Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
1E.10/2004 /gij

Urteil vom 3. Dezember 2004
I. Öffentlichrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesgerichtspräsident Aemisegger, Präsident,
Bundesrichter Aeschlimann, Eusebio,
Gerichtsschreiberin Schilling.

Parteien
1. A._____,
2. B._____,
3. C._____,
Beschwerdeführer, alle vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Peter Kleb,

gegen

Schweizerische Bundesbahnen SBB AG,
Infrastruktur, Rechtsdienst, Kasernenstrasse 95/97, Postfach, 8021 Zürich,
Bundesamt für Verkehr (BAV), Bollwerk 27, 3003 Bern,
Rekurskommission des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Schwarztorstrasse 59, Postfach 336, 3000 Bern 14.

Gegenstand
Aufhebung des Privatübergangs bei km 26,951 auf der Bahnstrecke Wädenswil-Richterswil,

Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen den Entscheid der Rekurskommission des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 13. Mai 2004.

Sachverhalt:
A.
Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG (im Folgenden: SBB oder Enteignerin) beabsichtigt, die Bahnübergänge auf der doppelspurigen Bahnstrecke Wädenswil - Richterswil zu sanieren und die Privatübergänge zu den seeseits liegenden Grundstücken so weit als möglich aufzuheben. Mit Verfügung vom 2. Oktober 2003 genehmigte das Bundesamt für Verkehr (BAV) im vereinfachten eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren die Aufhebung eines nicht gesicherten Privatübergangs bei Bahn-km 26.951 in Richterswil. Dieser Übergang verbindet die Mehrfamilienhaus-Parzelle Kat. Nr. 5868 mit dem Seegrundstück Kat. Nr. 1746, auf welchem ein Einfamilienhaus steht. Der Bahnübergang beruht auf einem Fusswegrecht, das mangels Einigung mit den Grundeigentümern enteignet werden soll. Als Verbindungsweg zwischen den genannten Grundstücken soll künftig die rund 90 m vom Privatübergang entfernte Bahnüberführung Hornstrasse dienen.
B.
Gegen die Plangenehmigungsverfügung des BAV reichten die Grundeigentümer - A._____ als Eigentümerin der Liegenschaft Kat. Nr. 5868 sowie A._____, B._____ und C._____ als Miteigentümer des Grundstücks Kat. Nr. 1746 - bei der Rekurskommission des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (im Folgenden: Rekurskommission UVEK; heute: Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt) Verwaltungsbeschwerde ein. Sie machten im Wesentlichen geltend, der Bahnübergang sei übersichtlich und angesichts des kleinen Benutzerkreises nicht als besonders gefährlich einzustufen. Mit der Aufhebung des Übergangs werde das aus den beiden Grundstücken bestehende Gesamtanwesen seines

