

## **Botschaft über die Änderung des Eisenbahngesetzes**

vom 1. Dezember 1980

---

Sehr geehrte Herren Präsidenten,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf zur Änderung des Eisenbahngesetzes mit dem Antrag auf Zustimmung.

Ferner beantragen wir Ihnen, folgenden parlamentarischen Vorstoss abzuschreiben:

1969 M 9978            Sicherung der Terrains für Bahnbauten  
                          (N 5. 12. 68, Kloter; S 17. 3. 69)

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

1. Dezember 1980

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates  
Der Bundespräsident: Chevallaz  
Der Bundeskanzler: Huber

---

## Übersicht

*Das Eisenbahngesetz aus dem Jahr 1957 (EBG; SR 742.101) enthält keine Bestimmungen, die es erlauben würden, Grundstücke für künftige Bedürfnisse der Eisenbahnen zu sichern, wie es im Nationalstrassengesetz der Fall ist. Mit dieser Vorlage sollen auch den Eisenbahnen die Instrumente der Projektierungszone, der Baulinie und der Landumlegung zur Verfügung gestellt werden.*

*Bei der Gelegenheit können am Eisenbahngesetz einige kleine Anpassungen vorgenommen werden.*

# Botschaft

## 1 Allgemeiner Teil

### 11 Anlass

Der Nationalrat und der Ständerat nahmen am 5. Dezember 1968 und 17. März 1969 folgende Motion von Herrn Nationalrat Kloter vom 5. Juni 1968 an:

Bei der Projektierung neuer Eisenbahnen, bahneigener Gebäude, Verlegung von Bahntrassen, besonders aber neuer Nahverkehrsmittel in städtischen Grossräumen, erweist es sich immer deutlicher als grosser Mangel, dass die freizuhaltenden Gebiete nicht frühzeitig gesichert, d. h. vor Überbauung freigehalten werden können.

Der Bundesrat wird daher ersucht, das Eisenbahngesetz so zu ergänzen, dass rechtliche Institute geschaffen werden, die frühzeitiges Eingreifen ermöglichen (z. B. Projektierungssperrzonen wie im Nationalstrassengesetz vorgesehen und/oder Baulinien).

Dort wo tunlich, soll die Kompetenz zur Anordnung vorsorglicher Massnahmen an die Kantonsregierungen delegiert werden.

### 12 Rechtliche Ausgangslage

Die Eisenbahnen haben gegenwärtig keine direkten rechtlichen Möglichkeiten, um vorsorglich und längerfristig Grundstücke freizuhalten; dies ist für den Bau von neuen Linien und für Erweiterungen bestehender Anlagen nachteilig.

Der heutige Artikel 18 EBG lautet:

<sup>1</sup> Die Pläne für die Erstellung und Änderung der dem Bahnbetrieb dienenden Anlagen und Fahrzeuge sind, soweit der Bundesrat nichts anderes bestimmt, vor ihrer Ausführung von der Aufsichtsbehörde zu genehmigen. Der Genehmigung bedürfen ferner Abweichungen von genehmigten Plänen sowie Bauvorhaben Dritter, welche dem Bahnbetrieb dienende Grundstücke beanspruchen oder die Sicherheit der Bahn und ihres Betriebes oder den Ausbau von Bahnanlagen beeinträchtigen können.

<sup>2</sup> Die beteiligten Bundesbehörden und die Kantone sind vor der Genehmigung der Pläne für Bahnanlagen anzuhören. Die Anhörung der Gemeinden ist Sache der Kantone.

<sup>3</sup> Die auf die kantonale Gesetzgebung, namentlich über die Bau-, Feuer- und Gesundheitspolizei gestützten Anträge sind bei der Plangenehmigung zu berücksichtigen, soweit sie mit der Bundesgesetzgebung und den Bedürfnissen des Eisenbahnbaues und -betriebes vereinbar sind.

<sup>4</sup> Unter Vorbehalt der Bundesgesetzgebung über die Enteignung ist mit der rechtskräftigen Genehmigung über alle gegen die Pläne erhobenen Einwendungen entschieden.

Das vom Eisenbahngesetz den Bahnunternehmen erteilte Enteignungsrecht eignet sich für die vorsorgliche Freihaltung je länger je weniger. Keine Bestimmung des Eisenbahngesetzes über Bau und Betrieb ermöglicht es, Grundstücke für künftige Bahnbedürfnisse längerfristig zu sichern.

Die Ergänzung des EBG im Sinne der Motion Kloter erfordert eine Anzahl zusätzlicher Artikel. Thematisch und systematisch gehören sie in den Abschnitt IV (Bau und Betrieb).

### Vorsorgliche Freihaltung von Grundstücken für Eisenbahnbauten: Charakterisierung der neuen Massnahmen

Massnahmen	Zweck	Voraussetzungen	Verfahren	Ausgestaltung
Genehmigung Bauvorhaben Dritter, Art. 18a EBG	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherung der Handlungsfreiheit der Bahn für Ausbauten gegenüber Bauvorhaben Dritter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine besonderen Voraussetzungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In Art. 18a EBG geregelt</li> </ul>	
<i>Projektierungszone</i> Art. 18b-18d EBG	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherung der Planung neuer Bahnlinien oder anderer wichtiger Anlagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedürfnisnachweis</li> <li>- Absichtserklärung der Bahn</li> <li>- Projektstudie</li> <li>- Nachweis der Ausführbarkeit aus der Sicht der Raumplanung</li> <li>- Nachweis, dass keine anderen Möglichkeiten zur Verfügung stehen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Antrag: Bahn, BAV</li> <li>- festlegende Behörde: BAV</li> <li>- Vernehmlassungsverfahren: wie Plangenehmigungsverfahren (zusätzlich öffentliche Auflage)</li> <li>- Rekursinstanzen: 1. EVED 2. Bundesrat</li> <li>- Beschwerdelegitimation: betroffene Behörden und Grundeigentümer. Keine aufschiebende Wirkung</li> <li>- Aufhebung: BAV auf Antrag der Bahn oder von Amtes wegen</li> </ul>	<p>Dauer: max. 8 Jahre</p> <p>Abgrenzung: nach Zweck, im Einzelfall festgelegt</p>

