

PROTOKOLL DES REGIERUNGSRATS

Sitzung vom 17. März 2021

Versand: 19. März 2021

Regierungsratsbeschluss Nr. 2021-000273

E., Q.____; Beschwerde vom 21. Mai 2020 gegen den Entscheid des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (Abteilung für Baubewilligungen)/Stadtrats Q.____ vom 21. Februar 2020/20. April 2020 betreffend Baugesuch der A.____/B.____ für Abbruch Gebäude Nrn. aaa/bbb sowie für Neubau Wohn- und Geschäftshaus mit Tiefgarage auf Parzellen ccc/ddd, innerhalb der Bauzone, an der K eee und am Stadtbach; Abweisung/Nichteintreten

Erwägungen

1. Ausgangslage

1.1

Die Bauherrschaft beabsichtigt auf den Parzellen ddd und ccc den Rückbau der bestehenden Gebäude Nrn. aaa und bbb und den Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses mit Tiefgarage. Die Einwohnergemeinde Q. ist Grundeigentümerin der Parzelle ddd; die Parzelle ccc befindet sich im Eigentum des Kantons Aargau. Gemäss rechtsgültigem Nutzungsplan der Stadt Q liegt der Bauplatz in der Wohn- und Gewerbezone WG4 und grenzt südöstlich an die Kantonsstrasse eee, X-Strasse.

1.2

Aus der Beschwerdeschrift ergibt sich, dass sich der Beschwerdeführer grundsätzlich nicht gegen das umstrittene Bauprojekt wehrt, sondern er beantragt zusammenfassend die Anordnung geeigneter Massnahmen, um die nach der Realisierung des Bauprojekts von ihm erwarteten Lärmemissionen zu verhindern beziehungsweise zu reduzieren. Dabei stützt sich der Beschwerdeführer insbesondere auf die Lärmschutzvorschriften. Darüber hinaus bringt er vor, dass das Bauprojekt ein rechtswidriges Bauvorhaben darstelle, da es einerseits gegen die Zusicherungen des Stadtammanns vom 26. März 2014 verstosse sowie vom Richtprojekt F. abweiche und andererseits den gesetzlichen Strassenabstand von 6 m zur Kantonsstrasse eee (X-Strasse) nicht aufweise.

Unter Berücksichtigung dieser Vorbringen des Beschwerdeführers ist zunächst zu beachten, dass der Regierungsrat gemäss § 48 Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG) vom 4. Dezember 2007 an die Beschwerdebegehren nicht gebunden ist. Erweist sich das umstrittene Bauvorhaben als nicht rechtskonform, hebt der Regierungsrat den angefochtenen Entscheid auf und entscheidet entweder in der Sache selbst oder weist diese zum Erlass eines neuen Entscheids an die Vorinstanz zurück (§ 49 VRPG). Es ist deshalb zunächst zu prüfen, ob sich das Bauvorhaben, infolge der vom Beschwerdeführer geltend gemachten Mängel, als rechtswidrig erweist.

2. Behördliche Auskünfte

2.1

In seiner Beschwerde macht der Beschwerdeführer zunächst geltend, dass die vorliegend umstrittene Baubewilligung im Widerspruch zu den öffentlichen Versprechen des Stadtmanns vom 26. März 2014 stehe.

Zu diesem Vorbringen des Beschwerdeführers ist festzuhalten, dass die Baubewilligungsbehörden das Bauvorhaben im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens auf Übereinstimmung mit den massgeblichen öffentlich-rechtlichen Vorschriften von Bund, Kanton und Gemeinde überprüfen. Zu beachten ist dabei das gesamte öffentliche Recht, welches Bezug und Gehalt zum Baurecht aufweist. Die Baubewilligungsbehörden sind nur zur Anwendung der Vorschriften über Raumplanung, Umweltschutz und Bauwesen sowie weiterer öffentlich-rechtlicher Vorschriften berufen. Sie haben im Baubewilligungsverfahren in der Regel einzig zu prüfen, ob einem Bauvorhaben öffentlich-rechtliche Hindernisse entgegenstehen und dürfen grundsätzlich keine privatrechtlichen Fragen beurteilen (vgl. ANDREAS BAUMANN/RALPH VAN DEN BERGH/MARTIN GOSSWEILER/CHRISTIAN HÄUPTLI/ERIKA HÄUPTLI-SCHWALLER/VERENA SOMMERHALDER FORESTIER, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, Bern 2013, § 60, NN. 52 ff).

2.2

Den Akten ist zu entnehmen, dass der Einwohnerrat Q. in der Sitzung vom 26. März 2014 die Anfrage von G. vom 6. April 2013 betreffend verkehrs- und emissionsberuhigende Massnahmen X-Strasse/H. behandelt hat. Dazu äusserte sich auch der ehemalige Stadtmann I.. Er thematisierte die Lärm-Problematik und äusserte sich dahingehend, dass die X-Strasse so gestaltet werden müsse, dass sie ruhiger werde. Als mögliche Lärmschutzmassnahmen nannte er Tempo 30, die Strassensanierung und die Abdämmung der grossen Betonwände, "die zum Teil bis 2 Meter überhöht sind". Ob die angefochtene Baubewilligung im Widerspruch zu diesen Äusserungen steht, muss im vorliegenden Entscheid nicht ermittelt werden, da sie nicht im direkten Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauprojekt erfolgten und somit keine Rechtsgrundlage im vorliegenden Fall bilden. Möchte der Beschwerdeführer das Vertrauensschutzprinzip geltend machen, kann ihm nicht gefolgt werden, da nicht jede behördliche Auskunft eine Vertrauensgrundlage darstellt. Bloss allgemeine Auskünfte und Absichtskundgaben oder ein Hinweis auf eine bisherige Praxis genügen nämlich hierzu nicht. Im Einzelnen wird vorausgesetzt, dass die Auskunft für einen konkreten Einzelfall aufgrund einer vollständigen Darstellung des Sachverhalts ohne Vorbehalt erteilt wurde und dass die Auskunft erteilende Person oder Behörde für die Erteilung dieser Auskunft zuständig war oder der Rechtssuchende sie aus zureichenden Gründen als zuständig betrachten durfte. Eine weitere Voraussetzung des Vertrauensschutzes stellt sodann das Fehlen der Kenntnis der Fehlerhaftigkeit der Vertrauensgrundlage dar. Zudem kann Vertrauensschutz nur geltend machen, wer gestützt auf sein Vertrauen eine nicht ohne Nachteil wieder rückgängig zu machende Disposition getätigt hat. Zu guter Letzt muss das private Interesse am Vertrauensschutz das öffentliche Interesse an der richtigen Rechtsanwendung überwiegen, damit die Berufung auf Treu und Glauben durchzudringen vermag (BGE 137 I 69 E. 2.6). Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Einerseits stellen die erwähnten Äusserungen von I. keine genügende Vertrauensgrundlage dar, da sie sich auf die Lärm-Problematik auf der X-Strasse im Allgemeinen und nicht auf das vorliegende Bauprojekt oder zumindest auf die Überbauung der betroffenen Bauparzellen beziehen. Andererseits ist aus den Akten nicht ersichtlich und wurde vom Beschwerdeführer auch nicht geltend gemacht, dass er gestützt auf die genannten Äusserungen von I. eine nicht ohne Nachteil wieder rückgängig zu machende Disposition getätigt hat. Die vom Beschwerdeführer geltend gemachten Auskünfte beziehungsweise Zusicherungen von I. vermögen deshalb im Rahmen des vorliegenden Beschwerdeverfahrens nichts zu ändern.

