Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 112 (1994)
Heft: 43

Artikel: AlpTransit und Raumplanung
Autor: Tobler, Georg
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-78538

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: 12.12.2025

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

Erkenntnisse und Erfahrungen

Im Rahmen AlpTransit wurde ein zweistufiger Variantenentscheid durchgeführt. Dieser setzte sich aus einem Grob- und einem Feinvariantenvergleich zusammen. Beide Vergleichsstufen sowie die Gegenüberstellung haben die Vorteile der Vergleichswertanalyse für ein komplexes Vorhaben bestätigt. Insbesondere die klare Darstellung und eindeutige Nachvollziehbarkeit aller durchgeführten Bewertungs- und Aggregationsschritte wurden als wertvoll betrachtet und führten zu einer grossen Akzeptanz der Ergebnisse.

Den verschiedenen Entscheidungsträgern standen ausführliche Grundlagen zur Verfügung, aufgrund derer es ihnen möglich war, eine eigene Beurteilung und Bewertung der einzelnen Varianten durchzuführen.

Konnten innerhalb der vorgegebenen Entscheidungsabläufe mit den Beteiligten Auswahl und entsprechende Entscheidungen getroffen werden, so ist mit diesem Prozess jedoch nicht sichergestellt, dass im nachhinein keine neuen Varianten aus regionalpolitischen oder kantonalen Aspekten in die Diskussion der Linienführung eingebracht werden. Ein solches Vorgehen ist nicht mittels einer Evaluationsmethodik zu verhindern, sondern ist eher auf die Phase der Variantenentwicklung und den Ablauf der kantonalen Meinungsbildungsprozesse zurückzuführen.

Die Methodik ist am erreichten Resultat zu messen. Im Rahmen der vorgegebenen Kosten wurde versucht, die bestmöglichen Optimierungen hinsichtlich aller zu beachtenden Aspekte zu erreichen. Dank der Vergleichswertanalyse wurden die Hauptkriterien Kosten, Bau, Betrieb, Umwelt, Raum und Siedlung sowie Öffentliche Akzeptanz als gleichwertig behandelt und im letzten Schritt transparent in Symboltabellen einander gegenübergestellt.

Innerhalb des Prozesses wurde die Arbeit des «Erfassens und Messens» von den Entscheidungsträgern nie in Frage gestellt. Dies weist darauf hin, dass die Schnittstelle zwischen diesem Schritt und dem «Bewerten» der Entscheidungsträger richtig gewählt wurde. Ebenso hat auch die gemeinsame Überprüfung des Kriterienbaumes zu diesem Ergebnis beigetragen.

Referenzen

[1] Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 4. Oktober 1991.

[2] Verordnung über die Genehmigung der Projekte nach Alpentransit-Beschluss (NEAT-Verfahrensverordnung) vom 20. Januar 1993.

[3] Bundesamt für Strassenbau / Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure: Mögliche Methoden zur Gesamtbewertung bei Prüfverfahren, Ernst Basler & Partner AG, Zollikon, 1991.

Adresse der Verfasserin: *N. Pola*, dipl. phil. II, Geographin, Ernst Basler & Partner AG, Ingenieurunternehmen, Zollikerstrasse 65, 8702 Zollikon.

AlpTransit und Raumplanung

AlpTransit ist ein Projekt von erheblicher Bedeutung für die Raumplanung der Schweiz und der betroffenen Kantone. Der Bundesrat hat dies erkannt und beschlossen, dass das Vorprojekt AlpTransit als Sachplan gemäss Raumplanungsgesetz bezeichnet und ein Raumplanerischer Bericht erarbeitet werden soll. Mit diesen Vorgaben mussten die beteiligten Bundesämter und die Bahnen Neuland betreten. Der nachfolgende Beitrag befasst sich mit der Auswertung erster Erfahrungen aus der Arbeit mit dem Raumplanerischen Bericht.

