Urteilskopf

115 Ib 166

23. Urteil der I. öffentlichrechtlichen Abteilung vom 13. Februar 1989 i.S. Schweizerische Bundesbahnen, Kreisdirektion III, gegen Politische Gemeinde Rafz und Verwaltungsgericht des Kantons Zürich (Verwaltungsgerichtsbeschwerde)
Regeste (de):
Art. 18, 18a Eisenbahngesetz; Einbezug von Eisenbahngrundstücken in ein Quartierplanverfahren?

Ist der Beschluss über die Einleitung eines Quartierplanverfahrens gemäss § 147 des zürcherischen Planungs- und Baugesetzes, mit dem auch das Beizugsgebiet abgegrenzt wird, ein Teil- oder ein Zwischenentscheid? Frage offengelassen (E. 2).

Dem Eisenbahnbetrieb dienende Grundstücke unterstehen auch nach Art. 18 und 18a EBG in der Fassung vom 8. Oktober 1982 dem kantonalen und kommunalen Bau- und Planungsrecht grundsätzlich nicht; dieses ist allerdings im bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren soweit als möglich zu berücksichtigen (E. 3). Parzellen, die dauernd oder auf längere Zeit für betriebsfremde Zwecke verwendet werden, unterliegen dagegen dem kantonalen Recht (E. 3, 4).

Regeste (fr):
Art. 18, 18a de la loi sur les chemins de fer; inclusion de parcelles des CFF dans une procédure de plan de quartier?

La décision d'ouverture d'une procédure de plan de quartier selon le § 147 de la loi zurichoise sur l'aménagement du territoire et les constructions, avec délimitation du territoire concerné, est-elle une décision partielle ou une décision incidente? Question laissée indécise (consid. 2).

Les immeubles servant à l'exploitation du chemin de fer ne sont en principe pas soumis, en vertu des art. 18 et 18a LCF, également dans leur version du 8 octobre 1982, au droit cantonal et communal de l'aménagement et des constructions, celui-ci se devant néanmoins d'être pris en considération, autant qu'il est possible, dans la procédure fédérale d'approbation des plans (consid. 3). Des parcelles utilisées durablement ou pendant un temps relativement long à des fins étrangères à l'exploitation du chemin de fer sont en revanche soumises au droit cantonal (consid. 3, 4).

Regesto (it):
Art. 18, 18a della legge federale sulle ferrovie; inclusione di fondi appartenenti alle ferrovie in una procedura tendente all'attuazione di un piano di quartiere?

La decisione di aprire una procedura tendente all'attuazione di un piano di quartiere ai sensi del § 147 della legge zurighese sulla pianificazione del territorio e sulle costruzioni, con delimitazione del territorio che ne è colpito, costituisce una decisione parziale o una decisione incidentale? Questione lasciata insoluta (consid. 2).

I fondi destinati all'esercizio ferroviario non sono, in linea di principio, soggetti in virtù degli art. 18 e 18a LFerr, anche nel loro testo dell'8 ottobre 1982, al diritto cantonale o comunale sulla pianificazione e sulle costruzioni; tale diritto deve nondimeno essere preso in considerazione, nella misura del possibile, nella procedura federale di approvazione dei piani (consid. 3). I fondi utilizzati durevolmente o per un tempo relativamente lungo a fini estranei all'esercizio ferroviario, soggiacciono, per converso, al diritto cantonale (consid. 3, 4).

Sachverhalt ab Seite 167

BGE 115 Ib 166 S. 167

Am 13. Januar 1986 beschloss der Gemeinderat Rafz die Einleitung eines amtlichen Quartierplanverfahrens für das Gebiet "Industrie- und Gewerbezone". In den Perimeter wurde auch die ca. 32 000 m2 umfassende Parzelle Nr. 4814 der Schweizerischen Bundesbahnen einbezogen, auf der sich die Stations- und Geleiseanlagen befinden. Eine Teilfläche dieser Parzelle von ca. 2000 m2 wird von den SBB an Jürg Sigg vermietet, welchem der Gemeinderat Rafz mit Baubewilligungen vom 2. Oktober 1979 und 9. Februar 1982 die Errichtung eines Lagerplatzes mit Lagerboxen, Bürogebäude und Einstellhalle sowie die Anlage eines Mustergartens und eines Steinlagers gestattet hatte. Gegen den Beschluss des Gemeinderates vom 13. Januar 1986, mit dem auch das Quartierplangebiet abgegrenzt wurde, erhoben die SBB bei der kantonalen Baurekurskommission Rekurs mit dem Antrag, das Beizugsgebiet sei derart festzulegen, dass das

