

## JAAC 69.20

Auszug aus dem Beschwerdeentscheid der  
Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt vom  
13. August 2004 [A-2003-131]

---

***Chemins de fer. Rénovation de l'installation de garage «dépôt 4  
Kalkbrei-te». Droit de procédure. Effets sur l'espace et l'environnement.  
Procédure simplifiée ou procédure ordinaire?***

***Art. 18i LCdF. Art. 7, art. 8 OPB.***

***- La procédure simplifiée d'approbation des plans est uniquement applicable lorsque le projet de construction en question n'a aucun effet ou seulement des effets secondaires sur les alentours, c'est-à-dire lors de projets petits, clairement localisés et strictement limités qui n'ont que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement (con-sid. 5.2). En l'espèce, les conditions légales ne sont pas remplies (consid. 5.3).***

***- Si, d'un point de vue de la protection contre le bruit, il existe une modification considérable d'une installation existante, il n'est plus possible de prétendre, s'agissant de la procédure, que cette dernière concerne une installation dont la modification n'a que des effets minimes sur l'environnement. Cela vaut d'autant plus pour le cas où une nouvelle installation doit être érigée (consid. 5.3.3.1).***

***- Le recours, par l'autorité inférieure, à la procédure simplifiée au lieu de la procédure ordinaire doit être considéré comme un grave vice de procédure, qui ne peut pas être réparé lors de la procédure de recours devant la Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (consid. 6).***

---

**Eisenbahnen. Erneuerung der Abstellanlage «Depot 4 Kalkbreite». Verfahrensrecht. Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Vereinfachtes oder ordentliches Verfahren?**

**Art. 18i EBG. Art. 7, Art. 8 LSV.**

**- Das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren kann nur dann durchgeführt werden, wenn das betreffende Bauvorhaben keine oder nur untergeordnete Auswirkungen auf die Umgebung hat, d. h. bei kleinen, örtlich klar und eng begrenzten Vorhaben, die raumplanungs- und umweltrechtlich unerheblich sind (E. 5.2). Die gesetzlichen Voraussetzungen sind vorliegend nicht erfüllt (E. 5.3).**

**- Liegt lärmschutzrechtlich eine wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage vor, kann verfahrensrechtlich nicht mehr davon gesprochen werden, das Verfahren betreffe eine Anlage, deren Änderung sich nur unerheblich auf die Umwelt auswirke. Dies gilt umso mehr für den Fall, dass eine neue Anlage erstellt werden soll (E. 5.3.3.1).**

**- Die Durchführung des vereinfachten statt des ordentlichen Verfahrens bei der Vorinstanz ist als schwerer Verfahrensfehler zu qualifizieren und kann im Beschwerdeverfahren vor der Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt nicht geheilt werden (E. 6).**

---

**Ferrovie. Rinnovo dell'impianto «Deposito 4 Kalkbreite». Diritto procedurale. Effetti sul territorio e l'ambiente. Procedura semplificata o ordinaria?**

**Art. 18i LFerr. Art. 7, art. 8 OIF.**

**- La procedura d'approvazione dei piani semplificata è ammessa solo se il progetto di costruzione in questione non ha effetti o ne ha solo di importanza minore sui dintorni. È il caso di piccoli progetti chiaramente e strettamente limitati territorialmente, che non hanno rilevanza per il diritto della pianificazione e dell'ambiente (consid. 5.2). Nella fattispecie, le condizioni legali non sono soddisfatte (consid. 5.3).**

**- Se dal punto di vista della protezione contro i rumori vi è una considerevole modifica di un'installazione esistente, secondo il diritto procedurale non si può più considerare che la procedura concerne un impianto la cui modifica ha effetti limitati sull'ambiente. Questo vale a maggior ragione per il caso in cui si costruisce un nuovo impianto (consid. 5.3.3.1).**