Die Raumrelevanz von AlpTransit: Zwei Beispiele

Wenn ein Urner im Jahr 2007 nach Zürich fahren will, muss er gemäss dem seit März 1994 vorliegenden Vorprojekt

VON GEORG TOBLER, ZOLLIKON

den Zug nicht mehr in Flüelen oder Erstfeld, sondern im Kantonshauptort Altdorf besteigen. Nach gründlicher Standortevaluation durch Kanton und SBB sieht das Projekt vor, den Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr zum Bahnhof Altdorf zu verlagern. Dadurch könnten neue Impulse für einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt in Altdorf entstehen (Bild 1).

In Sedrun beanspruchen die Installationen für den Zwischenangriff zum Gotthard-Basistunnel grosse Teile der Gewerbezone. Für die Gemeinde stellt sich die Frage, ob sie während dieser Zeit provisorische oder definitive Ausweichmöglichkeiten für die lokale gewerbliche Entwicklung zur Verfügung stellen soll.

Wie diese Beispiele illustrieren, haben Bau und Betrieb von AlpTransit sowohl grossräumige als auch lokale Auswirkungen auf den Raum. Der Bauherr findet Entwicklungsvorstellungen und Planungen von Kantonen und Gemeinden vor, mit denen er sich auseinandersetzen muss. Das Vorhaben AlpTransit kann soweit optimiert werden, dass möglichst geringfügige Konflikte mit diesen Planungen auftreten und gleichzeitig die sich bietenden Chancen für die räumliche Entwicklung bestmöglich genutzt werden. Dieser Optimierung dienten die in den Jahren 1991 bis 1993

Richtplan

Die Bundesverfassung belässt die generelle Planungshoheit bei den Kantonen. Mit dem Richtplan steht ihnen das geeignete Instrument zur Verfügung, um die damit verbundene Koordinationsaufgabe wahrzunehmen. Er besteht aus Karte und Text und zeigt behördenverbindlich auf, wie die verschiedenen Ansprüche an den Raum zu koordinieren sind.

Sachplan

Gemäss Art. 13 Raumplanungsgesetz erstellt der Bund die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab. Er arbeitet dabei mit den Kantonen zusammen und gibt ihnen seine Konzepte und Sachpläne rechtzeitig bekannt.

Der Bund kann Sachpläne erlassen, wenn er im Rahmen seiner verfassungsmässigen Kompetenzen raumrelevante Tätigkeiten ausübt. Beispiele solcher Aufgaben sind: Fruchtfolgeflächen, Militärische Anlagen, Nationalstrassen, Eisenbahnen, Atomanlagen, Rohrleitungen, Übertragungsleitungen usw. In einigen Bereichen kann der Bund im Sachplan lediglich die Grundzüge festlegen, ohne konkrete Lokalisierungsentscheide fällen zu können (beispielsweise Fruchtfolgeflächen). In anderen Fällen, wie beispielsweise bei Eisenbahnanlagen, hat er die Kompetenz, auch über die Lokalisierung dieser Anlagen zu entscheiden.

Form und Inhalt müssen auf den jeweiligen Fall zugeschnitten werden, da keine generell gültigen Vorschriften bestehen.

durchgeführten Variantenvergleiche. Es obliegt dann den Kantonen und Gemeinden, mit planerischen Massnahmen die sich bietenden Chancen zu wahren und umzusetzen.

Bundesverfassung und Raumplanungsgesetz verpflichten alle Beteiligten, ihre Planungen aufeinander abzustimmen. Die sachspezifische Eisenbahnplanung und die flächendeckende kantonale Planung müssen in Übereinstimmung gebracht werden. Um die Koordination sicherzustellen, beschloss der Bundesrat, das Vorprojekt AlpTransit als Sachplan nach Art. 13 Raumplanungsgesetz auszugestalten (Art. 9 Abs. 3 NEAT-Verfahrensverordnung [1]). Als Grundlage für den Sachplan mussten die Bahnen dem Vorprojekt einen Raumplanerischen Bericht beilegen (Art. 5 NEAT-Verfahrensverordnung).

