

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 105 (1987)  
**Heft:** 42

**Artikel:** UVP - Gedanken zum Vorgehen  
**Autor:** Zuberbühler, C.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-76728>

### **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:** 17.03.2025

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

## Beiträge zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

# UVP - Gedanken zum Vorgehen

Von C. Zuberbühler, Zürich

**So kurzfristig die zeitliche Dauer zur Sammlung von praktischen Erfahrungen auch noch ist, so erstaunt doch die Reichhaltigkeit an Anleitungen und Hinweisen zum Vorgehen. Die Anstrengungen zur Bereitstellung entsprechender Unterlagen sind anerkennenswert, auch wenn verschiedenes begreiflicherweise noch im Entwurfsstadium bzw. bereits wieder in Überarbeitung ist. So sind auch die hier nachfolgenden kritischen Gedanken als Diskussionsbeitrag zu verstehen.**

Von seiten der Prüfinstanzen ist wiederholt betont worden, dass die UVP auch bei den hier primär anvisierten Verkehrsanlagen eigentlich keinerlei Extraarbeit darstellen sollte, sondern in ihrem mehrstufigen Ablauf parallel zur Entwicklung eines Bauvorhabens einen normalen Projektbestandteil darstellt. Sicher allzu vereinfachend ist die UVP formaljuristisch sogar als seltsames Instrumentarium bezeichnet worden, «indem vorgeschrieben werde, dass die Vorschriften der Umweltschutzgesetzgebung einzuhalten seien!» [1].

Bei der praktischen Arbeit stellen sich allerdings grundsätzliche Fragen von weitgehender Bedeutung. An erster Stelle muss wohl der Unterschied zwischen UVP und Zweckmässigkeitsprüfung erwähnt werden. Es herrscht offenbar weitgehend Einigkeit darüber, dass eine UVP im Sinn der vorliegenden Grundlagen keine Zweckmässigkeitsprüfung ist. Dabei drängt sich aber die Frage auf, wie weit eine UVP, die «nur» die rechtlichen Anforderungen erfüllt, auch wirklich sinnvoll ist. Was nützt es, wenn in einem Bericht über die UVP beispielsweise festgestellt wird, «die Luftbelastung erhöhe sich um durchschnittlich 3 Mikrogramm NO<sub>2</sub> pro Kubikmeter ...», und es sei jetzt Sache der Behörden zu beurteilen, ob es für die begrenzte Mehrbelastung noch Platz habe» [2].

Eine verantwortungsbewusste Bauherrnschaft benötigt Entscheidungsgrundlagen, die «leicht verständlich und nachvollziehbar zu sein haben», wie es in einschlägigen Pflichtenheften gelegentlich so schön heisst. In den meisten Fällen ist sie auf eine fachlich-fundierte Beurteilung mit entsprechenden Vorschlägen tatsächlich angewiesen, was aber den engeren Rahmen einer UVP sprengen muss. Einerseits ist es

symptomatisch, andererseits muss es aber doch zum Nachdenken anregen, wenn die Bundesverwaltung, die wohl über die meisten eigenen Fachspezialisten verfügen dürfte, sehr dazu neigt, Aufträge für UVP gleichzeitig mit einer entsprechenden Zweckmässigkeitsprüfung zu kombinieren [3]. Die UVP wird als Teil einer umfassenden Zweckmässigkeitsprüfung angesehen (Begründung der Notwendigkeit eines Bauvorhabens)!

Wie immer auch das stufenweise Vorgehen bei einer UVP entsprechend dem jeweiligen Projektierungsfortschritt im einzelnen schliesslich aussehen mag, ist die grundsätzliche Gliederung zweckmässigerweise in zwei Hauptteile vorgesehen [4]:

- Voruntersuchung (Stichworte zum Inhalt: «Zweck und Methoden, Relevanzmatrix, Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung»)
- Hauptuntersuchung.

Das Bestreben ist erkennbar und ohne Zweifel auch richtig, um die verschiedenen beteiligten Instanzen auf eine koordinierte Marschrichtung mit einem genehmigten Arbeitsprogramm auf einen gemeinsamen Nenner zu verpflichten. In der Praxis ist ein gewisser Konflikt zwischen der Bauherrnschaft auf der einen Seite und den staatlichen Prüfinstanzen auf der anderen Seite verständlich und in Tat und Wahrheit meistens auch unvermeidlich. Vielleicht nicht zuletzt aus Kostengründen ist für ein Bestreben, für Projekte mit im allgemeinen doch stets abnehmenden Realisierungschancen nur das Allernötigste zu machen, ein gewisses Verständnis aufzubringen.