**- Lo svolgimento di una procedura semplificata invece di quella ordinaria da parte dell'autorità inferiore è considerato un grave errore procedurale che non può essere sanato nella procedura di ricorso davanti alla Commissione di ricorso in materia di infrastrutture e ambiente (consid. 6).**

Zusammenfassung des Sachverhalts:

Mit Gesuch vom 21. Oktober 2002 beantragten die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) dem Bundesamt für Verkehr (BAV) die Genehmigung der Planvorlage betreffend die Erneuerung der Abstellanlage Depot 4 Kalkbreite im vereinfachten Verfahren. Nach der öffentlichen Auflage gelangte A mit Einsprache vom 8. Mai 2003 ans BAV und beantragte, die Bewilligung sei zu verweigern. Zudem sei vorliegend das ordentliche Verfahren durchzuführen.

Am 11. September 2003 genehmigte das BAV die Planvorlage mit Auflagen im vereinfachten Verfahren. Das BAV führte aus, das äussere Erscheinungsbild verändere sich nicht wesentlich und wirke sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt aus, weshalb nicht das ordentliche Verfahren durchgeführt werden müsse.

Gegen diese Verfügung erhob A am 8. Oktober 2003 bei der Rekurskommission des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (REKO/UVEK; seit dem 1. Juli 2004 und im Folgenden: Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt [REKO/INUM]; vgl. AS 2004 2155) Verwaltungsbeschwerde. Er beantragte wiederum, vorliegend sei das ordentliche Verfahren durchzuführen, da es sich nicht um eine lokale Anpassung der Geleiseanlagen, sondern um einen deutlichen Eingriff mit städtebaulich weit reichenden Auswirkungen handle.

Aus den Erwägungen:

(...) (Formelles)

4. Die REKO/INUM überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen - einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ausübung des Ermessens - sowie Angemessenheit hin (Art. 49 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren [VwVG], SR 172.021).

Der Beschwerdeführer rügt einerseits, dass fälschlicherweise das vereinfachte Verfahren durchgeführt worden sei, andererseits die Auswirkungen der geplanten Anlage hinsichtlich Lärm und Raum. Letztere Rügen fallen mehr oder weniger mit der verfahrensrechtlichen zusammen.

5. Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen), dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden (Art. 18 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG], SR 742.101). Dabei werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 18 Abs. 3 EBG). Es ist entweder das ordentliche Plangenehmigungsverfahren (Art. 18b ff. EBG) oder das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren durchzuführen (Art. 18i EBG).

Gemäss den eingereichten Unterlagen soll die neue Abstellanlage die bereits bestehende Anlage aus dem Jahre 1910 auf dem Kalkbreiteareal ersetzen. Das fragliche Gebiet besteht aus den Grundstücken Nr. 5438 (im Eigentum der VBZ), 6046 und 5511 (beide im Eigentum der Stadt Zürich), wobei für die Anlage ausschliesslich das Grundstück Nr. 5438 beansprucht wird. Nördlich wird das betreffende Gebiet von der Badenerstrasse, südwestlich von der SBB[78]-Linie und südöstlich von der Kalkbreitestrasse begrenzt.