3. Kantonsstrassenabstand

3.1

Des Weiteren verweist der Beschwerdeführer auf das Richtprojekt F. und macht dabei geltend, dass das vorliegende Bauprojekt im Vergleich zum Richtprojekt F. eine massive Unterschreitung des gesetzlichen Strassenabstands aufweise. In diesem Zusammenhang ist zunächst zu prüfen, ob die Abweichung vom Richtprojekt F. einen Rechtsverstoss darstellt.

Gemäss der Stellungnahme des Stadtrats Q. vom 31. August 2020 handelt es sich beim Richtprojekt F. um eine durch die Stadt in Auftrag gegebene Überbauungsstudie vom 31. März 2011 für die Parzellen ddd (westlicher Teil) und ccc. In seiner Stellungnahme führt der Stadtrat Q. aus, dass diese Studie nie Teil eines einwohnerrätlichen oder stadträtlichen Beschlusses gewesen sei. Sie bilde Teil einer stadtinternen Abklärung zur Überbaubarkeit der Parzelle sowie zu einer allfälligen Abgabe der Parzelle im Baurecht oder einer Veräusserung. Zudem bringt der Stadtrat Q. vor, dass diese Abklärungen seit mindestens 15 Jahren bestehen würden und in diesem Rahmen immer wieder Gutachten und Studien durch die Stadt in Auftrag gegeben worden seien, welche ebenfalls keinerlei rechtliche oder tatsächliche Aussenwirkung zu entfalten vermögen. Dieses Richtprojekt besitze keinerlei rechtliche Wirkung, auch keine behördenverbindliche. Dieser Schlussfolgerung des Stadtrats ist beizupflichten. Daher kann keine Rechtsverletzung darin erblickt werden, wenn das in Frage stehende Bauprojekt vom Richtprojekt F. abweicht.

3.2

Schliesslich macht der Beschwerdeführer in seiner Beschwerde wiederholt geltend, dass das Bauprojekt den gesetzlichen Strassenabstand von 6 m zur Kantonsstrasse eee, X-Strasse, nicht aufweise.

Gemäss § 111 Abs. 1 lit. a des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 müssen Bauten und Anlagen gegenüber Kantonsstrassen einen Abstand von 6 m einhalten. Den Akten ist zu entnehmen, dass das geplante Bauvorhaben gemäss heutiger Situation einen Grenzabstand von 6 m zur Strassenparzelle der Kantonsstrasse eee aufweist. Somit ist der gemäss § 111 Abs. 1 lit. a BauG zur Kantonsstrasse geforderte Abstand von 6 m eingehalten. Den Akten ist jedoch ebenfalls zu entnehmen, dass ein genehmigtes Projekt betreffend den Ausbau der Kantonsstrasse eee vorliegt, welches in den nächsten Jahren zur Ausführung kommen wird. Gemäss diesem Projekt wird die Parzelle ccc im Rahmen des Ausbaus der X-Strasse teilweise für die notwendigen Verbreiterungen zur Realisierung einer Mittelzone und einer Schutzinsel beansprucht. Gemäss der Auskunft der Abteilung Tiefbau BVU wurde eine entsprechende Mutation zugunsten der Strassenparzelle nicht durchgeführt, da sowohl die Strassenparzelle als auch die vom Strassenprojekt teilweise beanspruchte Parzelle ccc bereits im Eigentum des Kantons stehen. Der Abstand des geplanten Bauvorhabens zur Fahrbahn wird sich nach der Realisierung des genannten Strassenbauprojekts auf 2,50 m reduzieren. Aus diesem Grund ist der Beschwerdeführer der Meinung, dass das Bauprojekt den gesetzlichen Strassenabstand massiv unterschreitet.

Dieser Ansicht kann nicht gefolgt werden. Wie bereits erwähnt, weist das geplante Bauvorhaben gemäss heutiger Situation einen Grenzabstand von 6 m zur Strassenparzelle der Kantonsstrasse 269 auf. Somit ist der gemäss § 111 Abs. 1 lit. a BauG zur Kantonsstrasse geforderte Abstand von 6 m im massgeblichen Zeitpunkt der Baubewilligungserteilung eingehalten. Auch nach Realisierung des Strassenbauprojekts ist der ab Strassenparzelle (und nicht ab Fahrbahnrand) zu messende Strassenabstand eingehalten, wenn die Parzellengrenze zwischen der Strassenparzelle und der Bauparzelle nicht durch eine Landabtretung an die Strassenparzelle verschoben wird. Der Strassenabstand dient zum einen der Verkehrssicherheit und hat eine gesundheitspolizeiliche Funktion, zum anderen soll er den Planungsspielraum erhalten und schliesslich die Landerwerbsmöglichkeiten für die Bedürfnisse des zukünftigen Verkehrs sichern. Es muss deshalb grundsätzlich bei jedem Bauprojekt, das an eine Kantonsstrasse grenzt, damit gerechnet werden, dass dieses Bauvorhaben in Zu-

kunft infolge der Realisierung eines Strassenbauprojekts den gesetzlichen Strassenabstand unterschreiten wird. Massgeblich ist deshalb für die Beurteilung der Rechtmässigkeit des Bauprojekts die Sachlage im Zeitpunkt der Gesuchseinreichung und Baubewilligungserteilung. Der Abteilung für Baubewilligungen BVU ist deshalb beizupflichten, dass gegenwärtig eine rechtliche Grundlage fehlt, um auf der Basis des geplanten Strassenbauprojekts einen höheren Strassenabstand zu fordern, als die 6 m, welche heute eingehalten sind.

Es bleibt somit zu prüfen, ob den Beschwerdeanträgen gestützt auf die Lärmschutzvorschriften entsprochen werden kann.

4. Lärmschutz

4.1

Das Umweltschutzgesetz bezweckt den Schutz der Umwelt gegen schädliche oder lästige Einwirkungen (Art. 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz [Umweltschutzgesetz, USG] vom 7. Oktober 1983), wie beispielsweise Lärm (Art. 7 Abs. 1 USG). Das Bundesrecht bestimmt die materiellen Voraussetzungen, unter welchen Emissionsbegrenzungen angeordnet werden dürfen, und umschreibt die der Immissionsreduktion dienenden Massnahmen. Einwirkungen werden primär an der Quelle, das heisst am Emissionsort, beschränkt (Art. 11 Abs. 1 USG). Dabei sind zunächst im Sinne der Vorsorge unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung die Emissionen so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG). In einem zweiten Schritt sind die Emissionsbegrenzungen zu verschärfen, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden (Art. 11 Abs. 3 USG). Nach Art. 25 Abs. 1 USG dürfen ortsfeste Anlagen nur dann errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten; die Bewilligungsbehörde kann eine Lärmprognose verlangen.

