

Strassenraum mehrfach nutzen

10 Thesen
zur Mehrfachnutzung
des Nationalstrassenraumes

VADEMECUM

Bundesamt für Strassenbau
Bundesamt für Raumplanung

Herausgeber:
Bundesamt für Strassenbau (ASB)
Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement

Bundesamt für Raumplanung (BRP)
Eidg. Justiz- und Polizeidepartement

Bern, März 1991

© Bundesamt für Raumplanung (BRP)
Bundesamt für Strassenbau (ASB)
Vertrieb:
Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale (EDMZ)
3000 Bern

Titel der franz. Fassung:
**Mettre l'aménagement
en route**
10 thèses pour une utilisation combinée des surfaces affectées aux
routes nationales
VADEMECUM

Die detaillierten Unterlagen zur Broschüre werden separat publiziert
unter dem Titel **Strassenraum mehrfach nutzen, Fallbeispiele.**

Form. 412.677d 2.91 2500 54915

Strassenraum mehrfach nutzen

10 Thesen zur Mehrfachnutzung des Nationalstrassenraumes

VADEMECUM

Bearbeitung:	Peter Gasser Ingenieurbüro F. Preisig AG, 8050 Zürich
Leitung:	Gerhard Petersen, ASB Michel Matthey, BRP
Redaktionsgruppe:	Marcel Bächtold, F. Preisig AG Andreas Fischer, BRP Stephan Muff, BRP Theo Kuentz, BUWAL
Konzept und grafische Gestaltung: Karikaturen:	CH. W. Stauffer AG / U. Weiersmüller, 8702 Zollikon Beni La Roche, 8038 Zürich (Deckblatt) Charly Bühler, 8492 Wila
Koordination:	Anne-Marie Betticher, BRP
Vertrieb:	EDMZ, 3000 Bern

Bundesamt für Strassenbau
Bundesamt für Raumplanung

Bern, März 1991

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort		5
Einleitung		6/7/8/9
Thesenübersicht		10/11
Allgemeines		
These 1	Definition	12/13
These 2	Zweckmässigkeit	14/15
Materielle Rahmenbedingungen		
These 3	Raumplanung	16/17
These 4	Verkehrs- und Betriebssicherheit	18/19
These 5	Umweltschutz	20/21
Verfahren		
These 6	Ueberblick	22/23
These 7	Verfahren nach Bau- und Planungsrecht	24/25
These 8	Verfahren nach Nationalstrassengesetz	26/27
Realisierung		
These 9	Verträge	28/29
These 10	Finanzen	30/31
Zusammenfassung		33
Literaturverzeichnis		34

VORWORT

Ziel und Zweck der Raumplanung ist die haushälterische Bodennutzung. Das Raumplanungsgesetz (RPG) nennt als Voraussetzung dazu die Planung und Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten.

Der Bundesrat hat verschiedentlich seinen Willen bekundet, den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung Nachachtung zu verschaffen. Er fordert in der Raumplanungsverordnung vom 2. Oktober 1989 (RPV) Bundesstellen und Kantone auf, alle organisatorischen, technischen und rechtlichen Anordnungen zu treffen, die zur Erfüllung der Planungs- und Abstimmungspflicht nach RPG erforderlich sind.

Eine haushälterische Bodennutzung bedeutet aber mehr als nur die Ausscheidung bedarfsge-rechter Bau- und Landwirtschaftszonen oder die Bestimmung sachgerechter Standorte für Bauten und Anlagen. Auch die zweckmässige Nutzung, Erschliessung und Gestaltung der für diese Einrichtungen benötigten Flächen hilft, Boden zu sparen.

Es ist deshalb sinnvoll, nach Möglichkeit auch den Verkehrsraum besser und optimaler zu nutzen, wie dies aus der vorliegenden Broschüre hervorgeht. Die darin enthaltenen Thesen sollen mithelfen, Planer und Behörden frühzeitig für eine Doppel- oder Mehrfachnutzung des Strassenraumes zu motivieren.

Die Broschüre enthält Hinweise darüber, wie Mehrfachnutzungen im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung und bei der Projektierung von Neu-, Aus- und Umbauten von Nationalstrassen verwirklicht werden können, unter Berücksichtigung verkehrlicher, raumplanerischer und umweltrelevanter Erfordernisse. Sie gibt ausserdem Empfehlungen für den Ablauf und für die Organisation der Planung und Projektierung solcher Bauten.

Das Bundesamt für Strassenbau und das Bundesamt für Raumplanung hoffen, mit der vorliegenden Vollzugshilfe zur besseren Nutzung, Erschliessung und Gestaltung des Nationalstrassenraumes beizutragen, und damit dem gesetzlichen Auftrag zur haushälterischen Nutzung des Bodens und dem Willen des Bundesrates nachzukommen.

Bundesamt für Strassenbau
Bundesamt für Raumplanung

Einleitung

Das schweizerische Nationalstrassennetz von 1856 km Länge wird im Endausbau über 8500 Hektaren Land beansprucht - eine Fläche, die etwa derjenigen des Zürichsees entspricht [4].

Ein grosser Teil dieses Landbedarfs wird aber gar nicht von der Strasse selbst oder deren Nebenanlagen beansprucht, sondern entfällt auf sogenannte Restflächen wie Böschungen, Land in Anschlussbauwerken usw.

Wäre es unter diesen Umständen nicht sinnvoll, angesichts des immer knapper werdenden Bodens, diese Flächen besser zu nutzen? Könnten nicht sogar auch Flächen über oder unter Nationalstrassen einer sinnvollen Nutzung zugänglich gemacht werden? Solche Ueberlegungen führten zur Idee der sogenannten "Mehrfachnutzung von Nationalstrassenraum", die einen Beitrag zum haushälterischen Umgang mit dem Boden leisten könnte.

Bauten und Anlagen wie zum Beispiel Gewerbezentren, Parkieranlagen oder Freizeiteinrichtungen im unmittelbaren Bereich von Nationalstrassen helfen nicht nur Flächen optimal zu nutzen, sondern können auch zur Verminderung der Lärmbelastung (Gebäude als Lärmschutz), zur besseren Gestaltung von Siedlungen und zur Beschaffung von zusätzlichem, günstigem Bauland für verschiedenste Zwecke dienen.

Nicht überall sind jedoch solche Vorhaben zweckmässig, und selbst wenn sie wünschbar sind, stellen sich ihrer Verwirklichung oft zahlreiche Hindernisse in den Weg.

Die Bundesämter für Strassenbau (ASB) und für Raumplanung (BRP) ha-

ben sich das Ziel gesetzt, diese Fragen zur Mehrfachnutzung von Nationalstrassenraum im Rahmen einer gemeinsamen Forschungsarbeit vertieft zu untersuchen und daraus Hinweise abzuleiten, welche die Realisierung entsprechender Vorhaben künftig erleichtern sollen. Dabei konnte auch auf Erfahrungen zurückgegriffen werden, die mit bereits fertiggestellten Mehrfachnutzungen gewonnen worden sind. Das vorliegende Vademecum ist ein Resultat dieser Forschungsarbeit.

Ueberblick über den Forschungsauftrag

Ausgangslage

Der Wunsch, den Nationalstrassenraum neben dem Verkehr auch für andere Nutzungszwecke zu verwenden, ist grundsätzlich nicht neu. Einige Mehrfachnutzungen sind bereits in Betrieb, andere Vorhaben stehen in Planung. Wegen fehlenden planerischen Voraussetzungen gestaltete sich die Realisierung von Mehrfachnutzungen jedoch meist als schwierig und zum Teil sehr zeitintensiv. Planungsphasen von bis zu sieben Jahren waren keine Seltenheit.

Diese Hindernisse haben verschiedene Bauherren jedoch nicht davon abgeschreckt, Mehrfachnutzungen als zweckmässige Lösungen für ihre Bedürfnisse zu betrachten, dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund der immer knapper werdenden Bodenreserven.

Die Erfahrungen mit den bereits realisierten Vorhaben bilden eine wichtige Grundlage für den Forschungsauftrag,

der zu praxisbezogenen Empfehlungen führen soll. Es hat sich nämlich gezeigt, dass bessere Informationen über Zweckmässigkeit, Rahmenbedingungen und Verfahrensfragen sowohl von Seiten der Bauherren als auch der für die Planung und die Bewilligung zuständigen kantonalen und kommunalen Behörden sehr erwünscht sind und viel zu einem reibungsloseren Planungs- und Projektierungsablauf beitragen könnten.

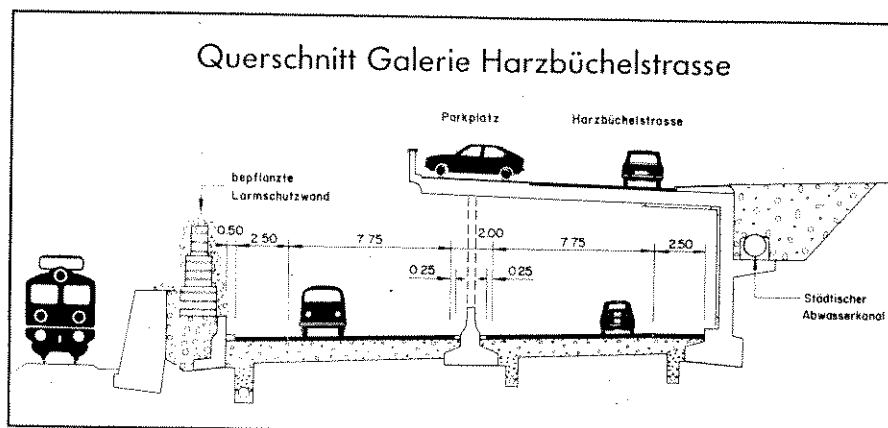
Untersuchungsbereich

Der Forschungsauftrag der beiden Bundesämter zum Thema "Mehrfachnutzung des Nationalstrassenraumes" gliederte sich in zwei Teilaufgaben. In einem ersten Schritt sind anhand eines gesamtschweizerisch erhobenen Inventars sechs Fallbeispiele von Mehrfachnutzungen analysiert worden.

In einem zweiten Schritt wurden die aus diesen Analysen gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen in allgemein gültigen Thesen zusammengefasst.

Folgende Fallbeispiele wurden gewählt:

Galerien Lindental- und Harzbüchelstrasse, St. Fiden (SG)
Parkplatzanlage über der N 1, nahe dem Stadtzentrum St. Gallen, Realisierung gleichzeitig mit dem Bau der Nationalstrasse.



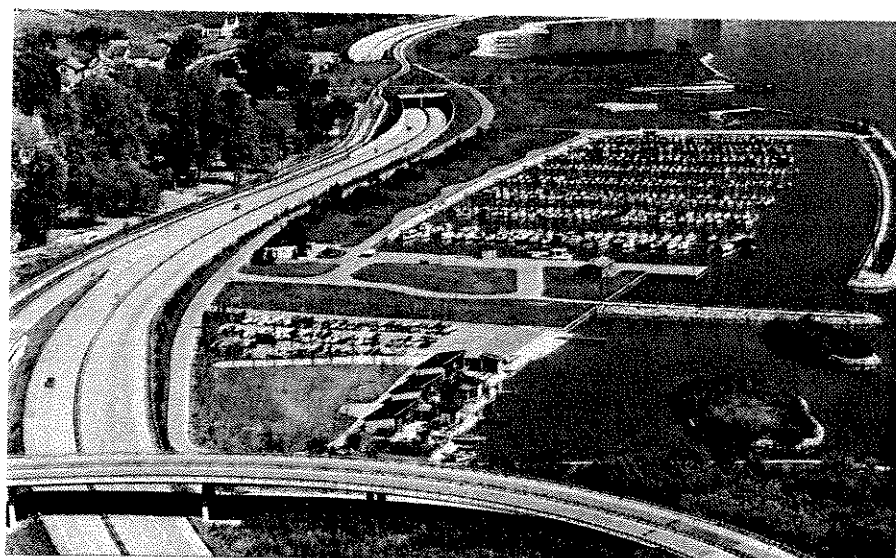
TA St. Gallen

Gewerbezentrum Weiningen (ZH)
Gewerbehaus neben der N 20, am Rand des Siedlungsgebietes der Gemeinde Weiningen, Realisierung gleichzeitig mit dem Bau der Nationalstrasse.



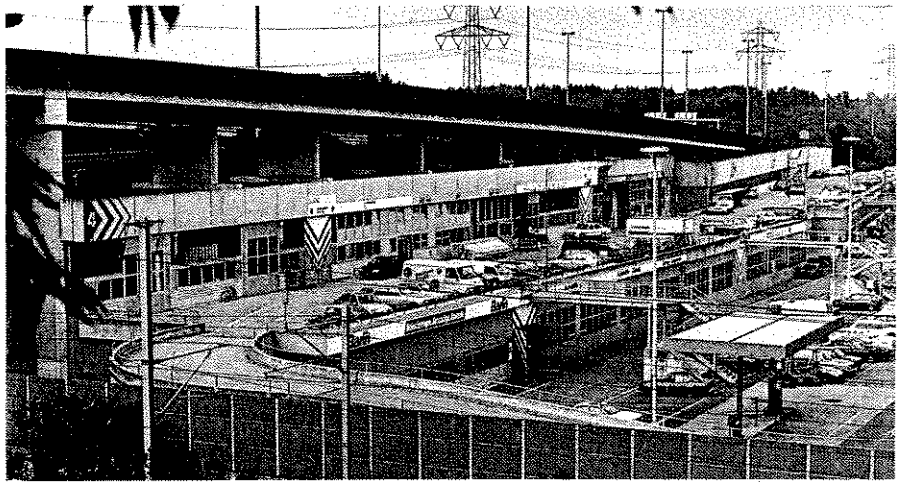
H. Leuzinger

Ufergestaltung Auvernier (NE)
Hafen- und Parkanlage neben und über der N 5, unmittelbar beim Städtchen Auvernier am Neuenburgersee, Realisierung gleichzeitig mit dem Bau der Nationalstrasse.



