Fallbeispiel Sechs-Sätze-Referat

Das folgende Sechs-Sätze-Referat fasst einen Zeitungsbericht zusammen, der über einen Entscheid des Schweizerischen Bundesgerichts berichtet (NZZ, 30.6.1992, S. 23).

Die Zusammenfassung ist nach folgendem Muster aufgebaut:

Einleitung
Argument 1
Gegenargument
Argument 2
Gegenargument
Entscheid

Gegen den geplanten Ausbau eines Autobahnstücks haben Umweltverbände vor Bundesgericht Rekurs eingereicht. Sie argumentieren, dass der Ausbau dem Umweltschutzgesetz widerspricht, weil die Immissionen auch nach dem Ausbau die Grenzwerte überschreiten werden. Dagegen wendet das Bundesgericht ein, dass der Gesetzgeber Alt- und Neuanlagen gleich behandeln will und nicht ausschliesst, immissionserhöhende Neuanlagen in überbelasteten Gebieten zu bauen. In der Stellungnahme des Buwal [Bundesamt für Umwelt] wird argumentiert, dass das Projekt ungenügende Massnahmen zum Senken der Immissionen vorsieht. Dagegen wendet das Bundesgericht ein, dass zusätzliche Massnahmen nicht bei der Projektgenehmigung, sondern erst im Rahmen der Massnahmenplanung vorzusehen sind. Aus diesen Gründen weist das Bundesgericht den Rekurs ab.

Quelle: Georg Brun, Gertrude Hirsch Hadorn. 2009. Textanalyse in den Wissenschaften. Inhalte und Argumente analysieren und verstehen. Zürich: vdf. UTB 3139

Neue Zürcher Zeitung, 30.6.1992, S. 23

Aus dem Bundesgericht

Verzicht auf Strassenausbau der Umwelt zuliebe?

Auch wenn von einem neuen oder sanierten Autobahnteilstück dereinst übermässige Immissionen ausgehen werden, darf das Projekt genehmigt werden, bevor zusätzliche verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen angeordnet sind. Dies meint das Bundesgericht in einem Leiturteil, welches auch klarmacht, dass der Verzicht auf den Ausbau einer stau- und unfallträchtigen Strasse – entgegen der Auffassung des Buwal – offensichtlich nicht der Verbesserung der Luftqualität dienen kann.

kb. Lausanne, 29. Juni

Bei dem Entscheid aus Lausanne handelt es sich um die in grosser Klarheit verfasste schriftliche Begründung des Urteils, mit welchem das Bundesgericht am 11. Dezember 1991 dem Ausbau der *Grauholzautobahn* bei Bern von derzeit vier auf sechs Fahrspuren zugestimmt hatte (vgl. NZZ Nr. 289). Obwohl das 5,5 km lange Teilstück der N 1 heute chronisch überlastet ist, was zu überdurchschnittlich vielen Staus, Unfällen und Immissionen führt, haben der Verkehrsclub der Schweiz (VCS), die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (SGU) und der World Wildlife Fund Schweiz (WWF) die Sanierung der Grauholzautobahn bekämpft. Die Umweltverbände machten geltend, dass die Stickstoffoxide (NO_2) mit aller Wahrscheinlichkeit auch nach einer Sanierung der Autobahn die Immissionsgrenzwerte überschreiten werden. Deshalb stehe Artikel 18 des Umweltschutzgesetzes (USG) dem geplanten Ausbau entgegen, welcher den Umbau oder die Erweiterung einer sanierungsbedürftigen Anlage nur zulässt, wenn diese dadurch gleichzeitig saniert wird.

Dem hält das Bundesgericht in seinem schriftlichen Urteil nun entgegen, eine solche Interpretation von Artikel 18 USG sei schon deshalb abwegig, weil so an den «Um»bau einer sanierungsbedürftigen Strasse strengere Voraussetzungen geknüpft würden als an den «Neu»bau einer Strasse. Der Umweltgesetzgeber habe aber *Alt- und Neuanlagen* grundsätzlich *gleich behandeln* wollen und Ausnahmen von dieser Gleichbehandlung höchstens zugunsten bestehender Objekte zugelassen. Im Zusammenhang mit Arbeiten an unzulässig immissionsträchtigen Verkehrsanlagen fällt indes die Antwort des Gesetzgebers für neue wie bestehende Objekte gleich aus: «Dass die Umweltvorschriften den Bau von neuen Verkehrsanlagen in stark oder übermässig belasteten Gebieten nicht ausschliessen», hat das Bundesgericht bereits entschieden (BGE 117 Ib 306), und dasselbe gilt laut dem nun vorliegenden neuen Entscheid auch für den Ausbau bestehender Strassen, die mutmasslich auch nach der Sanierung zu unzulässigen Immissionen führen dürften.

Allerdings ist bei der Bewilligung und Genehmigung solcher Verkehrsanlagen genau darauf zu achten, dass «alle zur Verfügung stehenden, für den Bauherrn *zumutbaren baulichen und technisch Mittel ausgeschöpft* worden sind, um die Emissionen zu reduzieren». Und «soweit auch die Anordnung betrieblicher Massnahmen in die Zuständigkeit des Bauherrn oder der Plangenehmigungsbehörde fällt», sind auch diese bereits im Baubewilligungsverfahren vorzusehen. Ist trotz all diesen Massnahmen damit zu rechnen, dass der künftige Verkehr zu unzulässigen Immissionen führt, dann muss die fragliche Strassenanlage in eine *Massnahmenplanung* im Sinne von Artikel 31 der Luftreinhalteverordnung (LRV) einbezogen werden. Erst in diesem Rahmen – und entgegen der Auffassung des Buwal nicht schon bei der Projektgenehmigung! – sind dann weitere einschränkende Massnahmen gegenüber Fahrzeugen und Verkehr vorzusehen, um die übermässigen Immissionen weiter zu senken. Und sollten auch die im Massnahmenplan vorgesehenen Vorkehren noch nicht zu einer Einhaltung der Immissionsgrenzwerte führen, dann sind die Behörden auf Grund der Artikel 19 und 31 ff. der LRV zu weiteren Massnahmen verpflichtet. *Keine Massnahme* zur Emissionsbegrenzung ist dagegen nach Auffassung des Bundesgerichtes der vom Buwal angeregte *Verzicht auf den Strassenausbau:* Ein über fünf Kilometer langes stau- und unfallträchtiges Teilstück einer der wichtigsten schweizerischen Nationalstrassenverbindung einfach nicht zu sanieren, könne «offensichtlich nicht das geeignete Mittel zur Verbesserung der Luftqualität sein». (Urteil E.26/1990)