Art. 11 USG gilt laut Abs. 1 einzig für Einwirkungen in Form von Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen, das heisst für jenen Teilbereich des USG, der unter dem Begriff "Immissionsschutz" zusammengefasst werden kann. Alle diese Einwirkungen fallen gemäss Art. 7 Abs. 1 USG nur insoweit in den Geltungsbereich des Immissionsschutzes, als sie durch den Bau oder den Betrieb von Anlagen verursacht werden (vgl. ANDRÉ SCHRADER/THEO LORETAN; Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Auflage, Zürich 2004, inkl. gebundener Ergänzungsband 2011 [fortan: Kommentar zum USG], Art. 11 N. 15). Als Anlage bezeichnet das Gesetz Bauten, Verkehrswege und andere ortsfeste Einrichtungen (Art. 7 Abs. 7 USG), welche Emissionen erzeugen (Art. 7 Abs. 1 und 2 USG, vgl. Art. 2 Abs. 1 der Lärmschutzverordnung [LSV] vom 15. Dezember 1986). Es stellt sich zunächst die Frage, ob die geplante Baute als eine neue ortsfeste Anlage im Sinne von Art. 11 USG beziehungsweise Art. 7 LSV und Art. 25 USG zu qualifizieren ist. Wie bereits erwähnt, grenzt das Bauvorhaben an die Kantonsstrasse eee. Es handelt sich dabei um eine stark befahrene Strasse (durchschnittlicher Tagesverkehr 24'776). Gemäss den Akten sind heute bei den Liegenschaften, die – wie die Liegenschaft des Beschwerdeführers – auf der gegenüberliegenden (südlichen) Seite der X-Strasse liegen, mit ca. 67 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht die für die Empfindlichkeitsstufe III geltenden Immissionsgrenzwerte (65 beziehungsweise 55 dB[A]) überschritten (vgl. Stellungnahme der Abteilung für Umwelt BVU vom 29. Juli 2020, S. 1 und 3). In der soeben genannten Stellungnahme führt die Abteilung für Umwelt BVU aus, dass jedes Gebäude in gewissem Masse Schallwellen, zum Beispiel verursacht vom Strassenverkehr, reflektiere. Je weiter weg das Gebäude von der Strasse stehe, desto geringer werde die Energie der reflektierten Wellen. Von schallharten, glatten Fassaden könne Schall stärker reflektiert werden als an strukturierten oder rauen Fassaden (S. 2). Unter Berücksichtigung, dass das geplante Gebäude mit seiner ca. 42 m langen, glatten Fassadenwand nach der Realisierung des Strassenbauprojekts einen Abstand von 2,50 m zur Fahrbahn aufweisen wird, ist davon auszugehen, dass dieses Gebäude den Strassenlärm reflektieren und

dadurch in der Umgebung zusätzliche Immissionen verursachen wird. Gemäss Lehre und Praxis kommt das Lärmschutzrecht auf die geplante Baute jedoch grundsätzlich nicht zur Anwendung, da sie nicht die eigentliche Verursacherin des Strassenlärms ist. Der Bauherrschaft erwachsen aus dem USG auch dann keine besonderen Pflichten, wenn die Reflexionen auf benachbarten Grundstücken zu einer Überschreitung der Grenzwerte führen (vgl. dazu ROBERT WOLF, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, a.a.O., Art. 25 N. 37; Urteil des Bundesgerichts vom 19.3.1996, E. 3b, Hinweis in Umweltrecht in der Praxis [URP] 1996 680). Gestützt darauf führt der Stadtrat Q. in der vorliegend umstrittenen Baubewilligung aus, dass die Bauherrschaft nicht Verursacherin des Lärms der Kantonsstrasse sei und daher mangels einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage nicht verpflichtet werden könne, Massnahmen zur Reduktion des Lärms seitens der Kantonsstrasse zu ergreifen.

Der Stadtrat Q. übersieht jedoch dabei, dass eine andere Beurteilung am Platz ist, wo Reflexionen eine nachteilige Veränderung des Klangcharakters des reflektierten Schalls bewirken. Gemäss der Lehre können zum Beispiel Fassaden, die mit bestimmten Wellblechprofilen verkleidet sind, den reflektierten Lärm von Schiessanlagen oder Strassen so verändern, dass ein hoher, als unangenehm empfundener Pfeifton entsteht. In diesen Fällen ist die reflektierende Baute die Urheberin des nachteilig veränderten Schalls und stellt insoweit eine Lärm erzeugende Anlage dar, auf welche die Bestimmungen über die Begrenzung von Emissionen zur Anwendung kommen. Die nachteilige Beeinflussung des reflektierten Lärms ist nach den Grundsätzen der vorsorglichen Emissionsbegrenzung (Art. 11 Abs. 2 USG) zu vermeiden und wo der veränderte Klangcharakter infolge der erhöhten Störwirkung des Lärms zu einer Überschreitung massgeblicher Grenzwerte führt, sind auch die Belastungsgrenzen von Art. 11 Abs. 3 sowie Art. 25 Abs. 1 und 2 USG anwendbar (vgl. dazu WOLF, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, a.a.O., Art. 25, N. 38).

Es stellt sich somit die Frage, ob es sich im vorliegenden Fall um eine vergleichbare Situation handelt. In ihrer Stellungnahme zur Beschwerde vom 29. Juli 2020 führte die Abteilung für Umwelt BVU diesbezüglich Folgendes aus:

"Jedes Gebäude reflektiert in gewissem Masse Schallwellen, z.B. verursacht vom Strassenverkehr. Je weiter weg das Gebäude von der Strasse steht, desto geringer wird die Energie der reflektierten Wellen. Von schallharten, glatten Fassaden kann Schall stärker reflektiert werden (Einfallswinkel gleich Ausfallwinkel) als an strukturierten und / oder rauen Fassaden (diffuse Streuung). Ist eine Fassade zudem sehr lang (im vorliegenden Fall beträgt die Gebäudelänge ca. 42 m parallel zur X-Strasse) und der Abstand zwischen vorbeifahrenden Lastwagen oder Bussen und der Hausfassade 'passend' zu den Schallemissionen der Fahrzeuge (Übereinstimmung der Geometrien von Schallwelle und Abstand zwischen Fassade und Fahrzeug), können sich im ungünstigen Fall sogenannte stehende Wellen ausbilden. Bildet sich zwischen einem Gebäude und einem vorbeifahrenden Lastwagen eine stehende Welle aus, so wird dies vom menschlichen Gehör als deutlich lauterer, tiefer und meist auch unangenehmer Dröhnen wahrgenommen, gegenüber dem andere Geräusche mehr in den Hintergrund treten. Wenn dieser Fall einer stehenden Welle eintreten sollte, kann dies durchaus als eine Reflexion bezeichnet werden, die eine nachteilige Veränderung des Klangcharakters des reflektierten Schalls bewirkt. Neben der möglichen Ausbildung stehender Wellen kann die Bildung neuer Töne besonders bei grossen, glatten Fassaden nicht ausgeschlossen werden. Bekannt ist ein solches Phänomen beispielsweise von Pfeiftonen verursacht von Wind an Fassadenteilen. (...) Das menschliche Gehör nimmt Töne mit einer Frequenz zwischen etwa 20 und 20'000 Hertz (Hz) wahr. Das entspricht Schallwellen zwischen 17 Metern und 17 Millimetern Wellenlänge. Als tieffrequent werden im allgemeinen Töne mit einer Frequenz unter 100 Hz bezeichnet. Solche Töne haben Wellenlängen von ca. 3 Metern und mehr. Fahrzeuge senden Schallwellen in einem breiten Frequenzspektrum aus, bei Lastwagen und Bussen treten auch sehr tiefe Frequenzen auf. Ausserdem sind solche Fahrzeuge so gross (und oft auch mit glatter, gerader Karosserie), dass sie als 'fahrende Wand' wirken. Zwischen der Fahrzeugwand und der Gebäudewand kann sich eine stehende Schallwelle ausbilden, die von Menschen sehr deutlich gehört werden kann, beispielsweise als Dröhnen, Brummen oder Wummern etc. Im hier betrachteten Fall beträgt der Abstand der Fassade zur Strasse