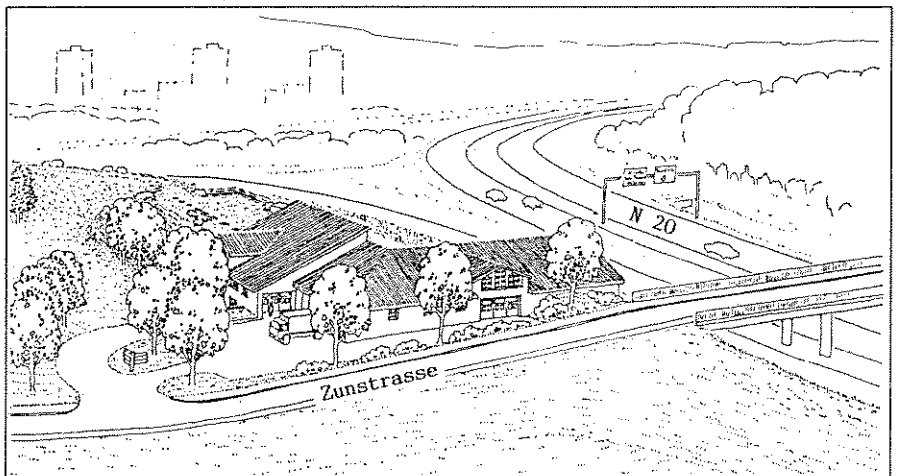
COMET-Photo AG

Gewerbezentrum Wallisellen (ZH)
Gewerbehalle unter der N1, inmitten des Verkehrsdreiecks Wallisellen, Realisierung gleichzeitig mit dem Bau der Nationalstrasse.



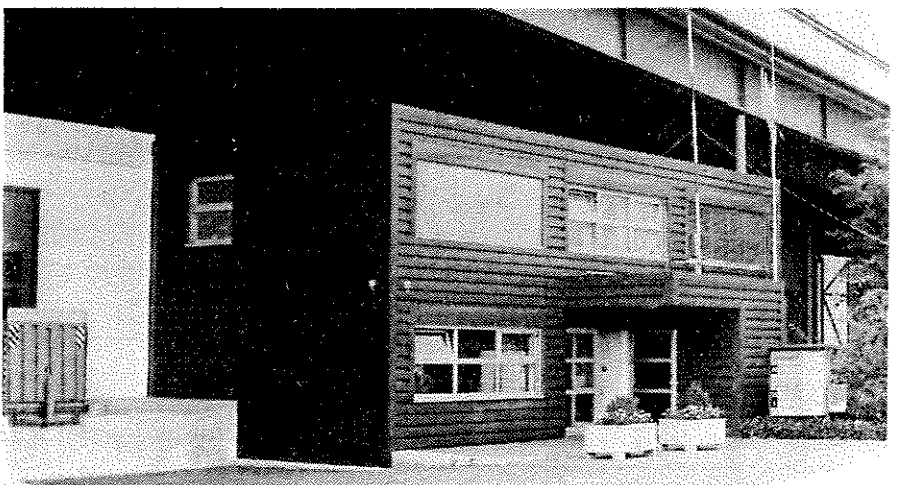
H. Leuzinger

Gewerbegebäude Glattwiesen, Opfikon (ZH)
Gewerbehaus neben der N 11, am Rand des Siedlungsgebietes, Realisierung geplant nach dem Bau der Nationalstrasse.



Luethi und Mengolli, Architekten

Tennis- und Gewerbehallen Haldenbrücke, Wangen - Brüttisellen (ZH)
Sport- und Lagerhallen unter der Brücke der N 1, mitten im Gewerbegebiet, Realisierung nach dem Bau der Nationalstrasse.



F. Preisig AG

Inventar

Die kantonalen Autobahn- bzw. Tiefbauämter wurden aufgefordert, anhand eines speziell erstellten Fragebogens bereits realisierte oder geplante Mehrfachnutzungsobjekte des Nationalstrassenraumes dem ASB zu melden. Dieser enthielt Fragen über die Art und Lage, den Realisierungszeitpunkt und Besonderheiten der Mehrfachnutzung.

Die Auswertung der Erhebungsbogen hat ergeben, dass in der Schweiz etwa hundert Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes bereits realisiert oder in Planung sind. Dabei handelt es sich je nach Lage vorwiegend um Gewerbe-, Industrie- oder Wohnbauten. Häufig vertreten sind auch Verkehrsanlagen wie zum Beispiel Parkplätze sowie verschiedene Arten von Lageräumen. Die Nutzung von Lärmschutzwänden als Sonnenenergieanlage läuft zur Zeit in einem Versuchsbetrieb.

Die meisten Mehrfachnutzungen finden sich erwartungsgemäss in den grossen Industriezentren mit entsprechend dicht besiedelten Agglomerationsgebieten. Es sind dies vor allem Gebiete in den Kantonen Genf, Bern, Basel, Luzern und Zürich. In vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Gegenden wurde der Mehrfachnutzung bis heute keine wesentliche Bedeutung beigemessen.

Fallbeispiele

Die aufgrund der Inventarblätter erfassten Daten wurden für die Auswahl der im Detail zu untersuchenden Fallbeispiele verwendet. Ausschlaggebend bei der Wahl waren sowohl die Lage des Objektes als auch der Zeitpunkt der Realisierung.

Analyse

Um die untersuchten Fallbeispiele miteinander vergleichen zu können, wurde ein Analyseraster entwickelt. Die Untersuchung anhand dieses Rasters vereinfachte sowohl das Auffinden von Parallelen zwischen den Fallbeispielen, als auch das Ableiten von allgemein gültigen Empfehlungen. Sämtliche Objekte wurden an Ort und Stelle besichtigt und bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt sowie ihrer Integration ins Orts- und Landschafts-

bild beurteilt. Zu jedem Fallbeispiel wurde ein Kurzbericht verfasst und die spezifischen Folgerungen jeweils am Schluss zusammengefasst.

Bei der Beurteilung der Fallbeispiele hat sich gezeigt, dass Mehrfachnutzungen einen wertvollen Beitrag zur Einordnung von Nationalstrassenbauten ins Orts- und Landschaftsbild leisten können. Durch die Lärmschutzwirkung können zudem durch Immissionen beeinträchtigte Gebiete oft wirksam geschützt werden. Nennenswerte negative Auswirkungen traten erfreulicherweise bei keinem der untersuchten Fallbeispiele auf.

Im Gespräch mit beteiligten Behörden und Privaten kam vielmehr immer wieder zum Ausdruck, wie positiv die realisierten Mehrfachnutzungsobjekte im nachhinein beurteilt werden. Die anfängliche Skepsis gegenüber derartigen Bauvorhaben wich bald einmal einer positiven Einstellung.

Thesen

Die aus den Analysen resultierenden Erkenntnisse betreffend Planung, Verfahren und Realisierung wurden in zehn allgemein gültige Thesen gegliedert. Inhaltlich bilden diese das eigentliche Kernstück des Forschungsauftrages.

Jede These ist mit einem Stichwort versehen, welches zusätzlich zur Kapiteleinteilung das Auffinden spezifischer Sachprobleme erleichtert. Auf der folgenden Doppelseite sind sämtliche Thesen mit den entsprechenden Kapiteln und Stichworten zusammengefasst.

Publikation der Ergebnisse

Vademecum

Im vorliegenden Vademecum werden die gewonnenen Erkenntnisse über Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes vermittelt. Als Resultat umfangreicher Studien und Gespräche gibt es Hinweise und Empfehlungen für Behörden, Politiker und Private.

Als Hilfsmittel für die Planung und Realisierung von Mehrfachnutzungen gedacht, kommt diesem Vademecum Empfehlungs-, nicht aber Richtlinien- oder Normcharakter zu. Abweichun-

gen von den erläuterten Abläufen sind durchaus denkbar.

Materialienband

Als Ergänzung zu diesem Vademecum sind weitere Unterlagen in einem Materialienband zusammengefasst worden unter dem Titel: Strassenraum mehrfach nutzen, Fallbeispiele. Sämtliche inventarisierten Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes mit Angabe der zuständigen Kontaktperson, alle Kurzberichte der analysierten Fallbeispiele sowie ein Kapitel "Auswirkungen der Lärmschutz-(LSV) und Luftreinhalteverordnung (LRV) auf die Mehrfachnutzung des Nationalstrassenraumes" bilden die Schwerpunkte dieser Sammlung.

Der Materialienband richtet sich speziell an interessierte Behörden und private Trägerschaften von Mehrfachnutzungen und kann bei der EDMZ in Bern bezogen werden.

These 1

DEFINITION

Man spricht von Mehrfachnutzung des Nationalstrassenraumes, wenn der Raum über, unter oder in unmittelbarer Nähe der Nationalstrasse mit speziellen baulichen Massnahmen anderen als strassenverkehrsbedingten Nutzungen zugänglich gemacht wird.

These 2

ZWECK- MÄSSIGKEIT

Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes sind als Beitrag zum haushälterischen Umgang mit dem Boden zu fördern, wenn sie zur erwünschten räumlichen Entwicklung beitragen, verkehrstechnisch realisierbar sind und den Anforderungen des Umweltschutzes genügen.

These 3

RAUMPLANUNG

Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes müssen aus raumplanerischer Sicht auf die erwünschte räumliche Entwicklung ausgerichtet und mit den weiteren räumlichen Interessen abgestimmt sein. Dies ist der Fall, wenn sich die Mehrfachnutzung in die Richt- und Nutzungsplanung einordnet.

These 4

VERKEHRS- UND BETRIEBS- SICHERHEIT

Bei Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes handelt es sich um Nutzungen, die den Interessen der Nationalstrasse untergeordnet sind. Die Verkehrssicherheit und ein reibungsloser Nationalstrassenbetrieb und -unterhalt sowie ein allfälliger künftiger Ausbau der Strasse müssen jederzeit gewährleistet sein.

These 5

UMWELTSCHUTZ

Bei Mehrfachnutzungen ist den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die Lärmschutz- und die Luftreinhalteverordnung sind bereits in der ersten Planungsphase zu berücksichtigen. Die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften soll spätestens im Baubewilligungsverfahren festgestellt werden. Je nach Vorhaben wird zu diesem Zweck eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

These 6**ÜBERBLICK**

Bei Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes kommen, je nach Nutzungszweck und Lage das Baubewilligungsverfahren nach dem Bau- und Planungsrecht des Bundes und der Kantone, das Plangenehmigungsverfahren nach Nationalstrassengesetz, oder beide Verfahren zusammen, zur Anwendung.

These 7**VERFAHREN
NACH BAU- UND
PLANUNGSRECHT**

Bei Mehrfachnutzungen muss in der Regel das Bewilligungsverfahren nach den Bestimmungen des kantonalen und kommunalen Bau- und Planungsrechts durchgeführt werden. Voraussetzung für eine Baubewilligung nach RPG ist die Zonenkonformität der Bauten und Anlagen sowie die Erschliessung des Grundstücks.

These 8**VERFAHREN
NACH NATIONAL-
STRASSENGESETZ**

Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes bedürfen bei wesentlichen Aenderungen von bereits genehmigten Anlageteilen der Nationalstrasse sowie bei Neuanlagen, welche eine Nationalstrassenfunktion übernehmen der Genehmigung, und für Bauten und Anlagen innerhalb der Baulinien der Zustimmung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes.

These 9**VERTRÄGE**

In Verträgen sind Eigentümer- und Nutzungsverhältnisse zwischen Behörden und privaten Trägerschaften sowie Rechte und Pflichten aller Beteiligten zu regeln.

These 10**FINANZEN**

Bund, Kantone und Gemeinden sind bestrebt, die wirtschaftliche Realisierbarkeit von Mehrfachnutzungen zu unterstützen.

DEFINITION

Man spricht von Mehrfachnutzung des Nationalstrassenraumes, wenn der Raum über, unter oder in unmittelbarer Nähe der Nationalstrasse mit speziellen baulichen Massnahmen anderen als strassenverkehrsbedingten Nutzungen zugänglich gemacht wird.

Begriff Mehrfachnutzung

Der Begriff Mehrfachnutzung will deutlich machen, dass am betreffenden Ort der Nationalstrassenraum mehrfach, d.h. statt wie bisher für den einzigen Zweck des Verkehrs, nun gleichzeitig auch für andere Zwecke wie Wohnen und Gewerbe, Parkierung, Freizeitanlagen, Lagerhallen, militärische oder paramilitärische Aktivitäten, weitere Verkehrs- oder Versorgungsinfrastrukturen usw., genutzt wird.

Bestandteile der Nationalstrasse

Nach dem Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG vom 8. März 1960) umfasst die Nationalstrasse: "... neben dem Strassenkörper alle Anlagen, die zur technisch richtigen Ausgestaltung der Strasse erforderlich sind" (Art. 6 NSG). In Art. 3 der Nationalstrassenverordnung (NSV vom 24. März 1964) wird diese allgemein gehaltene Formulierung kon-

kretisiert. Bei den zur Nationalstrasse gehörenden Anlagen handelt es sich im wesentlichen um Kunstbauten, Anschlüsse, Rastplätze, Einrichtungen für den Betrieb und Unterhalt sowie um Böschungen, deren Bewirtschaftung dem Anstösser nicht zugemutet werden kann.