Sachplan und Raumplanerischer Bericht als Neuland

Bei beiden raumplanerischen Elementen von AlpTransit sahen sich die beteiligten Bundesämter und die Bahnen Neuland gegenüber. Das Instrument Sachplan wurde bisher erst einmal, zur Festlegung der Fruchtfolgeflächen, eingesetzt: Hinsichtlich Verfahren und Gegenstand ist der Sachplan Fruchtfolgeflächen jedoch nicht mit dem Sachplan AlpTransit vergleichbar.

Auch die Erarbeitung des Raumplanerischen Berichtes war in diesem Umfang neu und stellte angesichts des straffen Zeitplans an alle Beteiligten hohe Anforderungen.

Der Sachplan AlpTransit

Die Anforderungen an Inhalt, Form und Grundlagen des Sachplanes (vgl. Kasten) bestimmen sich aus dem Zusammenspiel von Raumplanungsrecht und Sachgesetzgebung. Im Fall von AlpTransit sind neben dem Raumplanungsgesetz und der Raumplanungsverordnung auch der Alpentransit-Beschluss [2], die NEAT-Verfahrensverordnung und das Eisenbahngesetz beizuziehen. Aus diesen Quellen ergeben sich folgende Charakterzüge des Sachplanes AlpTransit:

☐ Er stellt die raumrelevanten Bestandteile des Vorprojektes dar: Linienführung, Baustellen, Bahnhöfe, Anschlüsse der Neubaustrecke an die bestehenden Linien, Anlagen der Materialbewirtschaftung usw.

☐ Der Sachplan umfasst die gesamte Schweiz: Das Vorprojekt ist eingebettet in netzweite, gesamtschweizerische Überlegungen zu Zufahrtsstrecken und internationalen Anschlüssen an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

☐ Die Bezeichnung als Sachplan ist ein raumplanerisches «Gütesiegel»: Der Bundesrat bestätigt, dass beim vorliegenden Projekt die räumliche Koordination sichergestellt ist und eine umfassende Interessenabwägung zwischen technischen, wirtschaftlichen, räumlichen und umweltrechtlichen Aspekten stattgefunden hat (Art. 3 Raumplanungsverordnung).

☐ Der Sachplan ist dynamisch zu verstehen: Er stellt nicht eine abgeschlossene Planung, sondern den gegenwärtigen Planungsstand dar. Es ist möglich, im Rahmen der Bundeskompetenzen offene Fragen und Handlungsaufträge zu formulieren. Entsprechend muss der Sachplan periodisch überprüft und an neue Erkenntnisse angepasst werden.

☐ Der Sachplan ist behördenverbindlich: Er verpflichtet die Behörden von Bund, Kantonen, Regionen und Gemeinden, alle Massnahmen zu verhindern, die die Realisierung von AlpTransit erschweren könnten.

Der Raumplanerische Bericht

Wie kann sichergestellt und nachgewiesen werden, dass das Vorprojekt den Anforderungen des Sachplanes gerecht wird? Diese Aufgabe übernimmt der Raumplanerische Bericht. Indem er eine systematische Übersicht über die räumlichen Fragestellungen und über den Stand der Koordination gibt, dient er als Grundlage für die Interessenabwägung des Bundesrates (Tabelle 1).

Würde die Fülle von offenen Fragen und möglichen Konflikten umfassend behandelt, könnte der Raumplanerische Bericht seiner Aufgabe, Übersicht zu schaffen, nicht gerecht werden. Zwei Leitplanken halfen, die Inhalte auf die wesentlichen Aspekte zu konzentrieren:

☐ Der Vorprojektentscheid des Bundesrates umfasst die Grundzüge von AlpTransit. Er lässt Spielräume für die Lösung von Detailfragen offen. Diese werden im Rahmen der Auflageprojektierung behandelt. Der Raumplanerische Bericht greift deshalb in erster Linie die räumlichen Aspekte von Grundsatzfragen ausführlicher auf, da hier der Vorprojektentscheid raumplanerisch wichtige Weichen stellt. Diese sogenannten Kernthemen werden eingehend dargestellt. Bei Einzelthemen konnte man sich dagegen auf eine summarische Auflistung konzentrieren (Tabelle 2).

