

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizer Ingenieur und Architekt
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	107 (1989)
<b>Heft:</b>	29
<b>Artikel:</b>	Bewertung nichtnumerischer Größen: grundsätzliches und Beispiel Trennwirkung von Verkehrsanlagen
<b>Autor:</b>	Scherrer, Hans U. / Bachmann, Peter
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-77142">https://doi.org/10.5169/seals-77142</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 09.01.2026

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

## Beiträge zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Im Rahmen des Forschungsprogrammes «Verkehr und Umwelt», welches unter der Leitung von Prof. M. Rotach, ETH-Z, im Auftrag der Bundesämter für Straßenbau (ASB) sowie für Umweltschutz, Wald und Landschaft (BUWAL) durchgeführt wird, wurden u. a. zwei Teiluntersuchungen durchgeführt, deren Ergebnisse in den beiden nachstehenden Beiträgen (diese Seite und Seite 795) zusammengefasst werden. (Red.)

# Bewertung nichtnumerischer Größen

Grundsätzliches und Beispiel Trennwirkung von Verkehrsanlagen

**Umwelteinwirkungen nicht numerischer Art können bei der Beurteilung der Umweltqualität entscheidend sein. Daher müssen bei Umweltanalysen, wie beispielsweise bei Umweltverträglichkeitsprüfungen, auch die nicht numerischen Wirkgrößen mitberücksichtigt werden, selbst wenn sie – was dem herkömmlichen Ingenieurdenken widerstrebt – nicht direkt messbar sind. Es besteht noch wenig gesichertes Wissen darüber, wie dies verlässlich zu bewerkstelligen ist. Am Beispiel der Trennwirkung von Verkehrsanlagen wird versucht, diese «nichtnumerischen Größen» im Hinblick auf die praktische Anwendung in einer Umweltverträglichkeitsprüfung erfassbar und damit bewertbar zu machen.**

Im Rahmen des Problemlösungs- bzw. Entscheidungsprozesses kommt der *Bewertung* die Aufgabe zu, Handlungs-

VON HANS U. SCHERRER,  
ÜERIKON, UND  
PETER BACHMANN,  
BASEL

alternativen oder Situationen bezüglich eines Zielsystems zu beurteilen, d. h. ihnen einen Wert zuzuordnen. Bisher konzentrierten sich Umweltanalysen, auch im Zuge von Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP), vor allem auf die messbaren Größen, wie Lärm, Luftschadstoffe, Flächenbeanspruchung. Die verständliche Forderung nach möglichst objektiver Erfassung und Nachvollziehbarkeit führt dazu, dass Belastungen, welche ingeniermäßig leicht messbar und quantifizierbar sind, mit Akribie bearbeitet und ausgewiesen werden, während die «nicht-numerisch-messbaren» Größen vernachlässigt werden. Gerade diese sind aber im Zusammenhang mit der UVP unter Umständen massgebend.

Hier stellt sich in der Praxis das Problem, wie solche Einwirkungen zu erfassen sind.

Der vorliegende Beitrag stützt sich auf die Ergebnisse eines Teilauftrages aus dem Forschungsprogramm «Verkehr und Umwelt», welches unter der Leitung von Prof. M. Rotach, ETH-Z, im

Auftrag der Bundesämter für Straßenbau (ASB) sowie für Umweltschutz, Wald und Landschaft (BUWAL) durchgeführt wird. Neben den grundsätzlichen Betrachtungen zur Erfassung nichtnumerischer Größen soll hier die Problemstellung an Hand eines aktuellen Beispiels illustriert werden, nämlich anhand der «Trennwirkung» von Verkehrsanlagen.

### Die nichtnumerischen Größen

#### Heutige Situation

Viele Umweltbelastungen lassen sich «naturwissenschaftlich und objektiv» messen und somit auch mittels normativer Grenzwerte einschränken, so beispielsweise Luftschadstoffe, Lärm. Andere Beanspruchungen und Belastungen der Umwelt und deren Folgewirkungen, insbesondere beim Menschen, spielen sich aber im qualitativen, *similaren* und *ideellen Wahrnehmungsreich* ab. Diese Größen lassen sich in der Regel nicht mit einem physikalischen Massstab messen, so beispielsweise: der Erlebniswert eines rauschenden Bergbaches, der durch eine Wasserkraftnutzung geschrämt wird. Für solche Belastungsarten ist die Festlegung von normativen «Grenzbelastungen» bedeutend problematischer und

#### In eigener Sache

Unsere nächste Ausgabe ist eine Doppelnummer. Sie erscheint deshalb erst am 31. Juli 1989.

praktisch wohl kaum möglich. Wie soll z.B. ein «Grenzwert» über den Verlust von landwirtschaftlichen Flächen oder eines Feuchtgebietes definiert werden?