2.50 m, als Abstand zwischen Fassade und Schallquelle (Fahrzeug) wird 4.20 m bis 5.20 m angegeben. Schallwellen dieser Länge haben Frequenzen zwischen 66 Hz und 82 Hz, sind also tieffrequent. Stehende Wellen im tieffrequenten Bereich können bei entsprechender Pegelstärke erheblich lauter wahrgenommen werden, als die direkte, 'eigentliche' Schallemission des Fahrzeugs. Wie in unserer Stellungnahme vom 17. Dezember 2019 beschrieben, ist aufgrund des langen (42 m), geraden (keine Vor- oder Rücksprünge, harte Materialien) Baukörpers das Entstehen von tieffrequentem Dröhnen (bei vorbeifahrenden Lastwagen oder Bussen) nicht auszuschliessen."

Gestützt auf die soeben zitierten Ausführungen der Abteilung für Umwelt BVU lässt sich zusammenfassend feststellen, dass im vorliegenden Fall mit der möglichen Ausbildung stehender Wellen die Bildung neuer Töne nicht ausgeschlossen werden kann. Insofern kann eine nachteilige Veränderung des Klangcharakters entstehen. Gemäss den oben erwähnten Ausführungen im Kommentar zum USG (Art. 25 N. 38) ist in diesen Fällen die reflektierende Baute die Urheberin des nachteilig veränderten Schalls und stellt insoweit eine lärm erzeugende Anlage dar. Gestützt darauf und unter Berücksichtigung, dass Einwirkungen, die schädlich oder lästig werden könnten, nach dem Vorsorgeprinzip, welches in Art. 1 Abs. 2 USG festgelegt ist, frühzeitig zu begrenzen sind und dass dem Vorsorgeprinzip der Gedanke der Prävention zugrunde liegt, ist festzuhalten, dass die geplante Baute eine ortsfeste Anlage im Sinne von Art. 11 beziehungsweise 25 USG darstellt und die Bestimmungen über die Begrenzung von Emissionen auf den vorliegenden Fall somit anwendbar sind.

4.2

4.2.1

Gemäss Art. 25 Abs. 1 USG dürfen ortsfeste Anlagen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten. Wie bereits erwähnt, sind heute bei den Liegenschaften, die auf der gegenüberliegenden (südlichen) Seite der X-Strasse liegen, die geltenden Immissionsgrenzwerte bereits überschritten. Für die Prüfung, ob der vorliegende Fall in den Geltungsbereich von Art. 25 USG fällt, spielt dies jedoch keine Rolle, da Art. 25 USG erst dann anwendbar ist, wenn die durch die in Frage stehende Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen zu einer Überschreitung der Planungswerte in der Umgebung führen.

Gemäss der Abteilung für Umwelt BVU könnten stehende Schallwellen im Falle ihrer Ausbildung zwischen dem geplanten Neubau und den vorbeifahrenden Lastwagen oder Bussen als sehr laut und unangenehm wahrgenommen werden und auch auf der gegenüberliegenden Strassenseite deutlich hörbar sein. Es handle sich jedoch um tieffrequente Geräusche, welche nicht in einer deutlichen Zunahme der Beurteilungspegel resultieren würden. Der Grund dafür liege darin, dass im Schallschutz gemessene Frequenzen mit einem Filter bewertet würden, welcher die Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs für verschiedene Frequenzen nachzubilden versuche. Der sogenannte A-Filter sei vorgeschrieben. Zur Kennzeichnung werde deshalb die physikalische Einheit Dezibel (dB) mit einem A ergänzt und mit dB(A) abgekürzt. Der A-Filter bewerte jedoch besonders tiefe Frequenzen zu niedrig. Deshalb zeige ein Messgerät mit A-Filter besonders bei tiefen Frequenzen weniger Dezibel an, als viele Menschen empfinden würden. Sinngemäss bringt die Abteilung für Umwelt BVU damit die Erwartung zum Ausdruck, dass allfällig auftretende stehende Wellen, die nach dem vorgeschriebenen A-Filter gemessen werden, die Immissionsgrenzwerte für Strassenlärm nicht überschreiten würden, obschon sie als störend empfunden werden könnten. Anlässlich der Verhandlung vom 3. Dezember 2020 brachte die Fachspezialistin Lärm der Abteilung für Umwelt BVU denn auch klar zum Ausdruck, dass nicht mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte infolge stehender Wellen zu rechnen ist (Protokoll der Verhandlung vom 3. Dezember 2020, S. 13, Votum J.).

Im Schreiben vom 3. Dezember 2020 macht der Beschwerdeführer geltend, sofern eine Quantifizierung in Dezibel vorgenommen werde, müsse das tieffrequente Dröhnen so eingerechnet werden, dass die Modellierung den Anforderungen von Art. 15 USG genüge. Dies werde in der Regel durch Korrekturfaktoren bewerkstelligt. Zu diesem Vorbringen des Beschwerdeführers ist zu erwähnen, dass wenn Belastungsgrenzwerte fehlen, die Vollzugsbehörde die Lärmimmissionen gemäss Art. 40

