

JAAC 58.41

Entscheid des Bundesrates vom 5. Mai 1993

Approbation des plans d'une ligne à haute tension du Chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon (BLS).

Coordination des intérêts de la protection du paysage, de l'approvisionnement en énergie du trafic public, de l'aménagement du territoire, de la réalisation des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) et de la sécurité aérienne.

Plangenehmigung für eine Hochspannungsleitung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS).

Koordination zwischen den Anliegen des Landschaftsschutzes, der Energieversorgung des öffentlichen Verkehrs, der Raumplanung, der Verwirklichung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) und der Flugsicherheit.

Approvazione dei piani di una linea ad alta tensione della Società ferroviaria delle Alpi bernesi Berna-Lötschberg-Sempione (BLS).

Coordinamento tra gli interessi della protezione del paesaggio, dell'approvvigionamento energetico del traffico pubblico, della pianificazione del territorio, della realizzazione della Nuova Ferrovia Trasversale Alpina (NFTA) e della sicurezza aerea.

I

A. Mit Verfügungen vom 18. Mai beziehungsweise 9. Juli 1990 genehmigte das Bundesamt für Verkehr (BAV) das Detailprojekt für eine 132-kV-Übertragungsleitung Wimmis-Frutigen der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS).

Gegen diese Verfügungen sind 37 Beschwerden eingereicht worden, die am 13. November 1991 vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) abgewiesen worden sind...

B. Gegen diesen Entscheid des EVED haben die Einwohnergemeinde Reichenbach, die Schul- und Wohnerbäuer Reudlen und 40 Privatpersonen am 16. Dezember 1991 beim Bundesrat Beschwerde eingereicht mit dem Antrag, die projektierte Leitung ab Mast Nr. 49 bis Mast Nr. 71 zu verkabeln und die bestehende 50-kV-Leitung der Bernischen Kraftwerke (BKW) mit der geplanten 132-kV-Leitung der BLS, gestützt auf ein noch zu erstellendes Gesamtkonzept, zusammenzulegen. Zur Begründung wird im wesentlichen geltend gemacht, dass die Vorinstanzen den berechtigten Anliegen des Orts- und Landschaftsbildschutzes, des Umweltschutzes sowie der Raumplanung zu wenig Rechnung getragen hätten. Es gehe nicht an, dem historisch gewachsenen Masten- und Leitungswirrwarr im Gebiet Reudlen noch eine zusätzliche Leitung aufzupropfen, da die Bewohner von Reudlen durch die bestehenden und geplanten Verkehrs- und Energieträger in unzumutbarer Weise belastet würden. Was das Landschaftsbild anbelange, so stellten die Kanderauen gemäss dem kommunalen Baureglement ein Landschaftsschutzgebiet dar, in welchem die Erstellung von Bauten und Anlagen, mit Ausnahme naturnaher Bewirtschaftung, untersagt sei. Ebenso seien gemäss dem Landschaftsrichtplan der Region Kandertal nur Bauten und Anlagen gestattet, welche der Land- und Forstwirtschaft dienen. Nicht zu vergessen sei der bundesrechtliche Schutz der Ufervegetation. Die Masten Nrn. 52 bis 55 kämen in den Schutzperimeter der Kanderauen zu stehen, das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) habe aber als Fachinstanz dieser Tatsache nicht Rechnung getragen. Ferner dürften die Dorfbewohner von Reudlen erwarten, dass sie nicht wie bis anhin planlos und unkoordiniert mit zusätzlichen Leitungen belastet würden. Zudem habe man der Flugsicherheit nicht ausreichend Rechnung getragen, indem die Sicherheitsabstände nicht eingehalten worden seien. Was die Verkabelung der Leitung anbelange, so böten 132-kV-Leitungen keine besonderen technischen Schwierigkeiten, ganz abgesehen von den günstigen topographischen Verhältnissen. Die mit der Verkabelung verbundenen Mehrkosten seien auf die BLS und die BKW zu überwälzen. Endlich werde am Antrag festgehalten, die bestehende 50-kV-Leitung der BKW mit der neuen 132-kV-Leitung der BLS zusammenzulegen; dadurch liesse sich verhindern, dass die Landschaft durch ein zusätzliches Trasseelastet werde.