☐ Hauptadressaten des Raumplanerischen Berichtes sind – neben dem Bundesrat – die betroffenen Kantone. Sie müssen sich darüber informieren können, wo für ihre Richtplanung ein Handlungsbedarf entsteht. Die kantonalen Richtpläne dienten deshalb als Wegweiser für den Detaillierungsgrad und für die Aussagedichte im Raumplanerischen Bericht.

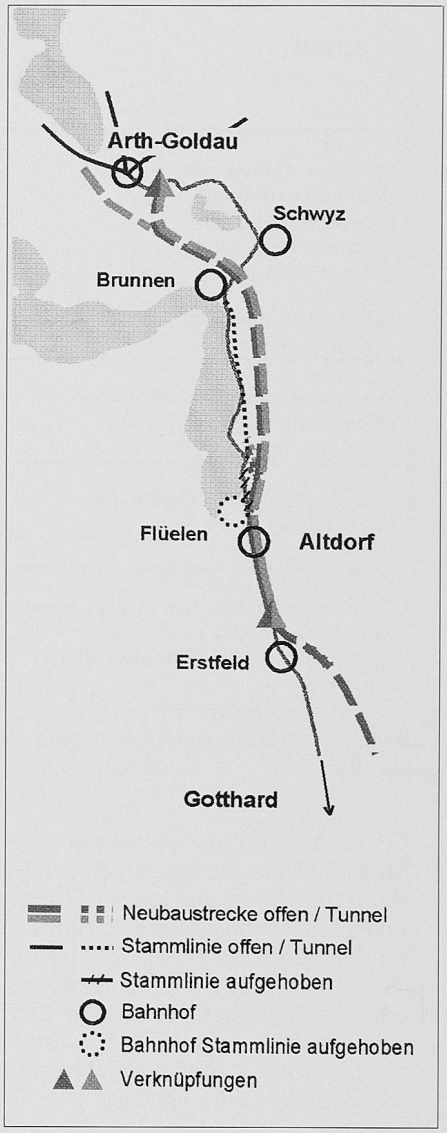

Bild 1. Anknüpfungspunkte der Neubaustrecke und der Stammlinie, Kantone Uri und Schwyz (rot = Basisvariante, grün = Alternativvariante)

Innerhalb dieser Rahmenbedingungen entwickelten die Bahnen zusammen mit dem Bundesamt für Raumplanung und dem Bundesamt für Verkehr die Systematik des Raumplanerischen Berichtes. Die räumlichen Fragestellungen wurden danach unterteilt, ob sie von überkantonaler, kantonaler, regionaler oder nur lokaler Bedeutung sind (Tabelle 2). Der inhaltliche Aufbau der Aussagen zu den einzelnen räumlichen Problemen orientiert sich an den Anforderungen der Art. 1 bis 3 Raumplanungsverordnung. Jedes Kernthema wurde nach folgender Systematik beschrieben:

– *Kurzbeschrieb des räumlichen Problems.*

Sachplan	Raumplanerischer Bericht als Erläuterung zum Sachplan
• Berücksichtigung von - raumplanerischen - umweltrechtlichen - technischen - finanziellen - zeitlichen Rahmenbedingungen	→ Grundlage für die Interessenabwägung durch Bundesrat : - Aufzeigen der berührten Interessen - Aufzeigen der geprüften Varianten - Begründung der gewählten Variante
• Zusammenarbeit mit Behörden Mitwirkung der Bevölkerung	→ Darstellung der Ergebnisse der Zusammenarbeit und der Mitwirkung
• Sicherstellung der Koordination (Art. 2 RPG)	→ Darstellung des Standes der Koordination
• Grundlage für die kant. Richtplanung (Art. 6 Abs. 4 RPG) Verbindlich für die Behörden aller Stufen	→ Inhaltlicher Schwerpunkt : Räumliche Aspekte auf Richtplanebene

