



Aktenzeichen: hom / BAV-213.2-00001/00015/00002

1. Juli 2019

Richtlinie

zur Prüfung der Relevanz von Eisenbahnbau- vorhaben für den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeines	2
1.1 Zweck der Richtlinie	2
1.2 Gesetzliche Grundlagen	2
2 Vorgehen zur Prüfung der Sachplanrelevanz	3
2.1 Übersicht	3
2.2 In der Regel nicht sachplanrelevante Vorhabentypen	3
2.3 Kompatibilität mit der Langfristperspektive Bahn des Bundes	4
2.4 Auswirkungen auf Raum und Umwelt	5
2.4.1 Erhebliche Auswirkungen auf Raum: Subkriterium "Funktionalität"	5
2.4.2 Erhebliche Auswirkungen auf Raum: Subkriterium "Entwicklung von Agglomerationen, Tourismusregionen oder ländlichen Räumen"	6
2.4.3 Erhebliche Auswirkungen auf Raum: Subkriterium "Beanspruchung Bodenfläche"	6
2.4.4 Erhebliche Auswirkungen auf Umwelt: Subkriterium "mehrstufige UVP"	6
2.4.5 Erhebliche Auswirkungen auf Umwelt: Subkriterium "Schutzgüter von nationaler Bedeutung"	6
2.4.6 Erhebliche Auswirkungen auf Umwelt: Subkriterium "Erhöhung der Kapazität"	7
2.5 Erheblicher Koordinationsbedarf	7

1 Allgemeines

1.1 Zweck der Richtlinie

Diese Richtlinie regelt den Ablauf und den Inhalt der Prüfung der Sachplanrelevanz von Bauvorhaben an der Eisenbahninfrastruktur. Sie dient der Konkretisierung des Eisenbahngesetzes (EBG), der Verordnung über Raumplanung (RPV) sowie den Bestimmungen im Sachplan Verkehr, Teil Programm und regelt den Prüfprozess des BAV. Mit dieser Richtlinie wird die Grundlage für eine einheitliche Prüfung und eine möglichst einheitliche Beurteilung gelegt. Sie beschränkt sich auf die wesentlichen Rahmenbedingungen.

Dieser Richtlinie kommt nicht der Rang von Gesetz oder Verordnung zu, sie ist aber verbindlicher als eine blosse Empfehlung. Abweichungen sind zulässig, sofern das vom Gesetz, der Verordnung und der Richtlinie verfolgte Ziel auf andere Weise erreicht wird.

1.2 Gesetzliche Grundlagen

Für die Prüfung der Sachplanrelevanz von Bauvorhaben an der Eisenbahninfrastruktur für die Aufnahme in den Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Schiene (SIS) sind unter anderem die folgenden gesetzlichen Grundlagen relevant:

- Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101);
- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 (NHG; SR 451)
- Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700)
- Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01)

In Ergänzung dazu hat der Bundesrat im Sachplan Verkehr, Teil Programm vom 26. April 2006 die Anwendung konkretisiert.

2 Vorgehen zur Prüfung der Sachplanrelevanz

2.1 Übersicht

Gemäss den vorliegenden gesetzlichen Grundlagen und dem Sachplan Verkehr, Teil Programm vom 26. April 2006 werden Vorhaben im Sachplan koordiniert, wenn sie zugleich

- Konkrete aktuelle Planungen/Projekte betreffen (Kriterium Aktualität);
- Im Kompetenzbereich des Bundes liegen (Kriterium Kompetenz Bund);
- Für das Erreichen von Zielen der Verkehrsinfrastrukturpolitik notwendig sind (Kriterium Nötig zur Zielerreichung);
- Sich auf Raum, Verkehr oder Umwelt erheblich auswirken (Kriterium Erhebliche Auswirkungen).