Auch das Überlagern verschiedener Umweltbelastungen stellt oft ähnliche Bewertungsprobleme, und zwar nicht nur, wenn einzelne Belastungen nicht-numerischer Art sind, sondern auch, wenn alle numerisch sind. Die numerischen Belastungen fallen in der Regel in verschiedenen Masseneinheiten an, und daher ist das Zusammenzählen streng genommen bzw. exakt numerisch nicht machbar (Apfel/Birnen-Problem).

An die genannten Schwierigkeiten reiht sich zusätzlich noch das Problem der *Subjektivität*, und zwar hinsichtlich der Beurteilung der qualitativen Belastungen als solche sowie auch der Gewichtung, welche den Teilbereichen im Rahmen einer Gesamtbeurteilung zuzuordnen ist. Auch hier gibt es keine absoluten Massstäbe, weil die Gewichtung weitgehend eine Frage der persönlichen (und zwangsläufig subjektiven) Wertvorstellungen ist.

Das Fehlen normierter Belastungsgrenzen oder das Argument, die nicht numerisch erfassbaren Größen seien ohnehin nicht objektiv messbar, darf jedoch nicht dazu führen, diese Belastungsarten völlig zu vernachlässigen, da diese hinsichtlich Umweltbeeinträchtigung entscheidend sein können. Eine zentrale Bedeutung der UVP liegt gerade darin, dass die Umweltbelastungen nicht nur «. . einzeln, sondern auch gesamthaft und in ihrem Zusammenwirken . .» zu prüfen sind.

Durch jahrelange Gewohnheit und Vertrautheit haben wir in anderen Lebensbereichen die Tauglichkeit einer Bewertung auch nicht direkt numerisch messbarer Größen durchaus unter Beweis gestellt, z.B. die Bewertung der Leistungen eines Schülers von «sehr schlecht» bis «sehr gut» (sogar mittels eines numerischen Notensystems von 1 bis 6).

Die Berücksichtigung nichtnumerischer Größen ist mit dem folgenden Modell «rationaler Entscheidung», wie