Tabelle 1. Verhältnis zwischen dem Sachplan AlpTransit und dem Raumplanerischen Bericht

- *Grundsätze für die Problemlösung*: SBB und Kantone lassen sich bei der Beurteilung verschiedener Lösungsvarianten von bestimmten Grundsätzen leiten, die technischer, betrieblicher, finanzieller, raumplanerischer oder ökologischer Natur sein können. Diese Überlegungen werden zwecks besserer Nachvollziehbarkeit der Entscheide offengelegt.
- *Lösungsvarianten*: In den einzelnen Projektierungsphasen wurden Varianten untersucht, die zur Lösung des erkannten Problems hätten beitragen können (beispielsweise ein anderer Standort der Überholgleise Rynächt, um dem Grundwasserareal auszuweichen). Der Raumplanerische Bericht beschreibt diese Möglichkeiten und erläutert, wieso man sie nicht weiter verfolgen konnte.
- *Begründung der gewählten Lösung*: Es werden Argumente aufgezeigt, die den Bauherrn dazu bewogen haben, die vorgeschlagene Lösung zu bevorzugen.
- *Vereinbarkeit mit geltenden Plänen und Vorschriften*: Soweit sich Konflikte oder Synergien mit Richtplänen und Nutzungsplänen ergeben, werden diese dargestellt.
- *Stand der Koordination*: Unter diesem Titel werden die bisherigen Schritte zur Koordination der verschiedenen Planungen bzw. zur Lösung des erkannten Problems zusammengefasst.
- *Weiteres Vorgehen*: Nach Zuständigkeiten geordnet (Bundesbehörden, Bahnen, Kantone, evtl. Gemeinden) werden die noch weiter zu verfolgenden bzw. einzuleitenden Massnahmen aufgelistet.

Inhaltliche Strukturierung	Themen der Gesamtachse	Kantonale Themen	Teilgebietsbezogene Themen	Lokale Themen
Prioritäten	Kernthemen Räumliche Aspekte für die das Vorprojekt entscheidende Weichen stellt		Einzelthemen Räumliche Aspekte, die im Rahmen der Auflageprojekterarbeitung gelöst werden können	
Art der Probleme	Raumordnungsfragen		Raumnutzungsfragen	

Tabelle 2. Struktur des Raumplanerischen Berichtes

Der Raumplanerische Bericht wurde in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Raumplanungsämtern erarbeitet. Anlässlich eines Workshops stellten die Beteiligten eine Auslegeordnung der zu behandelnden Fragen zusammen. Die Bereinigung des Berichtentwurfs erfolgte in Arbeitssitzungen und über schriftliche Stellungnahmen. Diese gemeinsamen Diskussionen ergänzten die intensive Zusammenarbeit im Rahmen der Projektkommissionen.

Wie unterscheiden sich der Raumplanerische Bericht und der parallel erarbeitete Umweltverträglichkeitsbericht 2. Stufe (UVB)? Soweit sich der UVB mit Richt- und Nutzungsplänen befasst, konzentriert er sich auf die Feststellung quantitativer Konflikte mit anderen Raumnutzungsansprüchen. Er schlägt projektbezogene Massnahmen vor. Der Raumplanerische Bericht übernimmt eine andere Aufgabe: Sein Hauptthema ist die räumliche Koordination. Er geht über ein blosses Feststellen von Konflikten hinaus und bezeichnet den Handlungsbedarf für sämtliche Beteiligten. Die Aufgabe des Raumplanerischen Berichtes würde zu eng gefasst, wenn in Anlehnung an den Umweltverträglichkeitsbericht von einem Raumverträglichkeitsbericht gesprochen würde.

Erfahrungen

Wie hat sich die Erstellung des Raumplanerischen Berichtes in den Verfahrensablauf integriert? Wo sind seine Chancen und Risiken, wo seine Möglichkeiten und Grenzen?