Das erste und das dritte Kriterium sind bei allen Planungen des Bundes im Bereich der Eisenbahnen erfüllt. Die Kompetenz des Bundes ergibt sich aus der Bundesverfassung sowie den Spezialgesetzen. Somit sind Vorhaben im Sachplan Verkehr zu koordinieren, wenn sie erhebliche Auswirkungen auf Raum, Verkehr oder Umwelt haben. Das Vorgehen des Bundesamtes für Verkehr bei der Prüfung von Eisenbahnausbauvorhaben hinsichtlich ihrer Relevanz für den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene gliedert sich in vier Schritte:

1. Nicht sachplanrelevante Massnahmentypen
2. Prüfung der Kompatibilität mit der Langfristperspektive Bahn des Bundes
3. Prüfung der erheblichen Auswirkungen auf Raum, Verkehr und Umwelt
4. Erheblicher Koordinationsbedarf

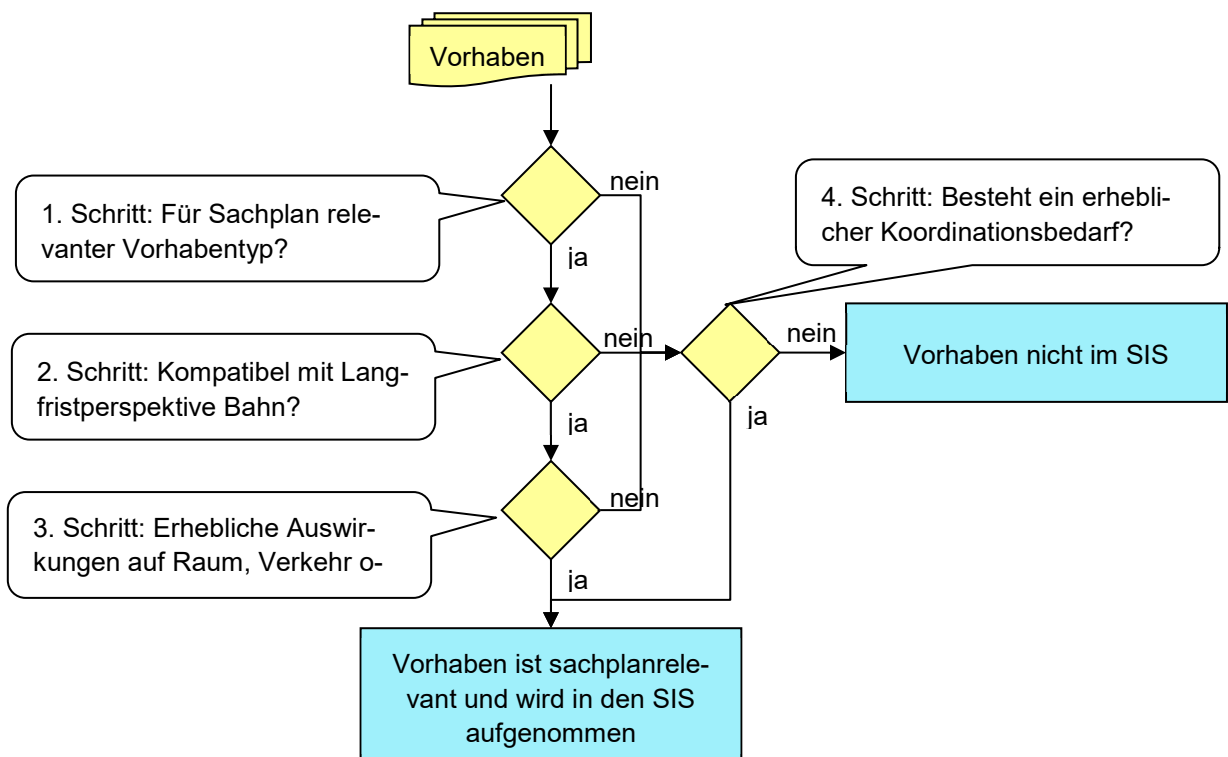


Abb. 1: Übersicht Ablauf Prüfung der Sachplanrelevanz

2.2 In der Regel nicht sachplanrelevante Vorhabentypen

Die Vorgaben von Art. 18 Abs. 5 EBG gelten für alle Eisenbahnanlagen, welche der Plangenehmigungspflicht nach Eisenbahnrecht unterstehen. Vorhaben, welche nach kantonalem Recht bewilligt