BGE 115 Ib 166 S. 168

Eisenbahnbetriebsgebiet der Station Rafz (Parzelle Nr. 4814) nicht berührt werde. Die Baurekurskommission I des Kantons Zürich wies den Rekurs am 24. Oktober 1986 ab, worauf die SBB an das kantonale Verwaltungsgericht gelangten. Das Verwaltungsgericht wies die Beschwerde am 26. Mai 1987 ebenfalls ab, weil der neue Art. 18a des Eisenbahngesetzes die Unterstellung von Bahnbetriebsgrundstücken unter das kommunale Planungsrecht zulasse. Diesen Entscheid haben die SBB beim Bundesgericht angefochten.

Erwägungen

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Das Zürcher Verwaltungsgericht hat sich bei seinem Entscheid über den Einbezug der Parzelle Nr. 4814 in das Quartierplanverfahren in erster Linie auf Art. 18a des Eisenbahngesetzes in der Fassung vom 8. Oktober 1982 (EBG; SR 742.101) und im übrigen auf die Bestimmungen des zürcherischen Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG) gestützt. Nach Ansicht der Beschwerdeführerinnen ist das Eisenbahngesetz teils willkürlich angewandt, teils missachtet worden und hätte das kantonale Recht überhaupt nicht zum Zuge kommen dürfen. Ob öffentliches Recht des Bundes durch unrichtige Auslegung oder Anwendung verletzt oder zu Unrecht übergangen worden sei, ist nach ständiger Rechtsprechung im verwaltungsgerichtlichen Verfahren zu prüfen, sofern keiner der in Art. 99-101 OG oder in der Spezialgesetzgebung vorgesehenen Ausschlussgründe gegeben ist (BGE 114 Ib 83 E. 1a; BGE 113 Ib 397; BGE 112 Ib 165 f., 237 E. 2a). Dabei kann auch die Verletzung von Bundesverfassungsrecht, insbesondere der Verstoss gegen Art. 4 BV, mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde geltend gemacht werden (BGE 114 Ib 83 E. 1a; BGE 112 Ib 237 E. 2a). Die Rechtsmitteleingabe der Beschwerdeführerinnen ist daher als Verwaltungsgerichtsbeschwerde zu behandeln.

2. Nach § 147 PBG wird das amtliche Quartierplanverfahren auf Gesuch eines Grundeigentümers oder durch den Gemeinderat von Amtes wegen eingeleitet. Im Beschluss über die Verfahrenseinleitung ist gemäss § 23 der Quartierplanverordnung vom 18. Januar 1978 insbesondere über die Zulässigkeit und die Zweckmässigkeit der Gebietsabgrenzung zu entscheiden. Mit dem Rekurs gegen die Einleitung des Quartierplanverfahrens oder

dessen Verweigerung kann nach der Vorschrift von § 148 Abs. 2 PBG nur geltend gemacht werden, die Voraussetzungen für die Durchführung des Verfahrens fehlten oder sie seien gegeben; Einwendungen

