

PROTOKOLL DES REGIERUNGSRATES DES KANTONS ST.GALLEN

Sitzung vom 17.Mai 1977

Auszug an:

Nr. 807

N 3, Tiefenwinkel-Walenstadt-Flums: Schönstätter Marienschwestern, Neu-Schönstatt, Quarten; Verwaltungsgerichtsbeschwerde betreffend Ausführungsprojekt an das Bundesgericht

Eidgenössisches Amt für Strassen- und Flussbau, 3003 Bern

Tiefbau- und Strassenverwaltung (3) / Baudepartement (2)

Beilage: Vernehmlassung

Zugestellt (der Post übergeben)
am:

Das Baudepartement berichtet:

Am 23.März 1976 genehmigte der Regierungsrat das Ausführungsprojekt für die Teilstrecke Tiefenwinkel-Walenstadt-Flums, km 169.670 bis km 182.962, der N 3 (Nr.365).

Die öffentliche Planaufgabe erfolgte in der Zeit vom 6.April bis 6.Mai 1976.

Innert der Auflagefrist, das heisst am 4.Mai 1976, erhob der Verein der Schönstätter Marienschwestern Einsprache gegen das Ausführungsprojekt.

Mit Entscheid vom 21.Dezember 1976 (Nr.1817) wies der Regierungsrat die Einsprache ab.

Am 12.Februar 1977 erhob Dr.R.Kaufmann, Rechtsanwalt, St.Gallen, im Namen des Vereins der Schönstätter Marienschwestern Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Schweizerischen Bundesgericht. Dieses stellte die Verwaltungsgerichtsbeschwerde am 23.Februar 1977 zur Vernehmlassung dem Regierungsrat zu mit der Aufforderung, diese bis zum 23.März 1977 einzureichen. Mit Schreiben vom 8.März 1977 gewährte das Schweizerische Bundesgericht Fristverlängerung bis zum 18.April 1977, und mit Schreiben vom 13.April 1977 erstreckte es die Frist bis zum 20.Mai 1977.

Der Regierungsrat beschliesst:

PROTOKOLL DES REGIERUNGSRATES DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. ⁶807 / 2

Dem Schweizerischen Bundesgericht wird folgende Vernehmlassung in doppelter Ausfertigung eingereicht (siehe Beilage).

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

an das
Schweizerische Bundesgericht
Verwaltungsrechtliche Kammer
1000 Lausanne 14

N 3, Tiefenwinkel-Walenstadt-Flums: Verein der Schönstätter Marienschwestern, Neu-Schönstatt; Verwaltungsgerichtsbeschwerde betreffend Ausführungsprojekt, Vernehmlassung

Herr Präsident,
Hochgeachtete Herren Bundesrichter,

Mit Schreiben vom 23. Februar 1977 haben Sie uns aufgefordert, zur obgenannten Verwaltungsgerichtsbeschwerde innert Frist Stellung zu nehmen. Mit Schreiben vom 8. März und 13. April 1977 haben Sie die Frist bis 20. Mai 1977 erstreckt. Sie ist mit vorliegender Eingabe gewahrt.

A. Antrag

Wir beantragen, die Beschwerde abzuweisen, unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

B. Bestreitung und Protest

Sämtliche Ausführungen in der Beschwerdeschrift, soweit sie nicht ausdrücklich als richtig anerkannt werden, sind bestritten. Gegen die eingereichten und angetragenen nicht gemeinsamen Beweismittel wird protestiert.

C. Begründung

I.
1. Bereits im Jahr 1969 konnte die kantonale Tiefbau- und Strassenverwaltung dem Gemeinderat Quarten und den Ortsgemeinden Quarten und Mols provisorische Studien über ein generelles Projekt für die Teilstrecke Tiefenwinkel-Walenstadt-Flums der N 3 zur Orientierung und Stellungnahme vorlegen. Die enge Fühlungnahme mit den örtlichen Behörden dauerte bis zur Genehmigung des Ausführungsprojektes im Jahr 1976 an, wobei in der Folge auch die Ortsgemeinden Murg und Oberterzen, die Alpverwaltung Mols sowie die Primarschulgemeinde Mols und der Verein der Schönstätter Marienschwestern (Beschwerde-

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. ⁶807/Schreiben Seite 2

führer) in die Orientierungen und Verhandlungen einbezogen wurden.

Beweis: Beschwerdegegner act.1, Dossier N 3, Teilstrecke Tiefenwinkel-Walenstadt (Korrespondenzen und Aktennotizen) mit 28 Beilagen

2. Die Orientierungen und Verhandlungen führten im Februar 1970 zu einem generellen Projekt im Massstab 1:5000. Bemerkenswert ist, dass gemäss diesem Projekt die Nationalstrasse in offener Linienführung das Dorf Quarten und damit auch das Bildungs- und Erholungszentrum des Beschwerdeführers nordseits umfuhr. Im weiteren sah dieses Projekt auf dem Plateau Eigis einen Rastplatz und eine Ausfahrt zum Dorf Quarten vor.

Beweis:

Beschwerdegegner act.2, Situation 1:5000, 1.Teil, Tiefenwinkel-Walenstadt

3. Aus Gründen des Umweltschutzes für das Dorf Quarten und damit auch für den Beschwerdeführer wurde durch weitere Projektierungsstudien versucht, im Bereich Quarten eine umweltfreundlichere Lösung zu finden. Diese Studien führten dazu, dass auf den Rastplatz auf dem Plateau Eigis und die Ausfahrt nach dem Dorf Quarten verzichtet wurde. Im weiteren wurde die offene Linienführung nordseits des Dorfes fallen gelassen. Die Nationalstrassenachse wurde südlich verschoben, so dass die N 3 im Bereich des Dorfes Quarten in einen Tunnel zu liegen kam.

Beweis: Beschwerdegegner act.3, Situation 1:5000, Teilstrecke 1, Tiefenwinkel-Walenstadt, März 1974

4. Das generelle Projekt wurde unter anderen dem Gemeinderat Quarten, der Regionalplanungsgruppe Walensee, dem St.Gallisch-Appenzellischen Naturschutzbund und dem kantonalen Planungsamt mit Schreiben vom 28. Februar 1975 in Anwendung von Art.19 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (SR 725.11; abgekürzt NSG) zur Vernehmlassung zugestellt.