Wie beim UVB lassen sich Erarbeitung und Genehmigung des Raumplanerischen Berichtes parallel zur übrigen Projektbearbeitung und -genehmigung abwickeln. Verzögerungen können entstehen, wenn sich Bauherr und Kantone über die Gewichtung und Beschreibung von räumlichen Problemen nicht einigen können. Hier lässt der Raumplanerische Bericht jedoch genügend Freiheit: Er verlangt nicht die abschliessende Lösung sämtlicher erkannter Probleme, sondern er kann auf offene Fragen hinweisen und das weitere Vorgehen zur Konfliktbereinigung festlegen.

Damit ist ein wesentliches Element des Raumplanerischen Berichtes angesprochen: Dank seiner Systematik fordert er alle Beteiligten dazu auf, eine klare Auslegeordnung von offenen Fragen, von Handlungsspielraum und Handlungsbedarf zu erstellen. Die Chancen und Risiken eines Vorhabens können so

frühzeitig erkannt werden. Wie weit namentlich aus den erkannten Chancen die notwendigen Konsequenzen gezogen werden, entzieht sich dem Einflussbereich des Raumplanerischen Berichtes, insbesondere wenn die Planungshoheit der Kantone betroffen ist.

Während der Erarbeitung des Raumplanerischen Berichtes hat sich einmal mehr erwiesen, wie schwer sich Politik und Raumplanung auseinanderhalten lassen: Das Thema Raumplanung eignet sich bestens, ausschliesslich politisch motivierte Forderungen einzubringen, die aber vordergründig raumplanerisch begründet werden. Hier zeigte sich eine Stärke der Projektorganisation AlpTransit. Sie stellte über Behördendelegationen und Projektkommissionen Kanäle für die politische Diskussion zur Verfügung und entlastete damit die Sachbearbeitung für den Raumplanerischen Bericht.

Folgerungen für kantonale Richtplanungen

Aus der Arbeit im Schnittbereich zwischen Sachplanung des Bundes und kantonaler Richtplanung ergeben sich einige Anmerkungen zum Instrument der Richtplanung.

Für Grundsatzentscheide mit raumordnungspolitischer Bedeutung – wie beispielsweise zu Anzahl und Ort von Bahnhöfen – braucht es klare Vorstellungen über die erwünschte räumliche Entwicklung. Letztere helfen auch beim Entscheid über vergleichbare Lösungsvarianten. Fehlen diese Kriterien, drohen Entscheidfindung und Bearbeitung in kurzfristigen Wunschvorstellungen steckenzubleiben. Bund und Kantone können zur Verbesserung der Ausgangslage an verschiedenen Punkten ansetzen:

☐ Art. 6 Abs. 1 Raumplanungsgesetz beauftragt die Kantone, sich zu den Grundzügen der räumlichen Entwicklung zu äussern. Diesem Auftrag sind die Kantone bisher kaum nachgekommen. Zudem wäre eine Überprüfung und Anpassung der Grundzüge zweckmässig, wenn grössere raumrelevante Vorhaben anstehen.

☐ Der Bund formulierte bis anhin keine gesamtschweizerischen räumlichen Ziele. Die in Erarbeitung begriffenen «Grundzüge der räumlichen Entwicklung der Schweiz» können diese Lücke zu einem wesentlichen Teil füllen. Sie bedürfen aber zusätzlicher Konkretisierung, um der Sachplanung klare Beurteilungskriterien zur Verfügung stellen zu können.

Die kantonalen Richtpläne könnten eine wichtige Grundlage für Bundesplanungen und deren Koordination darstellen. Mit veralteten Richtplänen und komplizierten Anpassungsverfahren können die Kantone diese Koordinationsfunktion aber nicht wahrnehmen. Eine wesentliche Aufgabe der nächsten Richtplanungs-Runde besteht deshalb darin, die Richtpläne flexibler und dynamischer auszugestalten. Art. 5 Abs. 2 Raumplanungsverordnung stellt mit den Richtplankategorien Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung geeignete Instrumente zur Verfügung: Sie erlauben eine Fortschreibung der Richtpläne ohne komplizierte Anpassungsverfahren.