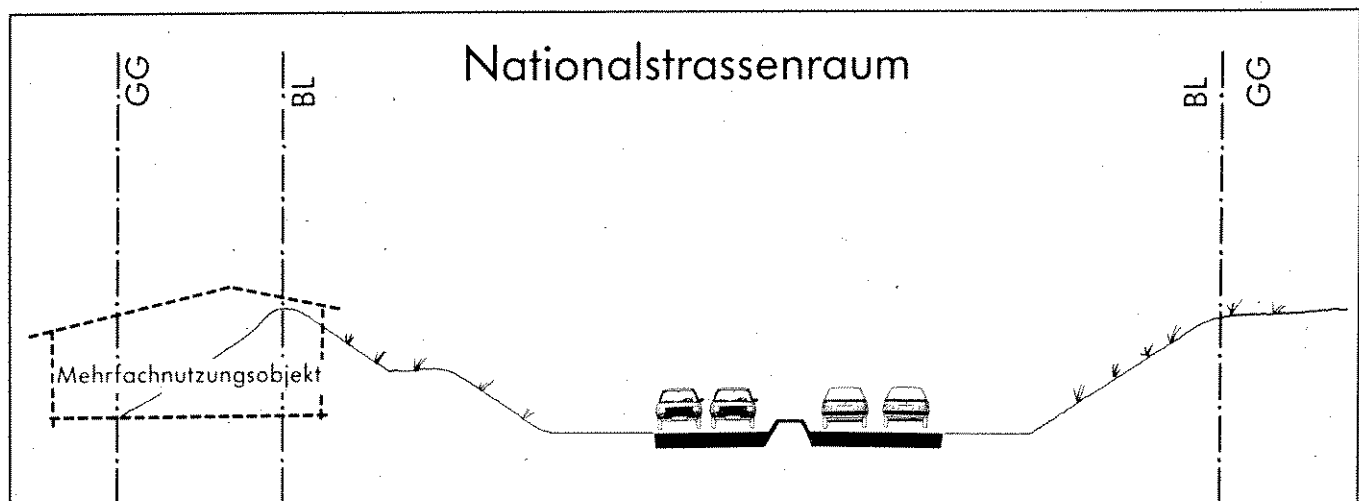
Nationalstrassenraum

Für die vorliegende Broschüre wird der Begriff "Nationalstrassenraum" umfassender verstanden als die gesetzlich definierten "Bestandteile" der Nationalstrasse. Nationalstrassenraum umfasst neben diesen auch die Bereiche, die eine funktionale Verbindung zur Nationalstrasse haben (z.B. Lärmschutzdämme) sowie die Restflächen, die aus erschliessungsmässigen Gründen, aufgrund der Eigentumsverhältnisse oder wegen den Baulinienabständen nicht ohne weiteres für andere Nutzungen verfügbar sind.

Spezielle bauliche Massnahmen

Um den Nationalstrassenraum anderen als strassenverkehrsbedingten Nutzungen zugänglich zu machen, bedarf es in der Regel spezieller baulicher Massnahmen. Darunter werden Überdeckungen und Galerien, seitliche Bauten und Unterbauungen oder Erschliessungen von brachliegenden Restflächen verstanden.

In vielen Fällen werden solche baulichen Massnahmen, insbesondere Überdeckungen von Strassenabschnitten und seitliche Lärmschutzbauten aus Gründen der Topographie, der landschaftlichen, der siedlungsplanerischen Eingliederung und des Lärmschutzes ohnehin erstellt. Sie können mit anderen Nutzungen wie zum Beispiel Gewerbebauten oder Parkhäusern sinnvoll kombiniert werden, und zwar umso besser, je früher die entsprechenden Nutzungsabsichten bekannt sind.



GG = Grundstücksgrenze
BL = Baulinie

Den Anstoss für bauliche Massnahmen können aber auch Überlegungen zu einer bestimmten Mehrfachnutzung im Bereich des Nationalstrassenraumes geben. In diesen Fällen bestimmt der konkrete Nutzungszweck Art und Umfang der Massnahmen, die ihrerseits durch die bestehende Situation im Nationalstrassenraum Rahmenbedingungen unterworfen sind. Oftmals lassen sich dabei die Belange des Immissionsschutzes gut mit den Mehrfachnutzungsüberlegungen kombinieren, indem z.B. Lärmschutzwände durch Bauten oder Ueberdeckungen ersetzt werden.

Mehrfachnutzungen im Sinne dieses Vademecums [XX]

Bei den folgenden Anregungen und Hinweisen sind vorwiegend Mehrfachnutzungen angesprochen, welche dem Strassenunterhalt, der gewerblichen und industriellen Nutzung, der Freizeitbeschäftigung, dem Wohnen oder militärischen Zwecken dienen. Darunter fallen Bauten wie zum Beispiel Werkhöfe, Parkieranlagen, Lagerhallen, Industriebauten, Büro- und Gewerbehäuser, Einkaufszentren, landwirtschaftliche Gebäude, Sportanlagen, Wohnhäuser und Truppenunterkünfte.



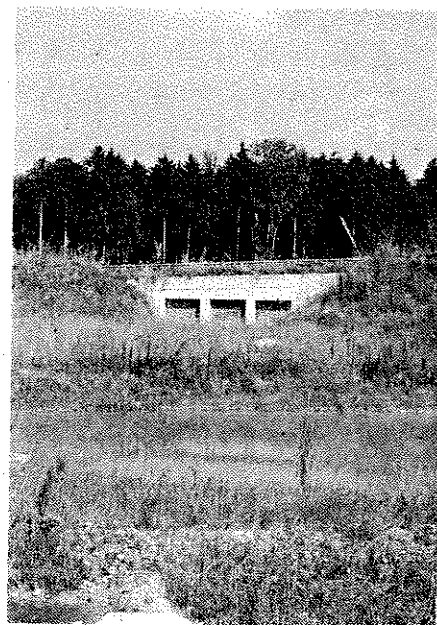
[XX]

F. Preisig AG

Nicht behandelte Fälle [X]

Aufgrund ihrer zum Teil besonderen rechtlichen Stellung werden ausschliesslich dem Schutz der Nationalstrasse dienende Bauten wie Lawin- oder Steinschlaggalerien, Lärmschutzwände, Tunneln und die nachstehend aufgeführten Mehrfachnutzungen nicht behandelt:

- Werkleitungen (erdverlegt und Freileitungen)
- Über-, Unter- oder Parallelführungen anderer Verkehrsträger
- Landwirtschaftliches Nutzland
- Wald
- Gewässer
- Solaranlagen usw.



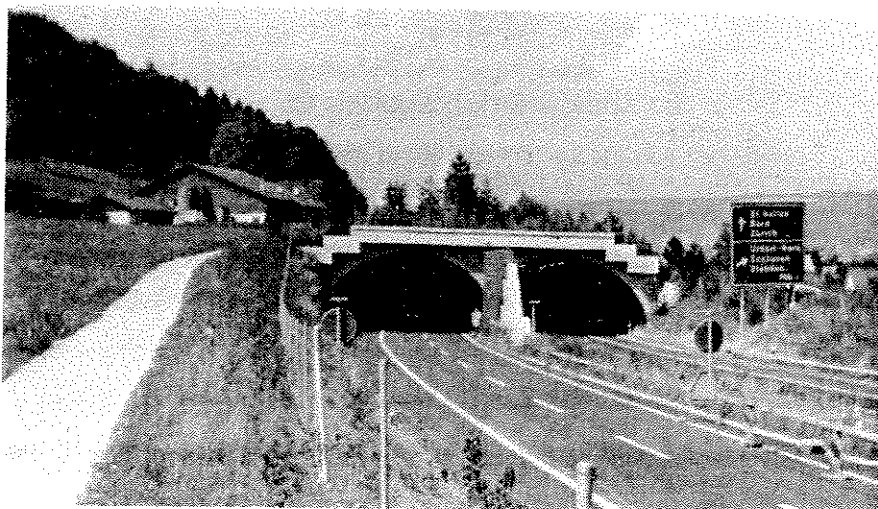
[XX]

F. Preisig AG



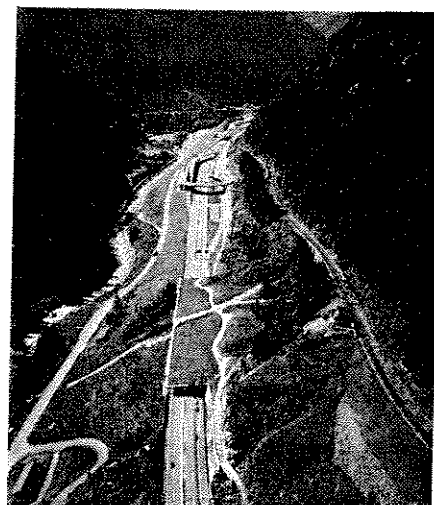
[X]

F. Preisig AG



[X]

F. Preisig AG



[X]

COMET-Photo AG

ZWECK- MÄSSIGKEIT

Haushälterische Bodennutzung

Das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG vom 22. Juni 1979) verpflichtet Bund, Kantone und Gemeinden, den Boden haushälterisch zu nutzen.

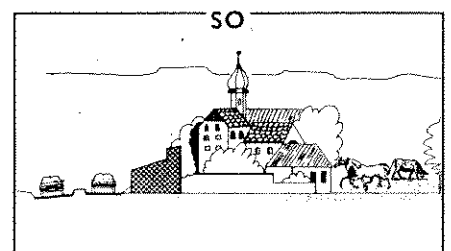
Im Zusammenhang mit dem Strassenbau kann von haushälterischer Bodennutzung gesprochen werden, wenn die der Verkehrsnutzung dienenden Flächen optimal genutzt und die Auswirkungen des Verkehrs auf umliegende Nutzungen möglichst klein gehalten werden.

Der Mehrfachnutzung von Nationalstrassenraum könnte in diesem Sinne eine wesentliche Bedeutung zukommen. Die zusätzliche bauliche Nutzung von heute nicht oder nur beschränkt verfügbarem Strassenraum kann zur Reduktion schlecht genutzter Flächen und gleichzeitig zu Flächeneinsparungen an anderen Orten führen. Mehrfachnutzungen können zudem zur Verringerung negativer Auswirkungen der Verkehrsbauten auf Siedlungen und Bewohner, Landschaft und Umwelt beitragen.

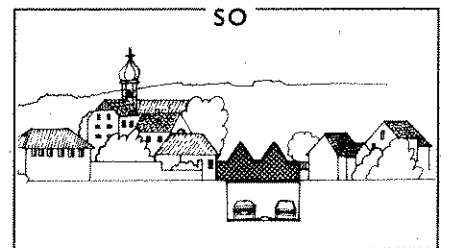
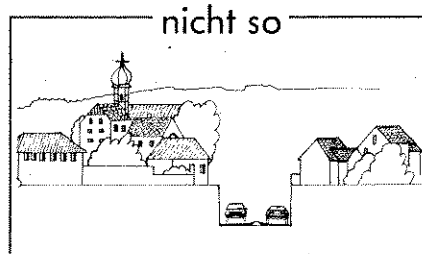
Erwünschte Auswirkungen

Mehrfachnutzungen von Nationalstrassenraum können sich, eingebettet in die gesetzlich vorgeschriebenen Planungen, bezüglich der folgenden Anliegen der Raumplanung positiv auswirken:

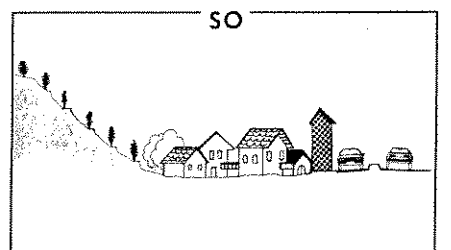
Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes sind als Beitrag zum haushälterischen Umgang mit dem Boden zu fördern, wenn sie zur erwünschten räumlichen Entwicklung beitragen, verkehrstechnisch realisierbar sind und den Anforderungen des Umweltschutzes genügen.



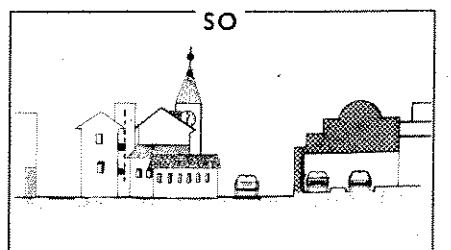
Erhaltung von landwirtschaftlichem Kulturland andernorts (Kompensation) durch Nutzung bisher schlecht genutzten Raumes;



Einordnung von Verkehrsbauten ins Orts- und Landschaftsbild, unter anderem durch Aufhebung/Milderung von deren Trennwirkung;



Schutz der Wohngebiete vor schädlichen und lästigen Einwirkungen des Verkehrs und gleichzeitig Verhinderung bzw. Verbesserung optisch unbefriedigender Lärmschutzmassnahmen;



Gute Erreichbarkeit von öffentlichen Bauten und Anlagen sowie zweckmässige Zuordnung von Wohn- und Arbeitsgebieten durch Nutzung von zentralen oder gut erschlossenen Lagen.

Unerwünschte Auswirkungen

Neben zahlreichen positiven Auswirkungen kann eine Mehrfachnutzung auch zu Konflikten führen und unerwünschte Entwicklungen auslösen.

Nachstehend sind einige Konfliktsituationen aufgeführt:

- Grossvolumige Mehrfachnutzungen können die Struktur von Siedlungen ungünstig beeinflussen.
- Seitliche Bauten und Überdeckungen in Verbindung mit Überbauungen können das Siedlungsbild beeinflussen.
- Verkehrsanlagen können Zu- oder Abflutkorridore sein, deren Verbarrikadierung das Mesoklima beeinflussen kann.
- Durch Mehrfachnutzungen können ökologisch wertvolle, extensiv genutzte Flächen (Trockenstandorte) beeinträchtigt werden.

Grundsätzlich sinnvoll, aber...

Aus der Sicht der haushälterischen Bodennutzung ist ein Mehrfachnutzungsvorhaben grundsätzlich zu begrüssen - für eine sinnvolle Realisierung müssen jedoch zusätzlich bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt werden.

Die Mehrfachnutzung wirkt sich visuell und funktional auf den Raum aus. Sie muss also mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung vereinbar sein. Insbesondere was Zweck, Bedeutung und Lokalisierung des Vorhabens sowie die Anforderungen an die Erschliessung und an den Betrieb anbelangt, sind der Mehrfachnutzung von seiten der Raumplanung Grenzen gesetzt.

Zudem muss die Mehrfachnutzung auf verkehrstechnische Bedürfnisse Rücksicht nehmen. Die Primärfunktion des Verkehrsraumes darf nicht oder nur in einem tolerierbaren Rahmen beeinträchtigt werden.

Da es sich bei Mehrfachnutzungen von Nationalstrassenraum um Bauten in erhöht immissionsbelastetem Gebiet handelt, ist den Anforderun-

gen des Umweltschutzes besondere Beachtung zu schenken. Ob das Vorhaben einen derart immissionsbelasteten Standort rechtfertigt, und ob die vorgesehene Nutzung die Belastung erträgt, muss von Fall zu Fall neu abgewogen werden.

Nur durch enge Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton, Gemeinde und Privaten können alle Anliegen der Raumplanung, des Umweltschutzes, der Nationalstrassenplanung sowie allenfalls privatwirtschaftliche Interessen sinnvoll koordiniert werden.