Massnahmen	Zweck	Voraussetzungen	Verfahren	Ausgestaltung
<i>Baulinie</i> Art. 18e–18h EBG	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sicherung bestehender oder künftiger Bahnbauten gegen Bauten Dritter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Genügend gesichertes Projekt, öffentliches Interesse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Antrag: Bahn, BAV</li> <li>– festlegende Behörde: BAV</li> <li>– Vernehmlassungsverfahren: wie Plangenehmigungsverfahren (zusätzlich öffentliche Auflage)</li> <li>– Rekursinstanzen: 1. EVED 2. Bundesrat</li> <li>– Beschwerdelegitimation: betroffene Behörden und Grundeigentümer</li> <li>– Aufhebung: BAV auf Antrag der Bahn oder von Amtes wegen</li> </ul>	<p>Dauer: unbeschränkt, solange Interesse besteht</p> <p>Abgrenzung: nach Zweck, im Einzelfall festgelegt</p>
<i>Landumlegung</i> Art. 18k EBG	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umverteilung und Arrondierung von Grundstücken im Bereich projektierter Bauten und Anlagen als <ul style="list-style-type: none"> <li>– besondere Massnahme</li> <li>– oder im Rahmen einer Gesamtmelioration</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einverständnis des Kantons</li> <li>– nach kantonaler Regelung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Auslösung: Bahn, BAV</li> <li>– nach kantonaler Regelung</li> </ul>	

## 13 Die Notwendigkeit vorsorglicher Massnahmen

Ursprünglich wollte man die Motion Kloter zusammen mit dem Raumplanungsgesetz erfüllen. 1976 verwarf das Volk aber die erste Fassung dieses Gesetzes; man entschloss sich darauf, getrennt weiterzufahren. Wegen der zahlreichen gesetzgeberischen Geschäfte der Räte verschob der Bundesrat die Vorlage auf die Legislaturperiode 1979–1983.

Nach so langer Zeit kann man sich fragen, ob die Motion Kloter noch einem Bedürfnis entspricht. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist aktueller denn je. Man denke etwa an den Ausbau der Transitkapazitäten oder an die neuen Eisenbahn-Haupttransversalen (NHT). Sie sollen die Bahnen in die Lage versetzen, ihre Zukunft zu bestehen. Ihr Bau wird viele Jahre dauern; das setzt rechtliche Instrumente voraus, die es erlauben, lange zum voraus das benötigte Land sicherzustellen. Es sind die gleichen Instrumente, wie sie dem Nationalstrassenbau seit jeher zur Verfügung stehen. Die Motion Kloter entspricht also einer dringenden Notwendigkeit.

## 14 Grundzüge der Vorlage

Die Regeln für die vorsorgliche Freihaltung von Grundstücken für Eisenbahnbauten und -anlagen sind in elf Artikeln gefasst, die den Artikel 18 EBG ergänzen.

Wir schlagen Ihnen drei Massnahmen vor:

- Projektierungszone,
- Baulinie,
- Landumlegung.

Die vorstehende Übersicht stellt die vorgesehene Neuordnung dar.

Auch der bestehende Artikel 18 muss geändert werden. Einerseits ist die Plangenehmigung für Bauten und Anlagen, die dem Bahnbetrieb dienen, zu trennen von der Beurteilung von Drittbauten, die Bahnanlagen berühren. Andererseits sind das Plangenehmigungs- und das Enteignungsverfahren besser zu koordinieren.

Schliesslich sollen bei dieser Gelegenheit drei Artikel geändert werden, die mit der Hauptfrage nicht zusammenhängen. Sie betreffen den Gerichtsstand, die Beschwerde und die Nebenbetriebe.

## 15 Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Über das Konzept der Vorlage wurde 1975/76 ein Vernehmlassungsverfahren bei Kantonen und politischen Parteien durchgeführt. Die Stellungnahmen lauten im grossen und ganzen zustimmend; insbesondere werden keine grundsätzlichen Einwände erhoben. Aber es werden zahlreiche Anträge und Anregungen gemacht, besonders in folgenden Bereichen:

- Erweiterter Zugang von Gemeinden und Privaten zu den Rechtsmitteln,
- Anhören von Privaten und von Vereinigungen im Plangenehmigungsverfahren, mit dem Recht, Einwände und Beschwerden zu erheben,

- Verankern des Verhältnismässigkeitsprinzips bei der Interessenabwägung im Plangenehmigungsverfahren,
- Eingehende Regelung des Plangenehmigungsverfahrens für Bauvorhaben Dritter, die Bahngebiet berühren,
- Festlegung der massgebenden Grundsätze für die materielle Enteignung,
- Übereinstimmung des EBG mit den Anforderungen der Raumplanung und des Umweltschutzes.

Die Vorlage übernimmt diese Anregungen weitgehend.