C. Das EVED beantragt in seiner Vernehmlassung vom 5. Februar 1992, die Beschwerden kostenfällig abzuweisen. Auf die Begründung wird soweit notwendig in den nachfolgenden Erwägungen zurückgekommen.

D. Am 24. April 1992 hat ein Augenschein stattgefunden.

E. Anschliessend ist den am Beschwerdeverfahren Beteiligten Gelegenheit geboten worden, sich zum Beweisergebnis zu äussern.

F. Das Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) weist darauf hin, dass die Flugsicherheit durch den Bau der projektierten Leitung nicht beeinträchtigt werde; vor allem entstünden keine zusätzlichen, unkalkulierbaren Risiken für die Luftfahrt und die Umwelt.

G. Die Direktion für Verkehr, Energie und Wasser des Kantons Bern macht darauf aufmerksam, dass das Schutzgebiet Reudlen, das Teil des Schutzgebietes Kanderauen ist, im von der Baudirektion des Kantons Bern am 23. Januar 1985 bereinigten Landschaftsrichtplan der Region Kandertal und im von der Baudirektion des Kantons Bern am 6. Mai 1991 genehmigten Ortsplan Reichenbach gleich umschrieben ist. In beiden Plänen werde das Schutzgebiet durch den Waldrand begrenzt.

H. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) teilt mit, dass der Flugplatz Reichenbach militärisch genutzt werde. Für die zivile Mitbenutzung durch die Fluggruppe Reichenbach bestehe mit dem BAMF ein Benutzungsvertrag. Im übrigen werde bezüglich Flugsicherheit die vom BAMF vertretene Ansicht geteilt.

I. Das BUWAL stellt fest, dass das Projekt aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes bundesrechtskonform sei. Das projektierte Freileitungstrasse umfahre das kantonale Landschaftsschutzgebiet Kanderauen und schone das Ufer der Kander. Was den Wiesenstreifen zwischen dem Bahnbord BLS und dem Waldstück im Bereich der Masten Nrn. 53 bis 55 anbelange, so handle es sich um eine artenreiche Fettwiese mit leichter Tendenz zu einer gedüngten Feuchtwiese, dagegen nicht um eine schützenswerte Ufervegetation im Sinne von Art. 21 des BG vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451). Eine Verkabelung im Bereich des Wiesenstreifens dürfte sich schon allein wegen der Grösse der notwendigen Baustelle auf die Vegetation negativer auswirken als der Mastbau. Das Projekt liesse sich aber noch durch eine Extensivierung der Wiesenflächen zwischen dem Landschaftsschutzgebiet und dem Bahndamm im Bereich der Masten Nrn. 53 bis 56 optimieren, indem auf die Düngung verzichtet würde. Ferner sollte ein Pflegekonzept für das angrenzende Wäldchen des Landschaftsschutzgebietes erarbeitet werden, um ökologisch hochwertigere, auenwaldähnliche Verhältnisse zu schaffen.

J. Die BLS erklärt sich bereit, das Projekt gemäss den Anregungen des BUWAL zu optimieren.

...

N. Das Bundesamt für Raumplanung bezeichnet die Plangenehmigung einer Übertragungsleitung in seiner Eingabe vom 22. Januar 1993 als raumwirksame Tätigkeit, die mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abzustimmen sei. Aus den Akten könne aber nicht entnommen werden, ob sich zwischen dem Konzept Alpentransit und der in Frage stehenden Übertragungsleitung einander ausschliessende, behindernde, bedingende oder ergänzende Abhängigkeiten ergäben.

O. Das BAV bezeichnet in seiner Eingabe vom 17. Februar 1993 die 132-kV-Übertragungsleitung Wimmis-Frutigen mit dem Projekt für die neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) als vereinbar. Im Interesse der Bahn sei eine baldige Inbetriebnahme der Übertragungsleitung von grosser Bedeutung.

P. Gemäss der Eingabe der BLS vom 18. Februar 1993 sei in den Studien für die NEAT stets darauf geachtet worden, dass sich die bestehenden Objekte und die zur Ausführung gelangenden Projekte mit der NEAT vereinbaren liessen. Im vorliegenden Fall werde die projektierte 132-kV-Leitung vom zukünftigen Trasse der NEAT-Linie kaum betroffen. Im Gegenteil sei die Versorgung der BLS-Nordrampe mittels der projektierten 132-kV-Leitung für den Alpen transit mit dem Basistunnel richtig und dringend.