Ebenfalls südöstlich, auf der anderen Seite der Kalkbreitestrasse, befindet sich das Tramdepot Kalkbreite. Die Abstellanlage ist, um mit möglichst wenig Rangieraufwand bewirtschaftet werden zu können, neu im Durchlaufbetrieb konzipiert. Damit entfallen die Manöverfahrten, bei denen die Tramzüge rückwärts über die Kalkbreitestrasse in die Stumpengeleise gestellt werden. Die Einfahrten sollen ausschliesslich aus der Badenerstrasse erfolgen und die Ausfahrten nur über die Kalkbreitestrasse. Zusätzlich bleibt die Anlage, wie bisher, mit dem Tramdepot und dem Dienstgeleise in der Elisabethenstrasse (nördlich direkt neben dem Tramdepot) verbunden. Da die Anlage im Normalfall nur als Abstellfläche dient, ergeben sich pro Tag weniger als 20 Fahrzeugbewegungen. Die Geleise 1 und 2 sollen auch von Bussen und Gleis 9 von schweren Materialtransportern befahren werden können. Daher ist deren Erstellung nach konventioneller Methode geplant (20 cm Foundationsschicht, 25 cm Unterbeton, 17 cm Oberbeton, 4 cm Deckbelag). Für die übrigen Geleise ist ein retensiver Aufbau mit vorgefertigten Monoblock-Betonschwellen vorgesehen und die Flächen werden als Schotterrasen begrünt. Zur Lärmverminderung ist vor den Kurven der Einbau von Schmierapparaten geplant. Die neue Geleiseanordnung bedingt ebenfalls den Abbruch des alten Dienstgebäudes an der Kalkbreitestrasse. Im südlichen Teil des Areals sind 20 Mitarbeiterparkplätze vorgesehen. Die Anlage soll zum Schutz der Fahrzeuge vor Vandalismus eingezäunt werden. Die geplante Höhe des Zaunes beträgt entgegen der Planvorlagen nicht 4 m, sondern 2.4 m. Ein- und Ausgang der eingezäunten Anlage sind mit einem elektrischen Schiebtor versehen. Zudem wird die Anlage nachts beleuchtet. Auf dem eingezäunten Gebiet soll sich nur instruiertes Personal aufhalten. Zwischen der Badenerstrasse und der eigentlichen Geleiseanlage wird ein 20 m breiter Streifen für Hochbauten freigehalten. Die Anlagekosten werden auf knapp Fr. 8.3 Mio. (Preisbasis 1. April 2001) beziffert.

Unbestritten ist, dass vorliegend das Projekt im bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen ist. Hingegen ist umstritten, ob die Vorinstanz zu Recht das vereinfachte Verfahren durchgeführt hat. Dies ist nachfolgend zu prüfen.

5.1. Die Vorinstanz begründet die Wahl des vereinfachten Verfahrens unter Berufung auf Art. 18i Abs. 1 Bst. b EBG damit, dass die bestehende Abstellanlage erneuert, nicht aber vergrössert werde. Der Ersatz der bestehenden Stumpengeleise durch durchgehende Geleise ermögliche ein Betriebskonzept mit Umlaufbetrieb, was dazu führe, dass die Rangierfahrten entfallen würden. Weiter sei der Einbau einer Geleiseschmieranlage vorgesehen. Diese Massnahmen führten zu einer beträchtlichen Verminderung der Lärmemissionen. Zudem sei das betroffene Gebiet durch die Anlagen der SBB AG sowie den Verkehr auf der Badenerstrasse bereits erheblich mit Lärm vorbelastet. Schliesslich bestünden weder aus Sicht des Kantons noch der Stadt Zürich grundsätzliche verfahrensrechtliche Einwände gegen das Projekt. Daher komme das BAV zum Schluss, das äussere Erscheinungsbild verändere sich nicht wesentlich und wirke sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt aus. Auch berühre das Projekt keine schutzwürdigen Interessen Dritter.

Demgegenüber verlangt der Beschwerdeführer die Durchführung des ordentlichen Verfahrens und hält fest, vorliegend gehe es nicht um eine lokale Anpassung der Geleiseanlagen, sondern um einen deutlichen Eingriff mit

städtebaulich weit reichenden Auswirkungen. Das neue Betriebskonzept und die Geleiseanordnung wichen völlig von der bestehenden Situation ab. Die Folgen, insbesondere die Auswirkungen auf den öffentlichen Raum, könnten noch nicht abgeschätzt werden. Schliesslich seien die Betroffenen nicht eindeutig bestimmbar.

Auch das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) kommt grundsätzlich zum Schluss, vorliegend seien die Voraussetzungen für die Durchführung des vereinfachten Verfahrens nicht erfüllt. Beim geplanten Wiederaufbau anstelle der bislang bestehenden Anlage sei, obwohl baulich eine neue Anlage, lärmrechtlich von einer wesentlichen Änderung nach Art. 8 Abs. 3 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) auszugehen. Denn die wieder aufgebaute Anlage sei mit der bisherigen in funktionaler und betrieblicher Hinsicht weitestgehend identisch. Wesentliche Änderungen im Sinne von Art. 8 Abs. 3 LSV führten nach Ansicht des BUWAL zu erheblichen Umweltauswirkungen und damit zur Durchführung des ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens mit Anhörung des BUWAL. Dies gelte im Ergebnis auch für den Spezialfall des Wiederaufbaus einer Anlage. Es sei zwar in der Regel damit zu rechnen, dass ein Wiederaufbau zu einer generellen Verbesserung der Lärmsituation führe. Dies könne aber nicht dazu führen, dass auf die Durchführung des ordentlichen Verfahrens verzichtet werde, denn es sei davon auszugehen, dass beim Wiederaufbau einer Anlage eine Vielzahl von Lärminderungs-Massnahmen zu prüfen sei.

5.2. Die Bahnunternehmung hat das Plangenehmigungsgesuch mit den erforderlichen Unterlagen bei der Genehmigungsbehörde einzureichen. Diese prüft die Unterlagen auf ihre Vollständigkeit hin und verlangt allenfalls Ergänzungen (Art. 18b EBG). Im Rahmen der Durchführung des ordentlichen Verfahrens muss die gesuchstellende Bahnunternehmung die Veränderungen, die das geplante Werk im Gelände bewirkt, ausstecken (Art. 18c Abs. 1 EBG). Die Genehmigungsbehörde übermittelt das Gesuch den betroffenen Kantonen zur Stellungnahme. In den betroffenen Kantonen und Gemeinden ist das Gesuch in den amtlichen Publikationsorganen zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen (Art. 18d Abs. 1 und 2 EBG).

Demgegenüber ist im vereinfachten Plangenehmigungsverfahren die Publikation, die öffentliche Auflage sowie die Aussteckung der geplanten Veränderungen nicht obligatorisch (vgl. Art. 18i Abs. 3 EBG). Betroffenen ist aber die Möglichkeit einzuräumen, sich zum Projekt zu äussern, allenfalls Einsprache zu erheben oder (vorgängig) ihr Einverständnis zum Projekt zu erklären. Dieses Verfahren entspricht demjenigen, wie es kantonale Baugesetze für Vorhaben im «kleinen Baubewilligungsverfahren» kennen (Art. 18i Abs. 3 EBG; vgl. Botschaft zu einem Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung der Plangenehmigungsverfahren vom 25. Februar 1998, BBl 1998 2591, S. 2621; vgl. auch *Alexander Ruch*, Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Zürich 1999, Rz. 53 ff. zu Art. 22). Im Übrigen gelten die Bestimmungen für das ordentliche Verfahren (Art. 18i Abs. 4 EBG).

Das vereinfachte Verfahren soll also dann zum Zug kommen, wenn das betreffende Bauvorhaben keine oder nur untergeordnete Auswirkungen auf die Umgebung hat. Mit anderen Worten soll bei kleinen, örtlich klar und eng begrenzten Vorhaben, die raumplanungs- und umweltrechtlich

unerheblich sind, auf das aufwändige ordentliche Verfahren verzichtet werden können (Botschaft, a.a.O., S. 2635 und 2621; vgl. *Christoph Bandli*, Neue Verfahren im Koordinationsgesetz: Ausgleich von Schutz und Nutzen mittels Interessenabwägung, *Umweltrecht in der Praxis [URP]* 2001 511 ff., S. 536). In Zweifelsfällen ist aber das ordentliche Verfahren durchzuführen (Art. 18i Abs. 4 EBG).