BGE 115 Ib 166 S. 169

dieser Art können später nicht mehr erhoben werden. Gemäss der Praxis der Zürcher Rechtsmittelinstanzen wird allerdings mit Rücksicht auf § 23 der Quartierplanverordnung auch die Rüge zugelassen, das Beizugsgebiet sei nicht richtig abgegrenzt worden und müsse durch Entlassung von Grundstücken verkleinert werden (RB des Verwaltungsgerichtes 1980 Nr. 106, Entscheid der Baurekurskommission I Nr. 8/1983, publ. in Baurechtsentscheide 1984 Nr. 13; MÜLLER/ROSENSTOCK/WIPFLI/ZUPPINGER, Kommentar zum PBG, N. 2 zu § 148). Über diese Einwendung wird indessen nicht endgültig entschieden, kann doch der Grundeigentümer später, während der zweiten Auflage des Quartierplanentwurfes, noch um Entlassung aus dem Quartierplanverfahren ersuchen (§ 155 Abs. 1 lit. b PBG). Das Verwaltungsgericht bemerkt denn auch in seiner Vernehmlassung zur vorliegenden Beschwerde, es stehe einstweilen noch nicht fest, ob der Quartierplan in seiner endgültigen Ausgestaltung überhaupt Bahnbetriebsgebiet erfasse. Es stellt sich daher die Frage, ob es sich beim angefochtenen Urteil um einen Teil- oder um einen blossen Zwischenentscheid handle. Einerseits wird in der Praxis die im Einleitungsbeschluss getroffene Gebietsabgrenzung als Vorentscheid bezeichnet (vgl. zit. Entscheid der Baurekurskommission I E. 2c). Andererseits hat hier das Verwaltungsgericht in abschliessender Weise festgestellt, dass nach dem neuen Eisenbahngesetz auch Bahnbetriebsgrundstücke in ein kantonalrechtliches Quartierplanverfahren einbezogen werden könnten. Insofern ist das Urteil wohl als Teilentscheid zu betrachten (vgl. BGE 107 Ib 343 E. 1). Die Frage braucht jedoch nicht endgültig beantwortet zu werden, da die Beschwerdeführerinnen jedenfalls die für die Anfechtung von Zwischenentscheiden geltende zehntägige Beschwerdefrist eingehalten und ein schutzwürdiges Interesse an der sofortigen Aufhebung des Entscheides haben, durch den sie grundsätzlich der Quartierplanpflicht unterstellt worden sind (vgl. BGE 112 Ib 422 E. 2c, BGE 109 Ib 132). Damit ist auch gesagt, dass sie zur Beschwerdeführung legitimiert sind (Art. 103 lit. a OG). Auf die Beschwerde ist daher einzutreten.

3. a) Das Verwaltungsgericht räumt im angefochtenen Entscheid zu Recht ein, dass aufgrund von Art. 26 BV, Art. 14 des Eisenbahngesetzes von 1872 und Art. 18 des Eisenbahngesetzes von 1957 vorwiegend die Auffassung galt, die Bahnbetriebsgrundstücke unterstünden hinsichtlich ihrer Nutzung ausschliesslich den bundesrechtlichen Bestimmungen.

BGE 115 Ib 166 S. 170

Art. 18 EBG in der Fassung vom 20. Dezember 1957 lautete:
"1 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. 2 Die beteiligten Bundesbehörden und die Kantone sind vor der Genehmigung der Pläne für Bahnanlagen anzuhören. Die Anhörung der Gemeinden ist Sache der Kantone. 3 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. 4 Unter Vorbehalt der Bundesgesetzgebung über die Enteignung ist mit der rechtskräftigen Genehmigung über alle gegen die Pläne erhobenen Einwen-

dungen entschieden." In Auslegung dieser Vorschrift wurde in der Lehre - ähnlich wie bei der Interpretation von Art. 14 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1972 mit im wesentlichen gleichem Inhalt - festgestellt, dass auf Bauten, Anlagen und Grundstücke, die ausschliesslich dem Bahnbetrieb dienen, das kantonale Bau- und Planungsrecht grundsätzlich nicht anwendbar sei, dieses aber nach Möglichkeit im bundesrechtlichen Bewilligungsverfahren berücksichtigt werden solle; betriebsfremde Bauten und betriebsfremd genutzte Areale unterstünden dagegen dem kantonalen Recht. Bei "gemischten" Bauten sei neben dem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungs- auch ein kantonales Baubewilligungsverfahren durchzuführen, soweit eine getrennte Behandlung der verschiedenen Bauteile möglich sei (vgl. KÄLIN, Das Eisenbahnpolizeirecht, Diss. Zürich 1976, S. 46 ff., 106; MEYLAN, Le domaine ferroviaire en droit comparé, Diss. Lausanne 1966, S. 345; HAUSER EDWIN, Die Bindungen des Bundes an das kantonale Recht, Diss. Zürich 1962 S. 56 f.; zu Art. 14 EBG von 1872 vgl. TINNER, Rechtsbeziehungen zwischen Bund und Kantonen im Eisenbahnwesen, Diss. Zürich 1941, S. 68 ff., 122 ff. und dort zitierte Literatur; s. auch BURCKHARDT, Kommentar zu Art. 26 BV S. 194 f.). An dieser Auffassung ist hinsichtlich des Verhältnisses des Eisenbahngesetzes zum kantonalen Planungsrecht auch nach der Aufnahme von Art. 22quater in die Bundesverfassung und nach Einführung des Bundesgesetzes über die Raumplanung festgehalten worden (vgl. KÄLIN, a.a.O., S. 46 ff.; EJPD/BRP, Erläuterungen zum RPG, Einleitung N. 81).

BGE 115 Ib 166 S. 171

Auch nach der Rechtsprechung zu den genannten Bestimmungen sind Grundstücke und Bauten, die tatsächlich dem Eisenbahnbetrieb dienen, von der Anwendung kantonaler Bauvorschriften ausgenommen, und wird die Eisenbahnhoheit nur dort ausgeschlossen, wo Bahnareal zu anderen Zwecken benutzt wird. So ist noch unter der Herrschaft des Eisenbahngesetzes von 1872 entschieden worden, der SBB dürften keine Perimeterbeiträge für den Bau oder Ausbau von Gemeindestrassen auferlegt werden (Entscheide des Regierungsrates des Kantons Aargau und des Kleinen Rates des Kantons Graubünden aus den Jahren 1931/32, zusammengefasst in HESS, Die neuere Eisenbahngesetzgebung des Bundes, Bd. I S. 50 f.). Für die Errichtung eines nicht dem Bahnbetrieb dienenden Lagerplatzes mit Schuppen auf Grundeigentum der SBB bedürfe es dagegen einer kantonalen Baubewilligung (Obergericht des Kantons Zürich, 27. Mai 1930, SJZ 27 S. 103 f.; Regierungsrat des Kantons Zürich, 8. Mai 1930, ZBl 30/1931 S. 389 ff.). Parzellen der SBB, deren Verwendungsart noch nicht feststehe und die aller Voraussicht nach nicht für Betriebszwecke bestimmt seien, dürften in einen kommunalen Bebauungsplan einbezogen werden; würden auf dem Areal später dennoch Betriebsanlagen erstellt, so verlören die auf kantonalem Recht beruhenden Verfügungen der Gemeindebehörden ohne weiteres ihre Rechtswirksamkeit (Regierungsrat des Kantons Luzern, 28. April 1949, ZBl 51/1950 S. 505 ff.; Stadtrat von St. Gallen, 16. August/ 4. September 1956, ZBl 59/1958 S. 112 ff.). Nach dem Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes von 1957 hat der Aargauer Regierungsrat (allerdings noch gestützt auf Art. 14 des alten Gesetzes) erwogen, die Abstandsvorschriften der Gemeinde könnten beim Bau eines Einstellraumes für Velos und Motorräder auf dem Stationsareal keine Geltung beanspruchen (ZBl 63/1962 S. 42 ff.), während der Berner Regierungsrat die Auffassung vertrat, nach Art. 18 Abs. 3 EBG sei das kantonale Baurecht grundsätzlich ebenfalls für die dem Bahnbetrieb dienenden Bauten zu beachten (Entscheid vom 16. April 1969, MBV 67/1969 Nr. 34). Der Bundesrat hielt auch in Anwendung von Art. 18 EBG daran fest, dass eine kommunale Ortsplanung für Bahnbetriebsgrundstücke nicht verbindlich sei, solange sie von der zuständigen Bundesbehörde nicht genehmigt worden sei (VPB 32 Nr. 142).
b) Das Verwaltungsgericht vertritt die Meinung, durch die Änderung des Eisenbahngesetzes vom 8. Oktober 1982 (in Kraft seit 1. Januar 1985), insbesondere durch die Einführung von Art. 18a,

BGE 115 Ib 166 S. 172

seien hinsichtlich der Kompetenzausscheidung zwischen Bund und Kantonen neue Verhältnisse geschaffen