II

...

3. Die Beschwerdeführer verlangen, dass die projektierte Übertragungsleitung zwischen Mast Nr. 49 und Mast Nr. 71 verkabelt und nicht wie vorgesehen als Freileitung erstellt werde.

Gegenstand des Beschwerdeverfahrens ist die Plangenehmigung des BAV beziehungsweise des EVED betreffend die Erstellung einer Hochspannungs-Freileitung Wimmis-Kandersteg. Demgegenüber haben die Beschwerdeführer im Plangenehmigungsverfahren von Anfang an die Verkabelung der projektierten Leitung ab Mast Nr. 49 beziehungsweise 54 bis Mast Nr. 71 beziehungsweise 70 verlangt; der Verkabelungsantrag war abgesehen von gewissen Präzisierungen im Laufe des Verfahrens mithin Gegenstand der beiden vorinstanzlichen Verfahren, weshalb keine unzulässige Klageänderung vorliegt (*Gygi Fritz*, Bundesverwaltungsrechtspflege, Bern 1983, S. 256 ff.; *Grisel André*, Traité de droit administratif, Neuenburg 1984, Bd. 2, S. 914; *Knapp Blaise*, Précis de droit administratif, Basel / Frankfurt am Main 1991, S. 436; [BGE 113 Ib 32](#), [BGE 104 Ib 315](#), [BGE 100 Ib 120](#); [VPB 56.8](#), [VPB 55.19](#)).

...

4.3. Im vorliegenden Fall gelangen die weniger strengen Schutzbestimmungen von Art. 3 NHG zur Anwendung, da der im Streit liegende Leitungsabschnitt keine im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung aufgeführte Landschaft berührt und zudem das kantonale wie kommunale Landschaftsschutzgebiet, die räumlich deckungsgleich sind, umfährt. Es ist daher eine Interessenabwägung zwischen den «allgemeinen Interessen» des Landschaftsschutzes und den Interessen der BLS an der oberirdischen Leitungsführung gemäss dem vorliegenden Projekt vorzunehmen.

5.1. Die projektierte Leitung verläuft ... ab Mast Nr. 52 auf der östlichen Seite des Bahngleises und somit gegenüber dem überbauten Gebiet. Als Maste sind Rundmaste vorgesehen, die ungefähr 16 bis maximal 21 Meter hoch sein werden. Die vorgesehenen vier Leiterseile, je zwei auf beiden Seiten eines Mastes, sind auf einer Ebene angeordnet (Donauausleger); über die «niedrigen» Mastspitzen läuft das Erdseil. Entlang des Landschafts- und Naturschutzgebiets Reudlen werden die Masten Nrn. 52 bis 55 topographisch so versetzt, dass sie die Tannenspitzen nicht überragen. Ab Mast Nr. 57 werden die Masten, wie schon die Vorinstanz zutreffend festgestellt hat, die Fahrleitung höchstens 3,5 Meter überragen, da die Masten unterhalb

der Bahnböschung erstellt werden. Zudem bedingt diese Leitungsführung stellenweise die Verkabelung von heute im Bereich des Flugplatzes vorhandenen Freileitungen.

5.2. ...