**5.3.** Nach Art. 18i Abs. 1 EBG wird das vereinfachte Verfahren durchgeführt bei:

- a. örtlich begrenzten Vorhaben mit wenigen, eindeutig bestimmbar Betroffenen;
- b. Eisenbahnanlagen, deren Änderung oder Umnutzung das äussere Erscheinungsbild nicht wesentlich verändert, keine schutzwürdigen Interessen Dritter berührt und sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt auswirkt;
- c. Eisenbahnanlagen, die spätestens nach drei Jahren wieder entfernt werden.

Art. 18i Abs. 1 Bst. b EBG nennt demnach grundsätzlich drei Voraussetzungen, die kumulativ erfüllt sein müssen, damit das vereinfachte Verfahren durchgeführt werden kann: das äussere Erscheinungsbild darf nicht wesentlich verändert werden, schutzwürdige Interessen Dritter dürfen nicht berührt werden und die Änderung darf sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt auswirken. Während die Auswirkungen eines Projekts auf das äussere Erscheinungsbild gestützt auf die Pläne festgestellt werden können, sind für die Fragen möglicher Auswirkungen auf Raum und Umwelt sowie schutzwürdige Rechte Dritter unter Umständen vertiefte Untersuchungen notwendig.

**5.3.1.** Das äussere Erscheinungsbild wird allgemein wesentlich geprägt durch Form und Farbe der projektierten Anlage. Schienenanlagen sind optisch naturgemäss weniger auffällig, als andere Hochbauten. So dürfte allein eine Änderung des Schienenverlaufs noch keine wesentlichen Auswirkungen auf das Erscheinungsbild zur Folge haben.

Vorliegend soll die bestehende Anlage aber vollständig abgerissen und an der gleichen Stelle eine neue Anlage gebaut werden. So sind u. a. eine neue Geleiseanordnung (inklusive Anpassung der dazu gehörenden elektrischen Anlagen), die Umzäunung und nächtliche Beleuchtung der Anlage sowie die Begrünung eines grossen Bereichs der Abstellanlage geplant (vgl. ausführlich vorne E. 5). Damit erfährt das äussere Erscheinungsbild erhebliche Änderungen. Ob diese allein bereits als wesentlich im Sinne von Art. 18i Abs. 1 Bst. b EBG zu betrachten sind, kann dahingestellt bleiben, da das vereinfachte Verfahren ohnehin aus nachfolgend darzulegenden Gründen nicht zur Anwendung gelangen kann.

**5.3.2.** Als weitere Voraussetzung dürfen keine schutzwürdigen Interessen Dritter berührt werden. Die Formulierung lehnt sich an Art. 48 VwVG an, der die Legitimation zur Verwaltungsbeschwerde regelt. Adressaten dieser Bestimmung sind daher in erster Linie die unmittelbaren Nachbarn und allenfalls weitere Kreise, sofern sie von der Anlage mehr als die Allgemeinheit betroffen werden (vgl. zur Frage der Legitimation *Alfred Kölz / Isabelle Häner*, *Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes*, 2. Aufl., Zürich 1998, Rz. 535 ff.).

Vorliegend hat die Beschwerdegegnerin die direkten Anstösser vorgängig über das geplante Vorhaben orientiert. Bis auf den Beschwerdeführer hatten sich denn auch alle mit dem Projekt einverstanden erklärt. Da es sich vorliegend um ein bedeutendes Projekt handelt, das auch während der Bauzeit Auswirkungen - nicht nur auf die Anstösser - haben dürfte, ist indessen nicht auszuschliessen, dass noch weitere Personen in ihren schutzwürdigen Interessen berührt sein könnten.

**5.3.3.** Weiter verlangt Art. 18i Abs. 1 Bst. b EBG, dass sich das Projekt nur unerheblich auf Raum und Umwelt auswirkt. Die Frage der Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind nachfolgend getrennt zu behandeln.

