Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-1835/2006
{T 0/2}

Urteil vom 4. Juli 2007

Mitwirkung: Richter Jürg Kölliker (Vorsitz), Richterin Marianne Ryter Sauvant, Richter Markus Metz, Gerichtsschreiber Thomas Moser.

A._____,
Beschwerdeführerin,

gegen

Bundesamt für Verkehr (BAV), 3003 Bern,
Vorinstanz,

betreffend

Sanierung Bahnübergang X,
Plangenehmigung des BAV vom 21. September 2006.

Sachverhalt:

A. Die A._____ unterbreiteten dem Bundesamt für Verkehr (BAV) am 24. Januar 2006 ein Gesuch für die Teilschliessung des unbewachten Bahnübergangs X in C. Der Übergang wird auf der offiziellen Liste mit den 190 gefährlichsten Bahnübergängen der Schweiz geführt. Gemäss dem Gesuch soll der bisherige Übergang mittels Schranke für den allgemeinen motorisierten Verkehr geschlossen werden. Forstwirtschaftliche Fahrzeuge sollen ihn dagegen weiterhin befahren können, dabei aber spezielle Benützungsvorschriften zu beachten haben. Rund 74 m weiter östlich soll schliesslich ein neuer, mit einem Andreaskreuz zu sichernder Übergang für Fussgänger errichtet werden.

B. Einem Antrag der A._____ folgend, führte das BAV das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren durch, in dessen Rahmen es die zuständigen kommunalen und kantonalen Behörden anhörte. Mit Plangenehmigung vom 21. September 2006 bewilligte es das Vorhaben. Es verfügte jedoch mehrere Auflagen, wobei die wichtigste die Sicherung des neuen Fussgängerübergangs betrifft. Die A._____ werden angewiesen, vor Baubeginn mit den kantonalen Behörden abzuklären, ob zwischen der Bahn und der angrenzenden, parallel verlaufenden Staatsstrasse ein Warteraum für Fussgänger geschaffen werden kann. Sofern das nicht möglich sei, müsse der neue Übergang mit einer Blinklichtanlage ausgestattet werden.

C. Gegen diese Verfügung haben die A._____ am 20. Oktober 2006 bei der Eidgenössischen Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt (REKO/INUM) Beschwerde erhoben. Sie beantragen, das Vorhaben sei gemäss ihrer Planvorlage vom 24. Januar 2006 zu bewilligen. Einen Warteraum halten sie für unnötig, da der Waldweg, der an den Übergang anschliesst, nur von rüstigen Fussgängern benutzt werde. Diese erreichten eine Geschwindigkeit von 1,3 m/s, sodass die vor Ort vorhandene Sichtweite genügend sei. Ein Warteraum sei wegen der zu erwartenden hohen Kosten zudem auch unverhältnismässig; Gleiches gelte für eine allfällige Blinklichtanlage. Die A._____ (Beschwerdeführerin) lehnen es sodann ab, die Fahrspur beim alten Übergang zu verbreitern und den geplanten Holzzaun entlang dem Fussweg zwischen dem alten und dem neuen Übergang durchwegs in einem Abstand von 2,15 m zu erstellen; sie halten beides für nicht praktikabel. Sie sind der Meinung, mit ihrem Projekt seien die einschlägigen Normen bereits eingehalten, namentlich auch was den Abstand der Schranke beim bisherigen Übergang angehe. Schliesslich fordern sie, die bestehende Pfeiftafel bei km xx sei beizubehalten.

D. Das BAV beantragt mit Vernehmlassung vom 20. Dezember 2006 die vollumfängliche Abweisung der Beschwerde. Es weist die von der Beschwerdeführerin angenommene Fussgängergeschwindigkeit von 1,3 m/s zurück und hält an seiner Berechnungsbasis von 0,7 m/s fest; bei diesem Wert reiche die vor Ort vorhandene Sichtweite nicht aus. Selbst die bei einer Fussgängergeschwindigkeit von 1 m/s minimal nötige Sichtdistanz von 230 m sei im fraglichen Bereich nicht gegeben. Richtig sei ferner die An-

nahme einer Reaktionszeit von 2 s. Was die Sanierungskosten angeht, erklärt das BAV, der Bund habe Beiträge im Umfang von zwei Dritteln, maximal jedoch Fr. 100'000.-- zugesagt. Zu Normalprofil, Trassee, Holzzaun und Pfeiftafel bekräftigt das BAV seine Position und zitiert dazu einschlägige Bestimmungen.

