

Bundesamt für Raumplanung

Das

AlpTransit-Vorprojekt

als

Sachplan

nach Artikel 13 des Bundesgesetzes vom
22. Juni 1979 über die Raumplanung
(Art 9. Abs. 3 NEAT-
Verfahrensverordnung)

*Grundlage für die Aussprache zwischen
dem Bundesamt für Verkehr, der Schwei-
zerischen Bundesbahnen, der Berner
Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-
Simplon und dem Bundesamt für Raum-
planung vom 6. April 1993*

BRP / 5.4.93

1. Zweck

Im Sachplan legt der Bund dar, wie er in Erfüllung der sich aus dem Alpen transit-Beschluss ergebenden Aufgaben die Erfordernisse des Landes-, Regional- und Ortsplanung berücksichtigt (Art. 22quater Abs. 3 BV). Der Sachplan verbindet somit Sachziele und Raumordnungsziele.

2. Inhalt

Der Sachplan zeigt die im Hinblick auf die anzustrebende räumliche Entwicklung wesentlichen Ergebnisse der Planung und Koordination im Bereiche der geplanten Transitachse. Er bestimmt die Richtung der weiteren Projektierung und Zusammenarbeit, insbesondere mit Vorgaben für die Koordination der Aufgaben von Bahnunternehmung, Bundesstellen und Kantonen und bezeichnet die dafür notwendigen Schritte.

Der Sachplan befasst sich insbesondere mit folgenden raumrelevanten Fragen in Zusammenhang mit der geplanten Transitachse:

- a. die Linienführung und die Art des Betriebes der Neubaustrecken und der Stammlinien;
- b. die Bahnhöfe und ihre Funktion sowie die Anlagen für den Güterumschlag;
- c. die Kreuzungsbauwerke und die Anschlüsse an das bestehende Eisenbahnnetz;
- d. die Zufahrtstrecken, die Intensität ihrer Nutzung und die allfälligen Ausbauten;
- e. die Aenderungen des Betriebes weiterer bestehender Linien und die sich für den Regionalverkehr ergebenden neuen Rahmenbedingungen;
- f. die Betriebsanlagen;
- g. die Energieanlagen;
- h. Art, Ausmass und ungefähre Lage der Baustelleninstallationen und -unterkünfte sowie die Bedingungen ihrer Erstellung, Erschliessung und Weiterverwendung;
- i. die Standorte von Deponien und von weiteren Anlagen der Materialbewirtschaftung und die Transportwege sowie die Bedingungen ihrer Erstellung, Erschliessung und Weiterverwendung;
- j. Vorgesehene Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen nach Art. 18 Abs. 1ter NHG.

Der Sachplan gibt zu den einzelnen Elementen an, wie sie sich räumlich auswirken und welche Massnahmen zwischen den betroffenen Behörden vereinbart wurden, um die nötige Koordination mit anderen raumwirksamen Aufgaben sicherzustellen.

3. Form

Zum Sachplan gehören ein raumplanerischer Bericht und eine Uebersichtskarte (Art. 5 Bst. n Verfahrens-Verordnung), die durch Verweisungen untereinander und mit den weiteren Elementen des Vorprojektdossiers verbunden sind.

Der raumplanerische Bericht zeigt

- a. das Ergebnis der Prüfung nach Art 2 RPV und der Abwägung nach Art. 3 RPV;
- b. die im Rahmen der Mitwirkung der Bevölkerung gemachten Anregungen der Bevölkerung und deren Verarbeitung;
- c. den Stand der Zusammenarbeit mit den Kantonen sowie der Verhandlungen über die Anpassung oder Bereinigung von genehmigten Richtplänen.

Er enthält, geordnet nach Systemteilen und Regionen, Anweisungen zum weiteren Vorgehen in Bezug auf Raum, Zeit und Organisation sowie Angaben zu den planerischen und finanziellen Mitteln.

Die Uebersichtskarte zeigt die für die Realisierung des Kernstückes und der Zufahrten raumordnungspolitisch massgebenden baulichen und betrieblichen Massnahmen in ihrem räumlichen Zusammenhang (Uebersichtskarte 1 : 100'000).

Zum Verständnis des Sachplans geben Uebersichtskarte und Bericht auch Aufschluss über sachliche und räumliche Zusammenhänge, insbesondere über bestehende Bauten und Anlagen sowie über bestehende Pläne und Vorschriften über die Nutzung des Bodens.

4. Anforderungen an die Erarbeitung

Die Bahnunternehmung erstellt den Sachplan in **Zusammenarbeit** mit den Kantonen und den betroffenen Bundesstellen. Sie berücksichtigt (Art. 2 RPV):

- die Auswirkungen auf Bodennutzung und Besiedlung;
- die in Betracht fallenden Alternativen und Varianten;
- die Ziele und Grundsätze der Raumplanung;
- die bestehenden Möglichkeiten, den Boden haushälterisch und umweltschonend zu nutzen sowie die Siedlungsordnung zu verbessern;
- die geltenden Pläne und Vorschriften über die Nutzung des Bodens, insbesondere die Konzepte und Sachpläne des Bundes, die Richtpläne der Kantone und die Nutzungspläne.

Erweisen sich Anpassungen der vom Bundesrat genehmigten Richtpläne als nötig, so stellt die Bahnunternehmung die notwendigen Anpassungsbegehren (Art. 12 RPV) möglichst frühzeitig.

Die Bahnunternehmung sorgt für die Information der Oeffentlichkeit. Sie orientiert die betroffene Bevölkerung umfassend und nimmt zu den von dieser eingebrachten Anregungen und Einwendungen Stellung.

5. Anforderungen an das Genehmigungsverfahren

Der Bundesrat genehmigt das Vorprojekt als Sachplan nach Art. 13 RPG, wenn es die

obgenannten Anforderungen erfüllt und die raumwirksamen Aufgaben des Bundes und der Kantone sachgerecht berücksichtigt.

Als federführende Stelle lädt das BAV die mit raumwirksamen Aufgaben betrauten Bundesstellen und die betroffenen Kantone zur Stellungnahme ein. Es erstellt in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumplanung den Prüfungsbericht. Es bereitet den Genehmigungsantrag vor.

Lehnt ein Kanton das Begehren um Anpassung des kantonalen Richtplans ab, werden Bereinigungsverfahren (Art. 13 RPV) und Plangenehmigungsverfahren so weit möglich koordiniert durchgeführt.

6. Wirkungen des Sachplans

Der Sachplan bindet die Bundesstellen in Bezug auf die bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu beachtenden raumplanerischen Anforderungen.

Er weist gleichzeitig die Elemente der Bundesplanung aus, die von den Kantonen im Rahmen der Richtplanung zu berücksichtigen sind (Art. 6 Abs. 4 RPG). Die Kantone stellen die nötige Koordination anderer Tätigkeiten mit dem genehmigten Sachplan durch richt- oder nutzungsplanerische Massnahmen sicher (Art. 8 und 14 RPG).

7. Verhältnis zu den kantonalen Richtplänen

Bestehen Widersprüche zu genehmigten kantonalen Richtplänen, so legen Bahnunternehmung und Kanton die für die Sicherstellung der Koordination nötigen Massnahmen im Rahmen der Zusammenarbeit (siehe Punkt 4 oben) fest. Wenn immer möglich, sollte der Bundesrat über den Sachplan und über die von diesem bedingten Anpassungen von genehmigten Richtplänen gleichzeitig entscheiden können.