**5.3.3.1.** Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt steht die Frage der Lärmemissionen im Vordergrund. Gemäss dem Vorsorgeprinzip sind Lärmemissionen einer Baute oder Anlage so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz, Umweltschutzgesetz [USG], SR 814.01; vgl. auch Art. 7 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 1 LSV). Reichen die vorsorglichen Massnahmen nicht aus, um schädliche oder lästige Einwirkungen zu vermeiden, sind in einer zweiten Stufe der Lärm-bekämpfung verschärfte emissionsbegrenzende Massnahmen anzuordnen (Art. 11 Abs. 3 USG). Solche sind generell dann notwendig, wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Bei Neuanlagen sind die gegenüber den Immissionsgrenzwerten verschärften Planungswerte einzuhalten (vgl. *Urs Walker*, Änderung von lärmigen Anlagen - Errichtung oder Sanierung?, URP 1994 432 ff., S. 433 f.; vgl. auch Art. 7 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 2 LSV).

Art. 7 und 8 LSV enthalten keine klaren Abgrenzungskriterien für die Begriffe der neuen, der wesentlich geänderten bzw. der unwesentlich geänderten ortsfesten Anlage ([BGE 115 Ib 456](#) E. 5a). Immerhin definiert Art. 8 Abs. 3 LSV als wesentliche Änderungen ortsfester Anlagen Umbauten, Erweiterungen und vom Inhaber der Anlage verursachte Änderungen des Betriebs, wenn zu erwarten ist, dass die Anlage selbst oder die Mehrbeanspruchung bestehender Verkehrsanlagen wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugen. Es ist somit die zukünftige Lärmentwicklung abzuschätzen (vgl. [BGE 115 Ib 446](#) E. 4b). Die LSV legt sodann fest, dass der Wiederaufbau einer Anlage in jedem Fall als wesentliche Änderung zu gelten hat (Art. 8 Abs. 3 *in fine*). Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass beim Spezialfall des Wiederaufbaus einer Anlage in besonderem Masse zu prüfen ist, ob tatsächlich nach dem neusten Stand der Technik projektiert worden ist und alle notwendigen emissionsbegrenzenden Massnahmen vorgesehen sind. Dies obwohl grundsätzlich damit gerechnet werden kann, dass der Wiederaufbau zu einer generellen Verbesserung der Lärmsituation führt. Es geht bei einem Wiederaufbau nicht nur darum, dass die bisherigen Emissionen nicht verstärkt werden, sondern es ist ganz allgemein zu prüfen, ob dem Vorsorgeprinzip (vgl. oben) nachgelebt wird und ob, im Falle einer wesentlichen Änderung, die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind (vgl. betreffend Ausbau einer Anlage: [BGE 120 Ib 379](#) E. 3e).

Liegt lärmschutzrechtlich eine wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage vor, kann verfahrensrechtlich nicht mehr davon gesprochen werden, das Verfahren betreffe eine Anlage, deren Änderung sich nur unerheblich auf die Umwelt auswirke. Dies gilt umso mehr für den Fall, dass eine neue Anlage erstellt werden soll.

Vorliegend ist damit davon auszugehen, dass es sich bei der fraglichen Abstellanlage zumindest um eine wesentliche Änderung im Sinne von Art. 8 Abs. 2 und 3 LSV handelt. Ob es sich gar um eine Neuanlage (vgl. etwa [BGE 123 II 325 E. 4a/aa](#)) im Sinne von Art. 7 LSV handelt, braucht, da für die Frage der Zulässigkeit des vereinfachten Plangenehmigungsverfahrens nicht relevant, nicht entschieden zu werden.

**5.3.3.2.** Schliesslich stellt sich die Frage nach den Auswirkungen auf den Raum. Der Beschwerdeführer macht denn auch geltend, die offene Geleiseanlage widerspreche den planerischen Vorgaben der Stadt Zürich und verunmögliche eine qualitativ gute städtebauliche Lösung.