In der Vernehmlassung der politischen Gemeinde Quarten vom 8. April 1975 wird betont, dass die Behörden der Gemeinde Quarten voll hinter dem Projekt stehen, und dass die vorgeschlagene Linienführung von Vernunft getragen und vom finanziellen Standpunkt aus vertretbar sei.

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. ⁶807/Schreiben Seite 3

In gleicher Weise äusserten sich die Ortsgemeinden Quarten, Murg, Oberterzen, Mols und der Verwaltungsrat der Alpkorporation Mols. Die Regionalplanungsgruppe Walensee schreibt in der Vernehmlassung vom 18. April 1975:

"Wir wissen, dass die Walenseeegend landschaftlich sehr reizvoll ist und darum auch für gewisse Bauvorhaben sehr empfindlich. Eine behutsame Einbettung der neuen Autobahn erheischt deshalb eine grosse Sorgfalt. Diesem Gesichtspunkt ist nach unserer Ansicht Rechnung getragen worden. Trotzdem möchten wir die Landschaft am Walensee nicht in einem Kistchen verbergen. Wir dürfen sie ja zeigen und möchten Sie darum bitten, mit Aussichtspunkten auf See und Berge nicht zu kargen, sie sinnvoll ins Gesamtkonzept einzubauen und vor allem ~~Sichtbehinderungen~~ zu vermeiden."

Die Regionalplanungsgruppe führt weiter aus, dass sie auch auf dem Gebiet der politischen Gemeinde Quarten keine Einwände anzubringen habe.

Auch der St.Gallisch-Appenzellische Naturschutzbund brachte in seiner Vernehmlassung vom 18. April 1975 gegen das generelle Projekt im Raum Tiefenwinkel-Walenstadt keine negativen Bemerkungen vor.

In der Stellungnahme des Planungsamtes des Kantons St.Gallen vom 17. April 1975 wird bestätigt, dass es den Projektverfassern gelungen sei, die Strasse so in die Landschaft zu legen, dass sie sich harmonisch einfüge. Auf die Ortschaften Murg und Quarten/Unterterzen werde durch die Tunnellierung bestmöglich Rücksicht genommen.

Aufgrund dieser zustimmenden Vernehmlassungen genehmigte der Regierungsrat des Kantons St.Gallen am 13. Mai 1975 (Nr. 627) das generelle Projekt und unterbreitete dem Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau (abgekürzt ASF) im Sinn von Art. 19 f. NSG das Begehren, dem Eidgenössischen Departement des Innern zuhanden des Bundesrates das generelle Projekt zur Genehmigung vorzulegen.

Am 9. Januar 1976 genehmigte der Bundesrat das generelle Projekt.

Beweise:

Beschwerdegegner act. 4, Schreiben des Baudepartementes vom 28. Februar 1975

Beschwerdegegner act. 5, Vernehmlassung der politischen Gemeinde Quarten vom 8. April 1975 samt den Vernehmlassungen der Ortsgemeinden Quarten, Murg, Oberterzen und Mols

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. 807/Schreiben Seite 4

Beschwerdegegner act.6, Vernehmlassung der Regionalplanungsgruppe Walensee vom 18.April 1975

Beschwerdegegner act.7, Vernehmlassung des St.Gallisch-Appenzellischen Naturschutzbundes vom 18.April 1975

Beschwerdegegner act.8, Stellungnahme des Planungsamtes des Kantons St.Gallen vom 17.April 1975

Beschwerdegegner act.9, Beschluss des Regierungsrates des Kantons St.Gallen vom 13.Mai 1976 (Nr.627)

Beschwerdegegner act.10, Genehmigung des generellen Projektes durch den Schweizerischen Bundesrat vom 9.Januar 1976

5. In der Folge erstellte die kantonale Tiefbau- und Strassenverwaltung gemäss Art.21 NSG in Zusammenarbeit mit dem ASF sowie den interessierten Bundesstellen und in enger Fühlungnahme mit den beteiligten Gemeinden das Ausführungsprojekt im Massstab 1:1000. Dieses wurde am 23.März 1976 (Nr.365) vom Regierungsrat des Kantons St.Gallen genehmigt.

Gemäss Art.26 f. NSG wurde das Ausführungsprojekt in den beteiligten Gemeinden in der Zeit vom 6.April bis 6.Mai 1976 öffentlich aufgelegt.

Am 9.November 1976 (Nr.1609) genehmigte der Regierungsrat ein Ergänzungsprojekt für Lärmschutzmassnahmen, das aufgrund der Untersuchungen der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt für Industrie, Bauwesen und Gewerbe (EMPA), Abteilung Akustik, ausgearbeitet wurde. Gemäss den Untersuchungen der EMPA war es nur im Raum Berschis/Tscherlach notwendig, Lärmschutzmassnahmen vorzusehen. Das Gutachten der EMPA wurde dem Beschwerdeführer anlässlich der zweiten Verhandlung im Bildungs- und Erholungszentrum Quarten ausgehändigt und erläutert.

Beweise:

Beschwerdegegner act.11, Ausführungsprojekt 1:1000, technischer Bericht

Beschwerdegegner act.12, Ausführungsprojekt 1:1000, Kostenvoranschlag

Beschwerdegegner act.13, Ausführungsprojekt 1:1000, Uebersichtsplan 1:10'000

Beschwerdegegner act.14, Ausführungsprojekt 1:1000, Situation Teilstrecke 1, Teil 5, Quarten

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. 807/Schreiben Seite 5

Beschwerdegegner act.15, Beschluss des Regierungsrates des Kantons St.Gallen vom 23.März 1976 (Nr.365)

Beschwerdegegner act.16, Beschluss des Regierungsrates des Kantons St.Gallen vom 9.November 1976 (Nr.1609)

6. Mit Entscheid vom 21.Dezember 1976 (Nr.1817) wies der Regierungsrat die vom Beschwerdeführer am 4.Mai 1976 erhobene Einsprache ab. Gegen diesen Entscheid erhob der Beschwerdeführer am 12.Februar 1977 Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Schweizerischen Bundesgericht.

Im Beschwerdebegehren verlangt der Beschwerdeführer, dass der im Ausführungsprojekt vorgesehene Tunnel gegen Westen um rund 500 Meter verlängert werde, eventuell sei der Tunnel durch eine Galerie zu ersetzen. In einem Eventualbegehren beantragt der Beschwerdeführer, dass die Angelegenheit zur Ergänzung des Sachverhaltes an die Vorinstanz zurückzuweisen sei.

II.

1. Die unter Abschnitt I aufgeführten Tatsachen beweisen, dass der Beschwerdeführer wie jeder am Strassenverkehr einigermaßen interessierte Bürger spätestens im Jahr 1969 wissen musste, dass auf der linken Seite des Walensees eine vierspurige Nationalstrasse geplant und projektiert wird. Trotz diesem Wissen projektierte und baute der Beschwerdeführer unbekümmert um die Linienführung der N3 ein Bildungs- und Erholungszentrum. Es ist mindestens unverstänlich, wenn der Beschwerdeführer im vollen Bewusstsein, dass im Raum Quartan eine vierspurige Autobahn gebaut wird, seine Anlagen ohne Rücksichtnahme auf den zukünftigen Verkehrsträger stellte. Im Sinn der Interessenabwägung gemäss Art.5 Abs.2 NSG steht fest, dass die N 3 längs des Walensees nicht nur von regionaler, sondern von nationaler Bedeutung ist. Dieses öffentliche Interesse überwiegt bei weitem die privaten Interessen des Beschwerdeführers. Der Beschwerdeführer hätte die Pflicht gehabt, seine Neubauten dem zukünftigen Verkehrsträger anzupassen. Anlässlich einer Besprechung mit dem Lärmexperten Bächli empfahl dieser dem Beschwerdeführer zur Verhütung der zu erwartenden Lärmeinwirkungen: "Besprechung mit den zuständigen Instanzen, Gemeindebehörden, zuständige aber kompetente Planungsinstanzen der Nationalstrasse, wenn möglich Departementschef." Diese Empfeh-

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr.⁶807/Schreiben Seite 6

lung wurde vom Beschwerdeführer nicht befolgt.

Beweis: Beschwerdeführer act.27, Rapport über die Besprechung mit Ing.Bächli vom 11.April 1972

2. Die Erteilung der Baubewilligung für das Zentrum Neu-Schönstatt durch den Gemeinderat Quarten vom 18.Mai 1971 vermag dem Beschwerdeführer in der zu beurteilenden Streitsache nicht zu helfen. Bereits zu diesem Zeitpunkt wussten die Behörden und die Bevölkerung, dass der Bau der vierspurigen Walenseestrasse dringend ist. Es ist unrichtig und wird ausdrücklich bestritten, dass die für den Nationalstrassenbau zuständigen Organe das Projekt des Beschwerdeführers kannten oder sogar genehmigten. Der Hinweis darauf, dass Architekt Bräm vom kantonalen Hochbauamt an der Orientierungsversammlung vom 28.April 1971 anwesend war und das Projekt positiv beurteilte, sagt nichts aus. Architekt Bräm beurteilte das projektierte Bildungs- und Erholungszentrum vom architektonischen Standpunkt aus ohne Berücksichtigung der zukünftigen Walenseestrasse. Auch aus der feuerschutztechnischen Bewilligung des kantonalen Amtes für Feuerschutz vom 5.Juli 1971 kann der Beschwerdeführer nicht ableiten, dass die zuständigen Organe für den Nationalstrassenbau dem Projekt zugestimmt haben. Das Amt für Feuerschutz des Kantons St.Gallen beurteilte das Projekt einzig unter dem Gesichtspunkt des Feuerschutzes.

Eine Genehmigung des Projektes durch den Kanton wurde nicht ausgesprochen und konnte gar nicht ausgesprochen werden. Gemäss Art.80 ff. des Baugesetzes (sGS 731.1; abgekürzt BauG) vom 6.Juni 1972 ist der Gemeinderat zuständig für die Erteilung von Baubewilligungen. Ein Genehmigungsverfahren kennt das Baugesetz nicht.

Spätestens seit dem 4.Februar 1972 kannte der Beschwerdeführer das generelle Strassenprojekt vom Februar 1970. An diesem Tag wurde es durch den damaligen Kantonsingenieur Pfiffner der Oeffentlichkeit in Walenstadt vorgestellt. Diese Tatsache gibt der Beschwerdeführer auf den Seiten 14/15 der Beschwerdeschrift zu. Es ist darauf hinzuweisen, dass dieses Projekt die offene Linienführung auf der Nordseite des Bildungs- und Erholungszentrums enthielt, eine Variante, welche für den Beschwerdeführer sehr ungünstig war. Bis zu diesem

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. 807/Schreiben Seite 7

Zeitpunkt waren durch den Beschwerdeführer lediglich Bauaufwendungen für Erschliessungsarbeiten im Betrag von Fr. 518'140.-- vorgenommen worden. Spätestens damals hätte der Beschwerdeführer vernünftigerweise den Bau einstellen müssen, um mit den für den Strassenbau zuständigen Stellen die zukünftige Baugestaltung abzusprechen. Die aufgelaufenen Kosten und Architektenhonorare wären deswegen nicht nutzlos gewesen, indem sie auch einer anderen Gestaltung der Baukörper gedient hätten.

Beweise:

Beschwerdeführer act. 8, Baubewilligung vom 18. Mai 1971

Beschwerdeführer act. 21, Protokoll über die Orientierungsverhandlung vom 28. April 1971

Beschwerdeführer act. 22, Feuerschutztechnische Bewilligung des Amtes für Feuerschutz des Kantons St. Gallen vom 5. Juli 1971

Beschwerdeführer act. 23, Zusammenstellung von Architekt J. P. Scherrer über die bis Februar 1972 aufgelaufenen Kosten

III.

Der Beschwerdeführer macht in seiner Eingabe öfters geltend, dass für das Bildungs- und Erholungszentrum die Lärmgrenzwerte für Kurzonen zur Anwendung kommen müssen. Diese Auffassung ist unrichtig.