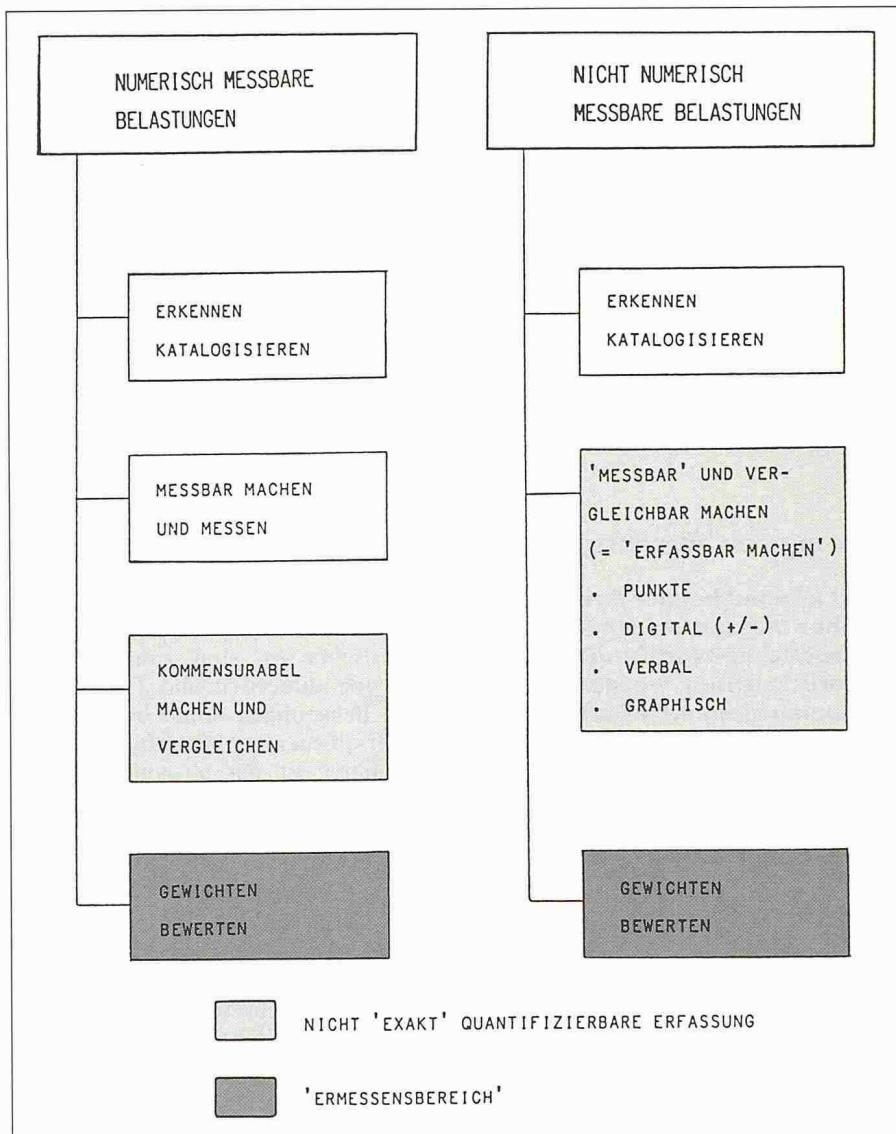


Bild 1. Stufen der Erfassung

es der Nutzwertanalyse zugrunde liegt, durchaus möglich. Der Entscheidungsträger

- verarbeitet die ihm zugänglichen Informationen zur subjektiven Ausgangssituation (z. B. Erkennen einer Mängelsituation und ihrer Randbedingungen, Formulieren von Nutzungsansprüchen),
- grenzt die zur Entscheidung stehenden Möglichkeiten (Alternativen) ab,
- prognostiziert die Konsequenzen der einzelnen Alternativen,
- bewertet die Konsequenzen nach seinem Wertesystem und
- entscheidet sich für jene Alternative, von der er sich den grössten Nutzen (unter Berücksichtigung der «Kosten» im weitesten Sinne) verspricht.

Allerdings garantiert auch diese Modell streng genommen keine «objektive Beurteilung», aber doch die weitest mögliche Objektivierung.

Welche methodischen Hilfsmittel sich für die Bewertung nichtnumerischer

Grössen am besten eignen, wird mit der weiteren Bearbeitung dieses Forschungsthemas zu ermitteln sein. Es ist jedoch zu erwarten, dass hier «Wissenschaftlichkeit» im herkömmlichen Sinn versagt, sofern darunter lediglich die Erbringung objektiv beweisbarer Tatbestände und quantitativ verlässlicher Prognosen verstanden wird. Hier muss weniger von der absoluten, wissenschaftlichen Wirklichkeit ausgegangen werden als vielmehr vom Nachweis der Zielverträglichkeit eines Projektes (im umfassenden Sinn). Absolute, objektive Beweisführung muss eher durch «sachgerechte Fragestellungen» ersetzt werden. Darauf stützen sich dann auch die Genauigkeitserwartungen und die Verhältnismässigkeit der Aussagen ab.

#### Bezugsrahmen und Instrumentarium

Die Bewertung nichtnumerischer Grössen ist also – bewusst oder unbewusst – Bestandteil des Entscheidungsprozesses

ses, namentlich auf der Ebene der Informationsverarbeitung und dient einem qualifizierten, methodisch unterstützten Entscheid.

Als methodische Instrumente zur Erfassung nicht numerischer Grössen gibt es verschiedene Ansätze. Beim sogenannten *Bewertungsansatz* wird mittels Festlegung einer «Belastungsfunktion» (in Analogie zur «Nutzwertfunktion») auch den nicht numerischen Belastungsgrössen eine Masszahl zugeordnet. Diese «Quantifizierung» qualitativer Grössen ist zwar dem Ingenieurdenken sehr zugänglich, stösst jedoch grundsätzlich bei der fixen Zuordnung der Masszahlen oft auf Schwierigkeiten. Die Typisierung von Anlagemerkmale oder Zuständen (vgl. Trennwirkung, unten) gehört im Ansatz hierher, obwohl es sich nicht direkt um eine Belastungsfunktion, wohl aber um eine Zuordnung (hier von Typen) handelt.

Daneben gibt es auch den sogenannten *argumentativen Ansatz*, bei dem die ausgewogene Zielkonformität durch eine umfassende Offenlegung und Analyse der Argumente in einem Dialog, ähnlich dem altgriechischen Wechselgespräch mit These und Antithese (oder ähnlich der gerichtlichen Wahrheitsfindung zwischen Anklage und Verteidigung), ausgewiesen werden soll. Hier wären grundsätzlich auch solche Instrumente wie «check-listen» oder Relevanz-Matrix anzusiedeln (vgl. hierzu auch Ausführungen über die Trennwirkung, unten).

Schliesslich wäre noch der *creative Ansatz* zu nennen, bei dem – insbesondere unter gegebenem Zwang zu einem an sich unbestrittenen Vorhaben – anstelle des nur Bewertens unter Einsatz von Kreativität und Innovationsgeist noch bessere Lösungen angestrebt, noch umfassenderer Ersatz und/oder noch hochwertigere Kompensationsleistung erbracht werden.