Förderung

Können die vorgehend erwähnten Bedingungen erfüllt werden, so sollten Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes grundsätzlich unterstützt werden.

Folgende Mittel können beispielsweise eingesetzt werden:

• Prüfung der Mehrfachnutzungsmöglichkeiten aus übergeordneter Sicht

Die Kantone sollten die Mehrfachnutzungsmöglichkeiten im Rahmen der kantonalen Planung überprüfen. Sie können ihre diesbezüglichen Absichten im Richtplan festlegen und dabei insbesondere auch die Gemeinden beauftragen, die Mehrfachnutzungsidee in der Nutzungsplanung zu verwirklichen.

• Planungsrechtliche Voraussetzung schaffen

Bei der Erarbeitung oder Anpassung ihrer Nutzungspläne sollten sich die Gemeinden überlegen, ob und inwieweit Mehrfachnutzungen in bestimmten Gebieten durch entsprechende Zonenzuweisungen zugelassen werden können.

• Öffentliche Bauvorhaben als Musterbeispiele

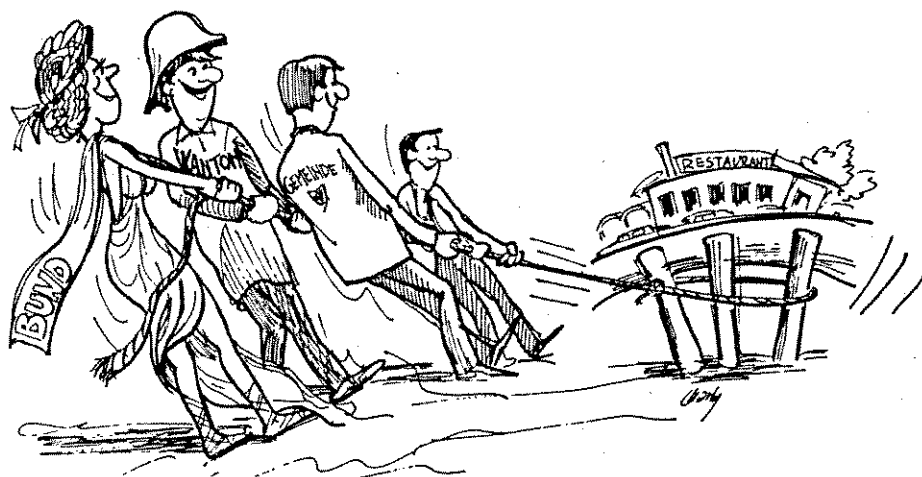
Die öffentliche Hand sollte vermehrt von der Mehrfachnutzungsmöglichkeit Gebrauch machen. Von derartigen Musterbeispielen könnte durchaus eine Signalwirkung ausgehen.

• Information und Beratung

Behörden und Planer können durch rechtzeitige Information und Beratung auf die Mehrfachnutzungsmöglichkeit aufmerksam machen.

• Finanzierungshilfe

Der Bauherrschaft eines Mehrfachnutzungsobjektes sollten möglichst günstige finanzielle Rahmenbedingungen geschaffen werden, um das Objekt wirtschaftlich tragbar realisieren zu können. Kostenteilung und Finanzbeteiligung sind mögliche Mittel, die Bund, Kanton und Gemeinde im entsprechenden Fall anwenden können.



Nur durch enge Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton, Gemeinde und Privaten können zweckmässige Mehrfachnutzungsobjekte realisiert werden.

RAUMPLANUNG

Raumplanerische Abstimmung

Mehrfachnutzungen sollen nur dann realisiert werden, wenn sie mit der erwünschten räumlichen Entwicklung des Gebietes übereinstimmen. Aus der Sicht der räumlichen Entwicklung können Gründe wie Baulandknappheit, Einpassung der Nationalstrasse, Immissionsschutz oder Ortsbildschutz für Mehrfachnutzungen sprechen.

Mehrfachnutzungen als raumwirksame Tätigkeiten müssen ausserdem mit den weiteren räumlichen Interessen abgestimmt sein. Dies können sowohl ergänzende wie auch konkurrierende Nutzungen sein. Diese Abstimmung wird im Rahmen der Raumplanung vorgenommen und mit planerischen Massnahmen sichergestellt (z.B. im Richtplan behördenverbindliche materielle und verfahrensmässige Anweisungen; im Nutzungsplan entsprechende Zonenzuteilungen und -bestimmungen, Festlegung der Erschliessung, Verzicht auf Bauzonen andernorts). Die im Rahmen dieser Planungen erfolgten Festlegungen bilden die Voraussetzung für die Bewilligung von entsprechenden Vorhaben (vgl. These 7).

Einordnung in die Richtplanung

Es ist wünschbar, dass sich die Kantone mit der Idee der Mehrfachnutzung befassen und die entsprechend erwünschten Ziele, Verfahren und besonderen Massnahmen festlegen. Da es sich hauptsächlich um raumplanerische Fragen handelt, ist es zweckmässig, diese Überlegungen im Rahmen der kantonalen Richtplanung vorzunehmen. Der Richtplan als zentrales Planungs- und Koordinations-

Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes müssen aus raumplanerischer Sicht auf die erwünschte räumliche Entwicklung ausgerichtet und mit den weiteren räumlichen Interessen abgestimmt sein. Dies ist der Fall, wenn sich die Mehrfachnutzung in die Richt- und Nutzungsplanung einordnet.

instrument legt die Grundzüge für die erwünschte räumliche Entwicklung des Kantons unter Berücksichtigung der Interessen des Bundes und der Nachbarkantone sowie unter Mitwirkung der Bevölkerung fest und zeigt auf, wie die raumwirksamen Vorhaben aufeinander abgestimmt werden. Durch seine Verbindlichkeit für die Behörden aller Stufen eignet er sich besonders gut, die zweckmässigen Verfahren festzulegen.

Konkret kann die Idee der Mehrfachnutzung von Nationalstrassenraum wie folgt im kantonalen Richtplan Eingang finden:

- Festlegung der Ziele bezüglich Mehrfachnutzungen, Formulieren der Förderungsabsicht.
- Festlegung von materiellen Rahmenbedingungen für die Realisierung von Mehrfachnutzungen, zum Beispiel generelle Auflagen bezüglich Standort, Gestaltung und Erschliessung.
- Festlegung der Verfahren, insbesondere Fragen der Zusammenarbeit mit einzelnen Stellen, Fragen der Planung (z.B. Sondernutzungsplan), der Baubewilligung sowie der Konzessionsbedingungen¹⁾ für das Baurecht.
- Aufträge an Gemeinden, wie zum Beispiel Einbezug der Mehrfachnutzungsidee in die planerischen Überlegungen bei Nutzungsplanrevisionen.
- Bezeichnung möglicher eigener Mehrfachnutzungsvorhaben, zum Beispiel Zivilschutz, Polizeistützpunkt sowie weitere kantonale Bauten und Anlagen.

Wenn der Richtplan keine Aussagen über die Mehrfachnutzung von Nationalstrassenraum enthält, ist abzuklä-

ren, ob das Vorhaben nicht im Widerspruch zu einzelnen Aussagen des Richtplanes steht. Die zutreffenden generellen Festlegungen des Richtplanes sind zu beachten. Bei grösseren Mehrfachnutzungsvorhaben ist es vorteilhaft, wenn die Bauherrschaft möglichst frühzeitig die Vorstudie des Projektes der kantonalen Fachstelle für Raumplanung zu einer Vorprüfung unterbreitet. Diese sollte in ihrer Stellungnahme insbesondere die materiellen Rahmenbedingungen und die Verfahren festlegen und dazu mit dem kantonalen Tiefbauamt und dem ASB Kontakt aufnehmen. Damit kann gewährleistet werden, dass das weitere Vorgehen möglichst reibungslos verläuft. Mit einer positiven Stellungnahme des Kantons kann das Bedürfnis aus kantonaler Sicht als ausgewiesen gelten.

Einordnung in die Nutzungsplanung

Im Nutzungsplan nach RPG wird das Gemeindegebiet flächendeckend bestimmten Nutzungsarten zugeteilt. Er zeigt auf, mit welchen Nutzungen die erwünschte räumliche Entwicklung des Gemeindegebietes erreicht werden kann.

Durch die parzellenweise Ausscheidung von Bau-, Landwirtschafts- und Schutzzonen bildet der allgemein verbindliche Nutzungsplan die planungsrechtliche Grundlage auch für

1) Konzession: Im vorliegenden Vademecum wird unter dem Begriff "Konzession" ein vom Bund resp. Kanton erteiltes, zeitlich begrenztes Recht zur Bodennutzung verstanden. In diesem Sinne entspricht der Begriff nicht der juristisch exakten Definition. Duden: Befristete behördliche Genehmigung zur Ausübung eines konzessionspflichtigen Gewerbes.

Mehrfachnutzungen. Dies erfordert allerdings, dass auch der Nationalstrassenraum in die Planungsüberlegungen einbezogen wird.

In der Regel ist heute der Nationalstrassenraum nicht der für die entsprechende Mehrfachnutzung erforderlichen Zone zugeteilt (z.B. Bauzone). Die Zuordnung erfolgt meist zu Verkehrsflächen, übrigen Gebiet, Reservezonen, Landwirtschaftszonen oder Freihaltezonen. Die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung eines Mehrfachnutzungsvorhabens müssen in den meisten Fällen durch Überlagerung der Nationalstrasse mit einer Nutzungszone bzw. Neuordnung des angrenzenden Nationalstrassenraumes zu einer entsprechenden Nutzungszone erst geschaffen werden.

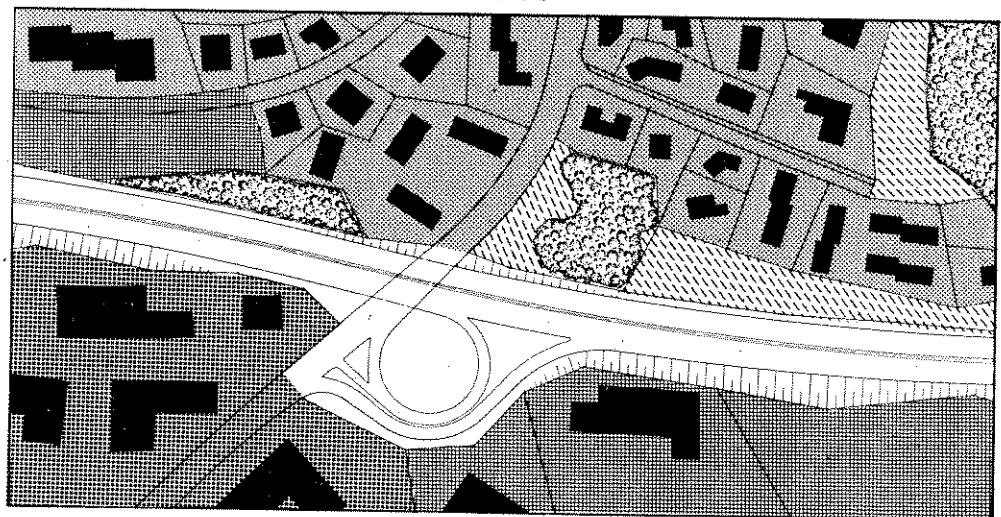
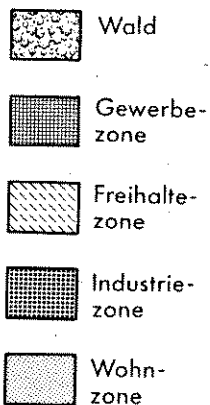
den. Zusammen mit der Zonenzuordnung sind die Bau- und Zonenvorschriften zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Im gleichen Planungsschritt erfolgt die Zuordnung einer entsprechenden Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Die durch eine Änderung der ES notwendigen Massnahmen können grundsätzlich nicht dem Eigentümer der Strasse angelastet werden.

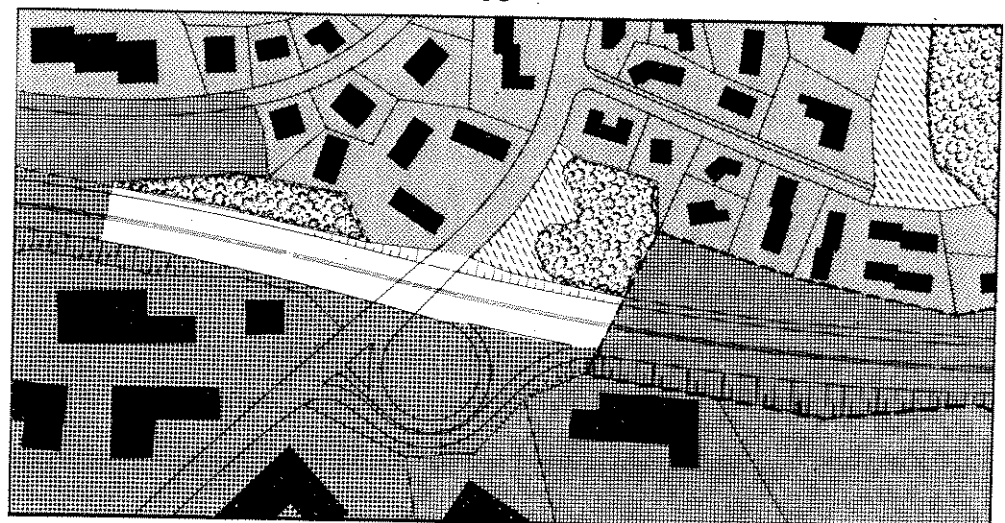
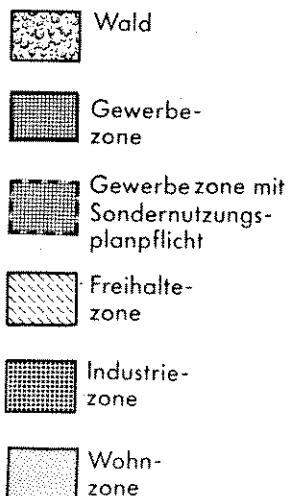
In vielen Fällen lassen sich Mehrfachnutzungen mit ihren speziellen Problemen und vielfältigen Rahmenbedingungen zweckmässigerweise aufgrund von Sondernutzungsplänen (Quartier-, Gestaltungs-, Spezialplänen) realisieren. Die meisten Kantone sehen in ihren Baugesetzen vor, dass

die Gemeinden zusätzlich zur Zonenfestsetzung eine Sondernutzungsplanpflicht erlassen können. Das Spezialplanverfahren bildet in der Regel auch den geeigneten Rahmen für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

nicht so



so



VERKEHRS- UND BETRIEBS-SICHERHEIT

Primärfunktion Verkehr

Wenn von Mehrfachnutzung der Nationalstrasse gesprochen wird, so löst dies beim Verkehrsexperten oft Bedenken bezüglich Verkehrsbehinderungen und Kapazitätseinbussen aus. Tatsächlich muss bei einer Projektierung von Mehrfachnutzungen dieser Aspekt speziell beachtet werden. Bau,

Bei Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes handelt es sich um Nutzungen, die den Interessen der Nationalstrasse untergeordnet sind. Die Verkehrssicherheit und ein reibungsloser Nationalstrassenbetrieb und -unterhalt sowie ein allfälliger künftiger Ausbau der Strasse müssen jederzeit gewährleistet sein.