In der Zeit vom 26. Februar bis 25. März 1974 wurde in der Gemeinde Quarten der Zonenplan öffentlich aufgelegt. Gemäss diesem Zonenplan liegt die Liegenschaft des Beschwerdeführers in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Es ist festzustellen, dass der Beschwerdeführer gegen diese Einzonung kein Rechtsmittel erhob. Aus der Sicht des Beschwerdeführers wäre es zwar naheliegend gewesen, wenn er alle Anstrengungen unternommen hätte, im Bereich des Bildungs- und Erholungszentrums eine Kurzone zu schaffen. Er hat das unterlassen. Deshalb kann er sich auch nicht auf die Lärmgrenzwerte für Kurzonen berufen.

Inzwischen sind gemäss verbindlicher Auskunft des kantonalen Planungsamtes sämtliche Einsprachen und Rekurse erledigt worden, so dass einer raschen Genehmigung des Zonenplanes durch das Baudepartement gemäss Art. 31 des Baugesetzes nichts mehr im Weg steht.

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. 807/Schreiben Seite 8

Beweis: Beschwerdegegner act.17, Richtplan der Gemeinde Quarten

IV.

Der Beschwerdeführer verweist in seiner Beschwerdeschrift (S.26 bis 38) auf die angebliche Uebermässigkeit der Lärmeinwirkungen der Nationalstrasse N 3 auf das Bildungs- und Erholungszentrum Neu-Schönstatt.

Dazu ist folgendes zu bemerken:

1. Der Vorinstanz wird vorgeworfen, sie hätte die Empfehlung der EMPA, Lärmschutzmassnahmen zu ergreifen, damit die wünschbaren Werte nicht überschritten werden, missachtet.

Diese Tatsache ist unerheblich, weil die Vorinstanz gemäss Art.42 Abs.1 NSG nicht verpflichtet ist, wünschbare Werte einzuhalten; vielmehr hat sie "diejenigen Vorkehren" zu treffen, "die zur Sicherheit des Baues sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen und von unzumutbaren Belästigungen der Anwohner notwendig sind".

Es ist festzuhalten, dass sich der Regierungsrat dem Bundesrecht entsprechend verhielt, indem er seinen Erwägungen die Grenzrichtwerte der ASF-Expertenkommission zugrundelegte.

Diese Grenzrichtwerte lauten für bestehende Wohnsiedlungen entlang den Nationalstrassen wie folgt:

06.00 - 22.00 Uhr (tags) L₅₀ (Grundgeräusch): 60 dB (A)

22.00 - 06.00 Uhr (nachts) L₅₀ (Grundgeräusch): 50 dB (A)

tags L₁ Spitze: 70 dB (A)

nachts L₁ Spitze: 60 dB (A)

Diese Werte sind gemäss dem Schlussbericht der vom ASF eingesetzten Experten massgebend für überbaute oder rechtskräftig eingezonte Gebiete. Der Zonenplan der Gemeinde Quarten steht unmittelbar vor der Genehmigung durch das Baudepartement.

Beweis: Beschwerdeführer act.32, Immissionsschutz an Nationalstrassen, Schlussbericht der vom ASF eingesetzten Expertenkommission, I, S.7

2. Die von der Vorinstanz beauftragte Eidgenössische Materialprüfungs- und Versuchsanstalt für Industrie, Bauwesen und Gewerbe,

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. 807/Schreiben Seite 9

Abteilung Akustik (abgekürzt EMPA), stellte mit ihren Messungen fest, dass für das Zentrum Neu-Schönstatt Werte von tags 57 dB und nachts 47 dB (A) zu erwarten sind.

Beweis: Beschwerdegegner act.23, Untersuchungsbericht der EMPA über die zu erwartenden Lärmimmissionen der N 3 vom 15. November 1976, S.5 und 10

3. Vergleicht man diese Werte mit jenen des Lärmgutachtens Zumbach, so ist ein Unterschied von 3 dB (A) zu 60 dB (A) feststellbar. Gemäss EMPA-Gutachten ist ein Unterschied von 2 dB oder weniger üblicherweise nicht wahrnehmbar. Erfahrungsgemäss ist zudem von der Prognose eine Fehlertoleranz von etwa 2 dB (A) bei normalem Terrain und 3 dB (A) bei sehr veränderlichem Terrain zu erwarten.

Im betreffenden Gebiet ist die letztgenannte Voraussetzung erfüllt. Es ist festzuhalten, dass sich die beiden Gutachten unter der Annahme von etwa 2000 PEW/Std. im wesentlichen decken.

Aus diesem Grund war die Vorinstanz nicht verpflichtet, neben der neutralen Gutachterin das Parteigutachten Zumbach in die Erwägungen miteinzubeziehen.

Beweise:

Beschwerdegegner act.23, Untersuchungsbericht der EMPA über die zu erwartenden Lärmimmissionen der N3 vom 15. November 1976, S.5

Beschwerdegegner act.30, Schalltechnisches Gutachten Ing.M.Zumbach, vom 2. Dezember 1976, S.2

4. Bezüglich der vom Beschwerdeführer vorgebrachten Extrapolation bis 5000 PWE/Std. in der Beschwerdeschrift und bis zu 10'000 PWE/Std. im Gutachten ist zu bemerken, dass solche Zahlen nicht annähernd der Wirklichkeit entsprechen können.

Die der EMPA-Untersuchung zugrunde gelegten durchschnittlichen Verkehrsmengen von 2400 PWE/Std. tags und 360 PWE/Std. nachts beruhen auf der sich aus langjährigen Verkehrsmessungen ergebenden zahlenmässigen Belastbarkeit von Hochleistungsstrassen mit vier Spuren. Diese Verkehrsmengen werden heute auf unseren Autobahnen bei weitem nicht erreicht.

Um mehr als 2400 PWE/Std. aufnehmen zu können, müssten zusätzliche Fahrbahnen errichtet werden.

