

BAUHERRENGEMEINSCHAFT



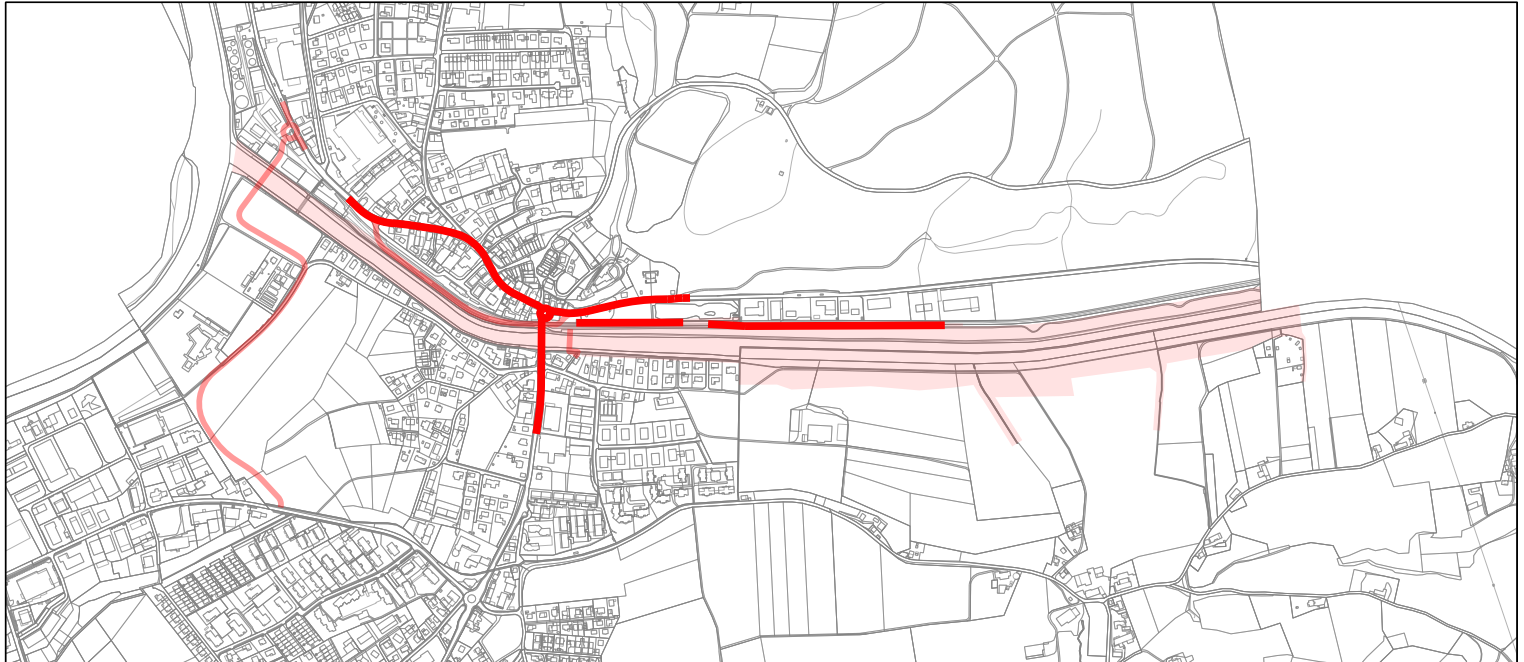
Oberingenieurkreis II
Tiefbauamt des Kantons Bern



Gemeinde Laupen



Sensetalbahn



Master-Dokumentation

orientierende Beilage

LaUP!en

Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen

Kurzbericht zum Verfahren und Vorhaben

PLANERGEMEINSCHAFT SENSseORIUM:

Roduner BSB + Partner AG Ingenieure und Planer 3097 Liebefeld <input checked="" type="checkbox"/>	CSD Ingenieure AG 3097 Liebefeld <input type="checkbox"/>	Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG 3011 Bern <input type="checkbox"/>	Schär Buri Architekten BSA SIA 3006 Bern <input type="checkbox"/>	ingenta ag ingenieure und planer 3000 Bern 31 <input type="checkbox"/>
--	---	---	--	---

Index	Datum	Aenderungen	gez.	gepr.	gen.	Liebefeld, 10.08.2018	geprüft:	genehmigt:
						gezeichnet:	Plan Nr. 90472 / M1-1	
						Grösse:		
						user: nst		
						gedruckt: 07-AUG-2018 13:28		

Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen

Kurzbericht zum Verfahren und Vorhaben

1. Ausgangslage und Fragestellung

1.1 Gesamtprojekt

(1) Grundidee des Gesamtprojektes «Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen» bildet die im übergeordneten Gesamtinteresse vorgesehene Verlegung des Bahnhofs Laupen in Richtung Neueneegg, womit der Bahnübergang an der Brücke aufgehoben, der Verkehr entflochten und das heutige Bahnhofareal für eine erwünschte städtebauliche Entwicklung (neues Quartier) freigespielt werden kann.