besonderen Charakters beraubt. Der Umweg über die Bahnüberführung sei beschwerlich und der Zugang zum Seegrundstück nicht ungefährlich. Zur Sanierung des Bahnübergangs sei daher eine weniger einschneidende Massnahme zu treffen, wie etwa die Installation einer Barriere oder der Bau einer Unterführung.
Mit Entscheid vom 13. Mai 2004 wies die Rekurskommission UVEK die Verwaltungsbeschwerde ab.
C.
Gegen den Beschwerdeentscheid der Rekurskommission UVEK haben die genannten Grundeigentümer beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Sie stellen die Anträge, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben und es sei auf die Aufhebung des Privatübergangs bei Bahn-km 26.591 sowie auf die Löschung der Dienstbarkeit zu verzichten. Eventuell sei die Sache zum Neuentscheid im Sinne der Ausführungen der Beschwerdeführer an die Vorinstanz zurückzuweisen. In prozessualer Hinsicht ersuchen die Beschwerdeführer um Durchführung eines Augenscheins.
Die SBB, das BAV und die Rekurskommission UVEK stellen Antrag auf Abweisung der Beschwerde.
Den Beschwerdeführern ist Gelegenheit gegeben worden, zu den Beschwerdeantworten, insbesondere zu den Ausführungen der SBB über die Kosten einer Barrierenanlage, nochmals Stellung zu nehmen.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.
Beschwerdeentscheide der Rekurskommission UVEK, die im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren gefällt werden, unterstehen der eidgenössischen Verwaltungsgerichtsbeschwerde (Art. 99 Abs. 2 lit. c OG). Die Beschwerdeführer sind als Berechtigte des Fusswegrechts, das aufgehoben werden soll, zur Beschwerde legitimiert. Auf die frist- und formgerecht eingereichte Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist daher einzutreten.
2.
Mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde kann Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, beanstandet werden (Art. 104 lit. a und b OG). Die von der Rekurskommission UVEK vorgenommene Feststellung des Sachverhaltes bindet das Bundesgericht, soweit die Vorinstanz diesen nicht offensichtlich unrichtig, unvollständig oder unter Verletzung wesentlicher Verfahrensbestimmungen umschrieben hat (Art. 105 Abs. 2 OG). Über die Angemessenheit des Beschwerdeentscheides ist nicht zu befinden, da das einschlägige Bundesrecht die Rüge der Unangemessenheit nicht vorsieht (vgl. Art. 104 lit. c Ziff. 3 OG).
3.
Da sich der Sachverhalt mit genügender Klarheit aus den Akten und dem angefochtenen Entscheid ergibt, erübrigt sich die Durchführung eines Augenscheins.
4.
Die Beschwerdeführer bestreiten vor Bundesgericht erneut, dass der private Bahnübergang gefährlich sei und daher saniert werden müsse. Die Übersichtlichkeit sei besser als von der Rekurskommission angenommen und die Sichtzeit daure nicht nur 7,2 Sekunden, sondern 9 bis 10 Sekunden.
Die Rekurskommission UVEK hat sich mit der Frage der Gefährlichkeit des umstrittenen Bahnübergangs ausführlich befasst. Sie hat insbesondere darauf hingewiesen, dass der verantwortlichen Bahnunternehmung und dem BAV als Aufsichtsbehörde bei der Beurteilung von Gefahrenlagen ein weiter Entscheidungsspielraum eingeräumt werden müsse, in welchen die richterlichen Instanzen nicht einzugreifen hätten. Der fragliche Übergang sei entsprechend den vom BAV erlassenen Weisungen (”Allgemeine Strategie für die Sanierung der Bahnübergänge”) vor allem wegen der kurzen Sichtdistanz von 200 m und der Sichtzeit von 7,2 Sekunden als ”gefährlich” eingestuft worden. Mitberücksichtigt worden sei aber auch, dass auf der Doppelspur Zürich - Chur mit stündlich bis zu 20 Zügen ein dichter Verkehr herrsche und dass die Abwicklung des Bahnverkehrs im Wechselbetrieb auch einen mit der Situation vertrauten kleineren Benutzerkreis erheblich gefährde. Der Sanierungsbedarf sei daher zu Recht bejaht worden.
Diesen Erwägungen ist nichts beizufügen. Soweit die Beschwerdeführer erstmals vor Bundesgericht geltend machen, es sei von einer Sichtzeit von 9 bis 10 Sekunden auszugehen, ist dieses Vorbringen schon deshalb unbehelflich, weil auch eine solche Sichtzeit noch als sehr kurz erscheint und gemäss dem Strategiepapier des BAV eine Sanierung erfordert.
5.
Nach den Vorbringen der Beschwerdeführer wäre eine Aufhebung des privaten Bahnübergangs unverhältnismässig, weil dieser mit baulichen Massnahmen - etwa einer Barriere oder einer Blinklichtanlage - gesichert werden könnte und weil der Umweg über die Bahnüberführung Hornstrasse und die anschliessende 15 m lange