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. 807/Schreiben Seite 10

Beweis: Beschwerdeführer act.32, Immissionsschutz an Nationalstrassen, Schlussbericht der vom ASF eingesetzten Expertenkommission, II, S.8

5. Erhebungen an der Zählstelle Nr.53 in Mühlehorn ergaben, dass der Verkehr entlang des Walensees durch Spitzenbelastungen an Wochenenden gekennzeichnet ist. So fielen von den im Jahr 1976 verzeichneten 200 höchstbelasteten Stunden deren 40 auf einen Freitag, 84 auf einen Samstag, 73 auf einen Sonntag und nur 3 auf weitere Wochentage. Die höchsten Stundenbelastungen schwankten an diesen Tagen zwischen 2389 und 1747 PWE. Demnach liegt die Leistungsfähigkeit der bestehenden Strasse bei etwa 2400 PWE. Aus den Verkehrszählungen in Maienfeld an der N 13 muss geschlossen werden, dass selbst dann, wenn die Leistungsfähigkeit der bestehenden Walensee-strasse grösser gewesen wäre, höchstens während 30 Stunden im Jahr die der Lärmuntersuchung zugrunde gelegte Verkehrsmenge von 2400 PWE/Std. erreicht oder überschritten worden wäre. Der durchschnittliche Tagesverkehr ist bedeutend niedriger und beträgt rund 800 PWE/Std. Die Verkehrszählungen zeigen auch, dass in Spitzenzeiten die Belastungen der beiden Fahrrichtungen nicht wesentlich voneinander abweichen. Das Verhältnis beträgt etwa 55 % zu 45 %; bei einer Verkehrsmenge von 2400 PWE/Std. verkehren demnach rund 1300 PWE in der einen und rund 1100 PWE in der andern Richtung.

Es sind uns keine Messungen in schweizerischen Tunnels bekannt, die den Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Fahrgeschwindigkeit aufzeigen würden. Dagegen haben wir Kenntnis von ausländischen Untersuchungen. So wurde im doppelröhrigen Fourvière-Tunnel in Lyon, der ähnliche Steigungsverhältnisse wie der projektierte Tunnel in Quarten aufweist, ein umfangreiches Messprogramm durchgeführt, das folgendes Ergebnis zeitigte: In der steigenden Tunnelröhre wurden bei stündlichen Verkehrsmengen von 1000 und mehr Fahrzeugen mittlere Geschwindigkeiten von rund 60 km gemessen, obwohl die signalisierte Geschwindigkeitsbeschränkung bei 80 km/Std. liegt. Auch auf der Ueberholspur waren die Geschwindigkeiten nicht wesentlich höher. In der fallenden Tunnelröhre waren die gemessenen Geschwindigkeiten etwas höher als 80 km/Std., sie zeigten aber bei Verkehrsmengen über 1000 Fahrzeugen/Std. eindeutig abnehmende Tendenz.

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. 807/Schreiben Seite 11

Die der Lärmberechnung zugrundegelegten Annahmen -- nämlich 2400 PWE/Std. und Fahrgeschwindigkeiten von 80 km/Std. -- dürften daher in Spitzenzeiten nur wenig von der Wirklichkeit abweichen. Aus den Messungen geht hervor, dass bei grossen Verkehrsmengen die Fahrgeschwindigkeit rasch absinkt und sich unabhängig davon, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Tunnel signalisiert ist oder nicht, allein aus verkehrstechnischen Gegebenheiten einstellt. Die Annahme der EMPA, die Grundgeschwindigkeit betrage 80 km/Std. bei 2400 PWE/Std. und unter der Berücksichtigung der vielen Tunnels, entspricht einer wirklichkeitsnahen Einschätzung des künftigen Verkehrsstromes.

Beweise:

Beschwerdegegner act. 22, Tunnel de Fourvière, courbe débit vitesse, décembre 1976

Beschwerdegegner act. 23, Untersuchungsbericht der EMPA über die zu erwartenden Lärmimmissionen der N 3 vom 15. November 1976

Beschwerdegegner act. 25, Verkehrsstatistik Zählstelle Nr. 53, Mühlehorn

Angabe ASF

6. Der Vorwurf des Beschwerdeführers, der Regierungsrat habe in seinem Entscheid unzulässigerweise auf die Grenzrichtwerte der vom ASF eingesetzten Expertenkommission von 1974 abgestellt statt auf jene der vom Bundesrat bestellten Expertenkommission, ist nicht stichhaltig. Letztere empfahl 1963 in ihrem Schlussbericht nichts anderes als provisorische Grenzrichtwerte, die jedoch, wie sie selbst betonte, nicht letztes Ergebnis wissenschaftlicher Forschung darstellen sollten. Sie berief sich auf die Notwendigkeit von künftigen ausgedehnteren Studien, musste jedoch wegen der Dringlichkeit der Lärmbekämpfungsproblematik den Behörden Begriffe und Modelle liefern, damit diese überhaupt einmal eine Entscheidungsgrundlage zur Verfügung hatten.

Bei seinem Abstellen auf die Expertenkommission des ASF, was ein Entscheid des technischen Ermessens und daher mit guten Gründen vertretbar ist, liess sich der Regierungsrat nicht von unsachlichen, dem Zweck der massgebenden Vorschriften fremden Erwägungen leiten; denn der Schlussbericht der Expertenkommission des ASF sagt deutlich, dass sein Ziel darin besteht, Auskunft darüber zu geben, mit

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. ⁶807/Schreiben Seite 12

welchen rechtlichen, planerischen und baulichen Massnahmen der Mensch gegen schädliche oder lästige Einwirkungen des Verkehrs auf Nationalstrassen (Hochleistungsstrassen) geschützt werden kann und soll. Abgesehen davon haben weder die Richtlinien der Expertenkommission von 1974 noch jene der Lärmbekämpfungskommission Gesetzescharakter. Die Vorinstanz hatte davon auszugehen, dass sich die Bauherrschaft an die Richtlinien des ASF, des in der Sache zuständigen Bundesamtes zu halten habe.

Beweis: Beschwerdeführer act.32a, Immissionsschutz an Nationalstrassen, Schlussbericht der vom ASF eingesetzten Expertenkommission, I, S.1

7. Das Bildungs- und Erholungszentrum Neu-Schönstatt befindet sich, wie erwähnt, nicht in einer Kurzzone, sondern in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen gemäss Art.18 BauG. Gegen diese Einzonung erhob der Beschwerdeführer keine Einsprache. Er verhält sich widersprüchlich, wenn er sich im vorliegenden Streitfall auf die niedrigeren Werte der Kurzzone beruft. Im übrigen unterscheidet der Schlussbericht der vom ASF eingesetzten Expertenkommission nicht mehr zwischen den verschiedenen Arten von Wohnhäusern einerseits und Schulen und Spitälern andererseits; er nimmt vielmehr für sämtliche überbauten Wohngebiete den selben Grenzrichtwert an.

Beweis: Beschwerdeführer act.32, Immissionsschutz an Nationalstrassen, Schlussbericht der vom ASF eingesetzten Expertenkommission, I, S.7

8. Wenn sich die Vorinstanz auf die Unterscheidung in der Reihenfolge der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung zwischen überbautem und nicht überbautem Gebiet beruft, so ist diese Meinung nicht irrtümlich, wie der Beschwerdeführer annimmt.

Dieser Ansicht ist auch die Expertenkommission des ASF, wenn sie auf S.7 ihres Berichtes ausführt, für die übrigen Siedlungsgebiete hätten die Grenzrichtwerte den Sinn, zukünftige Siedlungen vor Lärmimmissionen so zu schützen, dass eine ruhige und dem Wohlbefinden förderliche Wohnlage gesichert ist. An diese Vorschriften hat sich der Beschwerdegegner im Rahmen des Nationalstrassenbaues zu halten.

Auf keinen Fall kann sich der Beschwerdeführer auf die wünschbaren

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. 807/Schreiben Seite 13

Werte berufen, denn im überbauten Gebiet kommen nur die zumutbaren Werte zur Anwendung. Das Erholungsheim Neu-Schönstatt ist im überbauten Gebiet erstellt worden.

Beweis: Beschwerdeführer act.32a, Immissionsschutz an Nationalstrassen, Schlussbericht der vom ASF eingesetzten Expertenkommission, I, S.7, Augenschein

9. Wiederholt beruft sich der Beschwerdeführer auf Aeusserungen von Prof.Dr.med.Etienne Grandjean. Es ist vorab zu bemerken, dass dieser namhafte Experte für Immissionsschutzfragen sowohl der Eidgenössischen Expertenkommission, welche 1963 an den Bundesrat einen Bericht erstattete, als auch der vom ASF eingesetzten Expertenkommission (Verfasserin des Schlussberichtes vom März 1974) angehörte. In beiden Arbeitsgruppen arbeiteten im übrigen auch Prof.W.Furrer und Prof.A.Lauber mit. Unter Berücksichtigung des technischen Fortschrittes und der neuen Gegebenheiten kamen die Experten im Jahr 1974 auf andere Werte als im Jahr 1963. Der Artikel von Prof.Etienne Grandjean "Umweltqualität und Gesundheit im Wohnbereich" ist als persönliche Aeusserung eines Fachexperten zu werten und hat nicht den gleichen Aussagewert wie ein offizieller Bericht einer mehrköpfigen Expertenkommission zuhanden des Bundesrates oder einer Bundesstelle.

Beweise:

Beschwerdeführer act.32a, Immissionsschutz an Nationalstrassen, I und II

Beschwerdegegner act.24, Lärmbekämpfung in der Schweiz, Bericht der Eidgenössischen Expertenkommission an den Bundesrat 1963

10. Der Beschwerdeführer schliesst aus dem Schreiben der EMPA vom 9.Februar 1977, die Nationalstrasse werde eine betonierte Fahrbahn erhalten.

Richtig ist, dass der Untersuchungsbericht der EMPA von einer betonierten Fahrbahn ausgeht, ein Belag der mehr Geräusche als ein Schwarzbelag verursacht. Der Entscheid, ob die Nationalstrasse einen Schwarzbelag oder einen Betonbelag erhalten soll, ist noch offen. Auf jeden Fall lässt sich dem Schreiben der EMPA nichts entnehmen.

Beweis: Beschwerdeführer act.34, Schreiben EMPA/Dr.Kaufmann vom 9.Februar 1977

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. 807/Schreiben Seite 14

11. Wenn sich der Beschwerdeführer darauf beruft, dass sich die Ermittlungen der EMPA auf Messungen bei trockener Witterung stützen, so ist dieser Behauptung der Wortlaut des Untersuchungsberichtes der EMPA selbst entgegenzuhalten, der ausführt: "Die Berechnungen sind als Jahresmittelwerte zu betrachten, d.h. gemittelt über verschiedene Wetterverhältnisse; es sind Mittelwerte über 16 Stunden tags (06.00 bis 22.00 Uhr) und 8 Stunden nachts (22.00 bis 06.00 Uhr)."

Beweis: Beschwerdegegner act.23, Untersuchungsbericht der EMPA über die zu erwartenden Lärmimmissionen der N3 vom 15.November 1976, S.3

12. Der Beschwerdeführer versucht den Beweis zu erbringen, selbst die zumutbaren ASF-Werte würden überschritten.

Dabei ist zu beachten, dass er zur Stützung seiner Behauptung auf äusserst ungünstige Voraussetzungen angewiesen ist. Selbst wenn diese ungünstigen Annahmen -- wie nasse Fahrbahn, Betonbelag, höhere Geschwindigkeit, Steigungen und der gleichen -- zu treffen würden, was nicht der Fall ist, würden nach der Berechnung des Beschwerdeführers die zumutbaren Werte lediglich um 1 dB (A) überschritten.

Dabei hat man sich, wie bereits erwähnt, die fehlende Wahrnehmbarkeit und die mangelnde Messgenauigkeit vor Augen zu halten.

Beweise:

Beschwerdeführer act. 1, Beschwerdeschrift S.32

Beschwerdegegner act.23, Untersuchungsbericht der EMPA über die zu erwartenden Lärmimmissionen der N 3 vom 15.November 1976, S.3

13. Wenn der Beschwerdeführer behauptet, die EMPA hätte die Spitzenwerte L_1 ausser acht gelassen, so trifft dies nicht zu, denn der Untersuchungsbericht hält auf S.5 eindeutig fest: "Unsere Berechnungen bestätigen, dass der L_{50} in der vorhandenen Untersuchung massgebend ist. In der nachfolgenden Zusammenfassung sind deshalb nur die L_{50} -Werte angegeben."

Der Aeusserung der EMPA, sie gebe nur die L_{50} -Werte an, lässt sich nicht entnehmen, sie hätte die L_1 -Werte nicht berechnet. Sie stellt einzig fest, die L_1 -Werte seien nicht massgebend.

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. 607/Schreiben Seite 15

Sogar wenn man in Betracht zieht, dass der L_1 -Wert nur 57 dB (A) betragen würde, ist festzuhalten, dass dieser Wert immer noch 3 dB (A) unter dem ASF-Grenzrichtwert liegt.

Beweise:

Beschwerdegegner act.23, Untersuchungsbericht der EMPA über die zu erwartenden Lärmimmissionen der N 3, vom 15.November 1976, S.5

Beschwerdeführer act. 1, Beschwerdeschrift, S.34

14. Zu den vorher erwähnten ungünstigen Annahmen des Beschwerdeführers gehören die angeblich grössere Lärmimmission beim Tunnelende (die übrigens nicht grösser ist, aber plötzlich auftritt und nach subjektivem Empfinden verschieden ist), die 2,7-prozentige Strassensteigung auf dem Eigis-Plateau und die angeblich immer vom offenen See her kommende Winde. Zu den Windverhältnissen lässt sich bemerken, dass selbst die Schindler-Haerter AG, auf die sich der Beschwerdeführer beruft, erklärte, die Ergebnisse der Windmessungen seien noch nicht als repräsentativ zu betrachten. Diese Tatsache wird ergänzt durch die Feststellung der EMPA, die Einflüsse vom Wind auf die Ausbreitung des Strassenlärms könnten nicht zuverlässig berechnet werden.

Beweise:

Beschwerdeführer act. 1, Beschwerdeschrift, S.35 ff.

Beschwerdegegner act.23, Untersuchungsbericht der EMPA über die zu erwartenden Lärmimmissionen der N 3 vom 15.November 1976, S.4

15. Der Beschwerdeführer behauptet, die Bauarbeiten würden von 06.00 bis 22.00 Uhr vorgenommen.

Die Bauherrschaft beabsichtigt demgegenüber, die Arbeit ausserhalb der Tunnelbaustelle auf die Zeit von 07.00 bis 19.00 Uhr zu beschränken.

16. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass aus den genannten Gründen die Lärmeinwirkungen nicht als unzumutbar bezeichnet werden können.

V.

Der Beschwerdeführer behauptet in seiner Beschwerdeschrift, dass mit verhältnismässig kleinem Aufwand und geringen finanziellen Mitteln die Tunnellierung auf einer Länge von 500 m in Richtung Westen

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. 807/Schreiben Seite 16

vorgenommen werden könnte. Diese Behauptung ist falsch.

Dem Beschwerdeführer wurde bereits anlässlich der Einspracheverhandlungen bekanntgegeben, dass die Mehrkosten für einen 500 m langen Tunnel rund 14 Millionen Franken und für eine 500 m lange Galerie etwa 7 bis 8 Millionen Franken ausmachen würden.

Inzwischen sind diese Möglichkeiten einlässlich geprüft worden, und zwar in bezug auf die technische wie auf die finanzielle Seite. Das Ingenieurbüro Alfred Birchler AG, Schwyz, Einsiedeln und St.Gallen, erhielt den Auftrag, Tunnellösungen und die Galerielösung zu projektieren und die zu erwartenden Mehrkosten zu berechnen. Ende April 1977 lieferte das beauftragte Ingenieurbüro die Varianten auftragsgemäss ab.

Variante A beinhaltet einen verlängerten Tunnel, der bergmännisch erstellt und bergseits verlegt wird. Diese Lösung bedingt Projektänderungen auf einem Bereich von rund 2,6 km. Die Mehrkosten betragen 14,6 Millionen Franken.

Bei der Variante B wird weitgehend das Trasse des Ausführungsprojektes beibehalten. Die offene Strecke ist jedoch auf rund 500 m Länge mit einem Gewölbe überdeckt und dieses soweit mit Erdmaterial überschüttet, dass das Bauwerk in zufriedenstellender Weise in die Landschaft eingefügt werden kann. Die Mehrkosten für diese Lösung betragen 10'978'000 Franken.

Die Variante C stellt eine Kompromisslösung mit einer kürzeren Ueberdeckungsstrecke dar. Dabei könnte auf dem Trasse des Ausführungsprojektes eine rechteckige Galerie mit einer Länge von rund 230 m erstellt werden. Diese Variante bedingt Mehrkosten von 6'344'000 Franken.

Diese einlässlichen Untersuchungen durch ein aussenstehendes Ingenieurbüro belegen mit aller Deutlichkeit die Richtigkeit des Einspracheentscheides des Regierungsrates bezüglich der Verhältnismässigkeit. Die Mehraufwendungen von 6,3 bis 14,6 Millionen Franken würden fast ausschliesslich dem Beschwerdeführer dienen. Gemäss dem beigelegten Richtplan der Gemeinde Quarten (act.17) sind die Gebiete,

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. ⁶807/Schreiben Seite 17

die von der Tunnel- bzw. Galerielösung Nutzen ziehen könnten, nicht eingezont. Die Unverhältnismässigkeit fällt noch stärker ins Gewicht, weil aus den vorstehenden Ausführungen hervorgeht, dass die zumutbaren Grenzrichtwerte gar nicht überschritten werden. Es wäre unverantwortlich, diese erheblichen Mehrkosten aufzuwenden, wenn diese aus Gründen des Lärmschutzes überhaupt nicht notwendig sind.

Beweise:

Beschwerdegegner act.18, Bericht zu den Variantenstudien des Ing. Büros A.Birchler AG

Beschwerdegegner act.19, Variantenstudie Tunnel Quarten, Variante A, Ing.Büro A.Birchler AG

Beschwerdegegner act.20, Variantenstudie Tunnel Quarten, Variante B, Ing.Büro A.Birchler AG

Beschwerdegegner act.21, Variantenstudie Tunnel Quarten, Variante C, Ing.Büro A.Birchler AG

D. Schlussfolgerungen

1. Obwohl nicht ausdrücklich gesagt, beruft sich der Beschwerdeführer sinngemäss auf Art.104 lit.a und b des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege (SR 173.110; abgekürzt BOG) und auf Art.5 NSG.