Kernstück dieses Gesamtprojektes bildet das Masterplangebiet, in dessen Perimeter folgende Verfahren vorgesehen sind:

- Eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren (PGV) nach Art. 18 ff EBG¹ für die neue Bahnstation, den Bushof und die Buskanten sowie die Parkierung im Stationsbereich und die wasserbaulichen Vorkehren auf dem Gebiet der Gemeinden Bösinggen (inkl. Ferienhauszone, FR) und Laupen (BE) innerhalb dieses PGV - Perimeters.
- Kantonales Strassenplanverfahren nach Art. 29 ff SG² für die Sanierung der Kantonsstrasse im Stedtli und im Bereich der neuen Bahnstation (inkl. temporäre Umfahrungsstrasse Gillenau) und den Abbruch und Neubau der Sensebrücke.
- Kommunales Wasserbauplanverfahren nach Art. 21 ff WBG³ für die wasserbauliche Umgestaltung der Sense unterhalb der neuen Strassenbrücke und der Mündung.
- Allfällige kommunale Überbauungsordnungen für die Sicherung öffentlicher Leitungen der Gemeinde (vgl. RZ 11 und 18).

Nicht Gegenstand dieser Verfahren im Masterplangebiet bilden die Anlagesanierungen auf der Bahnstrecke Flamatt- Neueneegg - Laupen (PGV I) sowie die kommunale Nutzungsplanung auf dem Areal der heutigen, aufzuhebenden Bahnstation Laupen sowie allfällige wasserbaulichen Vorkehren oberhalb des Masterplangebiets.

Was die Sanierung der kommunalen Werkleitungen und die Verlegung des bestehenden Verbandskanals der ARA-Sensetal im Bereich der Sense (TP 6 und 3) betrifft, ist davon auszugehen, dass die planungsrechtlichen Grundlagen für diese Leitungsbauten in die für die fraglichen Gebiete jeweils vorgesehenen Planerlassverfahren integriert werden können. Soweit dies nicht vollständig möglich sein sollte, wären dafür - ergänzend - kommunale Bewilligungs- oder Planerlassverfahren durchzuführen.

¹ Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957, EBG, SR 742.101

² Kantonales Strassengesetz vom 4. Juni 2008, SG, BSG 732.11

³ Kantonales Wasserbaugesetz vom 14. Februar 1989, WBG, BSG 751.11

(2) Diese Verfahrensübersicht zeigt auf, wie die für die Realisierung des Gesamtprojektes vorgesehenen Verfahren, insbesondere im Masterplanperimeter - soweit erforderlich – gegeneinander abzugrenzen, aufeinander abzustimmen und zu koordinieren sind. Dabei sind auch die Zusammenhänge und die Koordinationserfordernisse mit den ausserhalb des Masterplanperimeters noch vorgesehenen weiteren Verfahren darzustellen.

2. Rechtsgrundlagen

2.1 Eisenbahnrecht

(3) Es ist heute – was hier nicht noch näher ausgeführt wird - allgemein unbestritten und anerkannt, dass Bewilligungsverfahren möglichst zusammen zu legen und möglichst koordiniert durchzuführen sind. Folgerichtig bestimmt Art. 18 EBG, dass Eisenbahnanlagen, die ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienen, immer im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen sind (Abs. 1), damit sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt sind (Abs. 3) und kantonale Bewilligung für solche Anlagen grundsätzlich nicht erforderlich sind. Das kantonale Recht ist einzig zu berücksichtigen, solange es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (Abs. 4).

In Art. 18m EBG findet sich für „Nebenanlagen“ allerdings auch eine Handlungsalternative. Danach könnten „die Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Eisenbahnbetrieb dienen (Nebenanlagen)“, jedenfalls mit Zustimmung der jeweiligen Eisenbahnunternehmung, auch nach kantonalem Recht bewilligt werden.

2.2 Strassenbaurecht

(4) Die Sanierung verläuft zwar weitgehend im Bereich der bisherigen Kantonsstrasse. Sie ist aber umfassend und zudem mit dem ebenfalls zur Kantonsstrasse gehörenden Abbruch und Neubau der Sensebrücke verknüpft.