Die massgebenden Bundesfachinstanzen, das BUWAL und das Bundesamt für Kultur (BAK), sind sich, jedes für sich aus seiner Fachoptik, einig, dass sich im vorliegenden Fall keine Verkabelung aufdränge. Beide Fachmeinungen geben deutlich zum Ausdruck, dass das Plangenehmigungsprojekt Rücksicht auf die Landschaft und die benachbarte Ortschaft nimmt, indem die Leitungsführung so gewählt worden ist, dass das Landschafts- und Ortsbild vor weiteren Zerschneidungen bewahrt bleibt. Das Plangenehmigungsprojekt erfüllt somit die vom Bundesrat in Leitsatz 11 des Raumplanungsberichts 1987 enthaltene Forderung, neben der Wahrung des besonders Schutzwürdigen auch zur «alltäglichen» Landschaft und Natur vermehrt Sorge zu tragen (BBl 1988 I 991 ff.). Der Bundesrat hat daher keinen Anlass, von der Ansicht der beiden Bundesfachinstanzen abzuweichen, und zwar um so weniger, als das Tal zwischen Reichenbach und Frutigen schon durch die zweispurige Bahnlinie, die Kantonsstrasse, Gemeindestrassen und zwei 50-kV-BKW-Leitungen vorbelastet ist. Zudem verläuft die projektierte Leitung entlang dem Bahnkörper und ist, sofern überhaupt, nur unwesentlich höher als die Fahrleitung, so dass der Horizont ausser durch den Mastspitzenbereich mit den Isolatoren nicht in Mitleidenschaft gezogen wird. Endlich sind die projektierten Leitungen von den bestehenden Wohnhäusern über 30 Meter entfernt, weshalb, wie der Bundesrat schon in anderem Zusammenhang festgestellt hat (VPB 56.7), selbst für Leitungen mit höherer Spannung, so zum Beispiel 380-kV, die Feldstärke für das elektrische und magnetische Feld unter die massgebenden Grenzwerte der IRPA (Internationale Strahlenschutzvereinigung), die hier analog für die Bahnfrequenz zur Anwendung gelangen, abfällt (*Saladin Peter*, Schutz vor nicht-ionisierenden Strahlen nach schweizerischem Recht, Umweltrecht in der Praxis, 1992, S. 489 ff.).

Im Rahmen der Interessenabwägung ist ferner das nationale Interesse an einer ausreichenden Energieversorgung zu berücksichtigen: Es gilt, den Energiebedarf für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen. Es müssen daher die notwendigen Einrichtungen geschaffen werden, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Eine Förderung des öffentlichen Verkehrs - insbesondere des Eisenbahnverkehrs - bedingt somit eine bessere Energieverteilung; man kommt folglich nicht darum herum, die erforderlichen Infrastrukturanlagen, zu denen auch die Starkstromleitungen gehören, zu erstellen (BGE 115 Ib 311, BGE 100 Ib 404, BGE 99 Ib 70; VPB 56.8, VPB 53.41 A, VPB 53.41 B). Sollen die projektierten Starkstromleitungen den an sie gestellten Anforderungen genügen, so müssen sie in jeder Hinsicht betriebssicher sein. Die Fabrikation von Hochspannungskabeln hat auch nach dem neuesten Stand der Technik noch nicht einen so hohen Grad an Sicherheit erreicht, dass diese Kabel bedenkenlos verlegt werden können. Sollten Kabelleitungen beschädigt werden, muss mit einem wesentlich längeren Stromausfall und einer längeren Reparaturdauer als bei Freileitungen gerechnet werden (VPB 56.7, VPB 53.41 A, VPB 53.41 B^[13]; BGE 100 Ib 412 E. 4.a). Die Betriebssicherheit ist nach dem heutigen Stand der technischen Kenntnisse somit nur optimal gewährleistet, wenn eine Freileitung erstellt wird. Bei

dieser Ausgangslage sind die Beweisanträge auf Durchführung einer Expertise für die technische Machbarkeit von Verkabelungen im Spannungsbereich bis 132-kV und auf Einholung eines detaillierten Kostenvoranschlages für ein Kabelprojekt zur Berechnung der Mehrkosten gegenüber der Freileitung abzuweisen.

Das Plangenehmigungsprojekt ist daher nicht nur bundesrechtskonform, sondern es besteht darüber hinaus auch ein öffentliches Interesse, dass die Leitung im aufgezeigten Rahmen erstellt und in Betrieb genommen wird.

6.1. Es ist richtig, dass die Rechtsprechung materiell koordiniert, das heisst inhaltlich abgestimmt erfolgen muss, wenn für die Verwirklichung eines Projekts verschiedene Vorschriften anzuwenden sind und zwischen diesen Vorschriften ein derart enger Sachzusammenhang besteht, dass sie nicht getrennt und unabhängig voneinander angewendet werden dürfen. In solchen Fällen ist die Anwendung des materiellen Rechts überdies in formeller, verfahrensmässiger Hinsicht in geeigneter Weise zu koordinieren. Diese aus dem materiellen Recht hervorgehende inhaltliche und verfahrensmässige Koordinationspflicht ergibt sich auf Verfassungsstufe namentlich aus den aus Art. 4 BV hergeleiteten rechtsstaatlichen Garantien, insbesondere dem Willkürverbot und dem Grundsatz der Einheit und Widerspruchsfreiheit der Rechtsordnung (BGE 117 Ib 39 E. 3.e, BGE 116 Ib 56 E. 4).