Die Relevanzmatrix [4, 5] – in der zur Zeit vorliegenden Entwurfsform – muss als ausgezeichnetes Hilfsmittel zur Sicherstellung, dass keine Prüfung

von bedeutungsvollen Auswirkungen eines Bauvorhabens vergessen gehen sollte, bezeichnet werden. Dennoch können aus den Erfahrungen mit ihrer praktischen Handhabung drei bedeutungsvolle Fragen zur Diskussion gestellt werden:

□ Die mit einer Relevanzmatrix möglichst gut gewährleistete Prüfung auf Vollständigkeit birgt als Kehrseite der Medaille die Gefahr, dass der Appetit stark angeregt werden kann. Was «relevant» ist oder nicht, ist gerade auf der Stufe der Voruntersuchung vielfach noch zu einem beachtlichen Teil Ermessenssache. Zwischen «möglichst wenig» und «genügend vollständig» muss ein vernünftiger Mittelweg gefunden werden. Erst mit der zunehmenden Zahl von praktischen Anwendungsfällen wird die Erfahrung gross genug sein, um hier sattelfester zu werden.

□ Es scheint, dass es eigentlich nicht genügt oder mindestens heikel ist, lediglich zu entscheiden, ob ein Matrixfeld (Zeile: Projekt-Belange / Spalte: Umwelt-Bereich bzw. Auswirkungen, vgl. Tabelle 1) relevant ist oder nicht, d.h. im Detail bearbeitet werden soll. Schon dieser Entscheid kann allerdings Gesprächsstoff liefern, geht es doch darum, konkret zu definieren, was im einzelnen Anwendungsfall inhaltlich zu verstehen ist (Stichworte bezüglich den Projekt-Belangen: «Störfälle», «Abbruch», beispielsweise bei der Prüfung von Verkehrsanlagen?).

Es sind ähnliche Erfahrungen wie bei der Raumplanung zu erwarten: Im Grundsatz, also zum Beispiel bei der Richtplanung, ist es noch relativ leicht, einen Konsens zu finden; hingegen stellt man dann später bei den konkreten Massnahmen, nachdem vielleicht zahlreiche Arbeiten geleistet worden sind, fest, dass verschiedene Interessensgruppen unter ein und demselben Grundsatz sehr Unterschiedliches verstehen können. Um das bekannte Erlebnis mit dem Einwand «ja, das habe ich natürlich nicht so gemeint» zu vermeiden, scheint es deshalb im Rahmen der Voruntersuchung unumgänglich, bei den relevanten Matrixfeldern in vernünftigem Rahmen zu definieren, was untersucht werden soll. Zum Beispiel kann sich die Frage stellen, ob man sich mit Emissionen begnügen kann oder Angaben über die Immissionen als erforderlich erachtet werden.

Gibt es nun dadurch bei einzelnen Aspekten bereits einen Rattenschwanz

		Umweltbereich			
		Luft	Lärm	Wasser	usw.
Projekt-Belange	Ausgangszustand				
	Einrichtung				
	Betrieb				
	usw.				

Tabelle 1. Relevanz-Matrix

von weiteren Fragen, indem noch festgelegt werden muss, wie die Untersuchung durchzuführen ist? Beispielsweise wird bezüglich der Luftbelastung zur Zeit vom Bundesamt für Umweltschutz (BUS) abgeklärt, was für Ausbreitungsmodelle in Frage kommen können (Emissionen / Immissionen). In diesem Zusammenhang kann auf die Mitteilungen des Bundesamtes für Umweltschutz hingewiesen werden, wo u.a. die im Bereich Luftreinhaltung bei der Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlichen Abklärungen im Sinn eines Entwurfes dargestellt sind [6].

Die vorstehende Illustration lässt auch erkennen, dass bei einer UVP der Bezug bzw. die Zusammenarbeit von Spezialisten meist wohl als «Normalfall» erachtet werden muss. Es stellt sich somit die Aufgabe, die Unterlagen verschiedener Fachspezialisten zu einem einheitlichen, gemäss üblichen Forderungen leicht verständlichen Bericht über die UVP zusammenzubauen.