Insgesamt können damit alle (drei) Kantonsstrassenteilabschnitte sowie der Abbruch und Neubau der Sensebrücke in einem Verfahren zum Erlass eines kantonalen Strassenplans nach Art. 29 ff SG (kantonale Überbauungsordnung) bewilligt werden. Das vereinfachte Strassenplanverfahren nach Art. 29 SG findet nur für kleine Vorhaben Anwendung und steht hier nicht zur Verfügung. Gegenstand des Strassenplanverfahrens bildet dagegen auch die temporäre Umfahrungsstrasse, soweit diese auf Gebiet des Kantons Bern verläuft.

2.3 Wasserbaurecht

(5) Das Gesamtprojekt erfordert allenfalls ab der Noflenmatte und sicher auf der gesamten Länge des Masterplanperimeters bis zur Sensemündung wasserbauliche Vorkehren. Diese betreffen unterhalb des Standortes der neuen Sensebrücke beide Ufer, welche indessen vollumfänglich im Gebiet des Kantons Bern und der Gemeinde Laupen liegen. Auch oberhalb der neuen Brücke sind auf beiden Ufern wasserbauliche Vorkehren erforderlich, dabei liegt allerdings das Westufer auf dem Gebiet des Kantons Freiburg und der Gemeinde Bösinggen und das Ostufer auf dem Gebiet des Kantons Bern und der Gemeinde Laupen. Zudem ist zu beachten, dass die oberhalb der Sensebrücke auch auf dem Gebiet des Kantons Freiburg und der Gemeinde Bösinggen vorgesehenen Wasserbaumassnahmen im Wesentlichen deshalb erforderlich werden, weil die neue Bahnstation Laupen und das dafür unmittelbar entlang der Sense benötigte Abstellgleis eine kom-

pensatorische zusätzliche Ausdehnung des Gewässerraums auf der Freiburger Seite der Sense nach sich ziehen. Die auf der Freiburger Seite vorgesehenen Wasserbaumassnahmen sind mit andern Worten weitgehend bahnbedingt. Im Interesse einer verbesserten Verfahrenskoordination rechtfertigt es sich deshalb, diese wasserbaulichen Vorkehrungen in das eisenbahnrechtliche PGV zu integrieren.

Wasserbaupflichtig auf dem Gebiet des Kantons Bern ist nach Art. 9 Abs. 1 WBG grundsätzlich die Gemeinde, wobei die Wasserbaupflicht im unmittelbaren Bereich der neuen Sensebrücke aufgrund der Spezialbestimmung von Art. 9 Abs. 3 Bst. a WBG auf einem kurzen Abschnitt dem Kanton obliegt. Für die auf dem Gebiet des Kantons Bern zu treffenden wasserbaulichen Vorkehrungen ist indessen grundsätzlich ein kommunaler Wasserbauplan im Sinne von Art. 21 ff WBG zu erlassen, zumal das Vorhaben den Rahmen einer blossen Wasserbaubewilligung im Sinne von Art. 30 ff WBG sprengt. Soweit wasserbauliche Vorkehrungen auf dem Gebiet des Kantons Freiburg anstehen, sind diese dagegen grundsätzlich in einem Baugesuchsverfahren nach Art. 139 ff PBG⁴ zu bewilligen. Planerlassverfahren für Wasserbaumassnahmen sind im Kanton Freiburg - soweit ersichtlich - nicht bekannt.

3. Ergebnis

3.1 Masterplanperimeter und Abgrenzung der Verfahren

(6) Der Masterplanperimeter deckt das vom Gesamtprojekt betroffene Gebiet zweckmässig und ausreichend ab. Das PGV I für die Anlagensanierungen auf der Bahnstrecke Flamatt- Neuenegg - Laupen zeitigt bei der vorgesehenen Abgrenzung gegenüber dem PGV II keine wesentlichen Auswirkungen auf das Masterplangebiet und kann deshalb auch zeitlich losgelöst durchgeführt werden (zur Umweltverträglichkeitsprüfung, vgl. RZ 9). Dasselbe gilt für die Revision der baurechtlichen Grundordnung im Bereich der heutigen Bahnstation Laupen. Insofern bestehen einzig zeitliche Abhängigkeiten, indem die Umnutzung nur und erst erfolgen kann, wenn der Rückbau der alten Bahnstation abgeschlossen ist und das Areal auch nicht mehr als Installationsplatz benötigt wird.