und sei der Einflussbereich des kantonalen Rechts vergrössert worden. Die neuen Bestimmungen sehen, soweit sie hier in Betracht fallen, folgendes vor: "Art. 18
1 Die Pläne für die Erstellung und Änderung von Bauten, Anlagen und Fahrzeugen, die ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienen, sind vor ihrer Ausführung allein von der Aufsichtsbehörde zu genehmigen. 2 Die beteiligten Bundesstellen, Kantone, Gemeinden und die betroffenen Grundeigentümer sind vor der Genehmigung der Pläne für Bauten und Anlagen anzuhören. Die Anhörung von Gemeinden und betroffenen Grundeigentümern ist Sache der Kantone. 3 Die auf kantonales Recht gestützten Anträge sind soweit zu berücksichtigen, als ihre Anwendung die Bahnunternehmung in der Erfüllung ihrer Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt. 4 (Vorbehalt der Enteignung.)
5 (Kompetenz des Bundesrates zur Ordnung des Verfahrens)
Art. 18a
1 Die Erstellung und die Änderung von anderen Bauten und Anlagen unterstehen dem kantonalen Recht. Sie bedürfen jedoch 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;
d. sie den künftigen Ausbau von Bahnanlagen verunmöglichen oder erheblich erschweren. 2-5 (Einzelheiten der Erteilung der Genehmigung)."
Der Vergleich der neuen gesetzlichen Regelung mit der alten ergibt, dass über die vorgesehene Nutzung von eigentlichen Bahnbetriebsgrundstücken weiterhin ausschliesslich im bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren entschieden wird. Das gilt - wie neu präzisiert wird - auch für Bauten und Anlagen, die "überwiegend" dem Bahnbetrieb dienen. Die auf kantonales Recht gestützten Anträge sind allerdings nicht nur dann zu berücksichtigen, wenn sie mit den Bedürfnissen des Eisenbahnbetriebes vereinbar sind, sondern schon, wenn durch dessen Anwendung die Bahn in der Erfüllung ihrer Aufgaben nicht unverhältnismässig eingeschränkt wird. Damit soll, wie in der bundesrätlichen Botschaft zur Gesetzesänderung ausgeführt wird (BBl 1981 I S. 331), dem Verhältnismässigkeitsprinzip vermehrt Rechnung getragen werden. In Art. 18a wird nun in Übereinstimmung mit der bisherigen Praxis ausdrücklich festgehalten, dass betriebsfremde

Bauten und Anlagen dem kantonalen Recht unterstehen. Neben dieser Klarstellung dient Art. 18a gemäss der bundesrätlichen Botschaft vor allem der Verfahrensregelung (a.a.O., S. 332; vgl. auch GAUDERON, L'approbation des plans en matière ferroviaire, Revue de droit administratif et de droit fiscal 42/1986 S. 346 ff.), Somit zeigt sich, dass die neuen Gesetzesbestimmungen - was das Bundesgericht bereits in BGE 111 Ib 41 f. E. 5 erwähnt hat - nichts Wesentliches an der rechtlichen Situation von Bahngrundstücken ändern. Wie in jenem Entscheid dargelegt worden ist, hängt auch nach neuem Recht die Beantwortung der Frage, ob Bauten oder Anlagen bzw. die entsprechenden Grundstücke grundsätzlich dem Eisenbahnrecht des Bundes oder auch dem kantonalen Bau- und Planungsrecht unterliegen, davon ab, ob sie in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb stehen bzw. unmittelbar diesem dienen. Die Auffassung des Verwaltungsgerichtes, die Bahnbetriebs-Anlagen seien gemäss neuem Recht auch in formeller Hinsicht nicht mehr von der Anwendung kantonalen Rechts befreit, erweist sich damit als unrichtig. c) Nach Auffassung des Verwaltungsgerichtes kann der Einbezug des gesamten Stations-Areals in das Quartierplanverfahren gestützt auf Art. 18a Abs. 1 EBG verfügt werden, nämlich in Auslegung dieser Vorschrift in dem Sinne, dass das Quartierplanunternehmen als "Anlage" gelten könne, welche ein Bahngrundstück beanspruche (Art. 18a Abs. 1 lit. a). Eine solche Interpretation geht jedoch fehl. Der Quartierplan nach zürcherischem Recht ist ein planungsrechtliches Institut, ein Mittel zur Realisierung der Nutzungsplanung mit dem Zweck, aus Rohbauland durch Landumlegung einerseits und durch Feinerschliessung andererseits unmittelbar nutzungsfähigen Boden zu schaffen (vgl. MÜLLER/ ROSENSTOCK/WIPFLI/ZUPPINGER, Vorbemerkungen zu §§ 123-202 PBG N. 1-3). Ein solcher Plan sieht zwar in der Regel (Erschliessungs-) Anlagen vor, doch kann weder er selbst noch das zu ihm führende Verfahren als baubewilligungspflichtige Anlage im Sinne von Art. 18a EBG und Art. 22 oder 24 RPG verstanden werden.