werden, wie zum Beispiel Anschlussgleise oder Güterumschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs, sind somit im kantonalen Richtplan zu regeln. Ebenso obliegt die Standortfestlegung von Eisenbahnanlagen mit relativer Standortgebundenheit der kantonalen Richtplanung. Denn insbesondere für Abstellanlagen oder Werkstätten besteht aus verkehrlicher Sicht oftmals nur eine relative Standortgebundenheit. Diese äussert sich in den Auswahlkriterien (Nähe zu Bahnknoten, günstige Produktionsabläufe, Verfügbarkeit eines Streckengleises mit genügender Kapazität, etc.).

Folgende Vorhabentypen haben in der Regel keine erheblichen Auswirkungen und sind folglich nicht sachplanrelevant:

- Kleinere Ausbauten von Bahnhöfen wie zum Beispiel Perronverlängerungen, Anpassungen der Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, Anpassungen von Weichenverbindungen oder Sicherheitsanlagen;
- Erstellung von Wendegleisanlagen innerhalb des bestehenden Gleisfeldes;
- Kleinere Anpassungen ohne Veränderung des bestehenden Bahnkörpers wie Überhöhung, Blockabstände, Sicherheitsanlagen.
- Unterhaltmassnahmen sowie Ersatzneubauten.

Vorhaben, welche im Rahmen eines STEP Ausbaus schrittweise geprüft und der 2. Dringlichkeit zugewiesen wurden, werden in der Regel noch nicht in den Sachplan aufgenommen. Auch wenn sie grundsätzlich die Kriterien zur Aufnahme in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene erfüllen würden erfolgt ein Entscheid über die Realisierung erst in einem langfristigen Zeithorizont. Dies bedingt eine Interessenabwägung, ob bis zur Realisierung von Vorhaben der 2. Dringlichkeit Kantone und Gemeinden zur Trassenfreihaltung über einen solch langen Zeitraum verpflichtet werden sollen. Das BAV nimmt darum nur Vorhaben der 2. Dringlichkeit in den SIS auf, wenn ein hohes Interesse des Bundes an der Trassenfreihaltung besteht. Dies ist zum Beispiel bei Vorhaben der Fall, die der Netzvollendung (Schliessung von Doppelspurlücken) dienen, als Neubaustrecken zur Vollendung des Konzeptes AlpTransit unabdingbar sind, in einem Staatsvertrag vereinbart sind oder entsprechend der Langfristperspektive Bahn des Bundes unabdingbar sind. In diesen Fällen behält sich das BAV vor, eine langfristige Trassenreservation im Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Schiene vorzunehmen.

Ebenfalls nicht sachplanrelevant sind Vorhaben, welche ganz oder teilweise in eine Bauzone zu liegen kommen und in ihren Auswirkungen den Auswirkungen einer zonenkonformen Nutzung gleichkommen. Dies ist insbesondere der Fall, wenn Werkstätten oder Abstellanlagen in Gewerbe- und Industriezonen erstellt werden. Denn mit der Ausscheidung der Zone wurde bereits eine übergeordnete räumliche Abstimmung vorgenommen. Die notwendige Koordination kann direkt im Plangenehmigungsverfahren nach EBG durchgeführt werden.

2.3 Kompatibilität mit der Langfristperspektive Bahn des Bundes

Mit der Langfristperspektive Bahn¹ stellt das Bundesamt für Verkehr Leitideen für das über einen Zeitraum 2050 hinaus anzustrebende Schienenverkehrsangebot in der Schweiz vor. Die Langfristperspektive dient als Orientierung bei der Massnahmenauswahl für den langfristigen Erhalt der Funktionsfähigkeit des Bahnnetzes bei hohem erwarteten Verkehrswachstum. Ziel ist es, mit der Stossrichtung der Langfristperspektive Bahn einen Beitrag zu einer hohen Standortattraktivität der Schweiz im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu leisten.