Raumplanerische Berichte auch bei anderen Projekten?

Angesichts der Vorteile, die ein Raumplanerischer Bericht mit sich bringen kann, ist zu prüfen, in welcher Verfahrensphase und in welchem Umfang ein solches Vorgehen sinnvoll sein kann. Die Antwort ist abhängig von der Grösse des Projektes, aber auch vom Genehmigungsverfahren, welches für das Projekt anzuwenden ist. Grössere Vorhaben wie AlpTransit oder Nationalstrassen durchlaufen nach dem Grundsatzentscheid des Parlaments zwei Verfahrensschritte:

☐ Das Vorprojekt bzw. Generelle Projekt wird vom Bundesrat genehmigt. Darin werden namentlich die Linienführung und Anschlussbauwerke festgelegt. Dieser Entscheid ist von grosser räumlicher Tragweite und deshalb für kantonale und eidgenössische Planungsvorhaben bedeutend. Weil dort ein Raumplanerischer Bericht für Klarheit und Übersichtlichkeit sorgen kann, ist er auf Stufe Vorprojekt/Generelles Projekt sinnvoll.

☐ In der zweiten Phase genehmigt die zuständige Behörde das Auflageprojekt, das vor allem der Lösung von Detailfragen gewidmet ist. Ein zweiter Raumplanerischer Bericht erscheint wenig zweckmässig: Die Überschneidungen mit dem UVB sind zu breit; der Raumplanerische Bericht droht sich in Detailaspekten zu verlieren.

Bei den übrigen Vorhaben ist je nach Bedeutung des Projektes für den Raum zu differenzieren. Haben sie den Charakter von Sondernutzungsplänen, ergibt sich die Pflicht, einen Raumplanerischen Bericht zu erstellen aus Art. 26 Raumplanungsverordnung [3]. Ein separater Raumplanerischer Bericht neben dem UVB ist aber nur zweckmässig, wenn sich Koordinationsaufgaben stellen, die den lokalen Bezug im Nahbereich der betroffenen Parzellen sprengen. Für grössere Verkehrsinfrastrukturprojekte dürfte daher in den meisten Fällen ein Raumplanerischer Bericht angebracht sein.

UVB und Raumplanerischer Bericht stehen naturgemäss in engem Zusammenhang. Wiederholungen und Überschneidungen sind kaum zu vermeiden. Eine praktikable Lösung dürfte sich anbieten, wenn diese Berichte, allenfalls mit dem Technischen Bericht, zu einem einzigen, in sich abgeschlossenen Dokument vereint werden.

Die hier aufgezeigten Fragen hängen eng mit der Problematik einer auf Einzelprojekte beschränkten Umweltverträglichkeitsprüfung zusammen. Bis anhin fehlt ein griffiges Instrument, das die Überprüfung von grossräumigen Planungen auf Übereinstimmung mit Bundesrecht ermöglichen würde. Man ist gezwungen, an konkreten Projekten Detailkosmetik zu betreiben, ohne dass vorher die grundsätzliche Weichenstellung überprüft werden konnte. AlpTransit hat gezeigt, dass der Raumplanerische Bericht eine wichtige Lücke füllen kann, ohne die Verfahren wesentlich zu erschweren.

Adresse des Verfassers: *G. Tobler*, Rechtsanwalt, Raumplaner ETH/NDS, Ernst Basler & Partner AG, Ingenieurunternehmen, Zollikerstrasse 65, 8702 Zollikon

Literatur

[1] Verordnung über die Genehmigung der Projekte nach Alpentransit-Beschluss (NEAT-Verfahrensverordnung) vom 20. Januar 1993.

[2] Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 4. Oktober 1991.

[3] Vgl. Bundesgerichtsentscheid vom 21.10.1992, BGE 118 Ia 372, E. 5c.