E. Per 1. Januar 2007 hat die REKO/INUM das Geschäft zuständigkeitshalber an das neue Bundesverwaltungsgericht übergeben.

F. Am 20. Februar 2007 hat das BAV auf zusätzliche Fragen des Instruktionsrichters geantwortet und Kostenschätzungen zu den möglichen Sicherungsmassnahmen beim geplanten Fussgängerübergang abgegeben. Demnach können für den Warteraum, je nach Variante und je nach Umfang der baulichen Arbeiten, Kosten von Fr. 10'000.-- bis Fr. 300'000.-- anfallen. Für eine Blinklichtanlage rechnet das BAV mit Kosten von ca. 105'000.--.

G. Die Beschwerdeführerin hat sich am 13. April 2007 ein letztes Mal geäussert und dabei u.a. bemängelt, das BAV habe die Variante einer vollständigen Aufhebung des Übergangs nicht geprüft. Als nicht realistisch hat sie ferner die Kostenschätzung des BAV für die Blinklichtanlage kritisiert.

H. Auf weitere Argumente und Sachverhaltselemente sowie auf bei den Akten befindliche Dokumente wird, soweit erforderlich, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1. Nach Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021), sofern keine Ausnahme nach Art. 32 VGG vorliegt. Vorinstanzen sind die in Art. 33 f. VGG genannten Behörden. Wenn es aufgrund dieser Ordnung zuständig ist, übernimmt das Bundesverwaltungsgericht die am 1. Januar 2007 bei den Eidgenössischen Rekurs- oder Schiedskommissionen oder bei den Beschwerdediensten der Departemente hängigen Rechtsmittel (Art. 53 Abs. 2 VGG).

   Das BAV gehört zu den Vorinstanzen des Bundesverwaltungsgerichts (Art. 33 VGG). Eine Ausnahme, was die sachliche Zuständigkeit angeht (Art. 32 VGG), kommt nicht zum Tragen. Das Bundesverwaltungsgericht ist daher zuständig für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde.

2. Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat, durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Diese Voraussetzungen sind bei der Beschwerdeführerin als Gesuchstellerin und Adressatin der angefochtenen Verfügung ohne weiteres gegeben.

3. Die Beschwerdeführerin beantragt in der Beschwerde die Bewilligung des Vorhabens gemäss Planvorlage und äussert sich kurz zu jedem beanstandeten Punkt. Was die Pfeiftafel angeht, schliesst sie ihre Begründung mit dem Vorschlag, das Signal sei zu belassen. Damit stimmt sie, nachdem sie im Gesuch noch die Aufhebung bzw. Entfernung verlangt hatte, mit dem überein, was das BAV (Vorinstanz) mit der Plangenehmigung in diesem Punkt angeordnet hat. Die Frage der Pfeiftafel liegt somit nicht im Streit, weshalb insoweit auf die Beschwerde nicht einzutreten ist.

   Die Beschwerdeführung erfolgte rechtzeitig (Art. 50 VwVG) und formgerecht (Art. 52 VwVG). Mit der genannten Einschränkung ist daher auf die Beschwerde einzutreten.

4. Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsfehler, einschliesslich Fehler bei der Ausübung des Ermessens, und Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG). Soweit sich Fragen der Zweckmässigkeit einer Anordnung stellen, auferlegt sich das Gericht allerdings eine gewisse Zurückhaltung. Dies insbesondere dann, wenn, wie vorliegend, die Vorinstanz als Fachbehörde mit den tatsächlichen Verhältnissen besser vertraut ist und sich technische Fragen wie z.B. die Gefährlichkeit eines Bahnübergangs stellen. Diesfalls belässt das Bundesverwaltungsgericht der Vorinstanz einen gewissen Ermessensspielraum und weicht nicht leichthin von deren Beurteilung ab (vgl. BGE 133 II 35 E. 3 sowie Entscheid REKO/INUM vom 8. September 2005, A-2005-36, E. 4). Ferner gilt der Grundsatz der Rechtsanwendung von Amtes wegen. Das hat zur Folge, dass das Bundesverwaltungsgericht nicht an die rechtliche Begründung der Begehren gebunden ist (Art. 62 Abs. 4 VwVG) und dass es eine Beschwerde auch aus anderen als den geltend gemachten Gründen gutheissen oder den angefochtenen Entscheid im Ergebnis mit einer Begründung bestätigen kann, die von jener der Vorinstanz abweicht (André Moser, in: André Moser/Peter Uebersax, Prozessieren vor eidgenössischen Rekurskommissionen, Rz. 1.8, mit Hinweisen).

5. Vorliegend nicht strittig ist das Grundkonzept der Sanierung, d.h. die weitgehende Schliessung des heutigen, als gefährlich geltenden Bahnübergangs X einerseits und der Bau eines neuen, um 74 m verschobenen Übergangs für Fussgänger andererseits. Daran ändert auch nichts, wenn die Beschwerdeführerin in ihrer Stellungnahme vom 13. April 2007 (erstmals) vorbringt, die Vorinstanz hätte als weitere Möglichkeit die vollständige Aufhebung des Übergangs prüfen müssen. Damit verhält sich die Beschwerdeführerin widersprüchlich, verlangt sie mit ihrer Beschwerde doch gerade die Bewilligung des Vorhabens gemäss ihrer Planvorlage. Dieses sieht die Aufteilung in zwei getrennte Übergänge vor. Der Vorhalt der Beschwerdeführerin geht aber auch sonst fehl. Die Vorinstanz hat als Genehmigungsbehörde primär die zur Diskussion gestellten Varianten und die dagegen gerichteten Einwände zu prüfen; selber weitere Lösungen erarbeiten muss sie dagegen in der Regel nicht (Entscheid der REKO/INUM vom 14. Dezember 2005, A-2004-151, E. 6.1). Dass die Querung des Bahntrassees für die Forstwirtschaft und die Fussgänger weiterhin möglich ist, ist angesichts des breiten Kieswegs, der vom Wald her zur

Bahnlinie führt, zudem auch sachlich gerechtfertigt. Den Weg dort einfach abzuschneiden, dürfte Risiken für die Sicherheit mit sich bringen; speziell Fussgänger könnten darob zum unkontrollierten Queren der Bahnlinie verleitet werden.

6. Hauptstreitpunkt im Beschwerdeverfahren ist die Art und Weise der Sicherung des neuen Fussgängerübergangs. Die Beschwerdeführerin hält ein Andreaskreuz für ausreichend. Die Vorinstanz ist dagegen der Meinung, der Übergang müsse besser, d.h. entweder mit einem Warteraum oder mit einer Blinklichtanlage, gesichert werden.

   Nach Art. 37*b* der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1) sind Bahnübergänge entsprechend der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation entweder aufzuheben oder so mit Signalen auszurüsten, dass sie sicher befahren und betreten werden können. Je nach Situation drängen sich unterschiedliche Sicherungssignale und -anlagen auf; welche das sind, ist Art. 37*c* EBV zu entnehmen. Grundsätzlich sind Schranken- oder Halbschrankenanlagen zu erstellen. Bedingt dies unverhältnismässige Aufwendungen oder ist der querende Strassenverkehr nur schwach, kann die Sicherung über eine Blinklichtanlage, allenfalls kombiniert mit einer Halbschranke, erfolgen (vgl. Art. 37*c* Abs. 1-3 EBV). Ausreichend kann sodann die Sicherung mit einem Andreaskreuz als einzigem Signal sein, dies u.a. dann, wenn es um einen nur für den Fussgängerverkehr offenen Weg geht, dieser Verkehr schwach ist und die Sichtverhältnisse genügend sind oder die Eisenbahnfahrzeuge bei zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen zweckdienliche Achtungssignale abgeben (Art. 37*c* Abs. 3 Bst. c Ziff. 1 EBV).