## **2            Besonderer Teil**

### **21          Die vorsorglichen Landsicherungsmassnahmen (Motion Kloter)**

#### **211        IV. Abschnitt: Planung, Bau und Betrieb (EBG)**

##### **211.1     Überschrift**

Die Überschrift ist mit der Bezeichnung «Planung» zu vervollständigen.

##### **211.2     Plangenehmigung für Bauten, Anlagen und Fahrzeuge, die dem Bahnbetrieb dienen (Art. 18)**

Der teilweise neu gefasste Artikel 18 bezieht sich nur noch auf Bauten, Anlagen und Fahrzeuge, die ganz oder vorwiegend dem Bahnbetrieb dienen. Bauten und Anlagen Dritter werden in Artikel 18a geregelt.

Das Eisenbahn-Baupolizeirecht des Bundes ersetzt das Baupolizeirecht der Kantone und Gemeinden, die lediglich anzuhören sind. Diese Ordnung beruht auf Artikel 26 der Bundesverfassung («Die Gesetzgebung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Bundessache»). Die Aufsichtsbehörde entscheidet demnach im Plangenehmigungsverfahren nicht nur über die eisenbahnrechtliche Zulässigkeit von Bahnvorhaben, sondern auch über Einwände und Ansprüche der angehörten Stellen.

Die Begehren der konsultierten Behörden und Amtsstellen werden ausschliesslich nach dem öffentlichen Interesse der Bahnen und anderer öffentlich-rechtlicher Bereiche von Bund, Kantonen und Gemeinden geprüft. Bauvorhaben der Bahnen werden gutgeheissen, wenn sie den eisenbahnrechtlichen Vorschriften entsprechen und wenn ihnen kein höheres öffentliches Interesse entgegensteht.

Der neue Artikel 18 lehnt sich dabei enger an das Verhältnismässigkeitsprinzip an, als der bisherige. Nach der alten Fassung wurden die Begehren der angehörten Stellen berücksichtigt, sofern sie mit den Bedürfnissen des Eisenbahnbaus und -betriebes vereinbar waren. Künftig sind kantonale Begehren zu übernehmen, wenn sie die Bahnen beim Erfüllen ihrer Aufgabe nicht unverhältnismässig beeinträchtigen.

Die von Bahnbauten betroffenen Privaten sind vom Plangenehmigungsverfahren ausgeschlossen. Sie können nur bei einer Enteignung einen direkten Ein-

fluss ausüben; es gilt das Enteignungsrecht des Bundes (Art. 20 EBG). Nach der bisherigen Ordnung schliesst die Enteignung an die Plangenehmigung an. Bahnbauten dürfen deshalb auch nach rechtskräftiger Plangenehmigung erst ausgeführt werden, wenn allfällige enteignungsrechtliche Hindernisse beseitigt sind (V vom 23. Dez. 1932 über die Planvorlagen für Eisenbahnbauten, Art. 34 Abs. 1 [SR 742.142.1]).

Der Private hat nun im Enteignungsfall neben dem Anspruch auf Entschädigung auch das Recht, grundsätzlich gegen die Enteignung Einsprache zu erheben oder Planänderungen zu verlangen. Bisher war allerdings seine Aussicht gering, ein bundesrechtlich bewilligtes Vorhaben beeinflussen zu können. Seine Stellung soll verbessert werden, indem künftig schon während des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens die Planaufgabe dem Enteignungsrecht entsprechend angeordnet werden kann. Damit können gewichtige Einwände Privater frühzeitig erkannt und für den Plangenehmigungsentscheid in Erwägung gezogen werden. Um Private nicht unnötig zwei Verfahren auszusetzen, soll zudem mit der Plangenehmigung auch über solche Einwände entschieden werden können. Die Eisenbahnaufsichtsbehörde konnte nach bisherigem Recht während des hängigen Plangenehmigungsverfahrens die Enteignung nur bewilligen, wenn die Enteignung ausschliesslich im Interesse der Bahn lag und wenn die Genehmigung der Planvorlage gewiss erschien.

### **211.3 Betriebsfremde Bauten und Anlagen**

(Art. 18a)

Der bisherige Artikel 18 Absatz 1 bestimmte ergänzend zur eigentlichen Plangenehmigung, dass Bauvorhaben Dritter, welche dem Bahnbetrieb dienende Grundstücke beanspruchen oder die Sicherheit der Bahn und ihres Betriebes oder den Ausbau von Bahnanlagen beeinträchtigen können, ebenfalls der Genehmigung unterliegen. Diese Genehmigung ist im Gegensatz zur Plangenehmigung keine Baubewilligung, sondern ein blosses Kontrollinstrument.

Bei Bauten Dritter, auch wenn sie Bahninteressen berühren, und bei Bauvorhaben der Bahn, die nicht dem Betrieb dienen, fällt der Vorrang der Bundesgesetzgebung dahin. Bauvorhaben, die weder ausschliesslich noch zur Hauptsache dem Bahnbetrieb dienen, unterstehen dem Baupolizeirecht der Kantone. Verletzt ein solches Bauvorhaben Bahninteressen, so prüft die Aufsichtsbehörde, ob es die Betriebssicherheit oder den künftigen Ausbau der Bahn beeinträchtigen könnte. Ist eine derartige Beeinträchtigung nicht auszuschliessen, so kann das Vorhaben trotz kantonrechtlicher Baubewilligung nicht ausgeführt werden. Allerdings dürfen nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtes nur konkrete und aktuelle Bauvorhaben verweigert werden, die unmittelbar beeinträchtigend wirken. Lassen sich die Mängel beheben, so kann eine Genehmigung mit Auflagen verknüpft werden.