Können sich Bahnunternehmung und Kanton darüber nicht einigen, wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt werden, so kann das Bereinigungsverfahren (Art. 12 RPG, Art. 9 RPV) verlangt werden. Der Bundesrat nimmt bei der Genehmigung des Sachplans diejenigen Teile aus, die noch nicht bereinigt werden konnten.

Der Sachplan ist von den Kantonen in den Richtplänen zu berücksichtigen. Die Richtpläne haben die für die Sicherstellung der nötigen Koordination der kantonalen und kommunalen räumlichen Tätigkeiten mit dem genehmigten Vorprojekt nötigen Anweisungen in Bezug auf Raum, Zeit und Organisation zu enthalten. Der Bundesrat (oder das EJPD, siehe Art. 7 Abs. 2 RPV) genehmigt diese weiteren Anpassungen, wenn sie mit dem Sachplan vereinbar sind.

121

Sachplanung des Bundes und kantonale Raumplanung (dargestellt am Beispiel des Sachplanes Alptransit)

von Dr. Meinrad Huser, Bundesamt für Raumplanung, Bern

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung
2. Alptransitgesetzgebung als Sachauftrag
21. Rechtliche Grundlagen
22. Inhalt
 - 22.1 Kernprojekt
 - 22.2 Anschlussvorgaben
 - 22.3 Koordinationsaufträge
 - 22.4 Materialbewirtschaftungskonzept
3. Sachauftrag und Raumplanung
31. Sachplan Alptransit und eidgenössische Raumplanung
 - 31.1 Form
 - 31.2 Inhalt
32. Sachplan Alptransit und kantonale Raumplanung
 - 32.1 Konfliktsituationen
 - 32.2 Lösungsmöglichkeiten
 - 322.1 Einigung der Behörden im Planungsprozess
 - 322.2 Bereinigungsverfahren
 - 322.3 Hoheitlicher Entscheid
 - 32.3 Lösungen beim Sachplan Alptransit

1 Einleitung

In der Referendumsabstimmung vom 27. September 1992 hat das schweizer Volk den Alpen transit-Beschluss (Neat) gutgeheissen. Das damit zu realisierende Eisenbahnbauwerk stellt eine raumwirksame Tätigkeit des Bundes dar. Der Bau dieser Linie beansprucht Fläche und Boden, beschlägt den bestehenden baulichen Zustand und beeinflusst gleichzeitig die Entwicklung der Regionen entlang der zu erstellenden Linien. Das Bauwerk wird somit die Planung der Kantone mitbestimmen. Insbesondere kann es bereits bestehende Planungsvorstellungen direkt oder indirekt in Frage stellen. Die neuen Eisenbahnlinie beschlägt somit Gebiete, die durch Kantone und Gemeinden nach deren Bedürfnissen und Zuständigkeiten bereits verplant und überbaut wurden oder noch zu planen sind. Die Planung des Bundes für die Alpen transverse konkurriert somit mit der kantonalen raumrelevanten Planung.

Die Grundlage für die Projektplanungen (sog. Sachplanung) des Bundes finden sich in den Sachkompetenzen¹; für das Eisenbahnrecht ist grundsätzlich der Bund zuständig (Art. 26 BV). Grundlage für die raumwirksame Planung im allgemeinen ist das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) und insbesondere die kantonale Gesetzgebung, die die Raumplanung im Rahmen der eidgenössischen Grundsätze zu schaffen hat (Art. 22quater BV). Es stellt sich deshalb die Frage des rechtlichen Verhältnisses zwischen diesen beiden Planungen und der möglichen Konfliktlösungen.

Vorweg ist die Sachkompetenz für die Alpen transverse darzustellen. Anschliessend wird das Verhältnis der eidgenössischen Raumplanungsgrundsätze zur Sachkompetenz aufzuzeigen sein, und am Schluss müssen Lösungen bei Konfliktsituationen besprochen werden.

2. Alpen transitgesetzgebung als Sachauftrag

21. Rechtliche Grundlagen

Mit Entscheid vom 4. Oktober 1991 verabschiedete die Bundesversammlung den Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpen transverse (Alpen transit-Beschluss)². Gestützt auf Artikel 21 dieses Beschlusses erliess der Bundesrat am 20. Januar 1993 die Verordnung über Genehmigung der Projekte nach Alpen transit-Beschluss (NEAT-Verfahrensverordnung).

Bereits am 26. September 1991³ hatte die Bundesversammlung die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der Schweizerischen Eisenbahn-Alpen transverse und am 1. Oktober 1991 den Gesamtkredit für die Verwirklichung des Konzepts beschlossen.

¹ Tschannen Pierre, Der Richtplan und die Abstimmung raumwirksamer Aufgaben, Bern 1986, Nr. 499; vgl. auch Bericht über die Massnahmen zur Raumordnungspolitik: Realisierungsprogramm, vom 27. November 1989, S. 39.

² SR 742.104

³ BBl 1993 I 139

22. inhalt

Der Alpentransit-Beschluss will die verkehrspolitische Stellung der schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa wahren und die Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen bewahren (Art. 1 BB). In diesem Sinn soll insbesondere der alpenquerende Gütertransitverkehr auf der Schiene abgewickelt werden (Art. 2 BB). Konkret geht es um den Ausbau der Transitachsen Gotthard (inkl. verbesserter Anschluss der Ostschweiz) und Lötschberg-Simplon (Art. 3 BB).

Die im Alptransit-Beschluss vorgesehene Regelung enthält ein Kernprojekt, Anschlussvorgaben und Koordinationsaufträge.

22.1 Kernprojekt

Das Kernprojekt umfasst drei örtlich relativ genau festgelegte und abgegrenzte Eisbahnhauptstränge:

- Gotthardstrecke: Eine neue Linienführung von Arth-Goldau bis Lugano mit einem Basistunnel zwischen Erstfeld/Silenen und Bodio.
- Gotthardstrecke: Eine Erweiterung des SBB-Liniennetzes aus dem Raum Wädenswil-Au (Hirzel) und dem Raum Thalwil (Zimmerberg) nach Littli/Baar (Art. 5 und 8 BB)
- Lötschbergstrecke: Eine mit einem Basistunnel versehene neuen Linie aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Gampel/Steg/Raron/Mundach (Art. 6 BB).

In beiden Kreditbeschlüssen werden die Linien, die zu erstellen oder auszubauen sind, örtlich z.T. genau festgelegt oder zumindest - durch Angabe von Anfangs- und Endpunkten gewisser Teilstrecken - räumlich in groben Zügen wie folgt beschrieben:

- Gotthard: Arth-Goldau - Erstfeld - Bodio - Bellinzona - Lugano.
- Lötschberg: Zufahrtsstrecke Nord, Basistunnel, Zufahrtsstrecke Süd, Autoverlad Nord und Süd .
- Integration der Ostschweiz: Stationsausbau Lichtensteig, Doppelspurinseln Portale Wattwil und Kaltbrunn, Doppelspurabschnitte Uznach-Schmerikon und Bollingen: Doppelspurausbau im Raum des Bahnhofs Pfäffikon; Verknüpfung der Bodensee-Toggenburg-Bahn bei St. Gallen St. Fiden, Doppelspurausbau St. Gallen-Haggen, Doppelspurausbau Dergersheim-Mogelsberg.

