

## Bericht

**Empfänger** DFM und Beauftragte der DFM  
**Verfasser** DFM INFRA, DUW und VRDMRU  
**Datum** 25.09.2024

---

# Umweltbeurteilung eines Strassenbauprojekts

---

## 1. EINLEITUNG

Die massgebenden Umweltaspekte eines Strassenbauprojekts müssen geprüft und hinreichend dokumentiert werden, um sicherzustellen, dass sie mit dem Umweltrecht vereinbar sind, und um zu vermeiden, dass es bei der Beurteilung und Genehmigung der Pläne durch die zuständige Behörde zu Verzögerungen kommt. Diese interne Mitteilung konzentriert sich auf Strassenbauprojekte, deren Pläne von einer kantonalen Behörde zu genehmigen sind, und umfasst:

- die rechtlichen Grundlagen, um zu bestimmen, ob ein Projekt der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterstellt ist (Kapitel 2);
- den Inhalt des Umweltberichts (Kapitel 3 und 4).

Es sei allerdings daran erinnert, dass es letztlich an der Dienststelle für Umwelt (DUW) liegt, als Umweltschutzfachstelle im Sinne von Art. 10c des Bundesgesetzes über den Umweltschutz [USG, SR 814.01], der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung [UVPV, SR 814.011] und von Art. 2 des [Reglements über die Umweltverträglichkeitsprüfung](#) [RUPV, SGS 814.100], die Frage zu klären, ob für ein Projekt das Erfordernis einer UVP besteht. In solchen Fällen steht die DUW zur Verfügung.

## 2. RECHTLICHE GRUNDLAGEN ZUR BESTIMMUNG DER UVP-PFLICHT EINES PROJEKTS

Die Liste der Anlagen, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterstehen und somit die Erstellung eines **Umweltverträglichkeitsberichts** (UVB) im Sinne von Art. 10a USG erfordern, ist im Anhang der UVPV und des RUPV enthalten. Zu den **UVP-pflichtigen** Strassenbauprojekten gehört:

- jede **neue Strasse**, wenn sie einem Anlagentyp entspricht, der im Anhang der UVPV aufgeführt ist (Art. 1 UVPV). Bei den Kantonsstrassen sind dies:
  - o schweizerische Hauptstrassen (SHS, "die mit Bundeshilfe ausgebaut werden", Anlagentyp Nr. 11.2 im Anhang der UVPV)
  - o "andere Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen (HLS und HVS)" (Anlagentyp Nr. 11.3 im Anhang der UVPV).
- jedes **Änderungsprojekt** für eine Strasse, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist (Art. 2 UVPV):
  - o das Projekt in der Änderung wesentlicher Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen an einer Strasse besteht, welche dem Anlagentyp der UVPV entspricht;
  - o die Anlage nach der Änderung einer Anlage im Anhang der UVPV entspricht.

Wenn der Bau oder die Änderung einer Strasse nicht der UVP-Pflicht unterliegt (vgl. Art. 4 UVPV), überprüft die zuständige Behörde die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften anhand der Schlussfolgerungen der **Umweltnotiz** (UN) oder der im technischen Bericht (TB) enthaltenen Kapitel zum Umweltschutz.

Für nicht UVP-pflichtige Strassen gelten also die gleichen Umweltschutzvorschriften wie für UVP-pflichtige Projekte: auch ihre Umweltauswirkungen müssen untersucht und die zu deren Verringerung erforderlichen Massnahmen vorgeschlagen werden.

Im Anhang zu dieser internen Mitteilung ist eine Auslegung des im Anhang der UVPV verwendeten Begriffs "andere Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen (HLS und HVS)" enthalten. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sich die Frage nach der Notwendigkeit einer UVP stellt, sobald der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) einer Strasse bei über 5000 Fz/Tag liegt.