Auch dies ist ein Unterfangen, welches noch einige Knacknüsse zu bewältigen gibt, und ein derartiges Verfahren kann wahrscheinlich auch nicht unbedingt als billig bezeichnet werden. Nachdem wir uns nach Jahren daran gewöhnt haben, doch einige Prozente von der erforderlichen Investitionssumme zur Beantwortung der Frage wie - beispielsweise eine Verkehrsanlage - gebaut werden soll, auszugeben, müssen wir uns vielleicht mit dem Gedanken ver-

traut machen, dass es bedeutungsvoller ist zu beurteilen, ob ein Vorhaben realisiert werden soll oder kann!

□ Als letztes der drei aufgegriffenen Probleme im Zusammenhang mit der Relevanzmatrix sei noch ein Hinweis gestattet auf die laufenden Arbeiten der Arbeitsgruppe «Umweltschutz» der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure - SVI. In einem ersten Rohentwurf eines «Behelfs - UVP aus der Sicht Verkehr» [7] ist einmal mehr schon ganz am Anfang mit besonderem Nachdruck und nochmals zu Recht gefordert worden, «ein wesentliches Merkmal eines UVP-Berichtes sei seine Klarheit, Kürze und Übersichtlichkeit!» Im Verlauf der Bearbeitungen im Kreis der ausgewiesenen Vertreter von Hochschulen, Ämtern und Beratungsbüros ist dann zur Diskussion gestellt worden, wie eine inhaltlich bearbeitete Relevanzmatrix einfach und auch für einen Laien leicht verständlich (Behördenmitglieder) dargestellt werden könnte. Die erwähnte Studiengruppe hat vorderhand die Frage noch nicht beantwortet, und es war offensichtlich auch noch nicht möglich, dafür ein wegweisendes Beispiel zu nennen.

Zum Abschluss der vorstehend ausbreiteten Gedanken drängt sich der Hinweis auf, dass sie auf einer absolut positiven und zustimmenden Grundhaltung basieren; die Notwendigkeit einer UVP soll in keiner Weise auch nur im entferntesten in Frage gestellt

werden. Der verantwortungsbewusste Fachmann an der sogenannten Front wird sich aber in seinem Bestreben, der Öffentlichkeit den bestmöglichen Dienst zu erweisen, derartigen Sorgen nicht entziehen können. Aus diesen Überlegungen darf sicher auch der Aufruf übernommen werden: *Es bleibt viel zu tun, packen wir es an!*

Adresse des Verfassers: C. Zuberbühler, dipl. Bauing. ETH/SIA, SNZ Ingenieurbüro AG, Dörfli-strasse 112, 8050 Zürich.

**Literatur**

- [1] SIA 19/87: «Verkehr und Umweltverträglichkeit / Informationstagung in St. Gallen», 3.4. bzw. 7.5.1987
- [2] Tagblatt der Stadt Zürich: «HB Südwest: Bauherrschaft möchte zügig vorwärtsmachen», 3.6.1987
- [3] Seminar «Umweltschutz, Natur- und Heimatschutz, Raumplanung - VERKEHR», Interlaken, 25.-27.11.1986 (SNZ-Notizen Nr. 321)
- [4] Bundesamt für Umweltschutz: «Handbuch UVP», Entwurf vom Nov. 1984
- [5] EVED/ASB: «Entscheidungshilfe für kommunale Verkehrsinfrastrukturen», SNZ Ing.-Büro, Okt. 1986
- [6] Bundesamt für Umweltschutz: «Mitteilungen zur Luftreinhaltung-Verordnung Nr. 3», 1987
- [7] EVED/ASB: Forschungsauftrag Nr. 11/87 «UVP aus der Sicht Verkehr», (SVI, in Bearbeitung).

Bisherige Artikel dieser Reihe erschienen in «Schweizer Ingenieur und Architekt»

- Heft 18/86, Seiten 429-433
- Heft 44/86, Seiten 1103-1110
- Heft 4/87, Seiten 53-59
- Heft 11/87, Seiten 243-250
- Heft 36/87, Seiten 1033-1037
- Heft 39/87, Seiten 1131-1137