Betrieb und Unterhalt von Mehrfachnutzungsobjekten dürfen nicht dazu führen, dass die Leistungsfähigkeit der Nationalstrasse vermindert wird.

Bei der Diskussion um die Realisierbarkeit einer Mehrfachnutzung spielen vielfach Kapazitätsreserven von seiten der Nationalstrasse eine wichtige Rolle. Oftmals verhindern ge-

plante, zusätzliche Fahrstreifen oder Streifenverbreiterungen den Bau einer Mehrfachnutzung. In jedem Fall ist aufgrund aktueller Verkehrskonzepte und unter Berücksichtigung des politischen Umfeldes zu beurteilen, ob und wieviel Raum für Erweiterungsabsichten freizuhalten ist.



Vom Baukörper oder der Nutzung darf keine ablenkende Wirkung ausgehen.

Verkehrssicherheit

Sowohl während der Bauzeit als auch beim Betrieb und Unterhalt der Mehrfachnutzungsanlage muss die Verkehrssicherheit auf der Nationalstrasse vollumfänglich gewährleistet sein. Die Erfüllung der Sicherheitsanforderungen kann nicht nur Form und Lage von Mehrfachnutzungsbauten bestimmen, sondern auch deren Nutzung beeinflussen. So ist beispielsweise zu vermeiden, dass vom Baukörper oder der Nutzung eine Blend- oder sonstwie ablenkende Wirkung ausgeht. Dasselbe gilt bezüglich Lagerung und Umschlag von feuer- oder explosionsgefährlichen Stoffen. Unzureichende Brandschutzvorkehrungen an Mehrfachnutzungsbauten können die Betriebssicherheit der Nationalstrasse gefährden. Die Erfahrung zeigt, dass derartigen Gefahrenherden vermehrt Beachtung zu schenken ist, insbesondere weil die Nutzung im Laufe der Jahre unbemerkt ändern könnte. Weniger Probleme ergeben sich in der Regel bei der Einhaltung von Sichtkriterien. Erfüllt das Mehrfachnutzungsobjekt einmal die entsprechenden Bedingungen, so sind spätere Veränderungen relativ leicht zu erfassen und auf ihre Gefährlichkeit hin zu überprüfen.

Betrieb und Unterhalt

Um einen möglichst reibungslosen Nationalstrassenbetrieb zu gewährleisten, dürfen laufende Betriebs- und Unterhaltsarbeiten nicht behindert werden. Die Pflege von Autobahnböschungen und Mittelstreifen, Strassenreinigung und Ausbesserungsarbeiten sind nur einige von vielen Massnahmen, die periodisch ausgeführt werden müssen.

Bei Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes können Kompetenz- und Zuständigkeitsprobleme entstehen. Es ist deshalb ratsam, der Unterhaltsregelung besondere Aufmerksamkeit zu schenken und Zuständigkeitsbereiche exakt zu definieren.

In Verträgen (vgl. These 9) können getroffene Vereinbarungen festgehalten, und damit spätere Unstimmigkeiten weitgehend vermieden werden. In der Praxis bewährt haben sich Regelungen, wonach beispielsweise Bauteile oder Flächen, welche gemeinsam von Nationalstrasse und Mehrfachnutzungsbetreibern beansprucht werden durch letzteren zu unterhalten sind, während Bauten, welche von ihrer Funktionalität her ausschliesslich der Nationalstrasse dienen, dem Nationalstrassenunterhalt unterliegen.

Auflagen des Kantons

Um die Interessen der Nationalstrasse gegenüber Mehrfachnutzungsvorhaben zu sichern, kann der Kanton in der Baubewilligung und im "Konzessionsvertrag" verschiedene Auflagen anbringen. In erster Linie sollen diese Auflagen diejenigen Rahmenbedingungen umfassen, welche für die Sicherstellung des Bestandes der Nationalstrasse, die vollumfängliche Verkehrssicherheit und den reibungslosen Nationalstrassenbetrieb und -unterhalt erforderlich sind.

Eine frühzeitige Bekanntgabe dieser Auflagen an den Bauherrn (z.B. im Rahmen der Vorabklärungen durch die kantonalen Fachstellen oder der Erarbeitung des Sondernutzungsplans) erleichtern die Koordination und den Fortschritt der Projektierungsarbeiten wesentlich.

UMWELTSCHUTZ

Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung

Die Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung spielen bei der Planung von Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes eine wesentliche Rolle. Da es sich um Bauten oder Anlagen in überdurchschnittlich immissionsbelasteten Gebieten handelt, muss grundsätzlich damit gerechnet werden, dass spezielle Massnahmen bezüglich Lärm und Luftschadstoffen zu treffen sind.

Das Schutzprinzip des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG) sieht grundsätzlich zwei Stufen vor. Die erste Stufe steht im Dienst der Vorsorge. Mit Massnahmen bei der Quelle (Emissionsbegrenzungen) sind Luftverunreinigungen, Lärm und Erschütterungen unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. In der zweiten Stufe geht es darum, übermässige Einwirkungen unter allen Umständen zu vermeiden. Die Emissionsbegrenzungen müssen deshalb über die zur ersten Stufe gehörenden Massnahmen hinaus verschärft werden, wenn feststeht bzw. zu erwarten ist, dass die durch die Emissionen verursachten Einwirkungen (Immissionen) schädlich oder lästig sind bzw. werden können.

Den Schutz vor schädlichen oder lästigen Luftverunreinigungen und Lärm bezwecken die Luftreinhalteverordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV) bzw. die Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV). Als Vollzugshilfe der LSV vermittelt ausser-

Bei Mehrfachnutzungen ist den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die Lärmschutz- und die Luftreinhalteverordnung sind bereits in der ersten Planungsphase zu berücksichtigen. Die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften soll spätestens im Baubewilligungsverfahren festgestellt werden. Je nach Vorhaben wird zu diesem Zweck eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

dem das Handbuch "Lärmschutz und Raumplanung" [7] wertvolle Hinweise.

Luftreinhaltung: Das Konzept der LRV misst der Emissionsbegrenzung vorrangige Bedeutung zu. Die Verordnung enthält deshalb zahlreiche konkrete Bestimmungen hiezu. So umfasst sie beispielsweise rund 150 stofflich bezogene Grenzwerte, welche für alle Anlagen gelten, die solche Stoffe emittieren. Können übermässige Immissionen durch die vorsorglichen Emissionsbegrenzungen nicht vermieden werden, so sind weitergehende Massnahmen beim Verursacher (Emittenten) in Form verschärfter Emissionsbegrenzungen zu veranlassen. Passive Massnahmen auf Immissionsseite sieht das Schutzprinzip der LRV nicht vor.

Im Unterschied zur LSV, welche ausschliesslich die Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Immissionen schützen soll, schliesst die LRV Tiere, Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume sowie den Boden in den Schutz mit ein.

Lärmschutz: Auch bei der LSV ist der Lärm vorab auf der Emissionsseite - also bei der Anlage selbst - durch Emissionsbegrenzungen zu beschränken. Diese allein reichen jedoch zur erforderlichen Herabsetzung der Lärmeinwirkungen nicht immer aus. Aus diesem Grund sieht die LSV zusätzliche Massnahmen auf der Immissionsseite vor. Dazu gehören Schallschutzmassnahmen an bestehenden und neuen Gebäuden, strengere Voraussetzungen für den Bau von Gebäuden in lärmbelasteten Gebieten sowie Anforderungen an die Ausscheidung und Erschliessung von Bauzonen in

lärmbelasteten Gebieten. Neue Gebäude, die dem längeren Aufenthalt von Personen dienen, dürfen in lärmbelasteten Gebieten nur gebaut werden, wenn durch planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Auf Mehrfachnutzungen bezogen heisst das, dass aufgrund der LSV die Nutzung, die Anordnung von lärmempfindlichen Räumen, die bauliche Gestaltung des Gebäudes sowie die Umgebungsgestaltung (als Lärmschutzmassnahme) den Immissionsbelastungen angepasst werden muss.

Zuordnung von Lärmempfindlichkeitsstufen

Eine entscheidende Rolle bei der Planung einer Mehrfachnutzung spielt die zu berücksichtigende Lärmempfindlichkeitsstufe (ES). Die ES gibt an, wie lärmempfindlich eine bestimmte Nutzungszone ist. Je nach ES sind die Belastungsgrenzwerte (Planungswert, Immissionsgrenzwert, Alarmwert) für die entsprechende Zone unterschiedlich hoch. Für die bauliche Nutzung definiert die ES jenen Lärmschutz-Umfang, welcher für die Erfüllung des Lärmschutz-Anspruchs von lärmempfindlichen Räumen notwendig ist.

Die ES werden in Abstimmung mit der Nutzungsplanung durch die Kantone resp. Gemeinden festgelegt. Die LSV setzt dafür eine Frist bis spätestens 1997. Im Zusammenhang mit der angesprochenen Nutzungsüberlagerung der Nationalstrasse muss die Zuordnung gleichzeitig vorgenommen werden. Im gleichen Verfahren erfolgt

die Zuordnung auch bei der Ausarbeitung von Sondernutzungsbestimmungen.

Die massgebende Empfindlichkeitsstufe kann in einem entsprechenden Artikel oder Planwerk bezeichnet werden. In jedem Fall trägt die Überlagerung der Nationalstrasse mit möglichst lärmunempfindlichen Nutzungsarten wesentlich zur Vereinfachung der Mehrfachnutzungsplanung bei.

Ausscheidung neuer und Erschliessung bestehender Bauzonen

In den vorhergehenden Thesen wird empfohlen, das Nationalstrassengebiet gezielt mit Nutzungszonen zu überlagern. Gerade diesbezüglich sind jedoch die nach Umweltschutzgesetz wohl restriktivsten Lärmschutzanforderungen zu erfüllen. Eine Ausscheidung neuer oder Erschliessung noch nicht erschlossener Bauzonen in lärmbelasteten Gebieten darf nur dann erfolgen, wenn die Planungswerte eingehalten sind oder durch planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen eingehalten werden können.

Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt an der Stelle, wo Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen erstellt werden sollen. Bauten, welche keine lärmempfindlichen Räume aufweisen (reine Lagerhallen, Garagen usw.) sowie Räume, die aufgrund der Nutzung als lärmunempfindlich eingestuft werden (Küchen ohne Wohnanteil, Sanitärräume, Abstellräume usw.), sind nicht den Bestimmungen der LSV unterworfen und damit für die Zonenausscheidung nicht relevant.

Ein zweckmässiges Mittel für eine LSV-konforme Einzonung ist die Festlegung der Sondernutzungsplanpflicht für die entsprechende Zone. Der Sondernutzungsplan legt die zur Einhaltung der Belastungsgrenzwerte massgebenden gestalterischen und baulichen Randbedingungen fest.

Es empfiehlt sich in vielen Fällen, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bereits im Rahmen des Spezialplanverfahrens durchgeführt wird (Art. 5 Abs. 3 UVPV vom 19. Oktober 1988).

Auswirkungen auf das Baubewilligungsverfahren

Die Inkraftsetzung des Umweltschutzgesetzes (USG) änderte grundsätzlich nichts am bisherigen Verfahrensablauf. Hinzu gekommen sind einzig neu zu erfüllende respektive zu überprüfende Aspekte des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung. Handelt es sich bei der Mehrfachnutzung zudem um eine Anlage, welche die Umwelt erheblich belasten könnte, so muss deren Umweltverträglichkeit geprüft werden.

Bei Bauten mit lärmempfindlichen Räumen hat der Gesuchsteller mit der Baueingabe verschiedene weitere Unterlagen (u.a. Lärmgutachten nach Art. 34 LSV) einzureichen. Diese dienen der Baubewilligungsbehörde zur Beurteilung der Lärmsituation. Werden die Immissionsgrenzwerte bei lärmempfindlichen Räumen überschritten, so dürfen nach Art. 31 LSV Neubauten nur bewilligt werden, wenn diese Werte durch bauliche oder gestalterische Massnahmen oder eine entsprechende Anordnung der lärmempfindlichen Räume eingehalten werden können. Über Ausnahmen entscheidet die zuständige kantonale Behörde.

Die Aspekte der Lufthygiene sind nach den Bestimmungen der Luftreinhalteverordnung ebenfalls bei der Baueingabe zu überprüfen. Ist zu erwarten, dass eine Mehrfachnutzung Luftschadstoffe verursacht, so ist eine sogenannte Emissionserklärung beizubringen (Art. 12 LRV), sind erhebliche Emissionen zu erwarten, so kann auch ein Gutachten zur prognostizierten Schadstoff-Belastung in der Umgebung (Immission) verlangt werden (Art. 28 LRV).

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Nach Art. 9 USG muss bei Anlagen, welche die Umwelt erheblich belasten können, eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden. Welche Anlagen einer UVP bedürfen, wird im Anhang der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung abschliessend geregelt. Grundlage für die UVP bildet ein Bericht (UVP-Bericht), welcher vom Gesuchsteller im

Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu verfassen ist.

Bei Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes können zwei verschiedene Ausgangslagen zu einer UVP führen. Ausschlaggebend ist in jedem Fall die funktionale Bedeutung der Mehrfachnutzung. In folgenden Fällen ist eine UVP durchzuführen:

- Die Mehrfachnutzung steht zwar in keiner funktionalen Verbindung zur Nationalstrasse, entspricht aber einer UVP-pflichtigen Anlage gemäss Anhang der UVPV (z.B. Parkhaus für mehr als 300 Motorwagen)



objektbezogene UVP notwendig.