6.2. Die Plangenehmigung einer Übertragungsleitung stellt eine raumwirksame Tätigkeit im Sinne von Art. 1 der V vom 2. Oktober 1989 über die Raumplanung (RPV, SR 700.1) dar. Die zuständige Behörde hat nach Art. 2 RPV das Projekt im Hinblick auf die anzustrebende räumliche Entwicklung zu prüfen und für die Abstimmung mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten zu sorgen; sie muss ferner nach Art. 3 RPV die Interessen gegeneinander abwägen und in der Begründung ihrer Beschlüsse die Interessenabwägung darlegen.

6.3. Das Plangenehmigungsprojekt wird all diesen Anforderungen gerecht: Es sind mehrere Leitungsvarianten geprüft worden, so vor allem für die bezüglich Landschafts- und Ortsbildschutz heiklen Abschnitte. Das Leitungstrasse folgt im wesentlichen der Ostseite der Bahnlinie, um so allfällige zusätzliche Eingriffe in die Landschaft und das Ortsbild möglichst geringfügig zu halten. Ferner ist die Vereinbarkeit des Projekts mit den kantonalen, regionalen und kommunalen Planungen von der Raumplanungsfachstelle des Kantons Bern bejaht worden. Darüber hinaus ist das Plangenehmigungsprojekt aber auch vereinbar mit den raumwirksamen Tätigkeiten des Bundes, so vor allem mit dem Konzept Alpentransit; die neue projektierte 132-kV-Übertragungsleitung wird bei den laufenden Planungsarbeiten für die NEAT berücksichtigt und vom zukünftigen Trasse der NEAT-Linie kaum betroffen.

Wenn die Beschwerdeführer ausserdem meinen, dass die projektierte Leitung nicht nur bis Mast Nr. 49, sondern darüber hinaus mit der BKW-Leitung zu integrieren sei, so übersehen sie, wie die Vorinstanz zutreffend festgestellt hat, dass eine gemeinsame Weiterführung im Bereich der Masten Nrn. 51 und 52 bei der Überquerung des Bahnkörpers Richtung Flugplatz-Seite zu extrem hohen Masten führen würde; ferner ist die bei Mast Nr. 49 die Kander überquerende BKW-Leitung weder ersatz- noch erneuerungsbedürftig. Ganz abgesehen davon wäre eine solche Gemeinschaftsleitung ab Mast Nr. 49 auch nicht mehr identisch mit dem Plangenehmigungsprojekt. Der

Bundesrat dürfte nach seiner ständigen Rechtsprechung schon allein unter diesem Gesichtspunkt eine solch neue Projektvariante nicht in das Plangenehmigungsverfahren miteinbeziehen, denn es läge eine unzulässige Klageänderung vor. Vor allem wäre es unzulässig, einem an sich bundesrechtskonformen Projekt die Genehmigung zu verweigern, um einer allenfalls noch optimaleren Variante den Vorzug zu geben (VPB 56.8).

6.4. Was die Sicherheit des Flugbetriebs für den Flugplatz Reichenbach anbelangt, so ist Ziff. 3.4 der Plangenehmigungsverfügung des BAV vom 18. Mai 1990 für das vorliegende Detailprojekt zu entnehmen, dass eine Leitungsführung auf der Ostseite des Bahntrassees unter dem Aspekt der Flugsicherheit nicht in Frage komme. Gleichzeitig ist aber in Aussicht gestellt worden, die Leitungsführung zwischen den Masten 55 und 71 östlich der Bahnlinie nochmals zu prüfen, da sich die militärische Bedeutung des Flugplatzes Reichenbach zur Zeit hauptsächlich auf Ausbildungs- und Versorgungsflüge konzentriere. In der Folge ist in der Plangenehmigungsverfügung des BAV vom 9. Juli 1990 die projektierte Leitung ab dem Mast Nr. 55 auf die Ostseite des Bahntrassees verlegt worden, nachdem sich die Ausgangslage für die Hindernisbeurteilung auf diesem Leitungsabschnitt geändert hat und die Benützerbedürfnisse dementsprechend angepasst worden sind. In einer zusätzlichen Auflage der Plangenehmigungsverfügung wird aber noch verlangt, dass die Masten Nrn. 56 bis 59 und Nrn. 63 bis 68 mit je einer rot/orangen Polyester-Kugel auf der Mastspitze und je 40 Meter vor und nach der Spitze am höchstliegenden Seil zu markieren seien.