Diese Ordnung, die u. a. auch das Luftfahrtgesetz kennt, ist im Grundsatz unbestritten. Aber die bisherige Praxis war unbefriedigend, weil das Verfahren nicht geregelt war. Das holt Artikel 18a nach. Absatz 1 bestimmt, worüber die Aufsichtsbehörde entscheidet; neu aufgenommen wurden u. a. auch die Projektie-



rungszonen und Baulinien. Absatz 2 bestimmt, wer das Verfahren auslöst. In der Regel wird die kantonale Baubehörde unaufgefordert an die Aufsichtsbehörde gelangen. Absatz 3 nennt die Ablehnungsgründe. Sie gelten unabhängig davon, ob Projektierungszonen oder Baulinien bestehen. Fehlen diese, so ist die Möglichkeit, Bauvorhaben Dritter abzuweisen, auf acht Jahre befristet. Absatz 4 ermächtigt die Aufsichtsbehörde, in bestimmten Fällen eine Genehmigung mit Bedingungen und Auflagen zu verbinden.

Für Entschädigungsfragen im Zusammenhang mit betriebsfremden Bauten und Anlagen gilt die gleiche Regelung wie für das Verfahren im Zusammenhang mit Projektierungszonen und Baulinien (Art. 18j).

## **211.4 Die Freihaltung von Grundstücken für Bahnbauten und -anlagen** (Art. 18b–18k)

Heute fehlen den Bahnen folgende Möglichkeiten:

- Die vorsorgliche Freihaltung von Grundstücken für Bahnbauten und -anlagen, wenn das Land freihändig nicht zu erwerben und eine Enteignung nicht durchführbar oder aus finanziellen Gründen nicht möglich ist.
- Die längere Freihaltung von Land für Bahnbauten und -anlagen; z. B. für neue Linien, die zwar erst im Rahmen einer generellen Planung diskutiert werden, aber nach Raumordnungsrecht bei der Koordination der Bodennutzung berücksichtigt werden müssen.
- Die Festlegung von Baulinien, mit denen bestehende oder rechtskräftig beschlossene Bahnbauten und -anlagen gesichert werden.
- Eine bundesrechtliche Grundlage für Landumlegungen.

Das Enteignungsrecht der Bahnen (Art. 3 EBG) kann diese Lücken nicht füllen. Voraussetzung für die Enteignung ist normalerweise eine rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung. Somit kommt sie nur für aktuelle Vorhaben in Frage, wobei der Enteignete nach fünf Jahren die enteigneten Rechte zurückfordern kann, wenn das Werk nicht ausgeführt wird. Eine vorsorgliche Enteignung ist heute nur noch ausnahmsweise möglich. In grossem Ausmass vorsorglich zu enteignen, ohne dass in einem Behördenverfahren das Bedürfnis und die beste Lösung abgeklärt worden sind, ist rechtsstaatlich nicht mehr vertretbar.

Die Bestimmungen über Projektierungszonen, Baulinien und Landumlegungen lehnen sich an die bewährte Ordnung im Nationalstrassengesetz von 1960 an; sie verfolgen die gleichen Ziele, wurden jedoch an die Besonderheiten des Eisenbahnbaus und -betriebs angepasst. Bauherr der Nationalstrasse ist immer der Kanton; hier ist es das betreffende Bahnunternehmen. Zuständigkeiten und Verfahren sind somit verschieden. Da die bodenrechtlichen Bestimmungen nur ein kleiner Teil des Eisenbahngesetzes sind, gehen sie nicht so ins einzelne wie im Nationalstrassengesetz. Weitere Bestimmungen werden auf Verordnungsstufe zu erlassen sein.

An der Freihaltung von Land für Bahnbauten besteht ein bedeutendes öffentliches Interesse. Sollen die Eisenbahnen die Rolle übernehmen können, die ihnen die GVK zuweist, und auch den Entwicklungen, gerecht werden, die im Ener-

giebereich zu erwarten sind, dann stehen ihnen grosse Investitionen bevor, die nur auf lange Sicht vorbereitet werden können. Dafür sollten der Schiene die gleichen Handhaben zur Verfügung stehen wie der Strasse.

## **211.5 Projektierungszonen**

(Art. 18b–18d)

Die Projektierungszonen sollen die Bahnen in die Lage versetzen, ihre Entwicklungsmöglichkeiten während einer gewissen Zeit gegen störende Einflüsse zu sichern, ohne dass sie deswegen Boden enteignen müssen. Sie erfassen nur die voraussichtlich erforderlichen Flächen. Da sie das Verfügungsrecht Dritter über ihr Grundeigentum beeinträchtigen, müssen sie jeweils sorgfältig mit deren Bedürfnissen in Einklang gebracht werden. Eine bestehende Zone wird daher aufgehoben oder beschränkt, sobald ihr ursprünglicher Zweck nicht mehr oder nur noch teilweise besteht. Projektierungszonen und kantonale oder kommunale Richtpläne sollen aufeinander abgestimmt werden. Im Gesuch für eine Projektierungszone ist nachzuweisen, dass ein offensichtliches Bedürfnis besteht, dass andere Handhaben fehlen und dass die Mittel für die finanziellen Folgen vorhanden sind. Die Projektierungszone muss genau umrissen sein, und die Kantone und Gemeinden sind zuvor anzuhören (Art. 18b Abs. 1 und 2). Für interessierte Dritte werden die Pläne öffentlich aufgelegt. Allerdings können Beschwerden, entgegen Artikel 55 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes (SR 172.021), keine aufschiebende Wirkung haben. Sonst könnte eine Projektierungszone unter Umständen für lange Zeit verhindert werden; dadurch würde auch ihr eigentlicher Zweck, nämlich vorsorglich Land freizuhalten, überhaupt unerfüllbar.