(7) Für den Rückbau der alten und den Bau der neuen Bahnstation ist zwingend ein eisenbahnrechtliches PGV durchzuführen. Es handelt sich nicht mehr um „Nebenanlagen“ die nach Art. 18 m EBG auch in einem kantonalen Verfahren bewilligt werden könnten. Demgegenüber ist es geboten und zulässig, die wasserbaulichen Vorkehrungen im Bereich des PGV II in dieses zu integrieren und auf diesem Abschnitt auf gesonderte Verfahren (Kantone Bern und Freiburg) für den Wasserbau zu verzichten. Dieses Vorgehen wird durch Art. 18 Abs. 4 EBG abgedeckt und ist geboten. Einerseits sind insbesondere die im Kanton Freiburg vorgesehenen Wasserbaumassnahmen eine unmittelbare Folge des Eisenbahnprojektes (Abstellgleis an der Sense, mit darauf zurück zu führender Ausdehnung des Gewässerraums am andern Ufer). Zudem wäre es nicht sachgerecht und mit dem Koordinationsgebot kaum zu vereinbaren, wenn für den engen Raum zwischen dem vorgesehenen Abstellgleis und dem Senseufer zwei oder gar drei unterschiedliche Planerlass- oder Baugesuchsverfahren (PGV II, Wasserbauplan für das Berner Ufer, Baugesuchsverfahren für das Freiburger Ufer) durchgeführt würden. Zudem sind die Wasserbaumassnahmen von den zuständigen kantonalen Fachinstanzen eingehend vorgeprüft worden, womit sichergestellt werden kann, dass die Vorgaben des kantonalen Rechts im Sinne von Art. 18 Abs. 4 EBG berücksichtigt sind.

⁴ Kantonales Raumplanungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 2008, PBG, SGF 710.1

(8) Der Perimeter des kantonalen Strassenplanverfahrens ist „selbstredend“ und nicht näher zu begründen. Dasselbe gilt auch für die vorgesehenen Abgrenzungen gegenüber dem PGV I und dem kommunalen Wasserbauplan. Auch die Integration des Bewilligungsverfahrens für die temporäre Umfahrungsstrasse erweist sich als angezeigt, da diese nur benötigt wird, wenn die Brücke bewilligt ist und tatsächlich gebaut wird.

(9) Auch der Perimeter des (kommunalen) Wasserbauplans der Gemeinde Laupen ist „selbstredend“ und braucht nicht näher begründet zu werden.

3.2 Umweltverträglichkeit

(10) Für das Masterplangebiet bestehen 2 Umweltverträglichkeitsberichte (UVB). Zu den Eisenbahnanlagen des PGV II nimmt der UVB der SBB (I-PJ-ENG-UMW-ZUE) vom 15.05.2018 Stellung, der auch den Perimeter des PGV I behandelt. Mit den andern Teilprojekten im Masterplanperimeter befasst sich der UVB „Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen“ der CSD Ingenieure AG vom 10. August 2018.

Zu Handen des weiteren Verfahrens sind diese beiden Berichte im Synthesebericht zum UVB vom 10. August 2018 zusammengefasst.

3.3 Integration weiterer Teilprojekte

(11) Auch die Teilprojekte 6 (Sanierung der Werkleitungen der Gemeinde) und 3 (Verlegung des bestehenden Verbandskanals) beschlagen den Masterplanperimeter. Es ist geboten und zulässig (vgl. Art. 18 Abs. 4 EBG, Art. 26 Abs. 1 und 5 WBG, Art. 34 SG) auch diese Fragen in den jeweiligen Plänen / Verfahren (PGV II, Strassenplan, Wasserbauplan) zu regeln.

(12) Soweit Werkleitungen ausserhalb des Masterplanperimeters verlaufen und keine privatrechtliche Sicherung (Leitungsdienstbarkeiten) möglich ist, wären solche Leitungen mit gesonderten „Leitungsüberbauungsordnungen“ (vgl. Art. 21 WVG⁵) zu sichern. Solche Überbauungsordnungen wären nach den Grundsätzen über die Verfahrenskoordination mit den andern für den Masterplanperimeter vorgesehenen Plänen gleichzeitig öffentlich aufzulegen und soweit als möglich gesamthaft zu behandeln (vgl. RZ 18).