Das BAMF hat die mit der Flugsicherheit in Zusammenhang stehenden Fragen, obwohl der rechtserhebliche Sachverhalt seit der Plangenehmigungsverfügung vom 9. Juli 1990 keine Änderung erfahren hat, nochmals überprüft. In seiner Vernehmlassung vom 18. Mai 1992 gelangt es zum Ergebnis, dass mit dem Bau der projektierten Leitung keine zusätzlichen, unkalkulierbaren Risiken für die Luftfahrt und für die Umwelt entstünden und dass man auch im Katastrophenfall darauf vorbereitet wäre, allfällig entstehende Schäden in Grenzen zu halten; selbst wenn mit dem Bau der neuen Leitung zusätzliche Risiken für die Umwelt und die Anwohner entstünden, was angesichts der schon bestehenden Bahnleitungen wohl kaum anzunehmen ist, würden sich diese in Grenzen halten. Das BAZL vertritt keine entgegengesetzte Meinung, soweit der Flugplatz auch durch die Fluggruppe Reichenbach zivil mitbenutzt wird; andere zivile Nutzungen sind nicht gestattet.

Die Stellungnahmen des BAMF und des BAZL vermitteln unabhängig von ihrer rechtlichen Qualifikation Sachkunde, die der entscheidenden Behörde abgeht (VPB 52.9). Der Bundesrat weicht daher gemäss seiner ständigen Rechtsprechung vom Entscheid der Vorinstanz nicht ohne Not ab, wenn dieser mit den Amtsberichten beziehungsweise Stellungnahmen der Fachstellen des Bundes übereinstimmt (VPB 54.29, VPB 52.25). Ein Abweichen von der Auffassung der Experten würde sich nur rechtfertigen, wenn die Amtsberichte beziehungsweise die Stellungnahmen der Bundesfachinstanzen auf einer falschen Auslegung des Gesetzes beruhten oder irrtümliche tatsächliche Feststellungen, Lücken oder Widersprüche enthalten würden (*Rhinow*

René A. / Krähenmann Beat, Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, Ergänzungsband, Basel-Frankfurt am Main 1990, Nr. 146 / B / II; [VPB 54.29](#); [BGE 110 Ib 56](#) E. 2, [BGE 108 Ib 52](#)).

Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer besteht hier keine derartige Situation: Zum einen dient der Flugplatz, wie schon erwähnt, im wesentlichen nur noch für militärische Ausbildungs- und Versorgungsflüge sowie für den zivilen Flugbetrieb der Fluggruppe Reichenbach; zum anderen liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass der Sicherheit des Flugplatzes und des Flugbetriebs nicht genügend Beachtung geschenkt worden ist. Die Tatsache, dass der Chef der Sektion Liegenschaften, nicht dagegen der Chef der Sektion Flugsicherung, die Stellungnahme des BAMF vom 18. Mai 1992 unterzeichnet hat, lässt für sich allein nicht darauf schliessen, dass das BAMF die Sicherheitsregeln unsorgfältig handhabt. Im Gegenteil beweist die am 18. Mai und am 9. Juli 1990 in zwei Etappen verlaufene Detailplangenehmigung, dass den Sicherheitsaspekten ganz besonders grosses Gewicht beigemessen worden ist, befasst sich doch die Detailplangenehmigung vom 9. Juli 1990 fast ausschliesslich mit der Trasseeführung im Bereich des Flugplatzes Reichenbach und mit der Sicherheit des Flugbetriebs. Die Beschwerdeführer bringen denn auch nichts Konkretes vor, was darauf schliessen liesse, dass bei der Prüfung der Sicherheitsfragen für den Flugplatz Reichenbach Fehler oder Irrtümer unterlaufen sind, die es im öffentlichen Interesse nachträglich zu beheben gelte. Was endlich die Unterschriftsberechtigung innerhalb des BAMF anbelangt, so ist es nach Art. 48 Abs. 2 des BG vom 19. September 1978 über die Organisation und die Geschäftsführung des Bundesrates und der Bundesverwaltung (Verwaltungsorganisationsgesetz [VwOG], SR 172.010) Sache der Amtsvorsteher, die Unterschriftsberechtigung zu regeln. Die Tatsache, dass der Chef der Sektion Liegenschaften die Vernehmlassung des BAMF vom 18. Mai 1992 unterzeichnet hat, gibt zu keinen Beanstandungen Anlass, da das in dieser Vernehmlassung zitierte Schreiben des BAMF vom 18. Juni 1990 an die BLS vom Chef der Sektion Flugsicherung des BAMF unterzeichnet worden ist. In letzterem Schreiben, das eine der Grundlagen für die Verlegung des Trassees der Übertragungsleitung auf die Ostseite des Bahnkörpers entlang des Flugplatzes bildete und damit gleichzeitig auch Grundlage für die Plangenehmigungsverfügung vom 9. Juli 1990 war, sind den Fragen bezüglich Sicherheit des Flugplatzes und des Flugbetriebs im Zusammenhang mit der projektierten Übertragungsleitung von kompetenter Seite Rechnung getragen worden. Es besteht daher kein Anlass mehr, darauf zurückzukommen, da aus der Vernehmlassung des BAMF vom 18. Mai 1992 hervorgeht, dass die Sicherheitsaspekte zusammen mit der Flugsicherung abgesprochen worden sind. Somit sind alle Anträge, die auf eine Überprüfung der Sicherheit des Flugplatzes und dessen Umgebung hinauslaufen, abzuweisen.

7. Der Vollständigkeit halber ist zu erwähnen, dass das Projekt gemäss der Vernehmlassung des BUWAL vom 11. August 1992 zu optimieren ist, wobei sich zwei miteinander kombinierbare Möglichkeiten anbieten: Zum einen sind die Wiesenflächen zwischen dem Landschaftsschutzgebiet und dem Bahndamm im Bereich der Masten Nrn. 53 bis 56 unter Verzicht auf Düngung zu extensivieren und zum andern ist ein Pflegekonzept für das angrenzende

Wäldchen des Landschaftsschutzgebiets zu erarbeiten mit dem Ziel, ökologisch hochwertigere, auenwaldähnliche Verhältnisse zu schaffen sowie den Struktur- und Artenreichtum des Waldrandes zu fördern.

Die BLS hat sich in ihrer Vernehmlassung vom 24. September 1992 mit diesen Optimierungsvorschlägen einverstanden erklärt und darüber hinaus ihre Bereitschaft erklärt, das in Anspruch genommene Terrain möglichst sorgfältig zu behandeln. Die BLS ist bei ihrer Aussage zu behaften, dass bei der Ausführung der Bauarbeiten in diesem Sinne vorgegangen wird.

8. Die Beschwerden sind daher abzuweisen.

Den beschwerdeführenden Gemeinden werden keine Verfahrenskosten auferlegt, da sich der vorliegende Streit nicht um vermögensrechtliche Interessen dreht (Art. 63 Abs. 2 VwVG). Dagegen haben die übrigen 28 Beschwerdeführer als unterliegende Parteien die Verfahrenskosten vor dem Bundesrat bestehend aus einer Spruchgebühr von Fr. 1960.- und den Schreibgebühren von Fr. 321.35 zu bezahlen; hinzu kommen noch die Verfahrenskosten der Vorinstanz, des EVED, von Fr. 1652.-, insgesamt Fr. 3933.50. Die anteilmässigen Kosten pro Beschwerdeführer betragen davon 1/28, das heisst Fr. 140.50 (Art. 63 Abs. 1 VwVG).

Parteikosten werden keine zugesprochen (Art. 64 VwVG).

[13] Vgl. auch [VPB 58.42](#).

JAAC 58.41 - Entscheid des Bundesrates vom 5. Mai 1993

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	58
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 002 159

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert.
Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale.
Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.