Artikel 18c stellt die Wirkungen der Projektierungszonen im einzelnen dar. Entsprechend Artikel 15 des Enteignungsgesetzes sind vorbereitende Handlungen erlaubt. Falls die Projektierungszone nicht vorzeitig dahinfällt (Art. 18d), bleibt sie acht Jahre bestehen. Fünf Jahre wie im Nationalstrassengesetz würden den Verhältnissen bei den Eisenbahnen nicht gerecht. Acht Jahre sind den Gegebenheiten angemessen; nach bundesgerichtlicher Praxis gilt ein Bauverbot für acht Jahre in der Regel nicht als enteignungsähnliche Massnahme.

Die Festlegung und Aufhebung von Projektierungszonen sind Verfügungen nach Artikel 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes.

## **211.6 Baulinien**

(Art. 18e–18h)

Baulinien grenzen rechtsgültig festgelegte, künftige Bauvorhaben von Bahnen gegen die Bautätigkeit Dritter ab. Sie sind enger begrenzt als Projektierungszonen, denn sie halten sich an die wirklichen Ausmasse eines Projekts oder einer bestehenden Anlage. Trotzdem soll auch eine Baulinie besonderen Bedürfnissen und örtlichen oder sachlichen Gegebenheiten Rechnung tragen; deshalb legt das Gesetz keine bestimmten Ausmasse fest. Die Baulinien können erst aufgrund genehmigter Pläne errichtet werden und ihre Wirkung entfalten. Vorher

sind, wie im Plangenehmigungsverfahren, die beteiligten Bundesstellen, Kantone, Gemeinden anzuhören. In vielen Fällen wird es sich aufdrängen, die Verfahren zusammenzulegen.

Im Gegensatz zu den Projektierungszonen gelten Baulinien, bis sie gegenstandslos werden. Als öffentlich-rechtliche Massnahme werden sie rechtskräftig, ohne dass sie ins Grundbuch eingetragen werden.

Für die Veröffentlichung, das Beschwerdeverfahren und die Legitimation gelten die gleichen Bestimmungen wie für Projektierungszonen. Beschwerden ist indessen die aufschiebende Wirkung nicht zum vornherein entzogen.

Probleme können sich ergeben, wenn eine Baulinie aufgehoben wird, nachdem der Eigentümer bereits nach Artikel 18*k* entschädigt worden ist. In solchen Fällen soll nach dem Obligationenrecht (ungerechtfertigte Bereicherung, Art. 62 ORff.) vorgegangen werden.

### **211.7 Entschädigung; Voraussetzungen und Verfahren**

(Art. 18*f*)

Eigentumsbeschränkungen, die einer Enteignung gleichkommen, sind voll zu entschädigen. Vorbehalten bleiben die besonderen Entschädigungsregeln des Artikels 21 EBG. Entschädigungspflichtig ist der Verursacher der Eigentumsbeschränkungen. Das wird in der Regel das Bahnunternehmen oder ein vergleichbarer Träger (Kanton, Gemeinde usw.) sein. Der Artikel regelt schliesslich das Verfahren zur Geltendmachung strittiger Rechte und die Schadenersatzordnung.

Die Regelung in Absatz 4 des Artikels ist dem Artikel 39 Absatz 2 des Nationalstrassengesetzes angeglichen.

### **211.8 Landumlegung; Zuständigkeiten**

(Art. 18*k*)

Wie bei den Nationalstrassen besteht auch bei den Bahnen das Bedürfnis, Grundstücke nicht nur durch Projektierungszonen und Baulinien freizuhalten, sondern allenfalls durch Landumlegung zu erwerben. Diese ermöglicht es am ehesten, die Bedürfnisse der Bahn mit der günstigsten Landnutzung zu vereinbaren. Mit der Landumlegung wird land- und forstwirtschaftlich genutztes Land oder Bauland im Bereich von Bahnanlagen so umverteilt, dass die Bahn das benötigte Land am richtigen Ort erhält. Die Landumlegung kann entweder bloss einige bestimmte Grundstücke oder ein grösseres Gebiet erfassen.

Das Verfahren wird auf Antrag der Bahn eingeleitet und von den kantonalen Stellen durchgeführt, die zuvor die Aufsichtsbehörde anhören. Die vorgesehenen Massnahmen entsprechen denjenigen in Artikel 31 Absatz 2 des Nationalstrassengesetzes; sie sind jedoch für die Bahn durch die vorzeitige Besitzeseinweisung erweitert für den Fall, dass ihr sonst schwere Nachteile erwachsen.

## 22 **Übrige Änderungen**

### 221 **Gerichtsstand** (Art. 4)

Der erste Satz von Absatz 1 des Artikels 4 lautete bisher:

Ausser an ihrem Sitz kann die Bahnunternehmung vor dem für die Klage zuständigen Gericht jedes von ihr berührten Kantons von dessen Einwohnern belangt werden.

Diese Bestimmung muss präzisiert werden. In einem Kanton können mehrere Gerichte materiell zuständig sein; dadurch entstehen Unsicherheiten. Deshalb soll künftig für die örtliche Zuständigkeit des Gerichts der Wohnort des Klägers nach kantonaler Gerichtsordnung massgebend sein. Die neue Gerichtsstandsordnung nach Artikel 4 lässt nicht nur die Klagen im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb, sondern ganz allgemein alle Klagen gegen die Bahn zu.

