitung dereinst eingestellt würde aus den zuvor genannten Gründen ausser Betracht fällt. Es müssten somit aktuell und mittelfristig Kosten von 16 Millionen Franken für einen Schutztunnel getragen werden, die in keinem vernünftigen Verhältnis zu den geschätzten Gesamtkosten des aufgelegten Projekts von 19,8 Millionen Franken stehen würden und die mit Blick auf die mögliche Zweckdauer des Schutztunnels untragbar erscheinen. Damit leidet die Variante Süd nach vertretbarer Beurteilung der Vorinstanz an einem gewichtigen Nachteil, weshalb es nicht zu beanstanden ist, dass die Vorinstanz diese Variante ablehnt.

f) Entlang des südlichen Ufers des Schächens bis etwa auf Höhe des Ringstrassen-Quartiers in Schattdorf befindet sich das Industrieareal Schächenwald, auf welchem sich nebst Betrieben der RUAG auch Industriebetriebe anderer Firmen befinden. Entlang des südlichen Ufers sind diverse Firmen- und Fabrikationsgebäude angesiedelt. Die Vorinstanz führt aus, dass bei der Variante Süd der Rückbau von diversen Firmengebäuden notwendig würde, um für den Strassenbau den nötigen Platz zu schaffen. Diese Beurteilung erscheint mit Blick auf die nachfolgenden Überlegungen nachvollziehbar. Die WOV weist gemäss geometrischem Normalprofil vom 29. März 2018 eine lichte Breite von 9,40 Metern auf. Die Machbarkeitsstudie zur vom Beschwerdeführer eingebrachten Alternativ-Variante 2 vom 12. April 2019 (Beschwerdebeilage 7) geht dagegen von einer Fahrbahnbreite inklusive Bankett von 7,80 Metern aus. Soweit die Machbarkeitsstudie somit gestützt auf einen zu schmal bemessenen Strassenraum den Rückbau von Firmengebäuden ausschliesst, ist sie nicht geeignet, an der vorinstanzlichen Beurteilung, es gebe ohne Abbruch von diversen Firmengebäuden zu wenig Platz für die WOV, rechtserhebliche Zweifel zu wecken. Hinzu kommt, dass auch die Machbarkeitsstudie im Bereich des westlichen Anschlussknotens einen Teilabbruch von Gebäuden vorsieht. Ein Rückbau von Firmengebäuden erscheint somit auch unter Zugrundelegung der Alternativ-Variante 2 nicht ausgeschlossen. Dabei ist es nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz einen Rückbau von diversen Firmengebäuden als unverhältnismässig beurteilt. Nebst den von der Vorinstanz genannten Mehrkosten, welche bei einem Rückbau zu erwarten wären, sind insbesondere die privaten Interessen der betroffenen Firmen zu erwähnen. Diese benötigen die Gebäude für ihren Betrieb. Es bedarf keiner ausführlichen Erläuterung, dass ein Rückbau für die betroffenen Firmen mit erheblichen Nachteilen verbunden wäre; sei es, dass der Betrieb am jetzigen Standort umorganisiert oder sei es, dass der Betrieb an einen gänzlich anderen Standort verlegt werden müsste. Die privaten Interessen der Firmen sprechen daher gegen die Variante Süd,

noch bevor überhaupt auf die von der Vorinstanz darüberhinaus befürchteten volkswirtschaftlichen Schäden eingegangen werden müsste.

g) Als weiteren Nachteil der Variante Süd sieht die Vorinstanz die Erforderlichkeit eines zusätzlichen Kreisels beim westlichen Anschluss der WOV an das bestehende Strassennetz. In der Tat erschiene eine solche Lösung eher ungünstig. Mit dem vorgesehenen Projekt kann die WOV an den bestehenden Kiesel Wysshus angeschlossen werden. Dies ist im Vergleich zur Neuerrichtung eines Kreisels zunächst kostengünstiger. Vor allem aber wird der Kiesel Wysshus näher am geplanten Autobahn A2 Halbanschluss Altdorf Süd zu liegen kommen. Dieser wird sich im Bereich Wysshus/Attinghausen befinden und Richtung Nord ab der Industriestrasse zu erreichen sein respektive aus Richtung Nord in den Kiesel Attinghauserstrasse führen. Würde die WOV gemäss der Variante Süd über einen zusätzlichen Kiesel in die Rynächtstrasse geführt, müsste zunächst Richtung Norden zum Kiesel Wysshus gefahren und von da Richtung Industriestrasse abgebogen werden. Ein direkter Anschluss der WOV an den Kiesel Wysshus hätte dagegen keine zusätzliche Fahrstrecke zur Folge und würde den Verkehr direkter in die Nationalstrasse führen. Die Kombination der WOV mit dem Halbanschluss Altdorf Süd ist dabei eines der wesentlichen Elemente des Verkehrskonzepts. Je besser der Verkehr von der WOV in die Nationalstrasse fliesst, desto besser wird die Entlastungsfunktion der WOV zum Tragen kommen. Somit ist es offensichtlich ein Vorteil für den Verkehrsfluss, wenn der Verkehr direkter von der WOV in die Nationalstrasse fließen kann, was bei einem Anschluss an den Kiesel Wysshus besser gewährleistet ist als bei der Errichtung eines zusätzlichen Kreisels auf der Rynächtstrasse. Die Notwendigkeit eines zusätzlichen Kreisels und die damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss dürfen somit entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers als zusätzlicher Nachteil der Variante Süd gewertet werden.