- Die Mehrfachnutzung wird als funktionaler Bestandteil der Nationalstrasse mit dem Strassenneubau zusammen realisiert (z.B. Werkhof, Raststätte)



Integration der Mehrfachnutzung im mehrstufigen UVP-Verfahren des Nationalstrassenprojektes (3. Stufe).

In beiden Fällen sind die erforderlichen Lärm- und Luftreinhalte-Gutachten im jeweiligen UVP-Bericht zu integrieren. Nach der Beurteilung des Berichtes beantragen die Umweltschutz-Fachstellen der für den Entscheid zuständigen Behörde die zu treffenden Massnahmen.

Um Verzögerungen bei der Erstellung und späteren Beurteilung des UVP-Berichtes zu vermeiden, empfiehlt es sich, bereits frühzeitig mit den kantonalen Umweltschutz-Fachstellen Kontakt aufzunehmen und entsprechende Richtlinien zu konsultieren.

ÜBERBLICK

Gesetzliche Rahmenbedingungen

Mehrfachnutzungen haben je nach Nutzungszweck und Lage unterschiedliche Genehmigungs- und Bewilligungsverfahren zu durchlaufen. Verschiedene gesetzliche Rahmenbedingungen sorgen dafür, dass sich das Bauvorhaben an wichtigen Hauptinteressen orientiert und wesentliche Grundanforderungen erfüllt.

Verfahren je nach Nutzungszweck

Der grösste Teil der Mehrfachnutzungen unterliegt den normalen Baubewilligungsverfahren. Zusätzlich gelten die speziellen Prüfungs- und Genehmigungsverfahren aufgrund des NSG. Bei wesentlichen Änderungen von bereits genehmigten Anlageteilen der Nationalstrasse oder auch bei Neuanlagen, welche eine Nationalstrassenfunktion (z.B. Lärmschutz) übernehmen, ist gleichzeitig mit dem Bewilligungsverfahren ein Plangenehmigungsverfahren nach NSG durchzuführen.

Dies stellt erhöhte Anforderungen an den Planungs- und Bewilligungsablauf. Der in den folgenden Thesen dargestellte Verfahrensweg hat sich in der Praxis bewährt und es hat sich gezeigt, dass damit alle gesetzlichen Rahmenbedingungen rechtzeitig in die Planung einfließen können.

Einen Sonderfall bilden Mehrfachnutzungen, die als Bestandteil der Nationalstrasse gelten (z.B. Bauten und Anlagen bei Rastplätzen oder für den Unterhalt der Nationalstrasse). In diesen Fällen wird das Bewilligungsverfahren im Auflageverfahren der Nationalstrasse integriert.

Bei Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes kommen, je nach Nutzungszweck und Lage das Baubewilligungsverfahren nach dem Bau- und Planungsrecht des Bundes und der Kantone, das Plangenehmigungsverfahren nach Nationalstrassengesetz, oder beide Verfahren zusammen, zur Anwendung.

Art der Mehrfachnutzung

- **Nationalstrassenfremde Bauten und Anlagen, insbesondere von Privaten und Gemeinden**

und

- **bei Änderungen von Anlageteilen oder Übernahme von NS-Funktionen**

und/oder

- **bei Überstellung der Baulinie**

- **Bestandteile der Nationalstrasse**

Prüfungs- und Genehmigungsverfahren nach

- Raumplanungsgesetz (Art. 22, Art. 24 RPG)
- Umweltschutzgesetz (Art. 22 USG)
- Natur- und Heimatschutzgesetz

- Nationalstrassengesetz (Art. 26-28 NSG)

- Nationalstrassengesetz (Art. 24 NSG)

- Nationalstrassengesetz (Art. 19 und 26-28 NSG)
- Umweltschutzgesetz (Art. 22 USG)
- Natur- und Heimatschutzgesetz

Der massgebende Verfahrensablauf richtet sich somit weitgehend nach den Bestimmungen des NSG. Gemäss diesem Gesetz legen die Kantone die Nationalstrassen-Bauvorhaben und damit auch integrierte Mehrfachnutzungsobjekte in den entsprechenden Gemeinden öffentlich auf [Art. 26 NSG].

Verfahren je nach Lage

Nach dem Zweck der Mehrfachnutzung ist die Lage von ausschlaggebender Wichtigkeit für das Verfahren. Dabei muss grundsätzlich unterschieden werden zwischen Bauvorhaben innerhalb und ausserhalb der Nationalstrassen-Baulinien. Für die vertragsrechtlichen Vereinbarungen

zwischen Kanton und Bauherr der Mehrfachnutzung spielt zudem eine Rolle, ob das Bauvorhaben auf Nationalstrassengebiet (Grundstück Kanton) oder ausserhalb der Grundstücksgrenzen liegt. In der folgenden Tabelle wird gezeigt, welche Verfahrensabhängigkeiten je nach Lage der Mehrfachnutzung bestehen.

Lage der Mehrfachnutzung		A	B	C
● Innerhalb Baulinien (BL) – innerhalb Grundstücksgrenze (GG) – ausserhalb Grundstücksgrenze (GG)		ja	in A. enthalten	ja
		nein	ja	ja
		ja	in A. enthalten	nein
		nein	ja ¹	nein

A = «Vertrag» Kanton/Bauherr bezüglich Boden- und anderer Rechte (Konzession)
 B = «Vertrag» Kanton/Bauherr bezüglich Sicherstellung Bestand Nationalstrassenbauten
 C = Genehmigung durch EVED (Art. 24 Abs. 2 NSG)

¹ falls Teile der Nationalstrasse tangiert werden

VERFAHREN NACH BAU-UNDPLANUNGS- RECHT

Zonenkonformität

Nach Art. 22 RPG kann eine Baubewilligung nur für Bauten und Anlagen erteilt werden, die dem Zweck der Nutzungszone entsprechen. Um Mehrfachnutzungen zonenkonform realisieren zu können, muss deshalb der entsprechende Nationalstrassenraum einer geeigneten Nutzungszone gemäss RPG zugeordnet sein (vgl. auch These 3). Je nach Situation muss diese Voraussetzung erst noch geschaffen werden.

Eine Bewilligung nach Art. 24 RPG (Ausnahmen ausserhalb der Bauzonen) ist nur bei kleinen Vorhaben, die zudem keine erheblichen Auswirkungen auf Bodennutzung oder Erschliessung zeitigen, zulässig. Der Zweck der Baute oder Anlage muss einen Standort ausserhalb der Bauzonen erfordern und es dürfen keine überwiegenden Interessen entgegenstehen.

Erschliessung

Als zweite Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung nennt das RPG in Art. 22 die Erschliessung des Grundstückes. Darunter versteht man eine hinreichende Zufahrt und die Möglichkeit Wasser-, Energie- und Abwasserleitungen ohne erheblichen Aufwand anschliessen zu können.

Handelt es sich bei der vorgesehenen Mehrfachnutzung um einen integrierten Bestandteil der Nutzungsplanung, so dürfte die Erschliessung des Grundstückes keine nennenswerten Probleme aufgeben. Die Integration des Bauvorhabens in das kommunale Erschliessungsnetz ist im Rahmen der Nutzungsplanung nämlich ebenso

Bei Mehrfachnutzungen muss in der Regel das Bewilligungsverfahren nach den Bestimmungen des kantonalen und kommunalen Bau- und Planungsrechts durchgeführt werden. Voraussetzung für eine Baubewilligung nach RPG ist die Zonenkonformität der Bauten und Anlagen sowie die Erschliessung des Grundstücks.

geregelt, wie die Versorgung mit den erforderlichen Medien.

Etwas schwieriger verhält es sich bei Bauvorhaben, welche abseits des Siedlungsgebietes, zum Beispiel in der Landwirtschaftszone liegen. Je nach Nutzungsart lassen sich jedoch auch in diesem Fall Lösungen finden, sinnvollerweise zum Beispiel in Kombination mit Anlagen der Nationalstrasse.

Nutzungsplanverfahren

Die Schaffung der bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung von Mehrfachnutzungsvorhaben im Bereich von Nationalstrassen erfolgt vorzugsweise gemäss dem nachstehenden Ablauf (vgl. Tabelle S.26):

1. Die Gemeinde untersucht im Rahmen der Nutzungsplanung (anlässlich der Ergänzung oder Revision der Nutzungsplanung oder aufgrund einer konkreten Bauabsicht) die Möglichkeiten einer Mehrfachnutzung. Der Kanton kann der Gemeinde im Richtplan einen entsprechenden Auftrag erteilen. Die Gemeinde legt in Zusammenarbeit mit dem Kanton Art und Mass der Nutzung sowie die weiteren Rahmenbedingungen fest (z.B. Zuordnung der Lärm-Empfindlichkeitsstufen gemäss LSV). Zweckmässigerweise belegt sie das mögliche Mehrfachnutzungsgebiet mit einer Sondernutzungsplanpflicht. Der Kontakt zum ASB wird durch den Kanton sichergestellt.
2. Wenn sich die Bauabsichten konkretisieren und Vorstellungen be-

stehen über die Erschliessung und Gestaltung des Gebietes, kann der Sondernutzungsplan erarbeitet und erlassen werden. Im Rahmen der kantonalen Genehmigung des Spezialplanes (Art. 26 RPG), wird dieser durch das ASB in bezug auf die technischen Anforderungen und die Fragen der Sicherheit und des Betriebes überprüft.

3. Die Bewilligung wird nach kantonalem Recht, beim Vorliegen der allenfalls notwendigen Plangenehmigung und unter Vorbehalt der Zustimmung zur Ueberstellung der Baulinie durch das EVED/ASB erteilt.

Baubewilligungsverfahren

Mehrfachnutzungen als Bauten und Anlagen im Sinne von Art. 22 RPG haben grundsätzlich das Baubewilligungsverfahren nach kantonalem und kommunalem Recht zu durchlaufen. Im Unterschied zu herkömmlichen Bauvorhaben ist das ASB im Verfahrensablauf zu integrieren. Ist gleichzeitig mit dem Bewilligungsverfahren ein Plangenehmigungsverfahren nach NSG durchzuführen (vgl. These 6), so müssen beide Verfahren koordiniert werden.

Folgendes Vorgehen hat sich in der Praxis bewährt:

- Sind die nutzungsplanerischen Voraussetzungen für eine Baubewilligung nach RPG geschaffen, so reicht der Bauherr eines Mehrfachnutzungsobjektes (öffentliche Hand, Privatperson) der Gemeinde das Baugesuch ein.

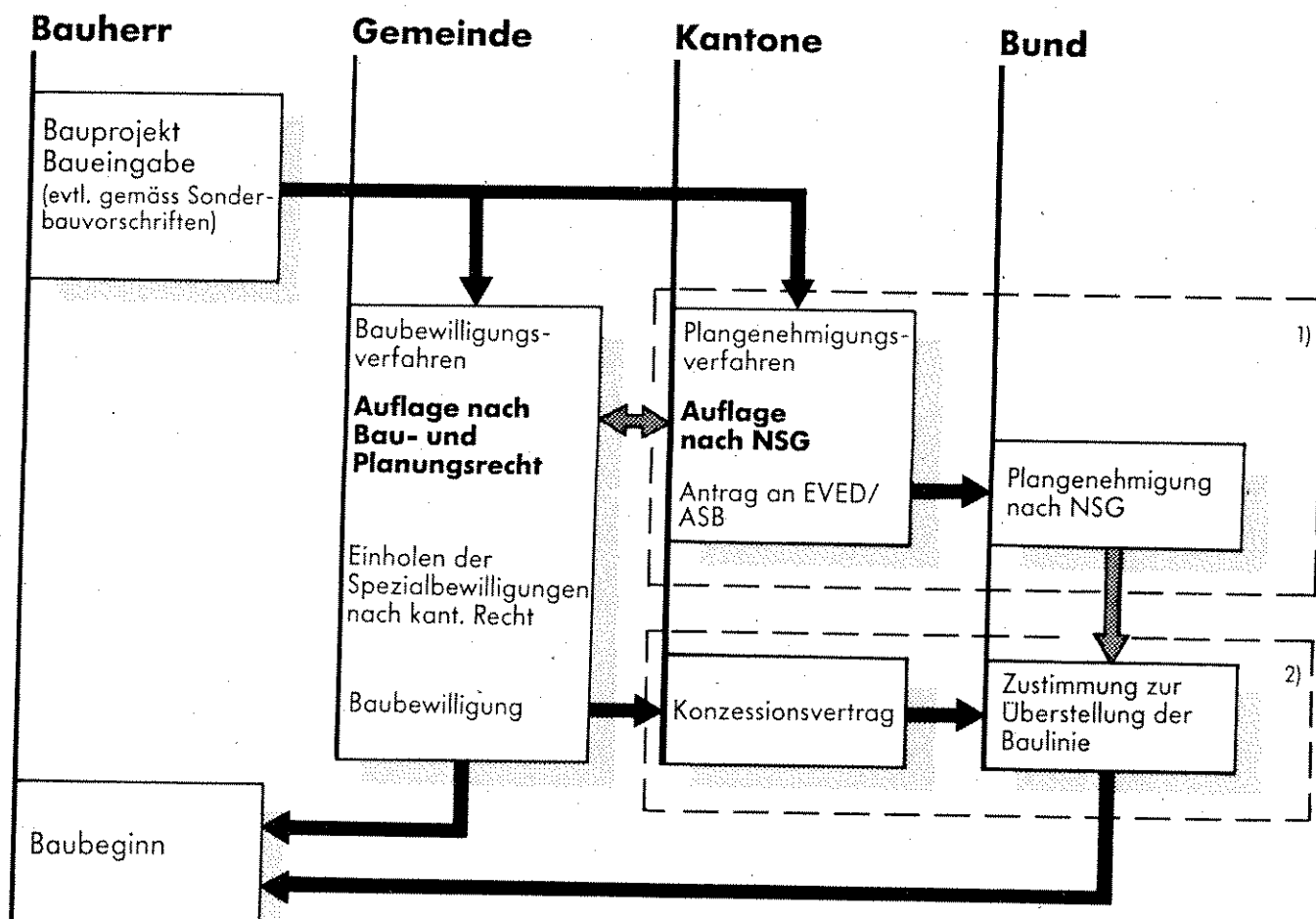
- Die Gemeinde prüft, ob das Mehrfachnutzungsvorhaben den Bau- und Zonenvorschriften entspricht. Sie holt gegebenenfalls die notwendigen Spezialbewilligungen des Kantons (z.B. Feuerungsanlage, Gewässerschutz, Erschliessung, Umweltverträglichkeitsprüfung, usw.) ein. Sie klärt über den Kanton mit dem ASB ab, ob eine allfällige Plangenehmigung nach NSG erforderlich ist.
- Ist letzteres der Fall, sorgt sie dafür, dass die öffentliche Auflage nach Bau- und Planungsrecht gleichzeitig wie die durch den Kanton durchzuführende Planaufgabe nach NSG erfolgt.
- Die Baubewilligung wird nach Vorliegen der Spezialbewilligungen und der Plangenehmigung, unter Vorbehalt der Zustimmung

zur Ueberstellung der Baulinie (vgl. These 8), erteilt.