#### Stufen der Erfassung

Die Beurteilung von Umwelteinwirkungen erfordert in jedem Fall eine *Erfassung* der Belastungen. Erfassen ist der umfassendere Oberbegriff und schliesst das Messen (abmessen einer numerischen Grösse in physikalischen Einheiten) ein. An den quantifizierbaren Grössen orientiert, lassen sich vier Stufen der Erfassung erkennen (vgl. Bild 1), wobei die 2. und 3. Stufe bei den nicht numerischen Grössen zusammenfallen oder gegebenenfalls durch eine intuitive Wertung auch übersprungen werden können. Diese stellen ohnehin nur Hilfsmittel zur «methodisch unterstützten» Beurteilung der 4. Stufe dar. In jedem Fall kommen der ersten

und vierten Stufe entscheidende Bedeutung zu.

In Bild 1 werden ausserdem jene Elemente hervorgehoben, welche eine nicht «exakt» quantifizierbare Erfassung implizieren. Es sind dies die Stufe 3 bei den quantifizierbaren Belastungen, weil hier eine Belastungsfunktion «angenommen» werden muss, und Stufe 2/3 bei den nicht numerisch messbaren Grössen, weil hier «Wertzuordnungen» vorgenommen werden müssen.

### Trennwirkung

Wenn die Umweltverträglichkeit z.B. einer neuen Strasse beurteilt werden muss, so genügt es nicht, die versiegelte Fläche oder den Lärm und die emittierten Luftschatzstoffe des erwarteten Verkehrs zu betrachten, auch die sogenannte Trennwirkung als eine nicht-numerische Grösse ist in die Beurteilung einzubeziehen. Als Trennwirkung wird der Effekt einer natürlichen Gegebenheit (z.B. Gebirge) oder eines menschlichen Eingriffs (z.B. Autobahn) auf die vielfach vernetzte Umwelt bezeichnet, welcher die *Kommunikation*, den Austausch oder die Wandlung von Mensch und Tier zwischen einer Seite und der anderen erschwert oder gar verunmöglich (vgl. Bild 2). Andere Ausdrücke für die Trennwirkung sind: Zerschneidung, Zäsur, Überquerungswiderstand.

Verkehrsanlagen, deren Zweck in Längsrichtung Verbinden ist, haben als unerwünschten Nebeneffekt in Querrichtung oft eine trennende Wirkung. Diese hängt ab:

- von der *Anlage* (geometrische Ausgestaltung, Material, Benutzung)
- von der *Umwelt* (Was, Wer wird getrennt?)
- vom betrachteten *Aspekt* der Wirkung.

Im folgenden wird versucht, die nicht-numerische Grösse Trennwirkung erfassbar zu machen (vgl. oben), damit sie in der Praxis berücksichtigt werden kann.

### Welche Verkehrsanlagen?

Alle Verkehrsanlagen wirken trennend. Die stärkste Trennwirkung haben *lineare Verkehrsanlagen* wie Eisenbahnen, Strassen, oberirdische Rohrleitungen oder *flächige* wie Flughäfen, Grossparkings usw. Zu unterscheiden sind Verkehrswege, die – à niveau – nicht traversiert werden können oder dürfen (Ligne Grande Vitesse, Kanal von Korinth), und solche, die zwar überschreitbar sind, aber wegen des Verkehrs nur mit Mühe (Leventina vor Eröffnung der N2). Eine vergleichswei-

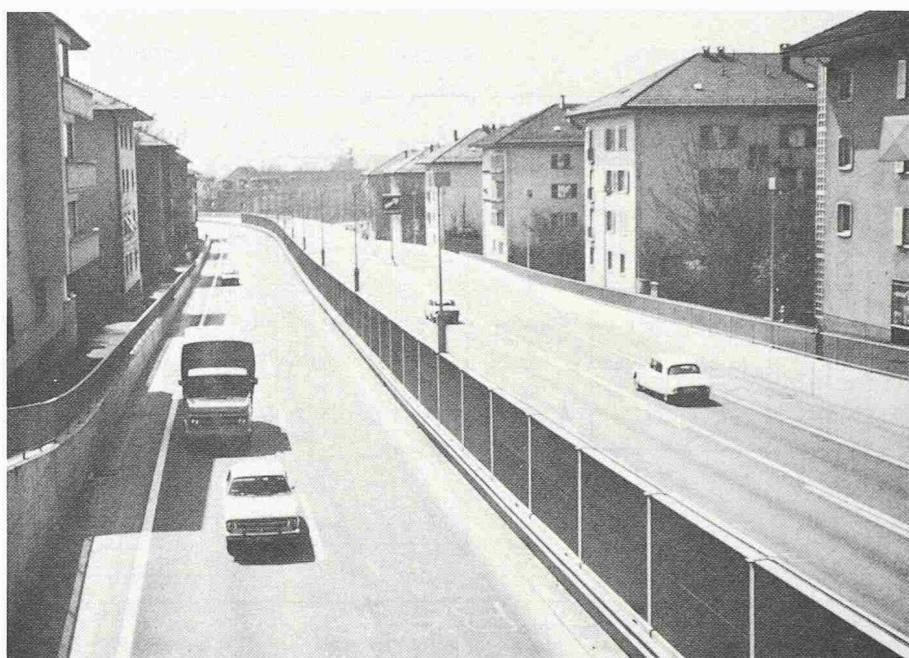


Bild 2. Autobahn zerschneidet ein Wohnquartier

se schwache, für empfindliche biologische Systeme dennoch entscheidende Trennwirkung haben Wanderwege, Hochspannungs-Freileitungen, Flugstrassen usw.

Das Mass der Trennwirkung hängt ausser von der geometrischen Ausgestaltung auch von der *Lage zum Terrain* ab. Daneben spielen die bauliche Ausbildung im kleinen (Mauern, Absätzen) und das verwendete *Material* eine Rolle; ist es natürlich (Natursteine aus der Gegend, Holz) oder künstlich (Beton)? Auch *besondere Einrichtungen* wie Wildzäune, Lärmschutzwände, Stromschiene sind zu beachten.

Die Trennwirkung steigt mit der Intensität der Benutzung (Anzahl Züge pro Tag, Motorfahrzeuge pro Stunde). Sie nimmt ferner zu mit der *Geschwindigkeit* der Fahrzeuge, mit deren *Masse* (Lastwagen bzw. Fahrrad) oder mit der Lärmerzeugung usw. Selbst durch den

Unterhalt kann eine Trennwirkung erzeugt werden (Winterdienst mit Salz, Unkrautbekämpfung mit Herbiziden).

Umgekehrt wird die Trennwirkung gemildert, wenn Möglichkeiten zur Überquerung geschaffen oder bestehende Übergänge verbessert werden (Passerellen, Mittelinseln bei Fussgängerstreifen, Lurchdurchlässe).

### Welche Umwelt?

Wird die Kommunikation zwischen Menschen gestört? Werden Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen getrennt? Werden Grundwasserströme unterbrochen? Für die praktische Anwendung scheint es sinnvoll, folgende «Umwelten» auseinanderzuhalten:

- Siedlungsgebiete («innerorts»)
- stark vom Menschen geprägte Umwelt «ausserorts» (Intensivlandwirt-

Stufe	Bezeichnung	In Gebieten	zulässige Verkehrsanlagen
I	höchste Trennempfindlichkeit	Innerorts mit starker Vernetzung oder in Natur- und Landschaftsschutzgebieten	Unterirdische Verkehrsanlagen sowie Fusswege
II	erhöhte Trennempfindlichkeit	In Siedlungsgebieten (ausser Industrie/Gewerbe) oder in naturnahen Landschaften	Alle Verkehrsanlagen in Tief-, à niveau- oder Hochlage auf Stelzen, mit vielen Überquerungsmöglichkeiten
III	mässige Trennempfindlichkeit	In vom Menschen geprägten Gebieten ausserorts	Alle Verkehrsanlagen mit genügend Überquerungsmöglichkeiten
IV	trennunempfindlich	In Industrie- und Gewerbegebieten	Alle Verkehrsanlagen. Überquerung muss sichergestellt sein.