h) Die Vorinstanz führt weitere Nachteile der Variante Süd an, auf welche nach dem bisher Erwogenen nicht näher eingegangen werden muss. Insgesamt wäre die Variante Süd gemäss der nachvollziehbaren Beurteilung der Vorinstanz mit gewichtigen Nachteilen verbunden. Die Vorinstanz überschreitet nicht den ihr zustehenden Ermessensspielraum, wenn sie die entsprechende Variante beziehungsweise die Alternativ-Variante 2 des Beschwerdeführers verwirft.

12. a) Der Beschwerdeführer schlägt als Alternative zur geplanten Querungs-Variante eine modifizierte Querungs-Variante vor. Diese nennt er in der Replik vom 22. Mai 2019 «Alternativ-Variante 1». In dieser Variante würde die WOV ebenso wie das aufgelegte Projekt ab dem Kiesel Wysshus verlaufen und den Schächenbach queren. Die Brückenquerung des Schächens würde aber im Vergleich zum aufgelegten Projekt weiter westlich erfolgen, sodass die Fahrbahn der WOV nicht den Damm des Geschiebesammlers beanspruchen würde.

b) Die Vorinstanz zeigt auf (Duplik vom 13.06.2019 S. 4), dass auch diese Variante mit erheblichen Nachteilen verbunden wäre. Zunächst würden einige der Nachteile der Variante Süd auch bei dieser Variante gelten. Zudem müsste die gemäss der Alternativ-Variante 1 vorgesehene Brücke mit einer Spannweite von circa 150 Metern und einer erheblichen Höhe erstellt werden, um die Hochwasserentlastung des Geschiebesammlers zu gewährleisten. Dies würde einen massiven Eingriff in das Landschaftsbild zur Folge haben. Weiter sei aufgrund der Hochlage der Brücke mit grösseren Lärmimmissionen zu rechnen, was vor allem für die Bewohner des Quartiers Brestenegg, die explizit eine möglichst tiefe Strassenführung gefordert hätten, mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden wäre. Die Gesamtkosten dieser Variante würden sich auf circa 45 Millionen Franken belaufen, wobei für die Brücke allein 9 Millionen Franken anfallen würden.

c) Der Beschwerdeführer vermag der vorinstanzlichen Beurteilung der Alternativ-Variante 1 nichts Substantielles entgegenzuhalten. Diese zeigt nachvollziehbar auf, weshalb diese Variante mit erheblichen Nachteilen verbunden wäre und als Folge davon zu verwerfen ist.

Insbesondere leuchtet ein, dass die vorgeschlagene Brücke aufgrund des Verlaufs über den Geschiebesammler eine stattliche Höhe und Spannweite aufweisen müsste, um hochwasserschutztauglich zu sein. Dass eine solche Brücke markante Mehrkosten verursacht, ist ohne Weiteres nachvollziehbar. Bei geschätzten Kosten von CHF 9 Millionen alleine für die Brücke ist im Vergleich zu den Gesamtkosten des aufgelegten Projekts von CHF 19,8 Millionen ein vernünftiges Verhältnis kaum zu wahren, zumal die Brücke, wie von der Vorinstanz aufgezeigt, mit zahlreichen weiteren Nachteilen verbunden wäre. Wie sich aus der Machbarkeitsstudie zur Alternativ-Variante 1 vom 12. April 2019 ergibt, würde die WOV bei dieser Variante südlich des Schächens zudem teilweise im Bereich verlaufen, in welchem gemäss der Variante Süd ein Schutztunnel für die Störfallvorsorge errichtet werden müsste. Die Machbarkeitsstudie zeigt nicht auf, inwiefern die Alternativ-Variante 1 das Problem der Störfallvorsorge in diesem sensiblen Bereich löst. Soweit davon auszugehen ist, für die Alternativ-Variante 1 müsste ebenfalls ein Schutztunnel errichtet werden, leidet sie an denselben Nachteilen wie die Variante Süd. Es kann auf die dortigen Ausführungen verwiesen werden (E. 11e hievore). Insgesamt bewegt sich die Vorinstanz nicht ausserhalb des ihr zustehenden Ermessens, wenn sie die Alternativ-Variante 1 beziehungsweise die modifizierte Querungs-Variante des Beschwerdeführers ablehnt.