Vorhaben, welche in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene aufgenommen werden, müssen der Langfristperspektive Bahn entsprechen. Die Langfristperspektive Bahn orientiert sich an folgenden Grundsätzen:

- Die Funktionsfähigkeit des Netzes wird gewährleistet.
- Die bestehenden und geplanten Angebote werden effizient und mit hoher Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erbracht.
- Für einen nächsten Angebotsschritt über die bereits beschlossenen und in Umsetzung befindlichen Massnahmen hinaus stehen Taktverdichtungen und häufigere Verbindungen im Vordergrund. Weitergehende Anhebungen der Geschwindigkeit sind vor allem bezüglich der Sicherung der relativen

¹ Langfristperspektive Bahn, Bern 2012

Standortgunst der grossen schweizerischen Zentren im europäischen Standortwettbewerb und zwischen den grossen schweizerischen Zentren bei Gewährleistung des Knotenprinzips relevant.

- Das Bahnnetz verfügt über leistungsfähige und attraktive Bahnhöfe und Haltestellen. Der Neu- und Ausbau von intermodalen Schnittstellen wird durch die Koordination mit der Raum- und Siedlungsentwicklung in Zusammenarbeit mit den Betroffenen vorangetrieben.
- Die Verlagerung des Güterverkehrs wird durch Kapazitätssteigerungen und Produktivitätsverbesserungen weiter gefördert. Wettbewerbsfähige Transportzeiten, eine hohe Pünktlichkeit und günstige Produktionsbedingungen verbessern die Qualität des Schienengüterverkehrs. Die Bedingungen für den Import-/Export-Verkehr werden durch ausreichende Strecken- und Terminalkapazitäten verbessert. Die sich wandelnden Anforderungen der Verlagerer bzw. der Logistikbranche werden berücksichtigt.
- Der Energiebedarf der Bahn wird durch umweltfreundliche, erneuerbare Energieträger gedeckt.

Ein Vorhaben ist kompatibel mit der Langfristperspektive Bahn, wenn die Beurteilung in einem STEP-Ausbauschnitt keine deutlich negative Bewertung (geringer als - 0.5) im Kriterium «Übereinstimmung mit der Langfristperspektive Bahn» aufzeigt. Das Vorgehen zur Bewertung ist in den Planungsgrundlagen zum STEP Ausbauschnitt² detailliert beschrieben.

2.4 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

Die "Erheblichen Auswirkungen" werden mit je drei Subkriterien für die Beurteilung räumlicher Auswirkungen sowie drei Subkriterien für die Beurteilung von Auswirkungen auf die Umwelt erfasst. Von diesen sechs Subkriterien muss nur eines erfüllt sein, damit eine Massnahme erhebliche Auswirkungen aufweist.

Eine Massnahme wirkt sich erheblich auf Raum aus, wenn sie:

- die Funktionalität der Verkehrsnetze von gesamtschweizerischer Bedeutung erheblich beeinflusst;
- oder die Agglomerationsentwicklung, die Entwicklung von ländlichen Räumen oder Tourismusregionen erheblich beeinflusst;
- oder mehr als 5 Hektaren Bodenfläche beansprucht.

Eine Massnahme wirkt sich erheblich auf Umwelt aus, wenn sie:

- einer mehrstufigen UVP unterstellt ist;
- oder Schutzgüter von nationaler Bedeutung erheblich beeinträchtigt;
- oder die Kapazität einer Strecke erheblich beeinflusst. ~~erhöht.~~

Das BAV bezieht ARE und BAFU bei der Beurteilung der erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt mit ein.