Von Ermessensmissbrauch oder Ermessensüberschreitung (Art.104 lit.a BOG) kann nicht die Rede sein. Der Regierungsrat liess sich im Rahmen des ihm eingeräumten Ermessens nicht von unsachlichen, dem Zweck der massgebenden Vorschriften fremden Erwägungen leiten. Der Entscheidung, von einer Verlängerung des Tunnels oder der Erstellung einer Galerie abzusehen, ist ein Entscheid des technischen Ermessens, innerhalb dessen mit der gebotenen Gründlichkeit abgeklärt wurde, wo die Grenzen der Zumutbarkeit für den Beschwerdeführer liegen.

2. Ebenso kann dem Regierungsrat keine unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes (Art.104 lit.b BOG) vorgeworfen werden. Die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass der Regierungsrat alles getan und nichts unterlassen hat, um die Anliegen des Beschwerdeführers sorgfältig zu prüfen. Er ist in dieser Abklärung sogar weiter gegangen, als es seine gesetzliche Pflicht war. So hätte er beispielsweise mit den Gemeinden und der Öffentlichkeit im Rahmen der generellen Projektierung keinerlei Orientierungen und Verhandlungen durchführen müssen. Gemäss Art.19 NSG sind die Kantone nur verpflichtet, die durch den Strassenbau be-

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. ⁶807/Schreiben Seite 18

troffenen Gemeinden zur Stellungnahme einzuladen.

Die Abwägung zwischen öffentlichen und privaten Interessen gemäss Art.5 NSG ist ebenfalls sehr sorgfältig getroffen worden, wie aus Abschnitt II unserer Vernehmlassung hervorgeht.

3. Die vom Beschwerdeführer verlangte Projektänderung stellt nach Erachten des Regierungsrates eine Aenderung des generellen Projektes dar. Zu einer Projektänderung ist das Bundesgericht indessen nicht berechtigt. Es ist ausschliesslich Sache des Eidgenössischen Departementes des Innern, eine allfällige Projektänderung im Genehmigungsverfahren gemäss Art.28 NSG zu prüfen. Schliesslich hätte der Bundesrat, gestützt auf Art.20 NSG, auf Antrag des Eidgenössischen Departementes des Innern über die Aenderung des generellen Projektes zu entscheiden.

Selbst dann, wenn es sich nur um eine Aenderung des Ausführungsprojektes handeln sollte, könnte das Bundesgericht die Aenderung nicht verfügen. Gemäss Art.28 NSG wäre es nötigenfalls Sache des Eidgenössischen Departementes des Innern, das Ausführungsprojekt zu ändern (BGE 99 Ib 205 ff.; BGE 97 I 578).

Empfangen Sie, Herr Präsident, Herren Bundesrichter, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

St.Gallen, 20.Mai 1977

Der Landammann:

Im Namen des Regierungsrates,
Der Staatsschreiber:

Zweifach

Beilagen:

Akten des Beschwerdeführers, act.3, mit 36 Beilagen

Akten des Beschwerdegegners, act.1-25, gemäss separatem Verzeichnis

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. 807/Schreiben Seite 19

Beschwerdegegnerakten

- act. 1 Dossier N 3, Teilstrecke Tiefenwinkel-Walenstadt (Korrespondenzen und Aktennotizen) mit 28 Beilagen
- act. 2 Situation 1:5000, 1. Teil, Tiefenwinkel-Walenstadt vom Februar 1970
- act. 3 Situation 1:5000, Teilstrecke 1, Tiefenwinkel-Walenstadt vom März 1974
- act. 4 Schreiben des Baudepartementes des Kantons St.Gallen vom 28. Februar 1975
- act. 5 Vernehmlassung der politischen Gemeinde Quarten vom 8. April 1975 samt den Vernehmlassungen der Ortsgemeinden Quarten, Murg, Oberterzen und Mols
- act. 6 Vernehmlassung der Regionalplanungsgruppe Walensee vom 18. April 1975
- act. 7 Vernehmlassung des St.Gallisch-Appenzellischen Naturschutzbundes vom 18. April 1975
- act. 8 Stellungnahme des Planungsamtes des Kantons St.Gallen vom 17. April 1975
- act. 9 Beschluss des Regierungsrates des Kantons St.Gallen vom 13. Mai 1975 (Nr. 627)
- act. 10 Genehmigung des generellen Projektes durch den Schweizerischen Bundesrat vom 9. Januar 1976
- act. 11 Ausführungsprojekt 1:1000, technischer Bericht vom März 1976
- act. 12 Ausführungsprojekt 1:1000, Kostenvoranschlag vom März 1976
- act. 13 Ausführungsprojekt 1:1000, Uebersichtsplan 1:10'000 vom März 1976
- act. 14 Ausführungsprojekt 1:1000, Situation 1:1000, Teil 5, Quarten, vom März 1976
- act. 15 Beschluss des Regierungsrates des Kantons St.Gallen vom 23. März 1976 (Nr. 365)
- act. 16 Beschluss des Regierungsrates des Kantons St.Gallen vom 9. November 1976 (Nr. 1609)
- act. 17 Richtplan der Gemeinde Quarten, 1:5000
- act. 18 Bericht zu den Variantenstudien von Ingenieurbüro A. Birchler AG, St.Gallen, vom 29. April 1977
- act. 19 Variantenstudien Tunnel Quarten, Variante A von Ingenieurbüro A. Birchler AG, St.Gallen
- act. 20 Variantenstudien Tunnel Quarten, Variante B von Ingenieurbüro A. Birchler AG, St.Gallen

LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT DES KANTONS ST.GALLEN

Nr. 807⁶/Schreiben Seite 20

- act.21 Variantenstudien Tunnel Quarten, Variante C von Ingenieurbüro A.Birchler AG, St.Gallen
- act.22 Tunnel de Fourvière, courbe débit vitesse, décembre 1976
- act.23 Untersuchungsbericht der EMPA, Nr.36'465 vom 15.November 1976
- act.24 Lärmbekämpfung in der Schweiz, Bericht der Eidgenössischen Expertenkommission an den Bundesrat, 1963
(wurde dem Schweizerischen Bundesgericht bereits mit der Vernehmlassung i.S. Othmar Hug, Mols, eingereicht)
- act.25 Verkehrsstatistik Zählstelle Nr.53, Mühlehorn