6.1 Ob der neue Übergang bloss mit einem Andreaskreuz oder aber mit einer besseren Sicherung, mit einem Warteraum oder einer Blinklichtanlage, zu sichern ist, hängt von den sog. Sichtweiten ab. Wer am Übergang steht und diesen queren will, sieht die herannahenden Züge erst ab einem gewissen Punkt. Ob die Person den Übergang dann noch gefahrlos queren kann, hängt wiederum davon ab, wie schnell sie unterwegs ist. Je nachdem ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Sicherung des Übergangs. Von welcher Fussgängergeschwindigkeit auszugehen ist, darüber besteht zwischen Beschwerdeführerin und Vorinstanz Uneinigkeit.

6.2 Die Beschwerdeführerin hat stets betont, der Übergang werde nur durch Wanderer benutzt; deren Geschwindigkeit liegt gemäss dem Technischen Bericht bei 1 m/s. In der Beschwerde macht die Beschwerdeführerin nunmehr geltend, es seien nur wenige, durchwegs rüstige Fussgänger zu erwarten und diese erreichten problemlos eine Geschwindigkeit von 1,3 m/s. Die Vorinstanz ist in der Plangenehmigung von einer Fussgängergeschwindigkeit von 0,7 m/s ausgegangen. In der Vernehmlassung hält sie ausdrücklich an diesem Wert fest und verweist dazu auf die Ausführungsbestimmungen zur EBV vom 22. Mai 2006 (AB-EBV, SR 742.141.11, nicht amtlich publiziert, abrufbar unter: www.bav.admin.ch). Gemäss ihren Berechnungen in der Plangenehmigung braucht es bei einer Geschwindigkeit von 0,7 m/s - inkl. einer Reaktionszeit von 2 s - 17,4 s, bis der Übergang

und die direkt anschliessende Staatsstrasse passiert sind. Daher und weil die Zugsgeschwindigkeit bei 65 km/h liege, betrage die nötige Sichtweite mehr als die vorhandenen 135 m. Die Vernehmlassung enthält sodann eine Aufstellung, wonach bei einer Fussgängergeschwindigkeit von 0,7 m/s von einer minimalen Sichtweite von 278 m auszugehen sei, bei 1 m/s von einer solchen von 231 m und bei 1,3 m/s von einer Sichtweite von 160 m. Das führt die Vorinstanz zum Schluss, die Sichtweiten, wie sie nötig wären, um den Übergang bloss mit einem Andreaskreuz sichern zu müssen, seien nicht vorhanden. Sie hält sodann fest, dass dies bei einer Fussgängergeschwindigkeit von 1 m/s nicht anders wäre.

6.3 Die Beschwerdeführerin bringt nichts Überzeugendes gegen diese Darlegung vor. AB 37*c* allgemein Ziffer 42 AB-EBV gibt bei Übergängen, die nur mit einem Andreaskreuz signalisiert sind, eine Räumungsgeschwindigkeit für Fussgänger von 0,7 m/s vor. Die Beschwerdeführerin liegt mit ihrer Annahme von 1,3 m/s massiv über diesem Wert. Der den Berechnungen der Vorinstanz zugrundeliegende Wert entspricht dagegen genau der Vorgabe im Verordnungsrecht. Um davon - nach oben - abzuweichen, besteht vorliegend kein Anlass, zumal das Bundesverwaltungsgericht sich in solchen Fragen eine gewisse Zurückhaltung aufzuerlegen hat (oben E. 4). Die Sichtweite wäre aber selbst bei 1 m/s nicht ausreichend, also jener Fussgängergeschwindigkeit, von der die Beschwerdeführerin bei Einreichung des Technischen Berichts noch selber ausging. Wenn die Beschwerdeführerin angibt, v.a. Wanderer benutzten den Übergang, mag das zwar zutreffen. Die – erst in der Beschwerde – getroffene Annahme einer Fussgängergeschwindigkeit von 1,3 m/s entbehrt jedoch jeder Grundlage. Somit ist mit der Vorinstanz anzunehmen, dass die Sichtverhältnisse vorliegend nicht so sind, wie sie gemäss Art. 37*c* Abs. 3 Bst. c EBV für eine Sicherung allein mit einem Andreaskreuz sein müssten. Folglich braucht es eine sicherere Lösung.

7. Wie die bessere Sicherung aussehen soll, steht noch nicht fest. Die Vorinstanz hat in diesem Punkt mittels Auflage verfügt, die Beschwerdeführerin habe vor Baubeginn mit den kantonalen Behörden abzuklären, ob für die Fussgänger zwischen Bahntrassee und Staatsstrasse ein Warteraum geschaffen werden könne. Wenn das nicht möglich sei, müsse der Übergang mit einer Blinklichtanlage ausgerüstet werden.

7.1 Eine Auflage ist eine Nebenbestimmung zu einer Verfügung und verpflichtet zu einem zusätzlichen Tun, Dulden oder Unterlassen. Ob die Auflage erfüllt wird, lässt die Rechtswirksamkeit der Verfügung unberührt. Die Auflage ist indessen selbständig erzwingbar, d.h. wird ihr nicht nachgelebt, kann das Gemeinwesen sie mit hoheitlichem Zwang durchsetzen (vgl. zum Ganzen: Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl., Zürich 2006, Rz. 901 ff.).

7.2 Eine Auflage kann zwar einen wichtigen Teil eines Verwaltungsrechtsverhältnisses betreffen, nicht jedoch Punkte, von denen die Realisierbarkeit und Bewilligungsfähigkeit des Vorhaben selbst abhängt. Vorliegend ist die Art und Weise der Sicherung des neuen Fussgängerübergangs für das

Sanierungsvorhaben als Ganzes derart zentral, dass der neue Übergang und damit die Verfügung in ihrem Bestand nicht unberührt davon bleiben kann, ob die Auflage erfüllt wird oder nicht. Die Vorinstanz hat den neuen Übergang bewilligt, ohne dass bekannt ist, wie dessen gehörige und rechtzeitige Sicherung gewährleistet werden soll. Das geht nicht an. Vielmehr muss die Grundkonzeption der Sicherung bereits im Zeitpunkt der Bewilligung des Übergangs feststehen; mittels Auflage kann nur das Nähere geregelt werden. Insoweit, als die Art und Weise der Sicherung offen gelassen wird und Abklärungen dazu erst für die Zeit nach der Bewilligungserteilung angeordnet werden, ist die Plangenehmigung als rechtsfehlerhaft anzusehen. Sie ist daher aufzuheben und die Sache ist an die Vorinstanz zurückzuweisen. Diese muss, bevor sie erneut verfügt, die nötigen Abklärungen vornehmen. So muss namentlich eine Beurteilung der zuständigen kantonalen Behörden vorliegen, was die einzelnen Warteraum-Varianten und die damit zusammenhängenden strassenbautechnischen Belange angeht.

Durch die Rückweisung dürfte das Verfahren nicht länger dauern als nach dem Vorgehen, wie es die Vorinstanz vorgesehen hatte. Denn in beiden Fällen sind die zu treffenden Abklärungen die gleichen.

8. Die Beschwerdeführerin ist nicht nur der Meinung, ein Andreaskreuz sei für eine gehörige Sicherung ausreichend, sondern sie macht auch geltend, die alternativen Sicherungsmöglichkeiten, wie sie durch die Vorinstanz bereits grob skizziert wurden, seien allesamt zu teuer und damit unverhältnismässig. Da noch nicht feststeht, welche Variante realisiert werden soll, ist es heute zu früh für eine Verhältnismässigkeitsprüfung. Die drei Warteraum-Varianten und die Blinklicht-Lösung haben im Beschwerdeverfahren etwas mehr Konturen erhalten, namentlich was die Kosten angeht. Aus prozessökonomischen Gründen rechtfertigen sich deshalb hier ein paar Überlegungen zu den verschiedenen Varianten.

8.1 Nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit müssen Verwaltungsmassnahmen geeignet und erforderlich sein für das Erreichen des angestrebten Ziels. Dieses wiederum muss im öffentlichen Interesse liegen. Die Massnahme muss ausserdem zumutbar sein, d.h. der verfolgte Zweck muss in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen für die Betroffenen stehen; verlangt ist mithin eine angemessene Zweck-Mittel-Relation (BGE 132 I 49 E. 7.2 sowie HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 581 ff.).

8.2 Als Sicherung kommen gemäss Vorinstanz ein Warteraum oder eine Blinklichtanlage in Frage. Ohne dass hier der Beurteilung durch die kantonalen Behörden vorgegriffen werden soll, scheint jedenfalls die Annahme zulässig, dass beide Lösungsansätze grundsätzlich geeignet sind, ein sicheres Überqueren des Übergangs zu gewährleisten. Dass eine der beiden Massnahmen ergriffen wird, ist zudem auch erforderlich, dies insofern, als die Sicherung allein mit einem Andreaskreuz ungenügend wäre. Mildere Mittel sind keine erkennbar. Die Beschwerdeführerin zeigt denn auch keine solchen auf.

Zu den Warteraum-Varianten scheinen ein paar zusätzliche Ausführungen angezeigt. Dazu müssen die drei Varianten kurz skizziert werden. Bei Variante 1 wird die Strasse verengt, wodurch Platz für ein Wartefeld entsteht; dieses wäre ebenerdig und nur durch eine Bodenmarkierung gekennzeichnet. Ein erhöhtes Wartefeld würde bei Variante 2 geschaffen; dazu müsste allerdings das gegenüberliegende Trottoir verschmälert werden. Wäre dies nicht möglich, müsste die Trottoiraussenkante verschoben werden, was den Bau einer Stützmauer nötig machen würde (Variante 3). Was Variante 1 angeht, ist anzumerken, dass unter Sicherheitsgesichtspunkten nicht unproblematisch sein dürfte, dass sich das Wartefeld nur durch eine Bodenmarkierung von der Strasse abheben würde, wobei die Strasse erst noch verengt wäre. Die Beschwerdeführerin weist zu Recht auf diesen Umstand hin. Ihre Befürchtung, bei Warteraum-Variante 2 wäre das nordseitige Trottoir mit 1,25 m zu schmal, ist hingegen schon weniger nachvollziehbar, zumal das Trottoir nur auf einem kurzen Abschnitt enger würde.

8.3 Von entscheidender Bedeutung dürften aber letztlich nicht die Kriterien Eignung und Erforderlichkeit sein, sondern die Frage, ob mit den einzelnen Varianten eine angemessene Zweck-Mittel-Relation gewahrt wird. So beklagt die Beschwerdeführerin denn auch die teils erheblichen Kosten, die bei einer Sicherung mittels Blinklichtanlage oder Warteraum anfallen würden. Diese Bedenken sind zwar grundsätzlich berechtigt. Es ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass dem wichtigsten entgegenstehenden öffentlichen Interesse, jenem an möglichst sicher begehbaren Bahnübergängen, zentrale Bedeutung zukommt (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1A.117/2003 vom 31. Oktober 2003 E. 5.5). Die Beschwerdeführerin hat an der Vermeidung von Unfällen schliesslich auch ein grosses privates Interesse.

8.4 Die Vorinstanz schätzt die Kosten für den Warteraum auf Fr. 10'000.-- bis Fr. 30'000.-- (Variante 1) bzw. auf Fr. 50'000.-- bis Fr. 200'000.-- (Variante 2), und auf Fr. 100'000.-- bis Fr. 300'000.-- (Variante 3) sowie auf ca. Fr. 105'000.-- für die Blinklichtanlage. Auf die Beschwerdeführerin kommen je nach Variante also erhebliche finanzielle Aufwendungen zu. Ein adäquater Aufwand für die Sicherung ist jedoch unverzichtbar, zumal der fragliche Bahnübergang zu den gefährlichsten der Schweiz zählt. Und eine gehörige Sicherung hat unweigerlich Kostenfolgen. Das Kostenargument muss zudem auch gleich relativiert werden, jedenfalls was die Belastung für die Beschwerdeführerin angeht. Denn die Vorinstanz hat in Aussicht gestellt, dass die Beschwerdeführerin mit einem finanziellen Beitrag durch den Bund rechnen könne. Die Bundesbeiträge an die Sanierung der gefährlichsten Bahnübergänge betragen unbestrittenermassen bis zu zwei Dritteln der Kosten, maximal aber Fr. 100'000.--. Unter Berücksichtigung all dessen erscheint das Anbringen einer Blinklichtanlage mit zu erwartenden Gesamtkosten von Fr.105'000.-- oder von bis zu Fr. 130'000.--, wie die Beschwerdeführerin geltend macht, durchaus als verhältnismässig. Ohne weiteres muss folglich Warteraum-Variante 1, die zwischen Fr. 10'000.-- und Fr. 30'000.-- kosten dürfte, als verhältnismässig gelten. Ebenfalls mit noch vertretbarem Aufwand dürfte Variante 2 zu realisieren sein; sollte die genaue Prüfung jedoch ergeben, dass die Kosten in den

oberen Bereich des angegebenen Rahmens, also gegen Fr. 200'000.--, zu liegen kommen, könnten die Grenzen dessen, was noch verhältnismässig ist, erreicht sein. Diesfalls könnte der billigeren Blinklichtanlage der Vorzug zu geben sein.

Festzuhalten ist somit, dass die zwei Lösungsansätze Blinklichtanlage und Warteraum (mitsamt Untervarianten bis Fr. 200'000.--) nicht von vornherein als unverhältnismässig (teuer) verworfen werden können.

9. Die Beschwerdeführerin hat die Plangenehmigung auch in drei kleineren Einzelpunkten angefochten (Abstand der Schranke beim alten Übergang, Breite der dortigen Fahrspur, Lage des Holzzauns zwischen dem alten und dem neuen Übergang). Diese Punkte hängen nicht direkt mit der Sicherung des neuen Fussgängerübergangs zusammen, weshalb hier auf die betreffenden Rügen der Beschwerdeführerin einzugehen ist. Sollte sich ihre Kritik als begründet erweisen, müsste die Vorinstanz bei ihrem neuerlichen Entscheid in diesen Punkten entsprechend verfügen.

9.1 Die Vorinstanz kommt in der angefochtenen Verfügung zum Schluss, die beim bisherigen Übergang neu anzubringende Schranke weise mit 2,1 m einen zu geringen Abstand zur Gleisachse auf. Das ergebe sich aus der Schweizer Norm SN 671 511 des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sowie dem Regelwerk Technik der schweizerischen Eisenbahnen RTE 20012 "Lichtraumprofil" des Verbands öffentlicher Verkehr (VÖV). Dem hält die Beschwerdeführerin entgegen, das geometrische Normalprofil gemäss AB-EBV sei eingehalten und die Anwendung weitergehender Normen sei aufgrund der "räumlichen Verhältnisse" nicht praktikabel.

An den Ausführungen der Vorinstanz ist nichts auszusetzen; ein Abstand von 2,1 m zwischen Schranke und Gleisachse entspricht nicht den Vorgaben der SN 671 511 und dem RTE 20012. Die dortigen Festlegungen gehören zu den anerkannten Regeln der Technik und sind daher gestützt auf Art. 2 Abs. 1 EBV unmittelbar anwendbar. Warum vom Regelabstand vorliegend eine Ausnahme gemacht werden sollte, ist nicht ersichtlich. Die Beschwerdeführerin bringt denn auch nur ganz pauschal vor, ein grösserer Abstand sei wegen der "räumlichen Verhältnisse" nicht praktikabel. Sie unterlässt es jedoch, ihr Vorbringen zu substantiieren. Es kann ihr deshalb nicht gefolgt werden.