### **3. INHALTSRASTER EINES UVB ODER EINER UN**

Der Inhalt eines UVB oder einer UN wird im UVP-Handbuch (BAFU, 2009) detailliert beschrieben. Für den UVB oder die UN eines Strassenbauprojekts muss man sich an das folgende Inhaltsraster (Modul 5, Kap. 3.2 des UVP-Handbuchs) halten:

0. Zusammenfassung;
1. Einleitung und Ausgangslage: dazu gehören die Nr. der betroffenen Kantonsstrasse, die BP am Projektanfang und -ende und ein Gesamtsituationsplan.
2. Verfahren: Erläuterung des massgeblichen Verfahrens und Liste der für die Spezialbewilligungen benötigten Dokumente (eine Liste der Bewilligungen hat die DUW zu Informationszwecken und ohne Anspruch auf Vollständigkeit auf ihre Website gestellt, sie kann [hier](#) angesehen werden).
3. Standort und Umgebung: Beschreibung der Projektumgebung und der zu schützenden Umweltgüter/-bereiche.
4. Beschreibung des Vorhabens, ggf. mit Begründung für die gewählte Variante. Falls eine Variantenanalyse durchgeführt wurde, Zusammenfassung der Kriterien und der Analyse, die zur Wahl der Variante geführt hat.
5. Nachweis für die Übereinstimmung des Projekts mit der Raumplanung: nötigenfalls einschliesslich der Überprüfung der Festsetzung des Projekts im kantonalen Richtplan nach Art. 8 des Raumplanungsgesetzes [RPG, SR 700].
6. Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt: Beurteilung der Umweltbereiche (siehe Liste in Kapitel 4), die vom Projekt betroffen sind (in der Bau- und Betriebsphase) und die vom Projekt nicht betroffen sind, einschliesslich Umweltrelevanz-Matrix.
7. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen und -konflikte mit den nötigenfalls zu untersuchenden / zu erläuternden Punkten<sup>1</sup>, einschliesslich der allfälligen Ersatzmassnahmen, des Katalogs der geplanten Standard- und projektspezifischen Massnahmen sowie deren erwarteter Wirkung, der Unterhaltsmassnahmen sowie deren erwarteter Gesamtumweltbelastung, der Notwendigkeit einer Umweltbaubegleitung (UBB) und des Pflichtenhefts (Funktion, Aufgaben, Kompetenzen) des UBB-Verantwortlichen.
8. Datum, Name(n) und Unterschrift(en) des/r Verfasser.
9. Anhangsliste und Anhänge.

Auf den im Text oder im Anhang abgebildeten Karten und Plänen müssen mindestens der Massstab, die Legende und die Nordrichtung angegeben werden.

Nur bei einfachen Projekten mit geringen Umweltauswirkungen können die Umweltthemen als eigene Kapitel im TB behandelt werden.

---

<sup>1</sup> Nur Problemstellungen, die keinen Einfluss auf das Geschehen auf der Baustelle haben und/oder die von der zuständigen Behörde für die Projektgenehmigung nicht benötigt werden, wie z.B. die Analyse des PAK-Gehalts des auszubrechenden Asphaltbelags, die spätestens beim Start der Bauphase durchzuführen ist.

#### **4. ZU BEURTEILENDE UMWELTBEREICHE**

Das [UVP-Handbuch](#) (BAFU, 2009) und die [Kantonale Richtlinie für den Inhalt des UVB](#) legen fest, welche Umweltthemen behandelt werden müssen.

Dies ist die Liste der Umweltbereiche, die im UVB oder der UN eines Strassenbauprojekts zwingend zu behandeln sind (vgl. Punkt 6 in Kapitel 3 dieser Mitteilung):

- Natur (Flora, Fauna und Lebensräume)
- Landschaft
- Lichtemissionen
- Wald
- Boden und Landwirtschaft
- Altlasten
- Abfall- und Materialbewirtschaftung
- Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen und Organismen
- Grundwasser und Wasserversorgung
- Oberflächengewässer, aquatische Ökosysteme, Gewässerraum und Fischerei
- Entwässerung
- Störfallvorsorge
- Luftreinhaltung
- Lärm
- Erschütterungen und Körperschall
- Denkmalpflege, Archäologie und Ortsbildschutz
- Archäologie und Paläontologie – historische Verkehrswege
- Langsamverkehr und Fusswege
- Nichtionisierende Strahlung
- Naturgefahren.