### 222 **Beschwerde** (Art. 11)

Artikel 11 bezieht sich auf die Anfechtung von Verfügungen. Er lautet:

Soweit das Gesetz kein anderes Rechtsmittel gibt, kann der Betroffene gegen alle Verfügungen und Entscheide der Aufsichtsbehörden Beschwerde bis an den Bundesrat führen. Das Verfahren richtet sich nach der Gesetzgebung über die Organisation der Bundesrechtspflege.

Die Bestimmung ist durch Artikel 80 Buchstabe c des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren aufgehoben worden (SR 172.021). Der neue Artikel 11 trägt diesem Umstand Rechnung.

### 223 **Nebenbetriebe** (Art. 39 Abs. 4)

Artikel 39 ermöglicht es den Bahnen, den Reisenden und dem Bahnpersonal zusätzliche Dienste anzubieten. Entsprechend richten sich die Öffnungszeiten der Nebenbetriebe nach dem Bahnbetrieb und nach dem Verkehr. In der Praxis ist aber der bisherige Artikel oft falsch ausgelegt worden. So wurde angenommen, die Bahnen könnten auf ihrem Bahngebiet kommerziell nur tätig werden, wenn dafür ein Bedürfnis des Bahnbetriebes oder des Verkehrs bestehe, und die Bestimmung schränke die Handels- und Gewerbefreiheit des Bahnunternehmens absichtlich ein. Nun ist aber nicht einzusehen, weshalb die Bahnunternehmen sich nur im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb kommerziell sollten betätigen dürfen. Artikel 39 verlangt für die Nebenbetriebe der Bahnen «Bedürfnisse des Bahnbetriebes und des Verkehrs» lediglich als Voraussetzung, um besondere Öffnungszeiten zu begründen. Will das Bahnunternehmen sich hingegen wie ein Dritter kommerziell betätigen, zum Beispiel als Hauseigentümer, ist es gleich zu behandeln wie jeder Dritte. Das soll in Artikel 39 mit einem neuen Absatz 4 verdeutlicht werden.

### **3        Finanzielle und personelle Auswirkungen**

#### **31        Finanzielle Auswirkungen**

Projektierungszonen und Baulinien für sich allein verursachen keine finanzielle Mehrbelastung. Dies ist nicht der Fall für die Landumlegung; erfahrungsgemäss entstehen daraus gewisse Mehrkosten, die jedoch die Bahn und nicht den Bund belasten und die durch volkswirtschaftliche Vorteile ausgeglichen werden.

Die neuen Instrumente ermöglichen es, rechtzeitig eine Bodennutzung zu beeinflussen, die künftigen Interessen der Bahn schaden und unter Umständen finanzielle Folgen haben könnte.

#### **32        Personelle Auswirkungen**

Die Bahnen und die betroffenen Behörden werden kaum mehr Personal benötigen. Die neuen Instrumente dürften zurückhaltend eingesetzt werden.

### **4        Richtlinien der Regierungspolitik**

Die Vorlage ist als Vorhaben erster Priorität in den Richtlinien der Regierungspolitik 1979–1983 (BBl 1980 I 588) vorgesehen.

### **5        Verfassungsmässigkeit**

Die Verfassungsmässigkeit ist mit den Artikeln 23 und 26 der Bundesverfassung gegeben.

## Änderung vom

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 1. Dezember 1980<sup>1)</sup>,  
*beschliesst:*

### I

Das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957<sup>2)</sup> wird wie folgt geändert:

#### *Art. 4 Abs. 1 erster Satz*

<sup>1</sup> Ausser an ihrem Sitz kann die Bahnunternehmung am Wohnsitz des Klägers belangt werden, der in einem von der Unternehmung berührten Kanton wohnt. ...

#### *Art. 11*

II. Beschwerde    Gegen Verfügungen der Aufsichtsbehörde kann nach den allgemeinen Bestimmungen der Bundesrechtspflege Beschwerde geführt werden.

#### *Gliederungstitel vor Art. 17*

### **Vierter Abschnitt: Planung, Bau und Betrieb**

#### *Art. 18*

II. Planung  
1. Plangenehmigung für dem Bahnbetrieb dienende Bauten, Anlagen und Fahrzeuge

<sup>1</sup> Die Pläne für die Erstellung und Änderung von Bauten, Anlagen und Fahrzeugen, die ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienen, sind vor ihrer Ausführung von der Aufsichtsbehörde zu genehmigen.

<sup>2</sup> Die betroffenen Bundesstellen, Kantone und Gemeinden sind vor der Genehmigung der Pläne für Bauten und Anlagen anzuhören. Die Anhörung der Gemeinden ist Sache der Kantone.

<sup>1)</sup> BBl 1981 I 325

<sup>2)</sup> SR 742.101

<sup>3</sup> Die auf kantonales Recht gestützten Anträge sind soweit zu berücksichtigen, als ihre Anwendung die Bahnunternehmung in der Erfüllung ihrer Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt.

<sup>4</sup> Die Enteignung bleibt vorbehalten. Die Aufsichtsbehörde kann während des Plangenehmigungsverfahrens die Planaufgabe nach dem Bundesgesetz über die Enteignung<sup>1)</sup> anordnen, wenn eine Enteignung notwendig ist. In diesem Fall kann sie mit der Plangenehmigung auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen und Planänderungsbegehren entscheiden.