2.4.1 Erhebliche Auswirkungen auf Raum: Subkriterium "Funktionalität"

Eine Massnahme wirkt sich erheblich auf den Raum aus, wenn sie die Funktionalität der Verkehrsnetze von gesamtschweizerischer Bedeutung erheblich beeinflusst. Die für einen nächsten Angebotschritt im Vordergrund stehenden Taktverdichtungen und häufigere Verbindungen unterstützen die bestehende Funktionalität. Erst mit einer weitergehenden Anhebung der Geschwindigkeit, zum Beispiel zur Sicherung der relativen Standortgunst der grossen schweizerischen Zentren im europäischen Standortwettbewerb oder einer Reisezeitverkürzung zwischen den grossen schweizerischen Zentren, wird die bestehende Funktionalität erheblich beeinflusst. Von einer erheblichen Beeinflussung kann daher ausgegangen werden, wenn die Fahrzeit zwischen Haltestellen des Fernverkehrs um 15 % oder mehr verkürzt wird und damit im Halbstundentakt eine Systemhalbstunde gewonnen werden kann.

² Dokumentation Planungsgrundlagen, Bern 2014

2.4.2 Erhebliche Auswirkungen auf Raum: Subkriterium "Entwicklung von Agglomerationen, Tourismusregionen oder ländlichen Räumen"

Die Beurteilung der Wirkung einer Eisenbahninfrastrukturmassnahme auf die räumliche Entwicklung ist schwer abzuschätzen. Konjunkturelle Verhältnisse, Einzelinteressen von Investoren, politische Interessen, Ambitionen und Vorstellungen oder Werthaltungen der Grundeigentümer sind mitentscheidend.

Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass mit der Einführung eines ganztägig durchgehenden Viertelstundentaktes im Kerngebiet einer Agglomeration oder eines ganztägig durchgehenden Halbstundentaktes in Tourismusregionen von nationaler Bedeutung (Oberengadin, Jungfrauregion, Davos/Klosters, Zermatt und Lago Maggiore) ein bedeutender Effekt auf die räumliche Entwicklung erwartet wird.

Ebenso haben eine Taktverdichtung auf eine stündige Verbindung oder weniger sowie eine Streckenstilllegung erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung

2.4.3 Erhebliche Auswirkungen auf Raum: Subkriterium "Beanspruchung Bodenfläche"

Eine Massnahme wirkt sich erheblich auf den Raum aus, wenn sie mehr als 5 Hektaren Bodenfläche beansprucht. Wenn der exakte Perimeter des betroffenen Gebietes auf Grund des Arbeitsstandes nicht bekannt ist, ist von Richtwerten auszugehen. Bei einer Schienenstrecke ist das Kriterium somit ab einer Länge von > 5 km erfüllt.

In der Regel erfüllen Massnahmen zum Ausbau der Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur wie Kreuzungsstationen, Massnahmen zur Steigerung der Leistung wie Zugfolgeverkürzung oder kleinräumige Massnahmen zur Beschleunigung dieses Subkriterium nicht.

2.4.4 Erhebliche Auswirkungen auf Umwelt: Subkriterium "mehrstufige UVP"

Eine Massnahme wirkt sich erheblich auf die Umwelt aus, wenn sie einer mehrstufigen UVP gemäss Anhang zur UVPV unterstellt ist. Das ist der Fall bei neuen Eisenbahnlinien und Neubaustrecken. Damit ein Ausbau als Neubaustrecke betrachtet wird, muss eine räumliche Unabhängigkeit zur bestehenden Infrastruktur über eine gewisse Distanz gegeben sein.

2.4.5 Erhebliche Auswirkungen auf Umwelt: Subkriterium "Schutzgüter von nationaler Bedeutung"

Eine Massnahme wirkt sich erheblich auf die Umwelt aus, wenn sie UVP-pflichtig (Kosten > 40 Mio.) ist und Schutzgüter von nationaler Bedeutung erheblich beeinträchtigt. Schutzgüter von nationaler Bedeutung sind:

- Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN);
- Hoch- und Übergangsmoore von nationaler Bedeutung;
- Flachmoore von nationaler Bedeutung;
- Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung;
- Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (IANB);
- Auengebiete von nationaler Bedeutung;
- Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler oder nationaler Bedeutung;
- Trockenwiesen und –weiden von nationaler Bedeutung;
- Eidgenössische Jagdbanngelände;
- Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung;
- Schützenswerte Ortsbilder der Schweiz (ISOS);
- Kulturgüter von nationaler Bedeutung;
- Historische Verkehrswege der Schweiz (IVS);
- Pärke von nationaler Bedeutung;

- Schweizerischer Nationalpark im Kanton Graubünden;
- UNESCO Welterbe;
- Biosphärenreservate (UNESCO man and the biosphere programme).

Ob eine Massnahme erhebliche Auswirkungen auf kantonale und regionale Schutzobjekte aufweist, prüfen die Kantone im Rahmen der Zusammenarbeit nach Art. 18 RPV.

2.4.6 Erhebliche Auswirkungen auf Umwelt: Subkriterium "Erhöhung der Kapazität"

Eine Massnahme wirkt sich erheblich auf Umwelt aus, wenn sie die Kapazität einer Strecke erheblich beeinflusst. Mit einer solchen Kapazitätserhöhung kann indirekt davon ausgegangen werden, dass sich die Umweltbelastung (z.B. Lärm oder Störfallrisiko) erhöht. Vereinfachend kann von einer erheblichen Beeinflussung ausgegangen werden, wenn:

- die Kapazität einer Strecke erhöht wird, so dass das Angebot im Fernverkehr um 15 % oder mehr erhöht wird und damit eine Takterhöhung des Fernverkehrs über den ganzen Tag möglich wird, was zu wahrnehmbar mehr Lärm führt;
- oder die Kapazität einer Strecke erhöht wird, so dass das Angebot im langläufigen Güterverkehr um 15 % oder mehr erhöht wird, was zu wahrnehmbar mehr Lärm oder einer wesentlichen Veränderung der Risikosituation beim Transport gefährlicher Güter führt.

In der Regel erfüllen Massnahmen zur Steigerung der Leistung wie Entflechtungen dieses Subkriterium, weil Behinderungen zwischen den Zügen vermieden werden und sich somit der Verkehrsfluss und die Kapazität der Strecke erhöht. Hingegen erfüllen Massnahmen zur Steigerung der Leistung wie Profilerweiterungen dieses Subkriterium nicht, weil sie keinen bedeutenden verkehrlichen Einfluss haben.

2.5 Erheblicher Koordinationsbedarf

Eine Sachplanrelevanz besteht in der Regel bei einem erheblichen Koordinationsbedarf mit anderen Bundesplanungen (Sachpläne und Konzepte). Beim Sachplan Fruchtfolgeflächen besteht ein erheblicher Koordinationsbedarf ab einem Flächenbedarf von 5 ha. Bei geringerem Flächenbedarf kann die Koordination über die Kompensation im PGV stattfinden. In jedem Fall haben die Infrastrukturbetreiberinnen aufzuzeigen, dass Alternativen mit geringerem Verbrauch an Fruchtfolgeflächen geprüft wurden und aufgrund einer Interessenabwägung verworfen werden mussten.

Ein erheblicher Koordinationsbedarf zwischen der Bundesplanung und dem kantonalen Richtplan besteht generell nur, wenn das Vorhaben die obigen Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllt. Insbesondere besteht kein erheblicher Koordinationsbedarf, wenn die Differenzbereinigung zum Beispiel zu Variantendiskussionen einem politischen Entscheidprozess vorbehalten ist.

Unterschiedliche Koordinationsstände in Sach- und Richtplänen für ein Vorhaben stellen keinen erheblichen Koordinationsbedarf dar, da sie hauptsächlich auf einer unterschiedlichen Interpretation von Art. 5 Abs. 2 RPV oder verschiedenen Planungsständen basieren.

Vorhaben welche aus Sicht des betroffenen Kantons keinen erheblichen Koordinationsbedarf aufweisen, können von der Sachplanpflicht befreit werden.