In der Botschaft über den Bau der schweizerischen Alpentransversale⁴ wird die beabsichtigte Linienführung genauer beschrieben und gleichzeitig auf Planungsstudien aus den Jahren 1975 und 1988 sowie auf noch zu erstellende Studien für die Kantone Uri und Tessin verwiesen. Im Parlament wurde diese Linienführung nicht angezweifelt, aber als Botschaftsvariante⁵ oder als Projektstudie erster Phase⁶ bezeichnet. Bundesrat Ogi verwies auf die dargestellte Linienführung als Grundlage, die Aussicht hat, vor den rechtlichen Anforderungen bestehen zu können⁷.

⁴ Vom 23. Mai 1990, BBl 1990 II 1075, insbes. S. 1110.

⁵ Votum Steinegger, Amtl. Bull. NR 1991, S. 458

⁶ Votum des Kommissionssprechers Weber, Amtl. Bull. NR 1991, S. 459.

⁷ Amtl. Bull. NR 1991, S. 460.

Bei diesen Streckenausbauten hat die Planung - nach der sachgesetzlichen Vorgabe - insbesondere Aufschluss zu geben über die konkrete Linienführung, die Anschlussstellen, das Ausmass der Bahnhof- und Terminalbereiche, die Autoverladeanlagen und die Kreuzungsbauwerke (Art. 11 Abs. 1 BB). Es ist dabei die Umweltverträglichkeitsprüfung nach USG durchzuführen (Art. 11 Abs. 6 BB).

Das Kernstück des Bauwerkes muss schliesslich im Vorprojekt innerhalb der Toleranzmarge von 100 m die genaue Linie sowie die Anschlussstellen, die Bahnhof- und Terminalbereiche, die Autoverladeanlagen und die zu erwartenden Kreuzungsbauwerke festlegen (Art. 7 NEAT-Verfahrensverordnung).

22.2 Anschlussvorgaben

Der Beschluss setzt das Kernstück in einen direkte Zusammenhang mit Anschlussfragen an die Hauptstränge:

- Die Gotthardlinie ist so zu konzipieren, dass eine Erweiterung in den Raum Luino möglich bleibt (Art. 5 Abs. 2 BB). Die verbesserte Verbindung aus der Ostschweiz hat den Verkehrsverhältnissen des Kantons Graubünden Rechnung zu tragen (Art. 8 Abs. 2 BB).
- Die Lötschberglinie hat den Anschluss an den Simplontunnel zu ermöglichen und eine direkte Verbindung mit dem Mittelwallis zu gewährleisten (Art. 6 Abs. 2 und 4 BB).
- In der nächst kürzester Frist ist der Ausbau der Zufahrtsstrecken im zentralen Mittelland und im Süden sicherzustellen und die Finanzierung zu regeln.
- Gemäss den Ausführungen in der Botschaft⁸ ist die neue Alpentransversale im übrigen eine Ergänzung zum Konzept "Bahn 2000". Die Transversale könne sich auf dieses Konzept, als eine der Grundlage, abstützen und auf die beschlossenen Netzausbauten ausrichten.

Keine Aussagen beinhalten die gesetzlichen Regelungen über die indirekten Auswirkungen der Realisierung dieses Bauvorhabens, wie etwa die Beeinflussung der Siedlungsentwicklung durch die Wahl der Haltestellen, die Auswirkungen auf die Strassenerschliessung zu den Verladestationen. Die zu erwartenden Umweltbelastungen entlang der Strecke durch den kommenden Betrieb werden dagegen zumindest teilweise im Umweltverträglichkeitsbericht aufzuzeigen sein.

22.3 Koordinationsaufträge

Der Beschluss erteilt schliesslich Koordinationsaufträge, die über das Bauprojekt hinausgehen:

- Insbesondere soll die Westschweiz besser ins europäische Hochleistungssystem eingebaut werden. Es soll dazu auf den Bau und die Modernisierung der Strecke Genf-Mâcon und den Anschluss von Basel an das europäische Hochleistungssystem hingewirkt und die Verbindungen nach Frankreich und Italien verbessert werden (Art. 7 BB).
- der Bund soll insbesondere bei den zu erstellenden Zufahrtsstrecken für die Koordination mit den Privatbahnen sorgen.

⁸ BBI 1990 II1099

22.4 Materialbewirtschaftungskonzept

Der Alptransit-Beschluss äussert sich nicht zum Materialbewirtschaftungskonzept. Doch verweist die Botschaft ausdrücklich auf das Problem des Ausbruchmaterials mit durchschnittlich 4,1 Mio m³ im Jahr. Dieses Material werde - so wird ausgeführt - teils für den Bau der Alptransitversale verwendet und teils in Deponien gelagert, für die "gesamtschweizerisch genügend Raum" vorhanden sei. Für die Deponiestandorte wird ausdrücklich auf den weiteren Planungsablauf verwiesen.⁹

Die NEAT-Verfahrensverordnung sieht präzisierend vor, dass die Bahnen ein Materialbewirtschaftungskonzept erstellen (Art. 11 NEAT-Verfahrensverordnung). Zu Standorten äussert sie sich nicht. Doch umfasst der Umweltverträglichkeitsbericht, der Teil des Vorprojektes ist (Art. 5 Bst. m NEAT-Verfahrensverordnung), auch Untersuchungen zu diesem Materialbewirtschaftungskonzept. Dieser Bericht wird ortsgebunden Auskunft geben müssen, sodass im Vorprojekt auch die entsprechende Standortwahl aufzuzeigen sein wird. Daran ändert sich auch nichts, dass - gemäss Art. 11 NEAT-Verfahrensverordnung - das Materialbewirtschaftungskonzept nicht als Teil des Vorprojektes, sondern (zu unrecht) als eisenbahnrechtliche Nebenanlage verstanden und nach Art. 12 BB den Verfahrensregel zum Auflageprojekt unterstellt wird.

3. Sachauftrag und Raumplanung

Wie soeben gesehen, findet sich die gesetzliche Grundlage zur Realisierung raumwirksamer Objekte des Bundes in der Sachgesetzgebung. Es stellt sich somit die Frage nach dem Verhältnis dieser Sachgesetzgebung zur Raumplanungsgesetzgebung. Dabei ist zuerst auf die gegenseitige Beziehung auf Bundesebene einzugehen und alsdann das Verhältnis zur kantonalen Raumplanungsgesetzgebung zu beleuchten.

31. Sachplan Alptransit und eidgenössische Raumplanung

Das Verhältnis des Alptransitbeschlusses zum Raumplanungsgesetz muss durch Auslegung erarbeitet werden. So weit wie möglich sind alle Bestimmungen gleichzeitig anzuwenden. Keiner Gesetzgebung kommt a priori Vorrang zu. Der Sachplan Alptransit umschreibt in erster Linie teils konkret, teils in den Grundzügen das Projekt Alptransitversale. In zweifacher Hinsicht wird er vom Raumplanungsgesetz ergänzt: In der Form und im Inhalt.

31.1 Form

Die Grundlagen für die Erfüllung der eigenen raumwirksamen Tätigkeiten erarbeitet der Bund in der Form von Konzepten und Sachplänen (Art. 13 RPG). Der Sachplan ist das sachbezogene Planungsmittel für raumwirksame Tätigkeiten des Bundes. Seine Berechtigung im Einzelfall findet er im Spezialgesetz, sobald dieses dem Bund eine raumwirksame Sachaufgabe überträgt. Diese Verbindung der beiden Gesetzgebungsbereiche stellt im vorliegenden Fall die NEAT-Verfahrensverordnung her, indem sie die vom

⁹ BBl 1990 II 1114.

Bundesrat genehmigten Vorprojekte als Sachpläne bezeichnet (Art. 9 Abs. 3 NEAT-Verfahrensverordnung).

31.2 Inhalt

Inhaltlich können in den beiden Gesetzgebungen sich deckende oder ergänzende Lösungen gefunden werden.

So ermöglichen die Grundlagen des Vorprojekts (Art. 5 NEAT-Verfahrensverordnung) weitgehend eine raumplanisch geforderte Gesamtsicht und -beurteilung des Projekts. Das Vorprojektdossier umfasst neben verschiedene technischen Unterlagen auch raumplanungsrechtlich relevante Angaben, wie einen Uebersichtsplan, Situationspläne der Anlagen nach Art. 11 BB sowie Installations- und Erschliessungsbauten, Pläne der Anschlussstellen und Autoverladeanlagen, Pläne grösserer Kunstbauten und Kreuzungsbauwerke sowie den raumplanerischen Bericht. Dieser raumplanerischen Bericht gibt Auskunft über das Prüfungsergebnis nach Art. 2 RPV, die Abwägungen nach Art. 3 RPV, die Art der Mitwirkung der Bevölkerung¹⁰ und der Verarbeitung allfälliger Vorschläge (Art. 4 Abs. 2 RPG) und die Einordnung dieser Bundesplanung in die kantonale Planung.

Ergänzend zur Alptransitgesetzgebung werden die Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG) bei der Planung heranzuziehen sein. Dies kann aber nur im Rahmen des vom Gesetzgeber noch belassenen Spielraumes geschehen.

Zusätzliche Hilfen liefert die Raumplanungsgesetzgebung bei der Konfliktbewältigung zwischen den verschiedenen Planungsträgern.

32. Sachplan Alptransit und kantonale Raumplanung

Die Schweiz besteht aus den Gebieten der verschiedenen Kantone. Der Bund besitzt kein eigenes Hoheitsgebiet¹¹. Die Durchführung der Raumplanung obliegt denn auch den Kantonen (Art. 22quater BV). Bundesprojekte sind somit auf jeden Fall im von den Kantonen geplanten Gebiet zu erstellen. Nachdem die Kantone seit dem Inkrafttreten des Raumplanungsgesetzes (1980) ihre Planung zum grössten Teil abgeschlossen haben, greift ein raumwirksames Bundesprojekt unweigerlich in diese bestehende Planung und in die bereits realisierten Bautätigkeiten ein. Daraus können sich Konfliktsituationen ergeben, die zu lösen sind, wenn Gemeinden, Kantone und Bund die ihnen übertragenen raumwirksamen Aufgaben und die gewünschte Entwicklung realisieren wollen.

Kann in der Sachplanungsphase eine räumliche Koordination zwischen dem Sachplanprojekt und dem Richtplan gefunden werden, stellen sich keine weiteren Konfliktsituationen: Der Kanton berücksichtigt in seiner (Richt-)planung das Projekt, und der Bund kann seine Sachaufgabe wahrnehmen. In dieser Situation ist es von Vorteil - aber nicht unabdingbar -, dass das Vorprojekt und die allfällige Aenderung des kantonalen Richtplanes gleichzeitig dem Bundesrat zur Beschlussfassung bzw. Genehmigung unterbreitet wer-

¹⁰ In der Botschaft wird besonderes Gewicht auf die Mitsprache der von den Zulaufstrecken betroffenen Kantone und Regionen gelegt. BBl 1990 II 1111.

¹¹ Pfisterer Thomas, Die Anliegen der Kantone im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren, in: Verfassungsrechtsprechung und Verwaltungsrechtsprechung, Zürich 1992, S. 193ff, insbes. S. 194.

den.

32.1 Konfliktsituationen

Idealzustand herrscht, wenn sich die kantonale Planung und die Sachplanung des Bundes ergänzen. Konfliktsituationen ergeben sich, weil verschiedene Planungsträger zu verschiedenen Zeiten sich Vorstellungen über die anzustrebende räumliche Entwicklung machen und die Bodennutzung zur Verwirklichung der Vorstellungen bestimmen. Die Konfliktsituationen hängen stark vom Stand der einzelnen Planung ab.

- Fall 1 Das Sachvorhaben des Bundes widerspricht einer von Kanton oder Gemeinde bereits realisierten Bauentwicklung. Widerspruch zwischen Sachplanung und Realisierungszustand.
- Fall 2 Das Sachvorhaben trägt den Entwicklungsvorstellungen von Kanton und Gemeinde nicht Rechnung. Widerspruch zwischen Sachplanung und Richtplanung.
- Fall 3 Das Sachvorhaben des Bundes widerspricht einer von Kanton oder Gemeinde konkret geplanten Nutzung. Widerspruch zwischen Sachplanung und Richt-/Nutzungsplanung.
- Fall 4 Das Sachvorhaben äussert sich zu einem Gebiet, das kantonale oder kommunale noch nicht räumlich geplant ist. Widerspruch zwischen Sachplanung und kantonalem Planungszustand.
- Fall 5 Das Sachvorhaben entspricht dem kantonalen Richtplan, doch wird dieser durch die kommunale Nutzungsplanung unterlaufen. Innerkantonale Konfliktsituation.

32.2 Lösungsmöglichkeiten

Im Zusammenhang mit dem Sachplan Alptransit sind nur die Probleme zu behandeln, die zwischen der Bundesplanung und der kantonalen Planung entstehen. Die innerkantonale Konfliktsituation (Fall 5) hat der Kanton zu lösen, wobei von der Behördenverbindlichkeit¹² der Richtpläne auszugehen ist: die kommunalen Behörden dürfen keine Nutzungspläne erlassen, die dem Richtplan zuwiderlaufen, und die kantonalen Behörden müssen solchen Plänen die Genehmigung verweigern. Zentral beim Verhältnis zwischen Bundesplanung und kantonaler Planung ist die Bedeutung des Richtplanes. Auf die Ausgestaltung des Nutzungsplanes einer Gemeinde haben die Bundesbehörden keinen direkten Einfluss. Der Richtplan wird jedoch durch den Genehmigungsvorbehalt des Bundesrates zur Scharnierfunktion zwischen Bund und Kanton. Nur Konfliktsituationen der Fälle 2 und 3 können deshalb in vorliegenden Zusammenhang diskutiert werden.

¹² Siehe dazu Tschannen Pierre, "Richtpläne sind für die Behörden verbindlich", in: Informationshefte Raumplanung 1/83 21ff.