- Falls die Mehrfachnutzung innerhalb der Baulinien der Nationalstrasse zu stehen kommt, erarbeitet der Bauherr, nach Erteilung der baurechtlichen Bewilligung und der Plangenehmigung, mit den zuständigen kantonalen Behörden den "Konzessionsvertrag" bzw. den Vertrag über die Sicherstellung des Bestandes der Nationalstrassenbauten (vgl. These 9). Die Zustimmung zur Ueberstellung der Baulinie (Art. 24 NSG) wird auf dieser Grundlage durch das EVED/ASB erteilt.
- Liegt die Zustimmung zur Ueberstellung der Baulinie vor, kann das Vorhaben entsprechend den Auflagen und Bedingungen der Baubewilligung, resp. der Plangenehmigung realisiert werden.

Das dargestellte Verfahren hat sich in der Praxis bewährt, es kann jedoch von Fall zu Fall etwas variieren. Die Erfahrung zeigt aber, dass das Einholen der baurechtlichen Bewilligung vor der Ausarbeitung des "Konzessionsvertrages" zwischen Kanton und Bauherrschaft wesentliche Vorteile mit sich bringt. Vorbehalte und Anliegen der Gemeinde sowie überraschende Projektänderungen aufgrund des Einspracheverfahrens können bei einem derartigen Vorgehen problemlos im "Konzessionsvertrag" integriert werden.

Baubewilligungsverfahren



- 1) = wenn das Vorhaben Anlagenteile der NS ändert oder NS-Funktionen übernimmt
2) = bei Überstellung der Baulinie

VERFAHREN NACH NATIONALSTRASSEN- GESETZ

Baulinien

Beidseits der projektierten Nationalstrasse werden im Ausführungsprojekt Baulinien festgelegt. Die Abstände von der künftigen Strassenachse betragen in der Regel 20 bis 30 m. Bei der Bemessung dieser Baulinienabstände werden die Anforderungen der Verkehrssicherheit sowie die Bedürfnisse eines allfälligen künftigen Ausbaues der Nationalstrasse berücksichtigt.

Mit der Genehmigung des Ausführungsprojektes durch das EVED und

Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes bedürfen bei wesentlichen Aenderungen von bereits genehmigten Anlageteilen der Nationalstrasse sowie bei Neuanlagen, welche eine Nationalstrassenfunktion übernehmen der Genehmigung, und für Bauten und Anlagen innerhalb der Baulinien der Zustimmung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes.

der Veröffentlichung der Baulinienpläne in den betroffenen Gemeinden werden die Baulinien rechtswirksam, das heisst Neu- oder Umbauten innerhalb der Baulinien dürfen nur noch mit Bewilligung des EVED realisiert werden.

Anlageteile der Nationalstrasse

Wie unter These 1 aufgeführt, gehören zu den Anlageteilen der Nationalstrasse, neben der Strasse selbst, auch Kunstbauten, Anschlüsse, Rastplätze, Einrichtungen für den Betrieb

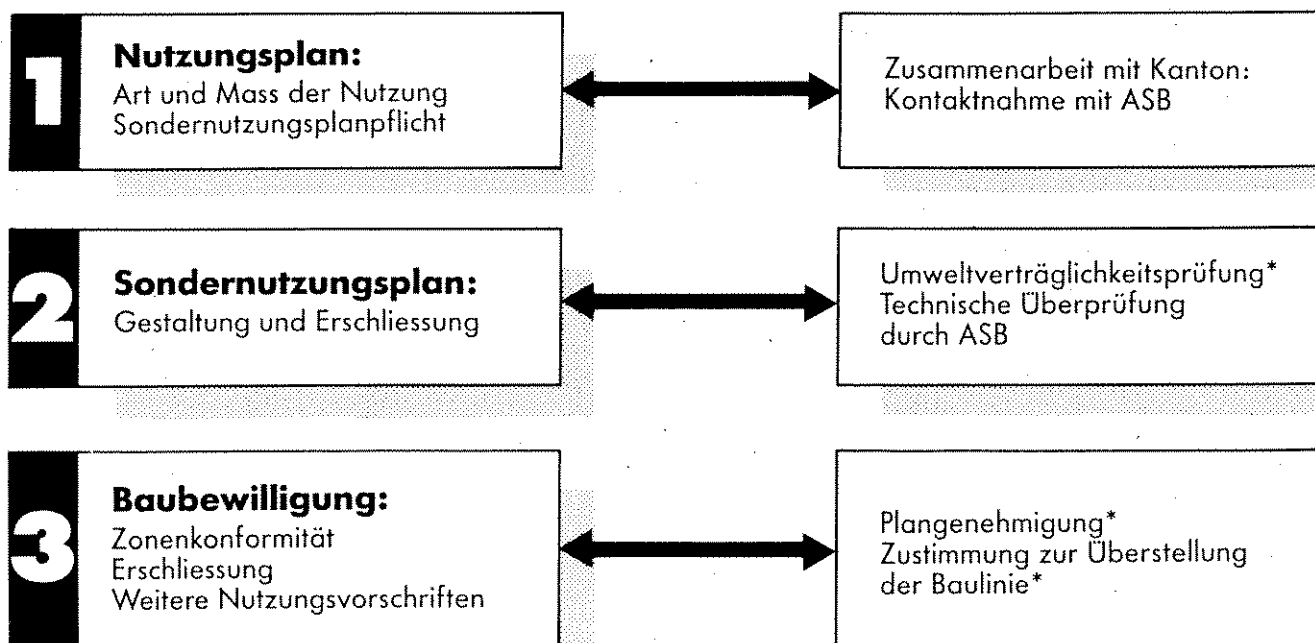
und Unterhalt oder zur Sicherstellung des Lärmschutzes und des Gewässerschutzes sowie Böschungen, deren Bewirtschaftung dem Anstösser nicht zugemutet werden kann.

Werden durch das Mehrfachnutzungsvorhaben bereits genehmigte Anlageteile wesentlich geändert, so bedürfen diese Aenderungen der Genehmigung durch das EVED/ASB.

Generelle Anforderungen

(überall gültig)

Zusätzliche Anforderungen bei Mehrfachnutzungen



* = je nach Problemsituation

Neuanlagen, welche eine Nationalstrassenfunktion übernehmen

Es kann aber auch sein, dass Mehrfachnutzungsvorhaben gewisse Nationalstrassenfunktionen (z.B. Lärmschutz durch Bauten entlang der Nationalstrasse) übernehmen. In diesen Fällen ist ebenfalls eine Genehmigung durch das EVED / ASB (in der Regel aufgrund einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach USG) erforderlich.

Zusammenarbeit im Rahmen der Nutzungsplanung

Es empfiehlt sich, dass die Zusammenarbeit mit dem EVED bereits im Rahmen der Nutzungsplanung eingeleitet wird. Anlässlich der Vorprüfung des Zonenplanes kann die kantonale Behörde das ASB über die beabsichtigte Nutzungsüberlagerung orientieren, mit ihm überprüfen, ob Baulinien, Anlageteile oder der Betrieb der Nationalstrasse tangiert werden und festlegen, welche generellen Rahmenbedingungen zu beachten sind. Die Ergebnisse teilt der Kanton der Gemeinde mit.

Auf dieser Grundlage nimmt die Gemeinde die definitive Zonenausscheidung vor und erarbeitet den Sondernutzungsplan.

Technische Ueberprüfung des Sondernutzungsplanes

Werden Baulinien, Anlageteile oder der Betrieb der Nationalstrasse tangiert, wird eine technische Ueberprüfung auch des Sondernutzungsplanes durch das EVED empfohlen. Somit erfahren Kanton, Gemeinde und Bauherr rechtzeitig, unter welchen konkreten technischen und betrieblichen Bedingungen eine allfällige Plangenehmigung und die Zustimmung zur Ueberstellung der Baulinie erteilt werden können.

Diese Ueberprüfung findet sinnvollerweise im Rahmen der kantonalen Genehmigung des Sondernutzungsplanes (Art. 26 RPG) statt.

Plangenehmigung

Der Antrag zur Plangenehmigung wird beim Vorliegen des Baugesuches durch die Gemeinde über den Kanton gestellt. Kanton und Gemeinde sorgen dafür, dass die Planaufgabe nach NSG gleichzeitig mit der öffentlichen Auflagen nach Bau- und Planungsrecht durchgeführt wird. Auf der Grundlage der Plangenehmigung kann die Baubewilligung erteilt werden (vgl. These 7).

Zustimmung zur Ueberstellung der Baulinie

Die Zustimmung zur Ueberstellung der Baulinie (Art. 24 NSG) wird durch das EVED/ASB aufgrund des Bauprojektes, nach Vorliegen des "Konzessionsvertrages", resp des Vertrages zur Sicherstellung des Bestandes der Nationalstrasse, unter Vorbehalt der Bestimmungen des kantonalen Bau- und Planungsrechtes erteilt.

Mit dieser Zustimmung sind die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um das Mehrfachnutzungsvorhaben realisieren zu können.

Zeitaufwand - Geduld

Tatsächlich beansprucht das beschriebene Genehmigungsverfahren entsprechend viel Zeit. Es empfiehlt sich deshalb unter allen Umständen, der sorgfältigen Planung genügend Zeit einzuräumen. Nur wer sorgfältig und hartnäckig alle anstehenden Probleme verfolgt, erarbeitet eine allen Bedürfnissen gerecht werdende Lösung. Zu komplex sind die Standortbedingungen einer Mehrfachnutzung, als dass mit fehlender Geduld eine optimale Lösung erzwungen werden könnte.



Mehrfachnutzungen benötigen aufgrund ihres Genehmigungsverfahrens viel Zeitaufwand und Geduld.

VERTRÄGE

Landeigentum - Nutzungsrecht

Das für die Mehrfachnutzung beanspruchte Nationalstrassen-Grundstück bleibt in jedem Fall im Besitze des Nationalstrassen-Betreibers. Durch eine Überdeckung oder anderweitige Nutzungsüberlagerung entsteht somit kein "neuer Boden" im rechtlichen Sinne. Als Landeigentümer gilt während der gesamten Mehrfachnutzungsdauer der Kanton.

Für die Bauherrschaft einer Mehrfachnutzung ist jedoch wichtig, dass das Nutzungsrecht als Grunddienstbarkeit im Grundbuch eingetragen werden kann. Diese Eintragung ist für die Hypothekierung des Bauvorhabens von grundlegender Wichtigkeit.

Der Trägerschaft einer Mehrfachnutzung wird vom Kanton ein Nutzungsrecht, eine sogenannte Konzession erteilt. Diese wird meist zeitlich auf 50 bis 100 Jahre begrenzt. Bei Bedarf besteht normalerweise die Möglichkeit, das Mehrfachnutzungsobjekt in Stockwerk-Eigentumsanteile aufzuteilen. Nach Ablauf der vereinbarten Konzessionsdauer steht es den Behörden meist frei, den Vertrag zu verlängern oder den ursprünglichen Zustand wieder herstellen zu lassen.

Grundsätzlich können zwei Vertragsarten zwischen Kanton und Bauherrschaft der Mehrfachnutzung unterschieden werden: "Konzessionsverträge" und Verträge zur Sicherstellung des Bestandes der Nationalstrasse.

In Verträgen sind Eigentümer- und Nutzungsverhältnisse zwischen Behörden und privaten Trägerschaften sowie Rechte und Pflichten aller Beteiligten zu regeln.

"Konzessionsverträge"

Die erste Vertragsart betrifft Mehrfachnutzungen, die auf das Nationalstrassengrundstück zu liegen kommen. Diese eigentlichen "Konzessionsverträge" enthalten insbesondere Abmachungen betreffend Landeigentum und anderen Rechten sowie die Regelung des Unterhalts von Nationalstrassenbestandteilen.

"Konzessionsverträge" werden in Absprache mit der Bauherrschaft einer Mehrfachnutzung von der zuständigen kantonalen Behörde (meist Tiefbauamt) ausgearbeitet. Nach Abschluss des Vertrages kann die Zustimmung zur Ueberstellung der Baulinie durch das EVED/ASB erteilt werden.

Inhalt eines «Konzessionsvertrages»:

- Was beinhaltet die Konzession (Art, Umfang, Lage der Bauten)
- Rechte und Pflichten
- Konzessionsdauer
- Was geschieht mit den Mehrfachnutzungsbauten nach Ablauf der Konzession (Festlegung Rückkaufswertschema)
- Frühzeitige Kündigung der Konzession
- Ausbau oder Umbau der Nationalstrasse
- Bauliche oder betriebliche Änderungen an konzessionierten Bauten und Anlagen
- Betrieb und Unterhalt von gemeinsam beanspruchten Bauteilen
- Finanzielle Aspekte (Konzessionsgebühr, Unterhalts- und Betriebskosten)

Verträge zur Sicherstellung des Bestandes von Nationalstrassenbestandteilen

Wenn Mehrfachnutzungen ausserhalb der Grundstücksgrenzen, aber innerhalb der Baulinien der Nationalstrasse erstellt werden, wird nur ein Vertrag zur Sicherstellung des Bestandes von Nationalstrassenbestandteilen benötigt. In These 6 sind Fallbeispiele in der Tabelle auf Seite 23 ersichtlich. Ein solcher Vertrag ist ebenfalls Grundlage für die Zustimmung zur Ueberstellung der Baulinie durch das EVED/ASB.

Bei Mehrfachnutzungen ausserhalb der Nationalstrassengrundstücke und -Baulinien sind solche Verträge nur erforderlich, wenn durch die Mehrfachnutzung Teile der Nationalstrasse tangiert werden (z.B. Lärmschutzhügel). Die Bedingungen der Plangenehmigung müssen hier eingehalten werden. Diese Verträge bedürfen keiner Zustimmung durch das EVED/ASB.

Organisation privater Trägerschaften

Private Trägerschaften von Mehrfachnutzungen tun gut daran, sich zu Beginn der Planung auch Gedanken bezüglich interner Organisation zu machen. Eindeutig bestimmte, kompetente Kontaktpersonen erleichtern die Zusammenarbeit mit den Behörden erheblich.

Besonders bewährt hat sich für die erste Planungsphase der lose Zusammenschluss von Beteiligten in einer Interessengemeinschaft. Diese wird bei vorhandener baurechtlicher Bewilligung zum Beispiel in eine Genossenschaft umgewandelt, welche somit für die Realisierungsphase als Bauherrin auftritt. Diese klare Form der Bauträgerschaft erlaubt die Regelung finanzieller, rechtlicher und betrieblicher Verhältnisse unter den Beteiligten auf einfache Art und Weise.

Vertragsinhalt zur Sicherstellung des Bestandes der Nationalstrasse:

- Gewährleistung des Fortbestandes der Ursprungsfunktion des tangierten Bauteiles
- Ausbau oder Umbau der Nationalstrasse
- Bauliche oder betriebliche Veränderungen am Mehrfachnutzungsobjekt
- Betrieb und Unterhalt von gemeinsam beanspruchten Nationalstrassenbauten
- Verkehrssicherheits- und Umweltschutzanforderungen
- Wiederinstandstellung von Nationalstrassenbauten bei Abbruch der Mehrfachnutzung

FINANZEN

Standortbedingte Mehrkosten

Bei Mehrfachnutzungen können aufgrund ihrer erschwerten Standortbedingungen Mehraufwendungen anfallen, die erhebliche Mehrkosten zur Folge haben. Die Gründe dafür liegen meist bei folgenden Ursachen:

- **Geometrie der Nationalstrasse**
In vielen Fällen wird die bauliche Gestalt (Höhe, Grundriss, Orientierung) der Mehrfachnutzung durch die Linienführung der Nationalstrasse bestimmt. Dies kann zu konstruktiv aufwendigen Baukomplexen führen.
- **Betrieb der Nationalstrasse**
Durch den Bau eines Mehrfachnutzungsobjektes sollte der Betrieb der Nationalstrasse möglichst ungehindert ablaufen können. Aufwendige Bauvorgänge können die Folge sein.
- **Unterhalt der Nationalstrasse**
Der Unterhalt von gemeinsam beanspruchten Bauteilen bedingt in vielen Fällen zusätzliche Aufwendungen. Die Unterhaltskosten gehen je nach Bauwerksteil zu Lasten des Konzessionärs oder des Nationalstrassenbetreibers (evt. Kostenteiler).
- **Sicherheitsaspekte**
Feuer oder Explosionen könnten die Sicherheit der Nationalstrassen beeinträchtigen. In diesen Fällen werden erhöhte Brandschutzanforderungen an das Mehrfachnutzungsvorhaben gestellt.

Bund, Kantone und Gemeinden sind bestrebt, die wirtschaftliche Realisierbarkeit von Mehrfachnutzungen zu unterstützen.



F. Preisig AG

- **Umweltschutz**
Aufgrund der gesetzlichen Belastungsgrenzwerte für Lärm, Luft und Erschütterungen sind zusätzliche Aufwendungen baulicher, gestalterischer und /oder planerischer Art erforderlich.
- **Zeitliche Rahmenbedingungen**
Abhängigkeiten von Bauabsichten und Betriebskonzepten der Nationalstrasse oder langwierige Genehmigungsverfahren können zu Verzögerungen oder gedrängten Projekt- und Bauabläufen bei Mehrfachnutzungsobjekten führen.

Wirtschaftlichkeit

Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes werden in der Regel nur realisiert, wenn diese auch finanziell tragbar sind. Die Erfahrung zeigt, dass standortbedingte Mehrkosten durch halbierte Bodenpreise bis anhin gerade kompensiert werden konnten. Die Wirtschaftlichkeit einer Mehrfachnutzung entspricht damit etwa derjenigen vergleichbarer konventioneller Bauvorhaben.

Um die Umweltschutzgesetzgebung zu befriedigen, sind vermehrt Aufwendungen für Immissionsschutz-

massnahmen vorzusehen. Die LSV- und LRV-gerechte Ausgestaltung eines derartigen Bauvorhabens ist mit finanziellen Mehraufwendungen verbunden, welche nur in Ausnahmefällen durch den Nationalstrassenbetreiber zu tragen sind. Dort, wo aufgrund der Umweltschutzgesetzgebung die Nationalstrasse ohnehin saniert werden muss (z.B. im Siedlungsgebiet), sind finanzielle Beiträge des ASB durchaus denkbar.

Um auch in Zukunft Mehrfachnutzungen finanziell tragbar realisieren zu können wäre wünschbar, dass Bund, Kantone und Gemeinden durch wirtschaftliche Unterstützungen einen Ausgleich zu konventionellen Bauvorhaben herbeiführen könnten.

Wirtschaftliche Unterstützung

Mehrfachnutzungsobjekte sind zwar finanziell aufwendig, leisten dafür aber einen Beitrag zur haushälterischen Bodennutzung und ermöglichen eine gestalterisch befriedigende und letzten Endes ökonomischere Ausführung der Nationalstrassen.

Um eine wirtschaftliche Realisierung von Mehrfachnutzungen zu ermöglichen sind folgende Unterstützungsmassnahmen denkbar:

• Reduktion des Bodenpreises

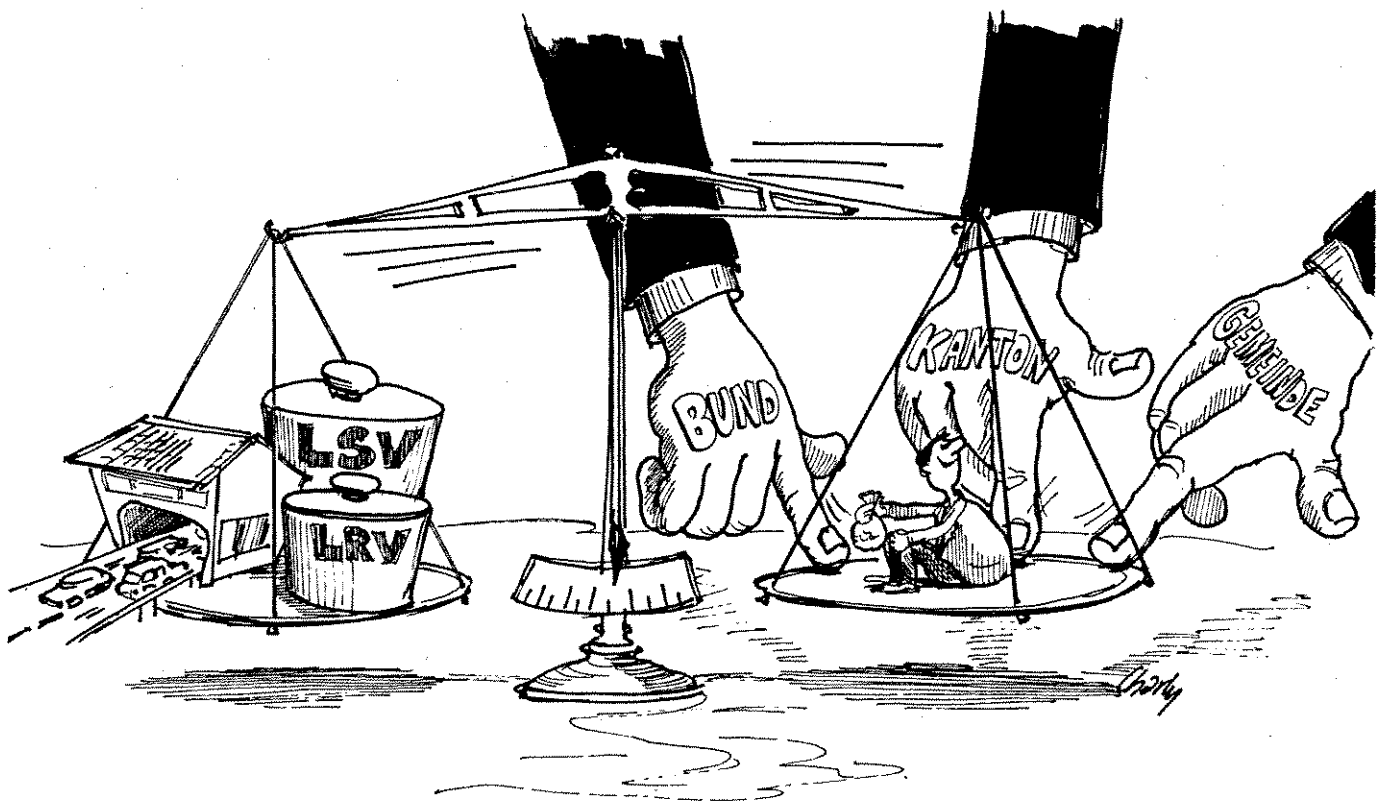
Die Trägerschaft einer Mehrfachnutzung hat dem Grundeigentümer eine Standort- oder Konzessionsgebühr zu entrichten. Dieser Betrag wird von Bund und Kanton einzelfallweise festgelegt.

• Vergütung von nicht realisierten Nationalstrassenbauteilen

Durch ein Mehrfachnutzungsvorhaben können oftmals Bauteile der Nationalstrasse eingespart werden. Ein typisches Beispiel ist der Bau einer Mehrfachnutzungsbauteile anstelle eines Lärmschutzdammes. Die vom Nationalstrassenbetreiber nicht zu erbringenden Leistungen können dem Konzessionsnehmer vergütet werden.

• Kostenbeteiligungen

Kantone und Gemeinden können durch Kostenbeteiligungen (Darlehen zu günstigen Konditionen) die Finanzierung von Mehrfachnutzungen erleichtern.



Es wäre wünschbar, dass Bund, Kantone und Gemeinden durch wirtschaftliche Unterstützungen einen Ausgleich zu standortbedingten Mehrkosten herbeiführen könnten.

ZUSAMMENFASSUNG

WER kann WAS zur Förderung von Mehrfachnutzungen des Nationalstrassenraumes beitragen ?

BUND

- Willensbekundung, Information zuhanden der Behörden und privaten Interessierten
- Realisierung von Mehrfachnutzungen durch geeignete Massnahmen erleichtern und fördern
- Beratung der kantonalen Behörden bei materiellen und verfahrenstechnischen Fragen
- Mehrfachnutzung in Nationalstrassenplanung einbeziehen, z.B. im Zusammenhang mit sanierungsbedürftigen Abschnitten
- Realisierung eigener Mehrfachnutzungen (z.B. militärische Bauten)

KANTON

- Mehrfachnutzungsidee aufgreifen und propagieren
- Mehrfachnutzung in kantonale Richtplanung einbeziehen (Ziele, Rahmenbedingungen, Verfahren, Aufträge an Gemeinden)
- Mehrfachnutzungen in Lärmschutzkonzepte miteinbeziehen
- Mehrfachnutzungen in eigene Strassenplanung integrieren
- Reduktion des Bodenpreises
- Vergütung von nichtrealisierten Nationalstrassenbauteilen
- Finanzbeteiligung
- Realisierung eigener Bauten und Anlagen als Mehrfachnutzungen

GEMEINDE

- Möglichkeit von Mehrfachnutzungen im Rahmen der Nutzungsplanung untersuchen
- Schaffung der bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für Realisierung von Mehrfachnutzungen
- Informationsarbeit in Gemeinde
- Öffentliche Bauten und Anlagen wo möglich als Mehrfachnutzungsobjekte realisieren
- Private Trägerschaften animieren

PRIVATE

- Bedürfnisse klar formuliert und frühzeitig an Gemeinde, regionalen Planungsverband und Kanton herantragen
- Organisation privater Trägerschaft sicherstellen.

LITERATURVERZEICHNIS

- [1] **“Baulich integrierte Strassen”**
Schriftenreihe Nr. 60 des IVT der ETHZ, August 1986
Verfasser: Prof. M. Rotach u.a.
Bezugsquelle: IVT der ETHZ, 8093 Zürich
- [2] **“Beispiele baulich integrierter Stadtstrassen”**
Bericht Nr. 79/3 des IVT der ETHZ, November 1979
Verfasser: R. Zeltner u.a.
Bezugsquelle: IVT der ETHZ, 8093 Zürich
- [3] **“Planen mit der Bahn”**
Leitfaden zur Durchführung von Planungen in Bahnhofgebieten
Schweizerische Bundesbahnen,
Bundesamt für Raumplanung, März 1991
Bezugsquelle: EDMZ, 3000 Bern
- [4] **“Schweizerische Nationalstrassen”**
Informationsheft 1989 (ersch. jährlich)
Bundesamt für Strassenbau (ASB)
Bezugsquelle: ASB, 3003 Bern
- [5] **“Verkehrsflächen der Schweiz”**
Materialien zur Raumplanung
Bundesamt für Raumplanung, Dezember 1989
Verfasser: W. Hüsler u.a.
Bezugsquelle: EDMZ, 3000 Bern
- [6] **“Verkehr - gestern, heute, morgen”**
GVF-Bericht 3/87
Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
Stab für Gesamtverkehrsfragen
Bezugsquelle: EDMZ, 3000 Bern
- [7] **“Lärmschutz und Raumplanung”**
Bundesamt für Umweltschutz,
Bundesamt für Raumplanung, März 1988
Verfasser: K. Gilgen
Bezugsquelle: EDMZ, 3000 Bern

