

<p>§ 55 <i>Reservezone</i></p> <p>¹ Die Reservezone umfasst Land, dessen Nutzung noch nicht bestimmt ist.</p> <p>² In dieser Zone gelten die Bestimmungen der Landwirtschaftszone.</p> <p>³ Bei ausgewiesenem Bedarf kann in der Reservezone langfristig die Bauzone erweitert werden.</p>	
<i>Erläuterungen</i>	<p>Als Folge des neuen Datenmodells des Bundes für Rahmennutzungspläne ist eine den Nichtbauzonen zugehörige Reservezone geschaffen worden. Sie umfasst die bisher dem Übrigen Gebiet zugewiesenen Flächen, auf denen in einem späteren Zeitpunkt voraussichtlich die Bauzone erweitert werden soll. Die entsprechenden bisherigen Regelungen dazu in § 56 Absätze 1b und 3 PBG sind folglich aufgehoben worden (B 62 vom 25. Januar 2013, S. 33, in: KR 2013, S. 545).</p>
<i>PBV</i>	–
<i>Urteile</i>	<p>– Ein Areal, das dem Bahnbetrieb dient, unterliegt grundsätzlich der Eisenbahnhoheit des Bundes und nicht dem kommunalen und kantonalen Planungsrecht (Art. 18 des Eisenbahngesetzes [EBG; SR 742.101]; BGE 115 Ib 166 E. 3 und 4 S. 172 ff.). Dem trägt der Zonenplan Rechnung, wenn er das Bahnareal weiss darstellt und es nicht selbst einer bestimmten Nutzung zuordnet. Die Nutzung dieses Grundstücks ist nicht unbestimmt; vielmehr ist es bereits durch eisenbahnrechtliche Plangenehmigung dem Eisenbahnverkehr gewidmet. Daher ist es nach Meinung des Bundesgerichts nicht willkürlich, die Anwendbarkeit von § 56 PBG [in der Fassung gemäss Änderung vom 8. Mai 2001] zu verneinen. Der Verzicht auf eine eigene Planung dieses Gebiets durch die Gemeinde, die ohnehin nur für allfällige betriebsfremde Nutzungen des Bodens Wirkung entfalten könnte (BGE 115 Ib 166 E. 4 S. 174), folgt aus der Zuständigkeitsordnung des EBG und ist nicht als bewusster Ausschluss des Bahnhofareals aus der umgebenden Bauzone zu verstehen. Das Verwaltungsgericht hat deshalb für die Frage, ob das Areal als Bauzone oder Nichtbauzone zu betrachten sei, zu Recht nicht allein auf die Darstellung (weisse Fläche) im Zonenplan, sondern auf weitere Kriterien abgestellt, namentlich die bereits erfolgte Überbauung des Gebiets zu Zwecken des Bahnbetriebs, seine Lage inmitten von Bauzonen und seine Zuordnung zum Siedlungsgebiet im Richtplan. Es hat ferner geprüft, ob mit der Bewilligung einem beschränkten Mobilfunkantennenverbot der Gemeinde im Wege der Nutzungsplanung, insbesondere aus Gründen der Ästhetik, des Ortsbilds- oder Landschaftsschutzes zuvorgekommen werde, und hat dies verneint. Diese Erwägungen widersprechen, so das Bundesgericht, weder den leitenden Prinzipien des</p>

	<p>Raumplanungsrechts, namentlich der Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet, noch liegt ihnen eine willkürliche Auslegung und Anwendung kantonalen Planungsrechts zugrunde. Zumindest in der vorliegenden Konstellation besteht auch keine Gefahr der Nichteinhaltung der vom RPG vorgeschriebenen Entscheidungsfolge: Während bei einer Lücke in einem Nutzungsplan im allgemeinen ein Handlungsbedarf für die Nutzungsplanung besteht, ist eine kommunale Planung des fraglichen Bahnareals erst möglich, wenn der Bahnbetrieb an dieser Stelle einmal aufgegeben werden sollte (BGE 115 Ib 166 E. 4 S. 174). Bis dahin erscheint es aber durchaus sinnvoll, Bahnareale, die im Siedlungsgebiet liegen, baulich zu nutzen, z.B. für die Erstellung von Mobilfunkanlagen; ein Interesse an der Freihaltung solcher Areale besteht nicht (Urteil BGer. 1A.140/2003 vom 18. März 2004, E. 2.5.).</p>
<i>Hinweise</i>	–
<i>Verweise</i>	–
<i>Skizzen</i>	–
<i>Muster BZR</i>	– Artikel 12 (Reservezone) https://baurecht.lu.ch/Anwendungshilfen