Treppe beschwerlich und gefährlich sei.
5.1 Die Enteignerin hat in der Beschwerdeantwort nochmals eingehend erklärt, dass und weshalb die Einrichtung einer Bahnschranke sehr aufwändig wäre und sich die Kosten für die technisch komplexe Anlage auf rund Fr. 600'000.– belaufen würden. Die generellen Bestreitungen der Beschwerdeführer insbesondere in der Replik vermögen diese Ausführungen nicht zu entkräften. Dass blosse Warnsignale (z.B. Andreaskreuz mit akustischem Signal, Blinklichtanlage) als Sicherung nicht genügten, leuchtet ebenfalls ein, ganz abgesehen davon, dass solche Warnanlagen die Bewohner stören könnten.
Nach Ansicht der Beschwerdeführer liesse sich ein Kostenaufwand von Fr. 400'000.– bis Fr. 500'000.– für eine Bahnschranke im Hinblick darauf rechtfertigen, dass sich die Enteignungsentschädigung für die Aufhebung des Fusswegrechts und die damit verbundene Entwertung des Gesamtanwesens in ähnlicher Höhe bewegen müsse. Da die Festsetzung der Enteignungsentschädigung nicht im vorliegenden Verfahren erfolgt, sondern erstinstanzlich Sache der Schätzungskommission sein wird, können bei der hier vorzunehmenden Prüfung der Verhältnismässigkeit des Eingriffs kaum Vermutungen über die Entschädigungshöhe angestellt werden. Immerhin darf bemerkt werden, dass nach den Ausführungen der Beschwerdeführer den Eigentümern und Mietern der Liegenschaft Kat. Nr. 5868 offenbar kein dinglich gesichertes Benutzungsrecht am Seegrundstück zusteht und die nachträgliche Einräumung eines solchen Rechts im Hinblick auf die Enteignung den Entschädigungsberechtigten keinen Vorteil zu verschaffen vermöchte (vgl. Art. 25 des Bundesgesetzes über die Enteignung; EntG, SR 711). Zudem kann daraus, dass zwischen den Eigentümern der benachbarten Grundstücke familiäre Bande bestehen, nicht schon geschlossen werden, zwischen den beiden Liegenschaften bestünde ein wirtschaftlicher und funktioneller Zusammenhang im Sinne von Art. 19 lit. b EntG (vgl. BGE 106 Ib 392). Ein solcher Zusammenhang wäre aber für die Zusprechung einer Minderwertsentschädigung für das Gesamtareal vorauszusetzen. Es kann somit nicht gesagt werden, dass die von der Enteignerin veranschlagten Kosten für den Einbau einer Bahnschranke angesichts der im Enteignungsfall zu entrichtenden Entschädigung ohne weiteres als verhältnismässiger Aufwand erscheinen müssten.
5.2 Was schliesslich die von den Beschwerdeführern geltend gemachte Unzumutbarkeit des Umweges bis zur Seeparzelle Nr. 1746 betrifft, ist festzustellen, dass dieser für Fussgänger lediglich eine Länge von rund 200 m aufweist und im Übrigen auch eine Zufahrtsmöglichkeit besteht. Jedenfalls stehen den Bewohnern der Liegenschaft Kat. Nr. 5868 die gleichen Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeiten zum Seegrundstück wie dessen Bewohnern selbst offen. Dieser Zugang muss den Anforderungen der eidgenössischen und kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzgebung an eine Erschliessung entsprechen. Gilt aber das Seegrundstück für die eigenen Bewohner als genügend zugänglich, so darf der Zugang auch für die Bewohner der Nachbar-Liegenschaft, die das Seegrundstück nur gelegentlich und nach eigenen Angaben vor allem im Sommer aufsuchen, als zumutbar betrachtet werden. Die gleiche Überlegung gilt für die angebliche Gefährlichkeit, die nach Darstellung der Beschwerdeführer von "zwielichtigen Gestalten" ausgeht, welche sich häufig in der Nähe der Seeliegenschaft herumtreiben sollen.
6.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist nach dem Gesagten abzuweisen.
Da es sich beim vorliegenden Verfahren um ein mit einem Enteignungsverfahren verbundenes Plangenehmigungsverfahren handelt und die Plangenehmigungsbehörde mit ihrem Entscheid zugleich über die enteignungsrechtliche Einsprache entschieden hat (vgl. Art. 18h Abs. 1 des Eisenbahngesetzes, SR 742.101), richten sich die Kosten- und Entschädigungsfolgen nach den Spezialbestimmungen des Bundesgesetzes über die Enteignung (EntG, SR 711; vgl. BGE 111 Ib 32 E. 2, 121 II 291, 123 II 456 E. 1 und 2, 129 II 106 E. 4 S. 111 f.). Die bundesgerichtlichen Kosten sind daher der Regel von Art. 116 Abs. 1 EntG entsprechend der Enteignerin zu belasten. Diese hat den Beschwerdeführern zudem eine Parteientschädigung zu entrichten, die allerdings dem Ausgang des Verfahrens gemäss herabzusetzen ist.

Demnach erkennt das Bundesgericht:
1.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird abgewiesen.
2.
Die Gerichtsgebühr von Fr. 4'000.– wird der Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG auferlegt.
3.
Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG hat den Beschwerdeführern für das bundesgerichtliche Verfahren

eine Parteientschädigung von insgesamt Fr. 2'000.– zu bezahlen.
4.
Dieses Urteil wird den Beschwerdeführern, den Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG, Infrastruktur, dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und der Rekurskommission des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (bzw. Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt) schriftlich mitgeteilt.
Lausanne, 3. Dezember 2004
Im Namen der I. öffentlichrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Die Gerichtsschreiberin: