

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105 (1987)
Heft: 4

Artikel: Beiträge zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)
Autor: Redaktion
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76497>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Beiträge zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Bekanntlich ist gemäss Art. 9 des Umweltschutzgesetzes (USG) künftig für Anlagen, welche die Umwelt erheblich belasten können, eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Diese erfolgt aufgrund eines vorgängig durch den Gesuchsteller ausgearbeiteten UVP-Berichtes. Da sich das methodische Vorgehen zu solchen Berichten zweckmässigerweise durch konkrete Anwendungsfälle erst noch einspielen muss, beabsichtigt der «Schweizer Ingenieur und Architekt» geeignete praktische Fälle zur Darstellung und Diskussion zu bringen (vgl. hierzu die Hefte 18/86, Seiten 429–433 sowie 44/86, Seiten 1103–1110).

Selbstverständlich kommen auch frühere entsprechende Untersuchungen in Betracht, da sich der Bedarf zur Überprüfung der Umweltver-

träglichkeit nicht erst mit der formalen gesetzlichen Verankerung ergeben hat. Im Rahmen eines echt umfassenden Entscheidungsablaufs hat nämlich schon bisher die Umwelt – als einen der neben andern zu berücksichtigenden Kriterienbereiche – einen immer gewichtiger Platz eingenommen. Die UVP deckt so einen Teilbereich eines umfassenden Entscheides ab, – nur ist sie heute eben gesetzlich verankert.

In den beiden nachfolgenden Beiträgen handelt es sich um solche Untersuchungen, welche beide vor dem Inkrafttreten des USG (Januar 1985) durchgeführt wurden, deren Umweltaspekte jedoch weitgehend den heutigen Vorstellungen einer UVP entsprechen. Beide Fälle implizieren übrigens interessante Abgrenzungsprobleme, welche mit der Ausarbeitung des UVP-Berichtes verbunden sind. (Red.)

Nordtangente Luzern

Umfassender Variantenvergleich im Sinne einer UVP

Von Robert Zwahlen, Zürich

Die UVP, welche vielerorts als zusätzliche Erschwerung für die Realisierung von Projekten betrachtet wird, erfordert als Entscheidungsgrundlage einen Bericht. Dieser Bericht muss bekanntlich vom Antragsteller erarbeitet werden. Ein Teil der gegenwärtig in diesem Zusammenhang herrschenden Unsicherheit ist darauf zurückzuführen, dass weder die Verordnung zur UVP noch das Handbuch zur Erarbeitung des Berichts in definitiver Form vorliegen.

Allerdings wird oft übersehen, dass die UVP nichts grundsätzlich Neues ist. Untersuchungen mit gleichlautender Zielsetzung eines UVP-Berichts sind – wenn auch unter anderen Bezeichnungen und mit anderem Umfang – schon sehr zahlreiche gemacht worden. Der nachstehende Aufsatz soll versuchen, diesen Sachverhalt anhand einer derartigen, abgeschlossenen Studie darzustellen.

wählte Bauvariante einem weiteren Optimierungsprozess unterzogen und mit der Nullvariante (d.h. bestehendes Strassennetz mit gewissen Verbesserungen) verglichen. Die Beurteilung war von ihrer Thematik her breit angelegt und setzte demzufolge die Bearbeitung durch ein interdisziplinäres Team voraus. Die Studie wurde ausserdem durch eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern von Stadt und Kanton Luzern sowie des Bundes, eng begleitet. Diese Gruppe wurde regelmässig über die einzelnen Abschnitte orientiert und konnte dabei auch ihre Vorstellungen in die weitere Arbeit einfließen lassen.

Vorstudie: der Variantenvergleich

Die Varianten

Das Projekt lässt sich grundsätzlich in zwei Abschnitte unterteilen:

- Fluhmühle-Anschluss Lochhof/N2-Schlossberg
- Schlossberg-Brüel.

Im ersten Abschnitt standen insgesamt drei Varianten zur Diskussion, die sich bloss geringfügig in der Linienführung, vor allem aber im Ausmass der Überdeckung bzw. der Länge der offen geführten Strecken unterschieden. Der zweite Abschnitt besteht im wesentlichen aus dem sogenannten Dreilindentunnel. Für diesen Tunnel wurden zwei denkbare Linienführungen verglichen. Aus der Kombination der beiden Streckenabschnitte ergaben sich insgesamt 6 zu vergleichende Varianten. Die Varianten im Abschnitt Fluhmühle-

Auftrag

Für das Projekt einer Nordtangente in der Stadt Luzern (Zubringer Luzern-Nord zum N2-Anschluss Lochhof) war ein umfassender Variantenvergleich durchzuführen. Die zur Diskussion stehenden Varianten waren dabei nach Aspekten des Verkehrs, der Umweltbelastung sowie der Kosten vergleichend zu beurteilen und zu bewerten. Ziel der geplanten Massnahme ist eine Entlastung des städtischen Hauptstrassennetzes durch Verlagerung von Durchgangsverkehr aus dem städtischen Netz auf die Nordtangente und die N2. Gleichzeitig sollen die Quartiere im Einzugsbereich dieses Hauptstrassennetzes entlastet und die Möglichkeiten für den öffentlichen Verkehr verbessert werden. Die Studie wurde im Zeitraum 1982/1984 durchgeführt.

Das Schwergewicht der vorliegenden Arbeit liegt auf dem methodischen Aspekt und soll versuchen, einen Bezug zur heutigen Situation zu schaffen, in der ein Projekt wie die Nordtangente gemäss Art. 9 des Umweltschutzgesetzes (USG) einer UVP zu unterstellen wäre.

Vorgehen

Für die Untersuchung wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt, wie es in ähnlich gelagerten Fällen üblich ist, z.B. bei den Nationalstrassenüberprüfungen durch die Kommission Biel [3] oder Südumgehung Hameln [4]. In der Vorstudie wurde ein Variantenvergleich durchgeführt, um auf dieser Basis die beste Bauvariante zu ermitteln. In der Hauptstudie wurde die ausge-