Abs. 3 LSV nach Art. 15 USG beurteilt, wonach die Immissionsgrenzwerte für Lärm so festzulegen sind, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung gilt Art. 25 USG auch für Anlagen, für welche die Anhänge der LSV keine Belastungsgrenzwerte enthalten (BGE 123 II 325, E. 4c). In seiner Rechtsprechung hat das Bundesgericht die Anwendbarkeit des Lärmschutzrechts des Bundes unter anderem auf die folgenden Anlagen bejaht: Restaurant (BGE 123 II 325, E. 4a; Urteile des Bundesgerichts in URP 1997 197 und URP 1997 495, E. 3), Spielsalon (Urteil des Bundesgerichts vom 17.8.1998, E. 5a), Jugendtreffpunkt (BGE 118 Ib 590, E. 3); Kinderspielplatz eines Mehrfamilienhauses (BGE 123 I 174); Kirchenglocken (Verwaltungsgericht Zürich in URP 1996 668; Verwaltungsgericht Aargau in ZBI 1989 499); Glockenspiel an der Fassade eines Uhrengeschäfts (Urteil des Bundesgerichts in URP 1997 480); Sportanlage (BGE 115 Ib 446), Glassammelstelle (Verwaltungsgericht Zürich in URP 1994 167 und 172); Hundezwinger (Urteil des Bundesgerichts in URP 1995 31 im Zusammenhang mit gewerblicher Hundezucht; Verwaltungsgericht Thurgau in URP 1998 77 im Zusammenhang mit hobby-mässiger Hundezucht); Stall für zwei Ponys (Urteil des Bundesgerichts in URP 1998 162, E. 3c); Schuss- und Zwischeranlage auf einem Rebgelände (Urteil des Bundesgerichts in URP 1998 529, E. 3a); künstlich angelegtes Biotop, in dem sich quakende Frösche niederlassen (Urteil des Verwaltungsgerichts Zürich vom 15.12.1999, E. 4b). Der vorliegende Fall lässt sich jedoch mit keinem von diesen Beispielen vergleichen. Es handelt sich um Strassenverkehrslärm, den Motorfahrzeuge auf der Strasse erzeugen, auch wenn sich dieser Lärm infolge der Reflexionen nachteilig verändern kann. Die Belastungsgrenzwerte sind für den Strassenlärm im Anhang 3 LSV festgelegt. Die Vollzugsbehörde hat die ermittelten Aussenlärmimmissionen ortsfester Anlagen anhand dieser Belastungsgrenzwerte zu beurteilen (Art. 40 Abs. 1 LSV). Art. 15 USG ist daher auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar.

Des Weiteren führte der Beschwerdeführer anlässlich der Verhandlung vom 3. Dezember 2020 erneut aus, dass es falsch sei, die Grenzwerte in dB(A) festzulegen. Zu diesem Vorbringen des Beschwerdeführers ist darauf hinzuweisen, dass die LSV als Mass für die Störungswirkung des beurteilten Lärms den Beurteilungspegel L_r vorschreibt, der in dB(A) ausgedrückt wird (vgl. Art. 38 Abs. 1, Art. 40 Abs. 1 sowie Anhang 3 Ziff. 2 LSV). Die Darstellung der Lautstärke erfolgt durch energetische Addition der spektralen Komponenten (Frequenzbänder), wobei die Letzteren in Ableitung der jeweiligen Ohrempfindlichkeit gewichtet in das Endergebnis einfließen. Dabei wurden im Wesentlichen vier verschiedene Varianten der Berücksichtigung dieser Frequenzbänder entwickelt (A, B, C und D-Filter). Heute wird mehrheitlich – auch international – der A-Filter verwendet (vgl. zum Ganzen ROBERT HOFMANN, Lärm und Lärmbekämpfung in der Schweiz, 2. Auflage, Zürich, Ergänzter Nachdruck November 2000, Ziff. 4.7). Es ist nicht Sache der Beschwerdeinstanz, in einem konkreten Beschwerdeverfahren die rechtlich zwingend vorgeschriebene Art der Darstellung der Lautstärke (dB[A]) auf ihre wissenschaftliche Begründetheit zu untersuchen, wie der Beschwerdeführer offenbar wünscht (vgl. dazu Entscheid der Eidgenössischen Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt vom 26. April 2006, Geschäftsnummer A-2004-117, Erw. 20.1, bestätigt durch das Bundesgericht [Urteile des Bundesgerichts vom 1A.108/2006 und 1A.116/2006 vom 7. respektive 8. November 2006]).

Zusammenfassend lässt sich zunächst feststellen, dass die stehenden Schallwellen im Falle ihrer Ausbildung zwischen dem geplanten Neubau und den vorbeifahrenden Lastwagen oder Bussen zu keiner Überschreitung der Planungswerte in der Umgebung führen werden. Art. 25 USG ist somit auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar.

4.2.2

Zwar dient die in Art. 25 Abs. 1 USG vorgesehene Begrenzung der von einer einzelnen Anlage erzeugten Immissionen auf ein Mass, das zu keiner Überschreitung der Planungswerte führt, ebenfalls der Vorsorge. Diese Begrenzung tritt jedoch nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nicht an die Stelle der vorsorglichen Emissionsbegrenzung gemäss Art. 11 Abs. 2 USG, sondern als Ergänzung zu dieser hinzu (BGE 124 II 517, E. 4b = URP 1998 728; Urteil des Bundesgerichts in URP

1997 35, E. 3b). Die Einhaltung der Planungswerte belegt nicht ohne weiteres, dass alle erforderlichen vorsorglichen Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 11 Abs. 2 USG getroffen worden sind. Ein Vorhaben vermag somit vor der Umweltschutzgesetzgebung nicht schon deswegen zu bestehen, weil es die einschlägigen Belastungsgrenzwerte einhält. Vielmehr ist im Einzelfall anhand der in Art. 11 Abs. 2 USG beziehungsweise Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV genannten Kriterien zu prüfen, ob die Vorsorge weitergehende Beschränkungen erfordert. Dabei ist namentlich sicherzustellen, dass auch bloss unnötige Emissionen vermieden werden (Urteil des Bundesgerichts vom 9. Oktober 1996 in URP 1997 S. 35 E. 3b mit Hinweisen; KLAUS A. VALLENDER/RETO MORELL, Umweltrecht, Bern 1997, S. 133 Rz. 30 und S. 247 Rz. 26). Dem Vorsorgecharakter von Art. 25 Abs. 1 USG wird dennoch Rechnung getragen, indem in Fällen, in welchen die Planungswerte eingehalten sind, zusätzliche Massnahmen nach Art. 11 Abs. 2 USG in der Regel nur dann als wirtschaftlich tragbar gelten, wenn sich mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreichen lässt (BGE 124 II 517, E. 5a).

Als Zwischenfazit ist somit festzuhalten, dass Art. 11 Abs. 2 USG auf den vorliegenden Fall anwendbar ist.

4.2.3

Emissionsbegrenzungen werden nach Art. 11 Abs. 3 USG verschärft, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden. Die Verschärfung geht im Prinzip so weit, dass keine übermässigen Immissionen mehr auftreten. Die Grenze der Schädlichkeit beziehungsweise Lästigkeit wird durch die Immissionsgrenzwerte festgelegt (vgl. WOLF, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, a.a.O., Art. 11, NN. 15f.). Liegen die Immissionen deutlich unterhalb der durch die Immissionsgrenzwerte markierten Grenze zur Schädlichkeit oder Lästigkeit, so kommt (nur) die erste, vorsorgliche Massnahmen-Stufe zum Zug nach Art. 11 Abs. 2 USG. Liegen sie über der kritischen Grenze, so wird die zweite, verschärfte Massnahmen-Stufe nach Art. 11 Abs. 3 USG ausgelöst. Dasselbe gilt, wenn die Immissionen nur knapp unterhalb der Schädlichkeits- oder Lästigkeitsgrenze liegen und eine Zunahme zu erwarten ist (vgl. SCHRADER/LORETAN, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, a.a.O., Art. 11, NN. 15 ff.). Wie oben dargelegt wurde, werden die stehenden Schallwellen, im Falle ihrer Ausbildung, zu keiner deutlichen Zunahme der Beurteilungspegel und damit zu keiner Überschreitung der Immissionsgrenzwerte führen. Der Umstand, dass die vorliegend in Frage stehenden Belastungen den Beurteilungspegel nur unbedeutend erhöhen, deutet darauf hin, dass diese nicht als schädlich oder lästig einzustufen sind.

Nach Art. 11 Abs. 3 USG darf die Grenze der Schädlichkeit beziehungsweise der Lästigkeit auch beim Zusammenwirken mehrerer (gleichartiger) Lärm emittierender Anlagen nicht überschritten werden. Die aus der Geltung der Immissionsgrenzwerte resultierende Beschränkung gilt jedoch nicht einseitig zulasten von neuen Anlagen (BGE 118 Ib 26, E. 5d = URP 1992 236; N 39a zu Art. 11). Wie bereits erwähnt, sind bei den Liegenschaften, die auf der gegenüberliegenden Seite der X-Strasse liegen, die Immissionsgrenzwerte mit dem aktuellen Strassenverkehrslärm bereits heute sowohl am Tag als auch in der Nacht überschritten. Unter Berücksichtigung, dass die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte allein auf den bereits heute bestehenden Strassenlärm zurückzuführen ist und dass die vorliegend in Frage stehenden Lärmbelastungen dazu nur unbedeutend beitragen können, ist festzustellen, dass die Voraussetzungen für die Anwendung von Art. 11 Abs. 3 USG auf den vorliegenden Fall nicht erfüllt sind. Mit der Verschärfung der Emissionsbegrenzungen kann die aktuell bestehende und durch den Strassenlärm verursachte schädliche beziehungsweise lästige Situation nicht behoben werden.

Es ist somit nachfolgend zu untersuchen, ob die vom Beschwerdeführer beantragten Lärmschutzmassnahmen gestützt auf Art. 11 Abs. 2 USG beziehungsweise Art. 7 Abs. 1 LSV anzuordnen sind.

4.3

4.3.1

Gemäss Art. 7 Abs. 1 LSV sind die Lärmemissionen einer neuen ortsfesten Anlage nach den Anordnungen der Vollzugsbehörde so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (lit. a) und dass die von der Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte nicht überschreiten (lit. b). Dabei besteht bei einer neuen Anlage nach Art. 11 Abs. 2 USG beziehungsweise Art. 7 Abs. 1 LSV unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung grundsätzlich so lange Handlungsbedarf für emissionsbegrenzende Massnahmen, als solche technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind (vgl. BGE 115 Ib 456 E. 5a S. 465).

In seiner Beschwerde hat der Beschwerdeführer die folgenden Massnahmen zur Begrenzung der Lärmemissionen vorgeschlagen: eine andere Positionierung des Neubaus gegenüber der Kantonstrasse, eine andere Gestaltung der Fassade, die Vergrösserung des Strassenabstands und die Verkleidung der Fassade mit hochabsorbierendem Material. Die Abteilung für Umwelt BVU führte in ihrer Stellungnahme vom 29. Juli 2020 aus, dass lange, glatte, schallharte und hohe Fassadenwände im Allgemeinen zu ungünstigen akustischen Situationen im Stadtraum beitragen. Durch eine abwechslungsreiche Fassadengestaltung mit Vor- und Rücksprüngen und der Vergrösserung des Abstands zur Strasse kann das Risiko der Ausbildung von stehenden Wellen abgemildert werden. In der Verhandlung vom 3. Dezember 2020 gab die Vertreterin der Abteilung für Umwelt BVU zudem an, dass die Fassade um einige Grade schräg gestellt werden kann. Dadurch wird der Winkel zwischen Strassenachse und Hausachse verändert, was ebenfalls zur Vermeidung unerwünschter Schalleffekte durch Strassenverkehr beitragen kann.

In Bezug auf die Verkleidung der Fassade mit hochabsorbierendem Material führte die Abteilung für Umwelt BVU in ihrer Stellungnahme vom 29. Juli 2020 dagegen aus, dass hier Spezialisten vor möglichen unerwünschten Nebeneffekten warnen, wie zum Beispiel Weiterbestehen von Dröhneffekten, da breitbandig wirksame Absorber im tiefsten Frequenzbereich wenig effektiv sind, Verschlechterung der Raumwahrnehmung und Orientierungsmöglichkeit, Überpräsenz von entfernteren Schallquellen gegenüber näherliegenden und "Geisterhauseffekt", da eine absorbierende Fassade wie ein Loch wirkt. Dabei verweist die Abteilung für Umwelt BVU auf den Leitfaden von I. & F. Neuhaus "Akustisch gute Architektur für Strassenräume" aus dem Jahr 2016. Anlässlich der Verhandlung vom 3. Dezember 2020 verzichtete der Beschwerdeführer ausdrücklich auf den Antrag, die Fassade mit hochabsorbierendem Material zu verkleiden.

4.3.2

Es lässt sich feststellen, dass es im vorliegenden Fall grundsätzlich technisch und betrieblich möglich wäre, die Fassade mit Vor- und Rücksprüngen zu gestalten, den Abstand zur Kantonsstrasse zu vergrössern sowie den Neubau um einige Grade schräg zu stellen, um damit eventuell einen weiteren Beitrag zur Lärmverminderung zu leisten. Es steht deshalb zur Diskussion, ob eine entsprechende Änderung des Projekts wirtschaftlich tragbar wäre.

Ist wie hier ein Vorhaben zu beurteilen, welches die massgebenden Planungswerte einhält, erweisen sich weitergehende Emissionsbeschränkungen unter Beachtung des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes meist nur dann als im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG "wirtschaftlich tragbar", wenn mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreicht werden kann (vgl. SCHRADER/LORETAN, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, a.a.O., Art. 11, N. 34b).

Es ist zunächst zu berücksichtigen, dass aufgrund des langen, geraden Baukörpers das Entstehen von tieffrequentem Dröhnen zwischen Neubau und vorbeifahrenden Lastwagen oder Bussen nicht auszuschliessen ist. Im vorliegenden Fall fehlen jedoch sichere Prognosemöglichkeiten, ob tatsächlich unerwünschte Schalleffekte auftreten werden. Es kann auch nicht beurteilt werden, mit welcher Wahrscheinlichkeit mit dem Entstehen der hörbaren und störenden stehenden Wellen zu rechnen ist. Des Weiteren gibt es im vorliegenden Fall ebenfalls keine Prognosemöglichkeiten, ob die in Frage

stehenden Massnahmen etwas zur Vermeidung des Entstehens der störenden Schalleffekte beitragen könnten.