Durch die betrieblichen Anpassungen (Durchlaufbetrieb) entfallen mit der neuen Anlage die bis anhin notwendigen Rangierfahrten. Damit verringern sich die direkten Auswirkungen des Tramverkehrs vor allem in der Kalkbreitestrasse. Insofern dürften in der Betriebsphase keine erheblichen neuen Auswirkungen auf den Raum entstehen.

Hingegen wird die Anlage neu von einem 2.4 m hohen Zaun umschlossen und während der Nacht beleuchtet, womit offensichtlich Auswirkungen in räumlicher Hinsicht gegeben sind.

Weiter ist die projektierte Abstellanlage auf dem südlichen Teil des fraglichen Areals geplant. Entlang der Badenerstrasse soll ein ungefähr 20 m breiter Streifen für eine allfällige Überbauung freigehalten werden. Eine Doppelnutzung des Areals bleibt damit möglich. Auch hat die Beschwerdegegnerin im vorliegenden Beschwerdeverfahren am 18. Februar 2004 erneut bestätigt, dass nachträglich noch Stützen für eine allfällige Überdachung der Abstellanlage eingebaut werden könnten. Dennoch muss festgehalten werden, dass durch die geplante Abstellanlage die gestalterische Freiheit für eine allfällige spätere Überbauung eingeschränkt wird. Zudem ist und war die Frage der Nutzung des betreffenden Areals Gegenstand verschiedener politischer Vorstösse. Bereits 1978 wurde offenbar im Rahmen einer Volksinitiative der Stadtrat Zürich ersucht, das Areal des alten Tramdepots dem kommunalen und genossenschaftlichen Wohnungsbau zu tragbaren Mietzinsen zur Verfügung zu stellen, wenn es von der Beschwerdegegnerin nicht mehr benötigt werde. In der städtebaulichen Studie aus dem Jahre 1999 wurden sinnvolle Möglichkeiten für eine Überbauung des Kalkbreiteareals untersucht. Erst kürzlich überwies der Gemeinderat dem Stadtrat Zürich eine Motion sowie ein Postulat im Zusammenhang mit dem Kalkbreiteareal.

Nach Art. 18 Abs. 4 EBG ist das kantonale Recht zu berücksichtigen, soweit es die Bahnunternehmung in der Erfüllung ihrer Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt. Zwar kann bei der Frage des anwendbaren Verfahrensrechts nicht bereits geklärt werden, inwiefern das kantonale Recht (hier die Frage der Übereinstimmung mit der kommunalen Zonenordnung) zu berücksichtigen ist. Angesichts der Diskussionen, die über die Nutzung des

fraglichen Arealen geführt werden, und des Umstandes, dass das vorliegende Projekt eine allfällige Überbauung beeinflusst, kann nicht gesagt werden, dass das Projekt sich unerheblich auf den Raum auswirkt. Ob das kantonale Recht dem Projekt dann auch tatsächlich entgegensteht, ist damit aber keineswegs gesagt. So ist den Stellungnahmen der kantonalen Behörden jedenfalls nicht zu entnehmen, dass das vorliegende Projekt kantonalem (bzw. kommunalem) Recht widerspreche.

**5.4.** Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das BAV vorliegend zu Unrecht das vereinfachte Verfahren durchgeführt hat und insbesondere von einer Publikation des Gesuchs abgesehen hat.