Unhaltbar ist übrigens auch, Grundstücke mit ausschliesslich dem Bahnbetrieb dienenden Anlagen und Bauten Art. 18a statt Art. 18 EBG unterstellen zu wollen, obschon sich jene Bestimmung nach dem Gesagten gerade auf betriebsfremde Nutzungen bezieht. Insofern verstösst der angefochtene Entscheid gegen Bundesrecht.

4. Es ist unbestritten, dass die Parzelle Nr. 4814, mit Ausnahme der an Jürg Sigg vermieteten Fläche, ausschliesslich dem Bahnbetrieb

dient. Sie untersteht daher, wie sich aus dem Sinn von Art. 18 EBG ergibt, der Eisenbahnhoheit des Bundes und bleibt der Anwendung kantonaler und kommunaler Bau- und Planungsvorschriften entzogen, soweit diese nicht in allfälligen bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu berücksichtigen sind. Daran ändert nichts, dass das Stations-Grundstück im Rahmen der Nutzungsplanung der Gemeinde Rafz offenbar teils der Gewerbe-, teils der Industriezone zugeschlagen worden ist, ist doch der Zonenplan insofern bundesrechtswidrig und könnte nur für allfällige weitere betriebsfremde Nutzungen des Bodens Wirkungen entfalten. Das Bahnbetriebsgrundstück ist somit von der Quartierplanpflicht befreit. Es läge denn auch nicht im öffentlichen Interesse, eine solche Parzelle, die allein dem öffentlichen Verkehr und damit selbst der Erschliessung dient, gleich zu behandeln wie die zu privater Nutzung bestimmten Grundstücke, denen die Vorteile der Quartierplanung, insbesondere der verbesserten Erschliessung, in Form von Wertsteigerungen zugute kommen. Zudem erscheint der Einbezug des betriebsnotwendigen Bahnareals in eine Landumlegung als wenig zweckmässig, müsste doch der Bahn dieser Boden praktisch unverändert wieder zugeteilt werden oder könnte sich die Unternehmung bei Veränderung ihres Areals gezwungen sehen, von ihrem Enteignungsrecht Gebrauch zu machen. Das will nun allerdings nicht heissen, dass die mitten im Quartierplangebiet liegende Parzelle Nr. 4814 für Erschliessungsanlagen wie etwa Kanalisationsleitungen nicht beansprucht werden dürfte, doch muss sich diese Inanspruchnahme nach den bundesrechtlichen Vorschriften, insbesondere nach den Artikeln 24-32 EBG, richten. Ist übrigens der Bahnhof Rafz, wie die Gemeinde geltend macht, tatsächlich strassenmässig nur ungenügend erschlossen, werden sich die SBB wohl kaum weigern, den für einen Strassenausbau ab Parzelle Nr. 4814 benötigten Boden zur Verfügung zu stellen. Diese Erwägungen gelten nur für das eigentliche Bahnbetriebsgebiet, treffen aber für die ab Parzelle Nr. 4814 an Jürg Sigg vermietete Fläche nicht zu. Die auf diesem Teil des Bahngrundstücks erstellten Bauten und Anlagen - das Steinlager, der Mustergarten, das Bürogebäude, die Einstellhalle usw. - stehen nur in mittelbarem Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb; dementsprechend ist für sie seinerzeit auch eine Baubewilligung der Gemeinde eingeholt worden. Soweit die Parzelle Nr. 4814 dauernd oder für längere Zeit für betriebsfremde Zwecke verwendet wird,

untersteht sie grundsätzlich dem kantonalen Planungsrecht und damit der Quartierplanpflicht. Nun geht aber aus den Akten nicht hervor, wie lange der Mietvertrag noch dauert, ob eine Weitervermietung vorgesehen ist oder ob die SBB die fragliche Fläche in absehbarer Zukunft.für bahneigene Zwecke zu nutzen gedenken. Im weiteren ist unklar, welche Teilfläche der insgesamt über 32 000 m2 umfassenden Parzelle vermietet wird - im angefochtenen Entscheid wird von rund 3500 bzw. 2000 m2 gesprochen - und ist offen, ob der Einbezug des relativ kleinen Teilgrundstücks in das Quartierplanverfahren überhaupt sinnvoll sei. Da es nicht Aufgabe des Bundesgerichtes sein kann, diese Fragen im Verwaltungsgerichtsverfahren praktisch erstinstanzlich zu prüfen, ist die Sache in teilweiser Gutheissung der Beschwerde zur Abklärung dieser noch offenen Punkte an die Vorinstanz zurückzuweisen.