Auch die Kapitel, die für das untersuchte Strassenbauprojekt nicht relevant sind, müssen angeführt oder aufgelistet und als solche in der Umweltbeurteilung erwähnt werden.



**Lucien Pignat**  
**Ingenieur Projektleiter**



**Elisabeth Carrupt**  
**Umweltingenieurin**

**Anhang:** Auslegung des im Anhang der UVPV verwendeten Begriffs «andere Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen» nach Rücksprache mit der DUW.

# Umweltbeurteilung eines Strassenbauprojekts

## Anhang 1: Auslegung des im Anhang der UVPV verwendeten Begriffs «andere Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen (HLS und HVS)» nach Rücksprache mit der DUW

---

Aus der Bundesgesetzgebung geht nicht eindeutig hervor, wann eine Strasse als eine "andere Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrasse (HLS oder HVS)" (Anlagentyp Nr. 11.3 gemäss UVPV-Anhang) zu betrachten ist. Zur Auslegung ist daher Art. 10a USG heranzuziehen. Der Anlagentyp "andere Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrasse" trifft demnach auf Strassen zu, die:

- nicht den Anlagentypen Nr. 11.1 (Nationalstrassen) und 11.2 (Hauptstrassen, die mit Bundeshilfe ausgebaut werden) des Anhangs zur UVPV entsprechen und
- die dennoch Umweltbereiche erheblich belasten können, insbesondere aufgrund ihres hohen Verkehrsaufkommens.

Die Einstufung einer Strasse als andere Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrasse hängt also grundsätzlich davon ab, ob von ihr eine potenziell erhebliche Umweltbelastung ausgeht. Es ist davon auszugehen, dass Strassen im Sinne der Durchgangsstrassenverordnung [DgStrVO, SR 741.272] dieses Kriterium aufgrund ihrer Zweckbestimmung in der Regel erfüllen, da sie ein potenziell hohes Verkehrsaufkommen aufweisen und somit eine erhebliche Belastung der Umwelt darstellen können. Zu erwähnen ist, dass viele Durchgangsstrassen auch Anlagen im Sinne von Nr. 11.1 oder 11.2 des UVPV-Anhangs darstellen, so dass die UVP-Pflicht allein schon aus diesem Grund gegeben ist.

Es gibt jedoch auch Strassen, die nicht unter die DgStrVO fallen, aber dennoch ein potenziell hohes Verkehrsaufkommen aufweisen. Zur Beurteilung solcher Fälle sollte man als Interpretationshilfe Kriterien aus dem Strassenbauwesen heranziehen, wo die Begriffe HLS und HVS ebenfalls verwendet werden. Die Unterscheidung ergibt sich aus der Funktion und der Aufgabe der Strasse.

Laut Rechtsprechung ist davon auszugehen, dass, wenn die voraussichtliche Belastung **über der für Sammelstrassen zulässigen Belastung** (500 Personenwagen pro Stunde) liegt, eine UVP-pflichtige HVS vorliegt (Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 29. März 2001<sup>2</sup>, E. 3b, in BEZ 2001 Nr. 22, und vom 15. November 2017<sup>3</sup>, E. 6.1, in BEZ 2008 Nr. 6; BGE 1C\_228/2018, E. 8.5).

Ausserdem sind laut dem UVP-Handbuch Modul 2 (BAFU, 2009) *«andere Hauptverkehrsstrassen ohne Bundesgelder angelegte Strassen (...); bei der Beurteilung des Verkehrspotenzials ist in erster Linie darauf abzustellen, ob die Strasse baulich als (...) Hauptverkehrsstrasse konzipiert ist bzw. ob die voraussichtliche Belastung über der für Sammelstrassen zulässigen Belastung liegt (vgl. VSS-Norm, SN 640 044).*

Somit erscheint ein angemessener Wert bei 5000 Fz/Tag zu liegen, denn im Wallis entspricht der maximale stündliche Verkehr (zur Hauptverkehrszeit) etwa 10 % des DTV.

---

<sup>2</sup> Geschäftsnummer VB.2001.00001

<sup>3</sup> Geschäftsnummer VB 2007.00298