3.4 Landerwerb

(13) Im Masterplangebiet ist dauernder und vorübergehender Landerwerb ab Drittgrundstücken privater Grundeigentümer erforderlich. Dabei sehen die drei Pläne teilweise die Inanspruchnahme von Landflächen ab derselben Parzelle vor. Beim vorübergehenden Landerwerb kommt es auch vor, dass dieselbe Landfläche (zeitlich gestaffelt) in mehreren Verfahren beansprucht wird. In diesen wenigen Fällen gibt eine gesonderte Zusammenstellung darüber Auskunft, wie der jeweilige Grundeigentümer von den verschiedenen Verfahren betroffen ist.

(14) In solchen Fällen wird – wie auch sonst – nach Möglichkeit ein einvernehmlicher Landerwerb angestrebt (Abschluss einer Landerwerbsvereinbarung). In diesem Rahmen ist es ohne weiteres möglich, den verfahrensübergreifenden (vorübergehenden und definitiven) Landerwerb gesamthaft zu regeln, indem für den

⁵ Kantonales Wasserversorgungsgesetz vom 11. November 1999, WVG, BSG 752.32

definitiven Landerwerb eine Gesamtentschädigung und für die vorübergehenden Landerwerbe die insgesamt zu Anwendung gelangende Entschädigungsgrundsätze vereinbart werden, unabhängig davon in welchem Verfahren der jeweilige Landerwerb vorgesehen ist.

(15) Kaum mehr möglich ist dies, wenn für den Landerwerb Enteignungen erforderlich werden sollten, weil im PGV II die eidgenössische und in den andern Verfahren die kantonale Enteignungsschätzungskommission zuständig wären und nicht ersichtlich ist, wie diese Verfahren zusammengelegt werden könnten. Es müssten deshalb zwar zunächst beide Verfahren vor der eidgenössischen und der kantonalen Kommission eingeleitet und – sofern erforderlich – bis zur vorzeitigen Besitzeinweisung oder der tatsächlichen Inanspruchnahme des Landes für das Projekt vorangetrieben werden. Anschliessend müsste – um unterschiedliche Beurteilungen zu vermeiden – allenfalls das eine (untergeordnete) Entschädigungsverfahren sistiert werden, bis im andern rechtskräftig entschieden ist, soweit die beiden zuständigen Kommissionen nicht ein anderes koordiniertes Vorgehen finden.

3.5 öffentliche Auflage und weitere Verfahren

(16) Die 3 hauptsächlichen Bauträger (TBA des Kantons Bern, Kreis II, Sensetalbahn AG, Gemeinde Laupen) haben die bisherigen Planungsarbeiten gemeinschaftlich ausgeführt. Sie können gar nicht anders, als dies weiterhin so zu halten, auch wenn sie jeweils für ihr Verfahren (Strassenplan, TBA; PGV II, STB AG; Wasserbauplan, Gemeinde) federführend sind.

(17) Die öffentliche Auflage der Pläne des Masterplangebiets (kantonaler Strassenplan, PGV II, kommunaler Wasserbauplan, allfällige kommunale Leitungsüberbauungsordnung) findet gleichzeitig statt. Sämtliche Auflageakten der 3 Verfahren stehen jedermann zur Einsichtnahme zur Verfügung. In der Publikation ist auf das Gesamtprojekt «Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen», auf den betroffenen Masterplanperimeter und auf die drei gleichzeitig anlaufenden Verfahren (Strassenplan, PGV II und Wasserbauplan) aufmerksam zu machen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass in einzelnen Verfahren oder gegen das Gesamtprojekt insgesamt Einsprache erhoben werden kann. Solche Gesamteinsprachen sind – soweit erforderlich – in allen betroffenen Verfahren koordiniert zu behandeln. Soweit dazu Einspracheverhandlungen durchgeführt werden, sind sie unter Beizug aller jeweils betroffenen Planungsträger gemeinsam und koordiniert durchzuführen.

(18) Auch im weiteren Verfahrensverlauf ist der Verfahrenskoordination die gebotene Beachtung zu schenken. Insbesondere haben die zuständigen Genehmigungsinstanzen des Bundes (BAV für das PGV II) und des Kantons (BVE für den Strassenplan und den Wasserbauplan) sicherzustellen, dass die drei den Masterplanperimeter betreffenden Pläne ausreichend und widerspruchsfrei aufeinander abgestimmt sind. Zweckmässigerweise werden die drei Plangenehmigungsverfügungen auch gleichzeitig eröffnet.

(19) Soweit für Werkleitungen besondere Überbauungsordnungen erforderlich werden sollten (vgl. RZ 11), sind auch diese Pläne in die koordinierte öffentliche Auflage und die koordinierten weiteren Verfahren zu integrieren.

Bern, 10. August 2018 / Karl Ludwig Fahrländer

23546 / F