Anlässlich der Verhandlung vom 3. Dezember 2020, an der neben der Vertreterin der Abteilung für Umwelt BVU, J., Fachspezialistin Luft und Lärm, auch der Bauphysiker der Bauherrschaft, K., teilgenommen hat, hat der regierungsrätliche Rechtsdienst diese Frage vertieft zu klären versucht. Nach der zweistündigen diesbezüglichen Diskussion wurde festgestellt, dass es im vorliegenden Fall nicht möglich ist, sowohl die Wahrscheinlichkeit des Entstehens von tieffrequentem Dröhnen zwischen Neubau und vorbeifahrenden Lastwagen oder Bussen als auch die Wirkung der in Frage stehenden vorsorglichen Massnahmen einigermaßen verlässlich zu beurteilen. Anlässlich dieser Verhandlung gab zudem der Beschwerdeführer an, dass er der Firma L., U., ein Kurzgutachten in Auftrag gegeben habe, zwecks Abklärung, ob es Möglichkeiten gebe, mit baulichen Massnahmen die befürchteten negativen Folgen zu eliminieren. Gemäss dem Akustiker, M., sei es mit der Umsetzung der Akustikempfehlungen wahrscheinlich möglich, dieses Problem zu eliminieren. Dafür, dass das Problem so gelöst werden könne, gebe es jedoch keine Sicherheit; man könne nicht ausschliessen, dass dieser Effekt trotzdem auftreten würde.

Des Weiteren ist im vorliegenden Fall zu berücksichtigen, dass das geplante Gebäude gerade noch den vorgeschriebenen Grenzabstand von 6 m zur nördlichen Nachbarparzelle und 6 m Strassenabstand zur X-Strasse aufweist. Der Grenzabstand von 6 m zur nördlichen Nachbarparzelle stellt dabei den kleinen Grenzabstand dar (vgl. § 6 der Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Q.). Das bedeutet, dass die Realisierung der in Frage stehenden Massnahmen zwingend zur Verkleinerung des Gebäudevolumens führen würde. Es kann somit nicht von einem relativ geringen Aufwand für die Vermeidung des Entstehens der störenden Schalleffekte gesprochen werden. Vielmehr ist von erheblichen wirtschaftlichen Einbussen für die Bauherrschaft auszugehen. Unter Berücksichtigung der fehlenden sicheren Prognosemöglichkeiten, ob tatsächlich unerwünschte Schalleffekte auftreten werden und ob die in Frage kommenden baulichen Massnahmen zuverlässig geeignet sind, die in Frage stehende Lärmbelastung zu reduzieren, ist im vorliegenden Fall nicht davon auszugehen, dass mit den beantragten Massnahmen mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche Reduktion der Emissionen erreicht werden kann. Es lässt sich daher feststellen, dass die Voraussetzungen nach Art. 11 Abs. 2 USG beziehungsweise Art. 7 Abs. 1 lit. a LSV für die Anordnung der vom Beschwerdeführer beantragten Massnahmen nicht erfüllt sind. Dem ersten Antrag des Beschwerdeführers kann somit nicht entsprochen werden.

4.4

4.4.1

Unter Ziffer 2a beantragt der Beschwerdeführer, der Kanton Aargau "sei zu verpflichten, die Lärmbelastung vor und nach der Erstellung des Neubaus im Frequenzbereich zwischen 30 und 3'125 Hz durch reale Messungen zu dokumentieren und die Investoren seien zu verpflichten, diese Messungen bis zur nächsten Erneuerung des Strassenbelags zu dulden." Die vom Beschwerdeführer beantragten Messungen sollen jedoch entweder auf der Strasse oder an Häusern von Nachbarn durchgeführt werden. Es ist deshalb nicht ersichtlich, aus welchem Grund die Bauherrschaft verpflichtet werden soll, diese Messungen zu dulden. In der Verhandlung vom 3. Dezember 2020 erklärte sich der Beschwerdeführer damit einverstanden, dass dieser Antrag irrelevant ist.

4.4.2

Der Beschwerdeantrag unter Ziffer 2b lautet wie folgt: "Nimmt die Lärmbelastung als Folge des Neubaus über das zulässige Mass hinaus zu, seien der Kanton Aargau und die Stadt Q. zu verpflichten, die notwendigen Massnahmen zur Dämpfung der Lärmbelastung – speziell zur Verhinderung von sog. stehenden Wellen – auszuführen (zum Beispiel Temporeduktion für schwere Fahrzeuge, Umgestaltung des Neubaus auf dem kantonalen/städtischen Grundstück oder Umgestaltung des Stras-

senraums). Diese Verpflichtungen sind bei einer Veräusserung des Baugrundstücks den nachfolgenden Eigentümern zu überbinden."

Im vorliegenden Fall steht fest, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte aufgrund des Strassenverkehrslärms bereits heute überschritten sind. Gemäss Art. 13 Abs. 1 und 2 LSV sind Sanierungsmassnahmen anzuordnen, falls die Anlage wesentlich zur Überschreitung des Immissionsgrenzwertes beiträgt und soweit die Sanierung technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist, wobei allerdings die Immissionsgrenzwerte in der Regel nicht überschritten werden sollen. Die Sanierungspflicht der Kantonsstrasse eee besteht somit bereits von Gesetzes wegen. In ihrer Stellungnahme vom 6. August 2020 gab die Abteilung Tiefbau BVU an, dass im Rahmen des Strassenlärmsanierungsprojekts (LSP) Q. NASA K eee, "X-Strasse" als Lärmschutzmassnahme auf der ganzen X-Strasse ein lärmindernder Belag SDA 4 eingebaut werde. Da das Bauprojekt H. erst nächstes Jahr begonnen werde, sei in diesem Abschnitt der K eee noch kein Belag SDA 4 eingebaut. Falls das Projekt H. fristgerecht umgesetzt werden könne, werde der lärmindernde Deckbelag ca. im Herbst 2023 eingebaut. Durch den im Jahr 2016 eingebauten Deckbelag SDA 4 im südwestlichen Teil der K eee (bis ca. Höhe Liegenschaft X-Strasse Nr. xy) betrage die Lärminderung heute -4.5 dB. Gemäss Bundesamt für Umwelt sei für diesen Belagswert ein Endzustand von -3 dB im Rahmen einer Strassenlärmsanierung anrechenbar.

Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung können jedoch nach Art. 13 Abs. 1 LSV auch Anlagen sanierungsbedürftig sein, die zusammen mit anderen bestehenden Anlagen schädlichen oder lästigen, das heisst den Immissionsgrenzwert überschreitenden Lärm verursachen und wesentlich zum Gesamtlärm beitragen (vgl. BGE 115 Ib 446, E. 3c).