<sup>5</sup> Der Bundesrat ordnet das Verfahren. Er kann es für Bauvorhaben von untergeordneter Bedeutung sowie für Fahrzeuge vereinfachen.

*Art. 18a (neu)*

2. Betriebs-  
fremde Bauten  
und Anlagen

<sup>1</sup> Bauten und Anlagen, die nicht oder nicht überwiegend dem Bahnbetrieb dienen, bedürfen der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde, wenn

- a. sie Bahngrundstücke beanspruchen oder an solche angrenzen;
- b. das Baugrundstück von einer Projektierungszone oder Baulinie erfasst ist;
- c. die Betriebssicherheit in Frage steht.

<sup>2</sup> Das Genehmigungsverfahren wird von der nach kantonalem Recht zuständigen Baubehörde von Amtes wegen oder auf Antrag der Bahnunternehmung oder des Bauherrn eingeleitet.

<sup>3</sup> Die Genehmigung ist zu verweigern, wenn das Bauvorhaben die Sicherheit des Bahnbetriebes beeinträchtigt oder dem Zweck der Projektierungszone oder Baulinien widerspricht. Fehlen Projektierungszone oder Baulinien, so kann die Genehmigung verweigert werden, wenn das Bauvorhaben den künftigen Ausbau von Bahnanlagen verunmöglicht oder erheblich erschwert; dieser Verweigerungsgrund fällt dahin, wenn nicht innert acht Jahren seit seiner rechtskräftigen Geltendmachung eine Baulinie festgelegt oder das Enteignungsverfahren eingeleitet wird.

<sup>4</sup> Können Mängel des Bauvorhabens ohne besondere Schwierigkeiten behoben werden oder sind zur Schaffung oder Erhaltung des rechtmässigen Zustandes Anordnungen nötig, so sind mit der Genehmigung die notwendigen Auflagen zu verknüpfen. Für deren richtige Erfüllung kann Sicherstellung verlangt werden, die in der Regel vor Baubeginn zu leisten ist.

<sup>1)</sup> SR 711

## *Art. 18b (neu)*

3. Freihaltung  
von Grundstücken  
für künftige  
Bahnbauten und  
-anlagen  
A. Projektierungs-  
zonen  
a. Errichtung

<sup>1</sup> Die Aufsichtsbehörde kann von sich aus oder auf Antrag von Bahnunternehmung, Kanton oder Gemeinde für genau bezeichnete Gebiete Projektierungszonen festlegen, um Grundstücke für künftige Bahnbauten und -anlagen freizuhalten. Sie hört zuvor die beteiligten Bundesstellen, Kantone und Gemeinden an.

<sup>2</sup> Verfügungen über die Errichtung von Projektierungszonen sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betreffenden Gemeinden zu veröffentlichen. Beschwerden haben keine aufschiebende Wirkung.

## *Art. 18c (neu)*

b. Wirkung

<sup>1</sup> In den Projektierungszonen dürfen keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden, die deren Zweck widersprechen. Ausgenommen sind Vorkehren, die dem Unterhalt oder der Beseitigung von Gefahren und schädlichen Einwirkungen dienen. In Ausnahmefällen können weitergehende Vorkehren gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung des entstandenen Mehrwertes verzichtet.

<sup>2</sup> In den festgelegten oder vorgesehenen Projektierungszonen dürfen vorbereitende Handlungen vorgenommen werden. Artikel 15 des Bundesgesetzes über die Enteignung<sup>1)</sup> gilt sinngemäss.

## *Art. 18d (neu)*

c. Aufhebung

<sup>1</sup> Projektierungszonen fallen dahin, sobald Baulinien festgelegt sind oder eine Plangenehmigung vorliegt, spätestens aber acht Jahre nach Eintritt ihrer Rechtswirkung.

<sup>2</sup> Die Aufsichtsbehörde hebt die Projektierungszonen von Amtes wegen oder auf Antrag von Bahnunternehmung, Kanton oder Gemeinde auf, wenn feststeht, dass die geplanten Bahnbauten oder -anlagen nicht ausgeführt werden.

<sup>3</sup> Verfügungen über die Aufhebung von Projektierungszonen sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betreffenden Gemeinden zu veröffentlichen.

## *Art. 18e (neu)*

B. Baulinien  
a. Errichtung

<sup>1</sup> Die Aufsichtsbehörde kann Baulinien zur Sicherung bestehender oder künftiger Bahnbauten und -anlagen festlegen. Sie hört zuvor die beteiligten Bundesstellen, Kantone und Gemeinden an. Die

<sup>1)</sup> SR 711



Baulinien müssen dem voraussichtlichen Endausbau entsprechen und der Raumplanung sowie dem Umweltschutz Rechnung tragen. Sie können vertikal begrenzt werden.

<sup>2</sup> Die Baulinien können erst aufgrund genehmigter Pläne errichtet werden.

<sup>3</sup> Verfügungen über die Errichtung von Baulinien sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betreffenden Gemeinden zu veröffentlichen.

#### *Art. 18f (neu)*

b. Wirkung

<sup>1</sup> Zwischen Baulinien sowie zwischen Baulinie und Bahnanlage dürfen keine baulichen Veränderungen oder sonstigen Vorkehren vorgenommen werden, die dem Zweck der Baulinie widersprechen. Ausgenommen sind Vorkehren, die dem Unterhalt oder der Beseitigung von Gefahren und schädlichen Einwirkungen dienen. In Ausnahmefällen können weitergehende Vorkehren gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung des entstandenen Mehrwertes verzichtet.