**6.** Es bleibt zu prüfen, welche Auswirkungen dieser Verfahrensfehler auf das vorliegende Verfahren hat.

**6.1.** Die Verletzung wesentlicher bundesrechtlicher Verfahrensvorschriften kann die Aufhebung der angefochtenen Verfügung zur Folge haben, zumal dann, wenn sie in oberer Instanz nicht zu beheben sind. Liegt eine Verfahrensverletzung vor, ist zu untersuchen, ob sie einen Einfluss auf den Entscheid gehabt hat, was betreffend wesentlicher Verfahrensvorschriften im allgemeinen anzunehmen ist. Aus prozessökonomischen Gründen besteht die Möglichkeit, den Verfahrensmangel in der oberen Instanz zu heilen, wenn das Versäumnis nachgeholt und dadurch der erstrebte Zweck dennoch erreicht werden kann, ohne dass der betroffenen Partei ein Nachteil erwächst (vgl. *Fritz Gygi*, Bundesrechtspflege, Bern 1983, S. 297 f.).

**6.2.** Wie bereits ausgeführt (E. 5.2), unterscheidet sich das vereinfachte Verfahren vom ordentlichen Verfahren hauptsächlich dadurch, dass bei ersterem eine Publikation nicht notwendig ist. Die Publikation bezweckt, interessierte Kreise und die Allgemeinheit zu informieren. Sie ist Voraussetzung zur Wahrnehmung des Rechts Dritter, sich am Verfahren zu beteiligen (Ruch, a.a.O., Rz. 45 f. zu Art. 22). Insofern ist sie ein wichtiger Verfahrensschritt und ein unrechtmässiger Verzicht darauf ist daher als wesentlicher Verfahrensfehler zu werten.

Vorliegend wurden zwar die direkten Anstösser vorgängig angehört, doch ist nicht dargetan, dass alle interessierten Dritten vom Verfahren Kenntnis erhalten haben. Angesichts der Bedeutung des Projekts (vgl. E. 5.3.3.2) ist nicht auszuschliessen, dass sich bei einer Publikation des Gesuchs weitere in ihren schutzwürdigen Interessen Betroffene am Verfahren beteiligt hätten. Infolge der Art und Schwere des Mangels, ist daher davon auszugehen, dass er erheblichen Einfluss auf das Verfahren gehabt haben könnte. Es liegt auch eine völlig andere Situation vor, als beim Entscheid der REKO/UVEK vom 15. März 2002 (E-2000-16). In diesem Verfahren wurde das ursprünglich öffentlich aufgelegte Projekt im erstinstanzlichen Verfahren abgeändert. Diese Änderung wurde jedoch nicht mehr publiziert. Es konnte davon ausgegangen werden, dass keine direkt betroffenen Personen wegen mangelnder Information ihre Rechte nicht wahrnehmen konnten und auf eine (nachträgliche) Publikation durfte ausnahmsweise verzichtet werden (E. 4.3).

**6.3.** Die Heilung des Mangels in dem Sinne, dass die Publikation im Rahmen des laufenden Beschwerdeverfahrens nachgeholt würde, wäre zwar grundsätzlich nicht ausgeschlossen. Allfällig neuen Beteiligten würde aber

eine Instanz verloren gehen und es würde in die funktionale Zuständigkeit der Vorinstanz eingegriffen. Zudem ist es nicht die Aufgabe der REKO/INUM, auf Grund allfälliger neuer Einsprachen quasi das erstinstanzliche Verfahren nochmals durchzuführen und es erscheint fraglich, ob die REKO/INUM dazu überhaupt in der Lage wäre. Von einer nachträglichen Publikation im Rahmen des Beschwerdeverfahrens muss daher abgesehen werden.

7. Damit kann der Verfahrensfehler im vorliegenden Beschwerdeverfahren nicht geheilt werden. Die angefochtene Verfügung ist aufzuheben und die Sache an die Vorinstanz zur Durchführung des ordentlichen Verfahrens - unter Einbezug des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) und des BUWAL - zurückzuweisen.

(...)

[78] Schweizerische Bundesbahnen.

---

[Page d'accueil de la Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement](#)

**JAAC 69.20 - Auszug aus dem Beschwerdeentscheid der Rekurskommission für  
Infrastruktur und Umwelt vom 13. August 2004 [A-2003-131]**

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	2005
Année	
Anno	
Band	69
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 006 887

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.