Tabelle 1. Trenn-Empfindlichkeitsstufen

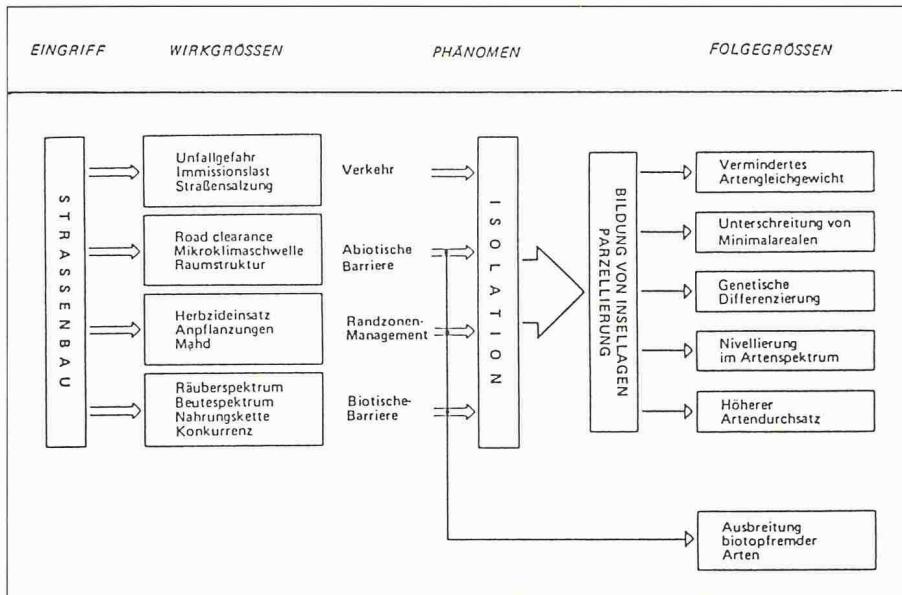


Bild 3. Wirkungskette auf eine Tierpopulation

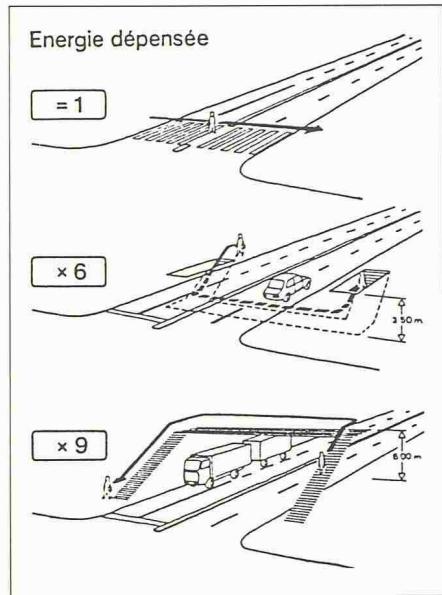


Bild 4. Überquerungswiderstand, ausgedrückt in der aufgewendeten Energie

schaft, Tourismusgebiete, Kiesgruben usw.)  
 - naturnahe Landschaften sowie die Sonderfälle:  
 - Erdreich («unterirdisch»)  
 - Luftraum.  
 Eine Zäsur behindert nicht alle Betroffenen im gleichen Mass: Kinder, Betag-

te und Behinderte erleiden die Trennwirkung stärker als junge und gesunde Erwachsene. Fußgänger und Radfahrer erleiden sie stärker als Automobilisten. Unter den Tieren können sich einige an die durch den Verkehrsweg veränderte Situation anpassen. Andere (z.B. Erdkröte) sind genetisch an einen bestimmten Laichplatz gebunden; wird

ihre Wanderung unterbrochen, so stirbt die betroffene Population aus.

Offensichtlich kommt es auch auf die Empfindlichkeit der betroffenen Umwelt an. Ähnlich wie bei der Lärmempfindlichkeit können Gebiete grundsätzlich nach ihrer Empfindlichkeit auf Zerschneidung in «Trenn-Empfindlichkeits-Zonen» eingestuft werden. Diese könnten etwa gemäss Tabelle 1 definiert werden:

#### Welche Aspekte?

Zäsuren behindern *unmittelbar* den Ortswechsel von Menschen, Tieren und Pflanzen sowie den Durchfluss von Gewässern. Die Trennwirkung kann auch optisch (Störung des visuellen Kontakts), akustisch (Strassenlärm), mikroklimatisch oder – bei geändertem Landschafts- und Ortsbild – ideell sein.

*Mittelbar* kann sich die Trennwirkung (z.B. einer innerstädtischen Hauptstrasse) in einer Zerschneidung der sozialen Netze ausdrücken, d.h. in einer Störung der familiären, kulturellen oder politischen Kontakte, die vom Verlust an Einbettung bis zur Isolation einzelner Menschen gehen kann. Auch ökonomisch kann sich die Zäsur auswirken, wenn der freie Austausch von Gütern und Dienstleistungen behindert wird oder wenn (bei einer breiten Bahnanlage) das «hinter der Bahn» liegende Gebiet an Wert verliert. Welche mittelbaren Folgen ein strassenbaulicher Eingriff auf die Isolation von Tierpopulationen haben kann, wird in Bild 3 dargestellt.

#### Erfassen der Trennwirkung

Neben den qualitativen Aspekten interessieren auch die quantitativen. Das Mass der Trennwirkung kann oft am

Ort	innerstädt	zweite Art vom Menschen geprägt	naturlich	unterirdisch	Luftraum
<i>V-Anlage</i>					
Landverkehr					
Hochlage → niveau	T1 T2	T3 T4	T5		
Tief: Einschnitt			T6		
Tunnel			T7		
Luftverkehr					T8 T9
Flugverkehr Seite					
Wasserverkehr					
Kanäle		T10			

Bild 5. Typen der Trennwirkung nach Verkehrsanlagen und Ort



Bild 6. Trennwirkung vom Typ 2

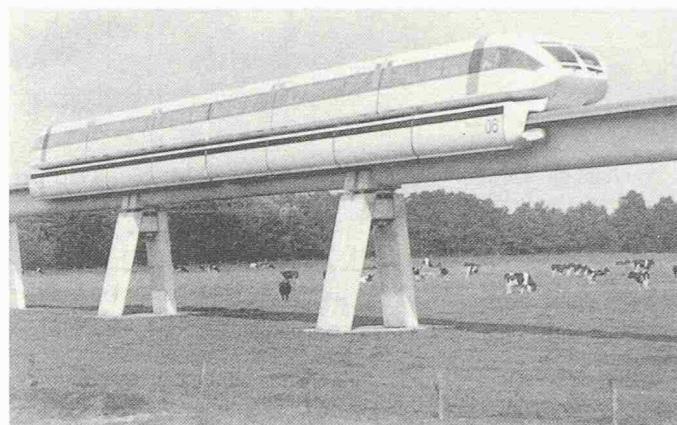


Bild 7. Trennwirkung vom Typ 3

besten mit *Indikatoren* erfasst werden. Diese sind zum Teil messbar, so z. B. die erforderlichen Umwege in Metern, die Zeitverluste der Fußgänger beim Überqueren einer verkehrsreichen Straße in Sekunden oder die für die Überquerung benötigte Energie (vgl. Bild 4). Andere Indikatoren lassen sich in statistischen Größen ausdrücken, z.B. die Gefahr für einen Igel, beim Überqueren einer Straße getötet zu werden.

Finden sich weder messbare noch statistische Indikatoren für die Trennwirkung, so ist doch immer eine *verbal beschreibende Aussage* möglich. Auch wenn solche meist subjektiv geprägt sind, kann doch aus subjektiven Aussagen einer repräsentativen Anzahl Befragter eine statistische Größe gewonnen werden, insbesondere wenn Menschen betroffen sind.

Manchmal kann mit dem «gesunden Menschenverstand» eine plausible und nachvollziehbare Hilfsgröße gefunden werden. Muss z. B. der Zerschneidungsgrad eines Siedlungsgebietes durch verschiedene Varianten einer neuen Verkehrsachse beurteilt werden, so kann man die Funktionsbereiche von Quartiereinrichtungen betrachten: Je größer der durch die Verkehrsanlage abgetrennte Teil des Funktionsbereiches ist, desto schlechter.

#### Ansätze zur Bewertung von Trennwirkungen

Nach der Philosophie des Umweltschutzgesetzes sind nur die *erheblichen* Umweltbelastungen einer Anlage von Interesse. Da die Trennwirkung in der Regel aus mehreren Teilwirkungen auf mehrere Gruppen von Betroffenen besteht, ist zunächst festzustellen, ob die

Teiltrennwirkung für eine Gruppe von Betroffenen «erheblich» ist und ob diese Gruppe im konkreten Fall «erheblich» ist. Ist entweder die Teilwirkung oder die Betroffenengruppe «nicht erheblich», so brauchen sie nicht weiter untersucht zu werden. Die Erheblichkeit der Teilwirkung wird bestimmt durch einen Vergleich mit normierten Grenzwerten (z.B. baugesetzlicher Lichteinfallswinkel) oder mit plausiblen Hilfsgrößen (z.B. Umwege der Fußgänger sind erheblich, wenn sie mehr als  $\frac{1}{5}$  der Weglänge betragen). Die Erheblichkeit der Betroffenengruppe wird bestimmt durch deren Größe und durch deren Bedeutung; um diese festzulegen, können bei Tieren und Pflanzen «rote Listen» der bedrohten Arten, bei Landschaften die Inventare der schützenswerten Ortsbilder und Landschaften beigezogen werden. Sind Menschen betroffen, so sind soziologische Kriterien anzuwenden.

Die erheblichen Teiltrennwirkungen auf die erheblichen Betroffenengruppen müssen nun bewertet werden. Nur ausnahmsweise sind «Grenzwerte» vorgegeben, deren Einhaltung festgestellt werden kann. In den anderen Fällen kann die Zulässigkeit einer Trennwirkung näherungsweise durch Befragungen gefunden werden. Die Teilwirkung ist beispielsweise zulässig, wenn sich höchstens X % der Betroffenen durch die Verkehrsanlage stark eingeschränkt fühlen.

Wenn Einzelbewertungen zu einer Gesamtbewertung zusammenzufassen sind, braucht es eine Gewichtung. Die Gesamtrennwirkung ist unzulässig, wenn wenigstens eine erhebliche Betroffenengruppe in unzumutbarer Weise geschädigt wird oder wenn mehrere Betroffenengruppen in erheblichem Mass eingeschränkt werden.

#### Typen der Trennwirkung

Für die praktische Arbeit wird vorgeschlagen, die Typen anhand von verschiedenen Verkehrsanlagen und anhand der Orte, wo die Verkehrsanlage liegt oder vorgesehen ist, einzuteilen (vgl. Bild 5). Einige Typen seien noch näher illustriert:

*Typ 2:* Trennwirkung einer Verkehrsanlage à niveau innerorts, betrifft primär den Lebensraum von Menschen (vgl. Bild 6), und zwar bezüglich Durchgang, Gefährdung, Störung sozialer Netze und Beeinträchtigung des Ortsbilds (ideelle Aspekte).

*Typ 3:* Trennwirkung einer hochliegenden Verkehrsanlage in vom Menschen geprägter Landschaft außerorts (vgl. Bild 7), betrifft hauptsächlich Menschen, Fauna und Flora, und zwar bezüglich Durchgang, Lärm und Störung des Landschaftsbildes.

*Typ 10:* Trennwirkung eines Schifffahrtskanals (vgl. Bild 8), betrifft vor allem die Lebensräume von Menschen, Tieren und Pflanzen, und zwar bezüglich Durchgang.



Bild 8. Trennwirkung vom Typ 10

Massnahmen	Teil-Trennwirkung auf	Durchgang	Durchfluss	Sicht	Hören	Mikroklima	Gefühl
Verzicht auf Verkehrs-Anlage	+	+	+	+	+	+	+
Reduktion von Länge oder Breite	+	+					+
Bündelung von Verkehrs-Anlagen	+	+	+				+
Hochlage auf Stelzen statt Damm	+	+	+				
Hochlage auf Stelzen statt ebenerdig	+			-	+		-
ebenerdig statt Hochlage	-			+		+	+
Tieflage (Einschnitt) statt ebenerdig		-		+	+	+	+
unterirdisch (Tunnel) statt ebenerdig	+			+	+	+	+
Naturmaterialien statt künstlichen	+						+
temporäre Verkehrsbeschränkungen	+				+	+	+
Winterdienst ohne Salz	+						
zusätzliche Übergänge schaffen	+						
bestehende Übergänge verbessern	+						

Legende: + = Verbesserung bezüglich Trennwirkung  
- = Verschlechterung bezüglich Trennwirkung

### Vorgehen

- 1. Schritt:** Objekt beschreiben
  - Art der Verkehrsanlage
  - Systemabgrenzung
  - Typ der Trennwirkung bestimmen
  - Fragestellung
- 2. Schritt:** Betroffene Umwelt analysieren
  - Ausgangs-Situation
  - Betroffene
  - Erheblichkeit der Betroffenengruppe
- 3. Schritt:** Trennwirkung ermitteln
  - nach Aspekten
  - Erheblichkeit der Aspekte
- 4. Schritt:** Bewertung
  - der Teiltrennwirkungen
  - der Gesamt trennwirkung
  - Beurteilung der Trennwirkung im Vergleich mit anderen Umweltaspekten
- 5. Schritt:** Massnahmen zur Reduktion der Trennwirkung
  - aufzeigen
  - beurteilen

Bild 9. Vorgehensschritte

Tabelle 2. Massnahmen zur Reduktion der Trennwirkung

### Ermittlung der Trennwirkung

Um die Trennwirkung einer Verkehrsanlage, z.B. im Rahmen einer UVP, bei einem Variantenvergleich oder im Hinblick auf Massnahmen zu ihrer Reduktion zu bestimmen, wird in groben Zügen ein Ablauf (gemäß Bild 9) vorgeschlagen.

### Massnahmen zur Reduktion der Trennwirkung

Wird die Trennwirkung einer Verkehrsanlage als störend oder gar unzulässig erkannt, so sind Wege zu ihrer Reduktion oder Elimination zu suchen. Die Massnahmen können bei allen Merkmalen der Verkehrsanlagen ansetzen. In der Matrix (vgl. Tabelle 2) wird gezeigt, wie ausgewählte Massnahmen die Teiltrennwirkungen beeinflussen.

### Schlussbemerkung

Anhand der Trennwirkung von Verkehrsanlagen wird ansatzmäßig gezeigt, wie auch nichtnumerische Größen erfasst werden können und welche vorrangige Bedeutung ihnen im Rahmen einer umfassenden Beurteilung zukommt.

Wohl sind gewisse methodische Ansätze zur Erfassung nichtnumerischer Größen bekannt und werden gelegentlich angewendet. Doch fehlt bis heute die verlässliche Grundlage, um eine einfache, für den Allgemeingebräuch praktikable Anleitung oder Orientierungshilfe bereitzustellen. Diese Lücke, die durch die weiteren Forschungsarbeiten geschlossen werden soll, führt zu dem heute feststellbaren Übergewicht

seitens quantifizierbarer Belange, weil diese (leichter) numerisch messbar sind. Die nichtnumerischen Größen im psychologisch ideellen Bereich werden immer noch weitgehend vernachlässigt. Sie sind jedoch für die Akzeptanz der technischen Projekte oft entscheidend.

Adressen der Verfasser: *H. U. Scherrer*, dipl. Ing. ETH/SIA, Beratender Ingenieur, Ürikerhalde 6, 8713 Üerikon, und *Peter Bachmann*, dipl. Ing. ETH/SIA/SVI, Büro BC, Marktgasse 5, 4051 Basel.