<sup>2</sup> Innerhalb der festgelegten oder vorgesehenen Baulinien dürfen vorbereitende Handlungen vorgenommen werden. Artikel 15 des Bundesgesetzes über die Enteignung<sup>1)</sup> gilt sinngemäss.

#### *Art. 18g (neu)*

c. Aufhebung

<sup>1</sup> Die Aufsichtsbehörde hebt gegenstandslos gewordene Baulinien von Amtes wegen oder auf Antrag von Bahnunternehmung, Kanton oder Gemeinde auf.

<sup>2</sup> Verfügungen über die Aufhebung von Baulinien sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betreffenden Gemeinden zu veröffentlichen.

<sup>3</sup> Ist eine Entschädigung geleistet worden, so gelten sinngemäss die Grundsätze über die ungerechtfertigte Bereicherung. Bei Handänderungen wird der neue Eigentümer rückerstattungspflichtig. Bei Streitigkeiten entscheidet die Schätzungskommission; die Verwaltungsgerichtsbeschwerde bleibt vorbehalten.

#### *Art. 18h (neu)*

d. Vorbehalt  
kantonalen  
Rechts

Im Einvernehmen mit der Aufsichtsbehörde können neben Baulinien im Sinne dieses Gesetzes auch solche nach kantonalem Recht festgelegt werden, wenn sie weitergehende Rechtswirkungen entfalten.

<sup>1)</sup> SR 711

*Art. 18i (neu)*

4. Entschädigung, Voraussetzungen, Verfahren

<sup>1</sup> Kommen Eigentumsbeschränkungen nach den Artikeln 18a–18g einer Enteignung gleich, so sind sie voll zu entschädigen. Artikel 21 bleibt vorbehalten. Für die Bemessung der Entschädigung sind die Verhältnisse beim Inkrafttreten der Eigentumsbeschränkung massgebend.

<sup>2</sup> Entschädigungspflichtig ist die Bahnunternehmung oder, wenn eine solche fehlt, wer die Eigentumsbeschränkung erwirkt.

<sup>3</sup> Der Betroffene hat seine Ansprüche innert zehn Jahren nach Inkrafttreten der Eigentumsbeschränkung schriftlich der Bahnunternehmung anzumelden. Werden die Ansprüche ganz oder teilweise bestritten, so ist nach den Artikeln 57 ff. des Bundesgesetzes über die Enteignung<sup>1)</sup> vorzugehen.

<sup>4</sup> Im Verfahren nach Absatz 3 werden nur die angemeldeten Forderungen behandelt. Nachträgliche Einsprachen gegen die Beschränkung des Grundeigentums sowie Begehren um Änderung von Genehmigungen über betriebsfremde Bauten und Anlagen (Art. 18a), von Projektierungszonen und von Baulinien sind ausgeschlossen.

<sup>5</sup> Die Entschädigung wird vom Zeitpunkt an verzinst, an dem die Eigentumsbeschränkung wirksam geworden ist.

*Art. 18k (neu)*

5. Landumlegung  
Zuständigkeit

<sup>1</sup> Um den erforderlichen Landerwerb für Bahnbauten und -anlagen oder eine zweckmässige Bodennutzung zu erleichtern, können Landumlegungen angeordnet werden.

<sup>2</sup> Im Landumlegungsverfahren können

- a. Grundstücke der Bahnunternehmung eingeworfen werden;
- b. vom Grundeigentum, das im Landumlegungsverfahren erfasst wird, Abzüge gemacht werden;
- c. Mehrwerte aus Bodenverbesserungen, die der Bahnbau bewirkt, angerechnet werden;
- d. die Bahnunternehmung vorzeitig in den Besitz eingewiesen werden;
- e. andere Vorkehrungen des kantonalen Rechts getroffen werden.

<sup>3</sup> Das Land, das durch Abzüge von Grundeigentum für die Bedürfnisse der Bahnunternehmung an diese abgetreten wird, ist dem Landumlegungsunternehmen zum Verkehrswert zu vergüten.

<sup>1)</sup> SR 711

<sup>4</sup> Die Landumlegung wird auf Antrag der Bahnunternehmung von der zuständigen kantonalen Behörde im Einvernehmen mit der Aufsichtsbehörde eingeleitet und durchgeführt.

<sup>5</sup> Das Landumlegungsverfahren richtet sich nach kantonalem Recht. Sieht dieses kein besonderes Verfahren vor, so gilt das Verfahren der Baulandumlegung, Güter- oder Waldzusammenlegung. Das Umlegungsgebiet und der Umfang können auf den Zweck der Landumlegung für den Bahnbau beschränkt werden.

<sup>6</sup> In zusammenlegungsbedürftigen Gebieten werden dem Bahnbau die von ihm verursachten Mehrkosten belastet. Ist die Landumlegung nur wegen des Bahnbaus nötig, so trägt er alle Kosten.

*Art. 39 Randtitel und Abs. 4 (neu)*

XI. Nebenbetriebe und andere kommerzielle Nebenutzungen

<sup>4</sup> Einrichtung und Betrieb der auf Erwerb ausgerichteten Nebenutzungen auf Bahngebiet, die von Bahnbetrieb und -verkehr unabhängig sind, unterstehen der ordentlichen Gesetzgebung des Bundes und der Kantone.

II

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

## **Botschaft über die Änderung des Eisenbahngesetzes vom 1. Dezember 1980**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1981
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	80.089
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.02.1981
Date	
Data	
Seite	325-343
Page	
Pagina	
Ref. No	10 048 253

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.