Bei der Prüfung, ob bereits im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens die Verpflichtung zu einer in Zukunft eventuell erforderlichen Sanierung angeordnet werden sollte, ist zunächst zu berücksichtigen, dass in diesem Fall schon heute zu untersuchen wäre, ob das Bauvorhaben zusammen mit anderen bestehenden Anlagen den Immissionsgrenzwert überschreitenden Lärm verursachen wird. Dafür ist die zukünftige Lärmentwicklung abzuschätzen. Solche Prognosen sind jedoch nicht leicht zu stellen, insbesondere unter Berücksichtigung, dass die Sanierung der X-Strasse vorgesehen ist und dadurch mit einer wesentlichen Lärminderung gerechnet werden darf.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Frage, ob eine bestehende Anlage sanierungsbedürftig ist, sich gemäss Art. 13 Abs. 1 LSV in erster Linie danach beurteilt, ob die Anlage wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beiträgt oder nicht (vgl. BGE 115 Ib 446, E. 3). Wie oben dargestellt wurde, können die stehenden Schallwellen im Falle ihrer Ausbildung nur unbedeutend zu einer Zunahme der Beurteilungspegel beitragen und damit zu keiner Überschreitung der Immissionsgrenzwerte führen. Deshalb ist zum heutigen Zeitpunkt nicht davon auszugehen, dass die Lärmbelastung aufgrund der Realisierung des geplanten Bauprojekts über das zulässige Mass hinaus zunimmt. Sollten die stehenden Schallwellen wider Erwarten den Immissionsgrenzwert überschreitenden Lärm verursachen oder wesentlich zu einem übermässigen Gesamtlärm beitragen, so steht dem Beschwerdeführer nach tatsächlicher Feststellung dieses Umstands das Recht zu, Sanierungsmassnahmen zu verlangen. Im vorliegenden Fall sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür vorhanden. Damit entfällt die Notwendigkeit, eine eventuell erforderliche Sanierung schon heute anzuordnen.

Der Beschwerdeführer begründet seinen Antrag damit, dass die erwähnten stehenden Wellen widerrechtliche Folgen des Neubauprojekts darstellen würden. Die Widerrechtlichkeit sei insbesondere auf den Unterabstand zur Kantonsstrasse zurückzuführen. "Für diese Folgen ist das Kollektiv jener Personen verantwortlich, welche durch ihr koordiniertes Zusammenwirken die Entstehung der 'stehenden tieffrequenten Wellen' herbeiführen und welches gleichzeitig die Bauherrschaft des Neubaus bildet. Der Stadtrat streicht im Zusammenhang mit dem gesetzlichen Strassenabstand von 6 Metern zur X-Strasse heraus, dass die Neuparzellierung grundbuchlich noch nicht vollzogen worden sei. Entsprechend sind der Staat und die Stadt nach wie vor die Eigentümer des Baugrundstücks und

somit Teil der Bauherrschaft. Somit ist es zivilrechtlich richtig, den Kanton Aargau und die Stadt Q. in die Sanierungspflicht zu nehmen." Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden, da sich die in Frage stehende Baubewilligung – entgegen der Meinung des Beschwerdeführers – als rechtmässig erweist. Die stehenden Wellen würden im Falle ihrer Ausbildung deshalb hinsichtlich der Lärmsituation zwar nachteilige, aus heutiger Sicht jedoch keine widerrechtlichen und sanierungspflichtigen Folgen des Neubauprojekts darstellen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass kein Anlass besteht, zukünftige Massnahmen bereits im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens anzuordnen.

5. Zusätzlicher Entscheidantrag

Anlässlich der Verhandlung vom 3. Dezember 2020 reichte der Beschwerdeführer ein Schreiben, datiert mit 3. Dezember 2020, zu den Akten. In diesem Schreiben ergänzt der Beschwerdeführer den ersten Beschwerdeantrag wie folgt:

"Falls ein Unterabstand zur X-Strasse bewilligt würde, soll dies aufgrund eines allgemeingültigen Kriterienkataloges geschehen, der eine rechtsgleiche Beurteilung und Entscheidung bei der Bewilligung von Strassenunterabständen gewährleistet und die Stadt Q. sei anzuweisen, diese Praxis insbesondere auch auf Gesuche zur Neubebauung der gegenüber liegenden Liegenschaften X-Strasse anzuwenden."

Diese Ergänzung stellt eine Erweiterung des Beschwerdeantrags dar, die nach Ablauf der Beschwerdefrist erfolgte. Eine Beschwerdeänderung oder -erweiterung ist nach Ablauf der Beschwerdefrist grundsätzlich unzulässig. Ausnahmen setzen voraus, dass ein Umstand eintritt, der vor Fristablauf noch nicht geltend gemacht werden konnte, sei es, dass die Änderung beziehungsweise Erweiterung erst durch das laufende Beschwerdeverfahren veranlasst ist, sei es, dass der Beschwerdeführer die neuen, den bisherigen Streitgegenstand verändernden Tatsachen, auf die sich das neue Begehren stützt, auch bei gehöriger prozessualer Sorgfalt nicht früher hat geltend machen können (MICHAEL MERKER, Kommentar zu den §§ 38-72 VRPG, Zürich, 1998, § 39, N. 33). Da diese Voraussetzungen im vorliegenden Fall eindeutig nicht erfüllt sind, ist festzustellen, dass die obgenannte Ergänzung des ursprünglichen Beschwerdeantrags eine unzulässige Beschwerdeerweiterung darstellt. Deshalb ist nicht darauf einzutreten.

6. Augenschein

In seinem Schreiben vom 3. Dezember 2020 beantragt der Beschwerdeführer die Durchführung eines Augenscheins. Er begründet dies damit, dass es wichtig sei, dass die entscheidende Behörde den Effekt der stehenden Welle unmittelbar wahrnimmt und erfährt.

Aus den oben gemachten Ausführungen ist ersichtlich, dass im vorliegenden Entscheid die Möglichkeit der Ausbildung stehender Wellen zwischen dem geplanten Neubau und den vorbeifahrenden Lastwagen oder Bussen grundsätzlich nicht ausgeschlossen ist. Ob dieser Effekt tatsächlich eintritt, kann an einem Augenschein nicht beurteilt werden, solange das geplante Gebäude nicht erstellt ist. Es ist deshalb nicht ersichtlich, inwiefern durch den beantragten Augenschein vor Ort zusätzliche entscheidungsrelevante Erkenntnisse gewonnen werden könnten. Die Durchführung des beantragten Augenscheins erübrigt sich, da der relevante Sachverhalt mittels der beigezogenen Akten und Pläne und der anlässlich der Verhandlung vom 3. Dezember 2020 erhaltenen Informationen im vorliegenden Fall hinreichend festgestellt werden kann. Nach ständiger Praxis des Bundesgerichts und des Regierungsrats wird der Anspruch auf rechtliches Gehör durch den Verzicht auf die Abnahme eines Beweismittels nicht verletzt, wenn sich die rechtsanwendende Behörde eine Überzeugung bereits auf Grundlage der abgenommenen Beweise, der öffentlich zugänglichen Aufnahmen und der Akten bilden und ohne Willkür in vorweggenommener Beweiswürdigung annehmen kann, die Überzeugung werde durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert (BGE 136 I 236, 119 Ib 505 mit Hinweisen,

117 Ia 268 ; RRB Nr. 2012-001738 vom 19. Dezember 2012). Gestützt auf diese höchstrichterliche Rechtsprechung wird demzufolge vorliegend auf einen Augenschein in antizipierter (vorweggenommener) Beweiswürdigung verzichtet.

7. Fazit und Kostenverlegung

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde vollumfänglich abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

Beschluss

1.

Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.