Die Richtplanung ist als das Koordinationsinstrument anerkannt¹³. Sie ist die Phase, in der die verschiedenen Planungsträger eng zusammen arbeiten. Das Ergebnis der Zusammenarbeit konkretisiert sich im Richtplan; er soll die Sach- mit den Raumordnungsziele verbinden¹⁴. Auch die Bundesplanungen sind in diesem Koordinationsinstrument mit anderen raumwirksamen Absichten abzustimmen und haben als Ergebnis einzufliessen (Art. 6 Abs. 4 RPG). Der Bundesrat genehmigt die Richtpläne und ihre Anpassung (Art. 11 RPG). Bei Konfliktsituationen, wenn also keine Einigung darüber gefunden werden, wie raumwirksame Tätigkeiten zwischen Kanton und Bund im Richtplan aufeinander abzustimmen sind, kann das Bereinigungsverfahren verlangt werden (Art. 7 Abs. 2 RPG).

Aus dieser rechtlichen Umschreibung lassen sich folgende Konfliktlösungsschritte herleiten: Einigung zwischen den Behörden im Laufe des Planungsprozesses, allenfalls Bereinigungsverfahren und schliesslich hoheitlicher Entscheid.

322.1 Einigung der Behörden im Planungsprozess

Die Planungsaufgabe besitzt einen prozesshaften Charakter. Sie setzt an bei einer Lageanalyse (Grundlagenbearbeitung, Art. 6 und 13 RPG) und führt über die Zielformulierung zu konkreten Massnahmen¹⁵. Raumplanung ist immer eine Interessenabwägung. Die auf dem Spiel stehenden Interessen sind zu ermitteln, zu beurteilen, gegeneinander abzuwägen und möglichst umfassen zu berücksichtigen (Art. 3 RPV). Diese generelle Aussage gilt auch für die Richt- und die Sachplanung. Bei der Erarbeitung des Sachplans Alptransit stehen technische, wirtschaftliche, betriebliche und die räumliche Interessen im Spiel. Bei den räumlichen Erfordernissen hat die Planungsbehörde auf die Realität, d.h. bestehende Besiedlungen und Bauten, sowie auf die konkreten Entwicklungsvorstellungen anderer Planungsbehörden Rücksicht zu nehmen. All dies geschieht in einer partnerschaftlichen¹⁶ Planungsphase. Die Erarbeitungsphase des Sachplans Alptransit muss dazu genutzt werden, um mit den Planungsbehörden anderer Gemeinwesen Rücksprache zu nehmen und allfällige Interessenwidersprüche zum vorneherein zu verhindern.

322.2 Bereinigungsverfahren¹⁷

Das Bereinigungsverfahren soll verhärtete Gesprächsfronten lockern und die Zusammenarbeit wieder in Gang bringen. Der Konflikt muss spruchreif sein: er muss also örtlich feststehen und in seinen Auswirkungen abgeschätzt werden können. Gleichzeitig soll dieses Instrument nur eingesetzt werden, wenn auf anderem Weg die (Planungs-)Arbeit nicht weitergeführt werden könnte, also die Verhandlungslösung zwischen den Parteien nicht mehr möglich ist.

¹³ Pfisterer Thomas, Ueber den Einfluss des Raumplanungsrechts auf die Bundesverwaltungstätigkeit, in: Informationshefte Raumplanung 1/81, Ziff. 46.

¹⁴ Vgl. dazu Realisierungsprogramm, S. 35.

¹⁵ Haller Walter / Karlen Peter, Raumplanungs- und Baurecht, Zürich 1992, § 1, N 32ff.

¹⁶ Pfisterer, Kantonale Anliegen, S. 201.

¹⁷ Siehe dazu ausführlich Fritz Wegelin, Bereinigungsverfahren, in: Informationshefte Raumplanung 1/83, S. 19ff.

Unter den erwähnten Voraussetzungen kann das Bereinigungsverfahren jederzeit vom Bundesrat angeordnet werden, also auch während der Planungsphase (Art. 12 Abs. 1 und 7 Abs. 2 RPG, Art. 13 RPV). Am Nutzungskonflikt beteiligte Planungsträger (beim Bund das entsprechende Departement, Art. 12 RPV) können also bereits dann ein Begehren um Bereinigung stellen, wenn bei der Ermittlung von Grundlagen Konflikte auftreten, die rasch gelöst werden müssen¹⁸. Dieser Hinweis erscheint vor allem für die Erstellung der Alpentransversale von Bedeutung. Soll der enge zeitliche Rahmen annähernd eingehalten werden, müssen bei der Erarbeitung des Sachplans die anstehenden Konflikte rasch erkannt und mit den Planungsträgern der anderen Nutzungsinteressen Lösungen gesucht werden. Ist zwischen den Parteien keine Einigung möglich, kann sofort das Bereinigungsverfahren verlangt werden.

Mit der Anordnung des Bereinigungsverfahrens werden die Verfahrensbeteiligten, sog. Vermittler und das Vorgehen bestimmt. Der Vermittler wird Kompromisslösungen ausarbeiten haben. Die Konfliktparteien zeigen sich mit Vorteil kompromissbereit, weil das Verfahren auf jeden Fall nach drei Jahren abzuschliessen und dann eine Lösung zu treffen ist (Art. 12 Abs. 3 RPG).

322.3 Hoheitlicher Entscheid

Kommt im Bereinigungsverfahren keine Einigung zustande entscheidet der Bundesrat über den Nutzungskonflikt (Art. 12 Abs. 3 RPG). Bei diesem Entscheid kann er sowohl das Sachplanprojekt, aber auch den Richtplan anpassen und abändern.

Mit der Genehmigung des Richtplanes - ausser dem Kanton Tessin besitzen alle Kantone eine solche Genehmigung - hat sich der Bundesrat selber gebunden. Auch er muss sich also grundsätzlich an die Richtplanvorgaben halten. Diese Planbeständigkeit ist relativ und gilt nicht mehr, wenn sich die Verhältnisse geändert haben oder sich neue Probleme stellen (Art. 9 Abs. 2 RPG). Zwar kann die Alpentransversale als neues Problem angesehen werden, doch folgt daraus nur, dass die Planbeständigkeit zu hinterfragen ist. Dies muss jedoch - weil das Gesetz keine Ausnahme vorsieht - auf dem üblichen Weg der Richtplananpassung erfolgen.

Bei der Aenderung des Sachplanprojekts ist der Bundesrat jedoch an die konkreten Vorgaben der Bundesversammlung gebunden¹⁹. Ausserdem gilt allgemein, wo die Bundeszuständigkeit zur Standortwahl kraft Sachgesetzes gegeben ist, kann sich der Kanton nicht mehr auf seine Kompetenzen berufen. In Fällen, bei denen strangartige, netzbildende Werke die Fassungskraft des Nutzungsplanes übersteigen, schliesst die Sachzuständigkeit auch die Standortzuständigkeit des Bundes mit ein. Für die Eisenbahn trifft dies generell zu²⁰. Schliesslich ist der Bund nur so weit an kantonles Recht gebunden, als die Erfüllung seiner verfassungsmässigen Aufgabe nicht verunmöglicht oder erheblich erschwert wird²¹.

¹⁸ Wegelin, a.a.O., S. 20.

¹⁹ Pfisterer, Einfluss, Ziff. 47. Pfisterer, Anliegen der Kantone, S. 199.

²⁰ Tschannen, Richtplan, Nr. 164.

²¹ Pfisterer, Einfluss, Ziff. 22.

32.3 Lösungen beim Sachplan Alptransit

Aufgrund der dargestellten Sachlage ist insbesondere das vom Parlament beschlossene **Kernstück** der Alpentransversale in der Planungsphase nicht mehr zu hinterfragen. Es weist vielmehr einen recht detaillierten, vor allem überörtlichen Konkretisierungsgrad auf und kann insoweit durch den Bundesrat nicht abgeändert werden. Allfällige Interessenkonflikte - so die Fiktion - wurden vom Gesetzgeber bereits vorentschieden. Dem Planungsträger und dem Bundesrat stehen in diesen Bereichen also grundsätzlich kein Ermessen mehr zu. Es ist deshalb nicht nötig bei Planungswidersprüchen in den festgelegten Punkten die hier aufgezeigten Konfliktlösungsschritte, die doch zeitraubend sein können, überhaupt zu unternehmen. Die Ausführungen in der Botschaft über die konkrete Linienführung ergänzen zwar als Auslegungshilfe den Beschluss, doch wurde während der Beratung darauf hingewiesen, dass bei der Erarbeitung des Vor- und des Auflageprojektes Änderungen möglich seien. Ein gewisser Planungsspielraum ist also hier noch gegeben, sodass der Bundesrat nicht absolut gebunden ist.

Im Sachplan müssen auch die **Anschlussaufgaben** der Alpentransversale, d.h. zumindest die Vorstellung über die "nützliche Frist" für die Erstellung der Zufahrten geregelt oder angegeben sein. Es ist aufzuzeigen, wie die Erweiterung in den Raum Luino ermöglicht wird, der Anschluss an den Simplontunnel bewerkstelligt werden soll und die Verbindung zum Mittelwallis gesichert wird. Mit diesen Vorgaben werden Randbedingungen gesetzt, die bei der Realisierung des Kernstücks zu berücksichtigen sind. Für die Konkretisierung dieser Vorgaben besteht für die Projekt- aber auch für die Raumplanungsbehörden ein erheblicher Spielraum. Hier kann der Bundesrat erst nach einem Bereinigungsverfahren entscheiden. Wird dieses frühzeitig angeordnet, kann die zeitliche Verzögerung beschränkt werden. Soweit aber die Anschlussvorgaben selber bereits vom Bundesparlament beschlossen sind, wie etwa die "Bahn 2000", binden sie den Bundesrat. Zwar schaffen die neuesten Diskussionen um eine allfällige Abänderung dieses Konzeptes eine für die Planungsphase problematische Ausgangslage. Rechtlich gilt aber das Konzept "Bahn 2000" bis es durch einen neuen Bundesbeschluss abgeändert ist.

Die **Koordinationsaufträge** gehören nicht direkt zum Projekt der Alpentransversale. Sie umschreiben zu erledigende Aufgaben, um das Projekt in den Gesamtzusammenhang zu stellen. Sie sind örtlich nur in groben Zügen umrissen. Sie enthalten keine konkreten (Plan)angaben, sind selber kein sachplanähnliches Gebilde. Konflikte können erst entstehen, wenn die Vorgaben später konkretisiert werden. Beim Entscheid über den Inhalt des Sachplanes Alptransit hat der Bundesrat die hängigen Problempunkte jedoch aufzuzählen und zumindest das weitere Vorgehen aufzuzeigen; dieses kann darin bestehen, dass er den planenden Behörden bereits verbindliche Anweisungen erteilt analog zu einem Bereinigungsverfahren.

Das **Bewirtschaftungskonzept** wird im Sachplan eine wichtige Funktion ausüben. Tunnel können in der Tat nur erstellt werden, wenn Material ausgebrochen wird. Regelt man nur den Tunnelbau, nicht aber die Deponie des Ausbruchmaterials, so wird nur die halbe Sachaufgabe erfüllt. Die Erarbeitung des Sachplanes wird die nötigen Deponiestandorte abklären müssen. Nachdem weder die Fachgesetzgebung noch die Botschaft näheres darüber aussagen, ist heute diese Frage völlig offen. Hier besteht ein grosser gesamtschweizerischer Spielraum, der nur nach der Durchführung eines allfälligen Bereinigungsverfahrens konkretisiert werden kann. Dabei ist zu erwarten, dass - je nach

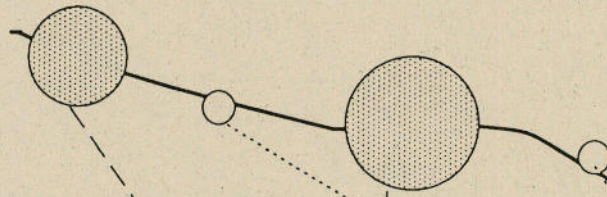
Standortabsicht - sogar mehrere Kantone betroffen sind und beigezogen werden müssen. Zeitlich hat sich hier der Alpentransit-Beschluss eine erhebliche Hypothek aufgeladen.

Weitere indirekte Einflüsse auf kantonale Planung. Der Entscheid über die Haltestellen und Verladestationen wirken sich direkt auf die kantonale Siedlungsentwicklung aus. Der Kanton wird sich Gedanken machen, ob diese neue, raumwirkende Eisenbahnlinie und Haltestellen für die eigene Entwicklung Bedeutung haben soll. Diese Entwicklung muss in der Bundessachplanung nicht zwingend beachtet werden. Vielmehr wird die Realisierung des Sachplans Alptransit den Kanton dazu führen müssen, seine Richtplanung zu überdenken und allenfalls neu zu bestimmen. Es handelt sich dabei um eine Folgeplanung. Mit dem Entscheid über den Sachplan muss deshalb nicht zwingend auch über die richtplanerische Anpassung dieser Entwicklung entschieden werden.

Aufbau des Raumplanerischen Berichtes

1. Anlass und Ziele

2. Übersichtskarte



3. Raumbezogene Darstellung der räumlichen Auswirkungen:

Aspekte von übergeordneter Bedeutung:
Text/Skizzen

Aspekte von untergeordneter Bedeutung:
Einheitlich gestaltete Themenblätter

- berührte Interessen
- Interessenabwägung
- Koordination mit kant. Richtplänen
- Ergebnis der Abstimmung
- Abstimmungsbedarf/Handlungsbedarf

4. Einbezug von Kantonen, Gemeinden und Bevölkerung

4.1 Zusammenarbeit mit Kantonen und Gemeinden

4.2 Mitwirkung der Bevölkerung

RAUMPLANERISCHER BERICHT ALPTRANSIT

GRUNDLAGE FÜR DIE BESPRECHUNG MIT DEM
BUNDESAMT FÜR RAUMPLANUNG

BAV AlpTransit		
- 2. APR. 1993		
Λ	I	
	sup	
	scr	
	mic	
	dok	
	BGTA	

TM 91005.08-1; 29. März 1993
GT/PES

1. AUSGANGSLAGE

1.1 Rechtliche Grundlagen

Art. 5 Verfahrensverordnung verlangt die Erarbeitung eines Raumplanerischen Berichtes:

Inhalt des Vorprojektes

Das Dossier umfasst:

- n den raumplanerischen Bericht über die Ergebnisse der Prüfung und Abwägung nach den Artikeln 2 und 3 der Verordnung über die Raumplanung und der Mitwirkung nach Artikel 4 des Raumplanungsgesetzes sowie eine Übersichtskarte;

Diese Forderung stützt sich - hierarchisch geordnet - auf folgende Grundlagen:

- Bundesgesetz über die Raumplanung, Art. 13:
Der Bund erarbeitet Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgabe erfüllen zu können; er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab.
Er arbeitet mit den Kantonen zusammen und gibt ihnen sein Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig bekannt.
- Bundesgesetz über die Raumplanung, Art. 4 legt fest, dass die Planungen der Pflicht zur Information und Mitwirkung der betroffenen Bevölkerung unterliegen.
- Verordnung über die Raumplanung, Art. 1
Bund, Kantone und Gemeinden befassen sich namentlich mit raumwirksamen Tätigkeiten, wenn sie:
a Richt- und Nutzungspläne, Konzepte und Sachpläne sowie dazu erforderliche Grundlagen erarbeiten oder genehmigen;
- Verordnung über die Raumplanung, Art. 2 und 3 legen fest, wie die Planung und Abstimmung von raumwirksamen Tätigkeiten zu erfolgen hat und wie die Abwägungspflicht wahrgenommen werden soll.
- Verordnung über die Raumplanung, Art. 3 Abs. 2
Sie (die Behörden) legen die Interessenabwägung in der Begründung ihrer Beschlüsse dar.
- Verfahrensverordnung AlpTransit, Art. 13
Das genehmigte Vorprojekt wird den Kantonen als Sachplan nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes mitgeteilt.

1.2 Präzisierung durch das Bundesamt für Raumplanung

Das Bundesamt für Raumplanung hat die Anforderungen an den Raumplanerischen Bericht in seinem Schreiben an das BAV vom 14.12.92 vor allem bezüglich folgender Punkte präzisiert:

- **Gegenstand des Berichtes:** Das Vorprojekt wird durch den Bundesrat als Sachplan bezeichnet. Dieser hat folgende Bestandteile zu umfassen:
 - . Linienführung
 - . Bahnhöfe und deren Funktion
 - . Anschluss- und Kreuzungsbauwerke
 - . Standorte der Bauinstallationen und Art ihrer Erschliessung
 - . Standorte von Deponien und weiterer Anlagen der Materialbewirtschaftung, Transportwege
 - . Energieanlagen
 - . Betriebsanlagen
 - . Art des Betriebes
 - . Zufahrtsstrecken: Intensität ihrer Nutzung, Ausbauten
 - . Änderung des Betriebs weiterer bestehender Linien
- **Inhalt des Berichtes:** Der Bericht stellt alle raumplanerischen Aspekte des Vorprojektes dar.
- **Zusammenarbeit mit den Kantonen:** Deren Anliegen sind soweit als möglich während der Vorprojekterarbeitung zu berücksichtigen.

Im übrigen äussert sich das BRP über das Verhältnis des Vorprojektes zu den kantonalen Richtplänen und zum Ablauf des Prüfungsverfahrens. Zusätzlich hat ein informelles Vorgespräch zwischen EBP und BRP stattgefunden.

1.3 Einbindung des Raumplanerischen Berichtes in das Vorprojektverfahren

Der Raumplanerische Bericht muss gleichzeitig mit dem Vorprojekt abgegeben werden. Er muss daher bis Ende Jahr bzw. Ende Juni (Surselva) erstellt und bereinigt sein.

Im Unterschied zum Umweltverträglichkeitsbericht ist weder eine Voruntersuchung noch eine Stellungnahme von Behörden zur Voruntersuchung vorgesehen. Auch wenn der Raumplanerische Bericht möglichst stark auf bestehenden Arbeiten aufbauen soll, ist die zur Verfügung stehende Zeit sehr knapp. Zu Engpässen kann es in folgenden Bereichen kommen:

- Gespräche mit den Kantonen und deren Fachstellen im Rahmen der PK bezüglich Abstimmung von AlpTransit und kantonalen Planungen
- Absprachen mit dem Bundesamt für Raumplanung
- Vorzeitiges Einreichen des Vorprojektes Surselva

2. KLÄRUNGSBEDARF ZWISCHEN BAV, BAHNEN UND BRP

2.1 Perimeter der achsbezogenen Berichte

Auffassung BRP (Brief vom 14.12.92; Vorgespräche)

Der Raumplanerische Bericht der Achse Gotthard soll über die Achse Arth Goldau - Lugano hinaus die räumlichen Auswirkungen von Veränderungen auf den Zufahrtsstrecken erfassen. Dazu gehören insbesondere die Auswirkungen auf den Regionalverkehr und der Lärm.

Auffassung SBB

Der Perimeter des Raumplanerischen Berichtes hat sich aus folgenden Gründen auf den Raum zwischen Arth Goldau und Lugano zu begrenzen:

- Das Vorprojekt umfasst keine Projektbestandteile ausserhalb des Raumes Arth Goldau - Lugano. Die Überprüfung von grossräumigen und regionalen Auswirkungen von AlpTransit (insb. Zweckmässigkeitsprüfung) bildete die Grundlage des Parlamentsentscheides. Eine nochmalige Darlegung dieser Aspekte ist kaum stufengerecht und dürfte sich damit erübrigen.
- Im übrigen werden verschiedene Bereiche durch den UVB "Übergeordnete Themen" abgehandelt (vgl. Lärm auf Zufahrtsstrecken, Raumplanung/Landschaft).
- Anders ist die Situation für das Materialbewirtschaftungskonzept: Soweit Konzeptbestandteile den Perimeter überschreiten, erfolgt eine raumplanerische Beurteilung auch ausserhalb des Raumes Arth Goldau - Lugano.

2.2 Zusammenarbeit mit den Kantonen der Zufahrtsstrecken

Auffassung BRP (Brief vom 14.12.92; Vorgespräche)

Die Zusammenarbeit mit den Kantonen der Zufahrtsstrecken ist zu intensivieren.

Auffassung SBB

Es ist wenig sinnvoll und kaum realisierbar, die Zusammenarbeit mit den Kantonen der Zufahrtsstrecken auf einer ähnlich intensiven Ebene wie mit den Alp-Transit - Kantonen durchzuführen. Eine Information auf Behördenebene während der Vorprojekterarbeitung sollte genügen.

2.3 Mitwirkung der Bevölkerung

Auffassung BRP (Brief vom 14.12.92; Vorgespräche)

Während der Erarbeitung des Vorprojektes ist die Bevölkerung nicht nur zu informieren, sondern zur aktiven Mitwirkung und Meinungsäusserung anzuhalten. Die Bahnen haben ein entsprechendes Mitwirkungsverfahren durchzuführen und dessen Ergebnis im Raumplanerischen Bericht festzuhalten. Sie haben insbesondere aufzuzeigen, wie die im Rahmen der Mitwirkung gemachten Anregungen der Bevölkerung verarbeitet wurden.

Auffassung SBB

- Die Anliegen der Bevölkerung werden durch die Regierungen und Amtsstellen der AlpTransit-Kantone im Rahmen der regelmässig stattfindenden Sitzungen mit Behördendelegationen und Projektkommissionen vertreten. Auf dieser Ebene wird eine intensive Zusammenarbeit und ein regelmässiger Meinungsaustausch gepflegt (vgl. dazu auch das Kriterium "Öffentliche Akzeptanz" im Feinvariantenvergleich).

Zudem wurde die Bevölkerung schon anlässlich von Informationsveranstaltungen und in Informationsbroschüren auf die Kontaktstellen AlpTransit hingewiesen.

Ein aufwendiges, zusätzliches Mitwirkungsverfahren könnte deshalb kaum neue Aspekte hinzufügen. Es würde im Gegenteil die bestehenden Kontaktstellen (PK, BD, Kontaktstellen) konkurrenzieren.

- Ein forcierter Einbezug der Bevölkerung in die Erarbeitung des Vorprojektes kann falsche Hoffnungen bezüglich der Beeinflussbarkeit der Projektierung erwecken. Mit dem Entscheid Feinvariantenvergleich sind wesentliche Parameter festgelegt.
- Ein umfangreiches Mitwirkungsverfahren stösst in Anbetracht der Zahl der Betroffenen (ca. 150'000) an Grenzen der Machbarkeit. Auch in dieser Hinsicht dürfte sich die Bevölkerung zuviel von einem Mitwirkungsverfahren versprechen.
- Ein umfangreiches Mitwirkungsverfahren lässt sich kaum ohne wesentliche Zeitverluste durchführen.
- Insgesamt ist deshalb eine der Grösse, Bedeutung und Komplexität des Projektes angemessene Form der Mitwirkung festzulegen. Die bisherigen Formen der Information und Zusammenarbeit bilden dazu eine wesentliche Grundlage.

RAUMPLANERISCHER BERICHT ALPTRANSIT

ZIELE, INHALT UND AUFBAU

TM 91005.08-2; 29. März 1993
GT/WN/PES

1. ZIELE

Der Raumplanerische Bericht soll zu folgenden Zielen einen Beitrag leisten:

- Abwägung zwischen Bahninteressen und Raumplanungsinteressen: Die im Raumplanungsgesetz in der Form von Wertungsgesichtspunkten formulierten Ziele und Grundsätze der Raumplanung müssen im Rahmen der Interessenabwägung konkretisiert werden
- Systematisches Aufzeigen von Handlungsbedarf aus Sicht Raumplanung und Umwelt
- Beitrag zur Vermeidung von Zeitverlusten durch Abstimmung von Raumplanung und Bahnplanung
- Beitrag zur Erhöhung der regionalen und fachlichen Akzeptanz

2. INHALT

Der Raumplanerische Bericht muss aufzeigen:

- Wo das Vorprojekt AlpTransit andere räumliche Planungen und Interessen berührt
- Welche Schritte bisher zur Abstimmung der räumlichen Konflikte vorgenommen wurden
- Wieso das Vorprojekt trotz der allenfalls noch vorhandenen Konflikte in der beantragten Form vorgelegt wird (Darstellung der Abwägung zwischen baulichen, betrieblichen und räumlichen Planungsaspekten)
- Welche weiteren Schritte zur weiteren Abstimmung vorgesehen sind (Handlungsbedarf)

Folgende Bereiche sind Gegenstand des raumplanerischen Berichtes:

a) Projektbestandteile

- Linienführung
- Bahnhöfe und deren Funktion
- Anschluss- und Kreuzungsbauwerke
- Standorte der Bauinstallationen und Art ihrer Erschliessung
- Standorte von Deponien und weiterer Anlagen der Materialbewirtschaftung, Transportwege
- Energieanlagen
- Betriebsanlagen
- Art des Betriebes

b) Verfahrensfragen

- Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden
- Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen
- Mitwirkung der Bevölkerung

3. AUFBAU DES BERICHTES

1. Anlass und Ziel des Raumplanerischen Berichtes

2. Übersichtskarte:

- . symbolischer Darstellung der berührten Interessen
- . Wegweisung zu den raumbezogenen Themenblättern

3. Raumbezogene Darstellung und Gliederung:

- . berührte Interessen
- . Interessenabwägung unter Berücksichtigung der Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG)
- . Koordination mit dem kant. Richtplan
- . erfolgte Abstimmung

- . weiterer Abstimmungsbedarf und dafür zuständige Stelle. Der Handlungsbedarf wird nur soweit ausführlicher dargestellt, als dieser im Kompetenzbereich der SBB liegt. Den übrigen Beteiligten (Bundesämter, Kantone, Gemeinden, evtl. Private) werden Hinweise zu ihrem Handlungsbedarf geliefert.
- Es soll zwischen räumlichen Aspekten mit zentraler Bedeutung und solchen von untergeordneter Bedeutung unterschieden werden. Sie unterscheiden sich bezüglich Bearbeitungstiefe und Form der Darstellung.
- Aspekte mit zentraler Bedeutung werden in Texten und Skizzen behandelt. Die Darstellung der Aspekte untergeordneter Bedeutung erfolgt aufgrund klar und einheitlich gegliederter Blätter, die eine speditiv Bearbeitung ermöglichen sollen.
- Soweit als möglich soll auf den UVB und auf die übergeordneten Themen zurückgegriffen und verwiesen werden.

4. Einbezug von Kantonen, Gemeinden und Bevölkerung (Resultate)

- 4.1 Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden: Synthese der im Rahmen von BD und PK erzielten Abstimmung
- 4.2 Mitwirkung der Bevölkerung

4. SYNERGIEN ZU BISHERIGEN ARBEITEN

Verschiedene schon erfolgte Arbeiten enthalten wertvolle Grundlagen für den raumplanerischen Bericht. Diese Arbeiten sind daraufhin auszuwerten und soweit als möglich zu übernehmen.

Dies betrifft vor allem folgende Arbeiten:

- Zweckmässigkeitsprüfung
- Grobvariantenvergleich
- Feinvariantenvergleich

5. ABGRENZUNG ZU DEN ÜBRIGEN BERICHTEN

Der Raumplanerische Bericht muss sich in die übrige Berichterstattung zum Vorprojekt einfügen. Wo raumplanerisch relevante Themen schon in deren Rahmen abgehandelt werden, soll sich der raumplanerische Bericht so weit als möglich auf kurze Verweise beschränken. Dies betrifft vor allem folgende Berichte:

- UVB 2. Stufe inkl. Synthesebericht
- Materialbewirtschaftungskonzept
- UVB 2. Stufe, übergeordnete Themen:
 - . Raumplanung (Bericht Metron)
 - . Energie (Colenco)
 - . Lärm auf Zufahrtsstrecken (Infras)

6. TERMINPLAN

Auch wenn der Raumplanerische Bericht möglichst stark auf bestehenden Arbeiten aufbauen soll, ist die zur Verfügung stehende Zeit sehr knapp. Zu Engpässen kann es in folgenden Bereichen kommen:

- Gespräche mit den Kantonen und deren Fachstellen im Rahmen der PK bezüglich Abstimmung von AlpTransit und kantonalen Planungen
- Absprachen mit dem Bundesamt für Raumplanung
- Vorzeitiges Einreichen des Vorprojektes Surselva: Die Fertigstellung des Vorprojektes ist per Ende Juni 1992 vorgesehen.