9.2 Die Vorinstanz verlangt weiter, dass der Übergang für die Forstwirtschaft im Gleisbereich beidseitig um 0,5 m verbreitert werde und stützt sich dazu ebenfalls auf die SN 671 511. In diesem Zusammenhang gibt sie an, es gelte zu verhindern, dass Fahrzeuge, die den Übergang benutzten, bei ungünstigen Sichtverhältnissen und bei schneebedeckter Fahrbahn auf das Bahntrassee abgleiteten. Das leuchtet ein. Gegen eine Unterschreitung der vorgeschriebenen Breite spricht ferner auch, dass der Übergang nicht für den gewöhnlichen, sondern für den forstwirtschaftlichen Verkehr offen sein wird. Forstwirtschaftliche Fahrzeuge führen bisweilen aber lange und breite Ladungen mit sich. Sie brauchen daher mehr Platz, um auf einen Übergang einzubiegen und um von diesem wieder wegzufahren. Ein

reibungsloses Befahren des Übergangs wäre daher vorliegend womöglich nicht sichergestellt, wenn die Regelmasse unterschritten würden. Inwiefern eine Verbreiterung wegen der "örtlichen Verhältnisse" nicht praktikabel sein soll, wie das die Beschwerdeführerin geltend macht, ist dagegen nicht erkennbar.

9.3 Was schliesslich den Holzzaun angeht, führt die Vorinstanz aus, der bestehende Zaun in Fahrtrichtung Teufen stehe in einem Abstand von 2,15 m zur Gleisachse; im Sinne eines einheitlichen Profils sei die Fortsetzung, der Zaun zwischen den zwei Übergängen, ebenfalls in einem Abstand von 2,15 m zu erstellen. Weil dieses Zaunstück neu gebaut werde, entstünden durch die Verlegung überdies keine Mehrkosten. Ein einheitlicher Abstand scheint nicht zwingend, aber dennoch sinnvoll, zumal keine Mehrkosten entstehen und auch keine anderen Nachteile für die Beschwerdeführerin auszumachen sind. Diese bringt denn auch nur unsubstantiiert vor, die Lösung sei nicht praktikabel.

9.4 Somit erweist sich die Kritik der Beschwerdeführerin in all diesen Punkten als unbegründet.

10. Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass ein Andreaskreuz nicht ausreicht, um den geplanten Fussgängerübergang zu sichern. Wie dies zu geschehen hat, kann nicht mit einer Auflage des Inhalts verfügt werden, die Beschwerdeführerin habe abklären zu lassen, ob ein Warteraum realisiert werden könne, ansonsten eine Blinklichtanlage anzubringen sei. Gestützt auf vorgängige Sachverhaltsabklärungen muss der Entscheid über die für die Sicherung des Bahnübergangs konkret zu treffenden Massnahmen bereits in der Plangenehmigungsverfügung selber enthalten sein. Die angefochtene Verfügung ist deshalb aufzuheben und zu weiteren Abklärungen und zum neuerlichen Entscheid an die Vorinstanz zurückzuweisen.

11. Die Verfahrenskosten werden nach dem Unterliegerprinzip verlegt, d.h. es hat sie zu bezahlen, wer unterliegt (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Vorliegend dringt die Beschwerdeführerin mit ihrem Antrag auf Bewilligung ihres Gesuchs zwar nicht durch. Insoweit, als die Sache zur neuerlichen Prüfung der zu treffenden Sicherungsmassnahmen an die Vorinstanz zurückgewiesen wird, ist sie aber grundsätzlich trotzdem als obsiegend anzusehen (BGE 127 V 234 E. 2b.bb). Ein Unterliegen liegt damit nur insofern vor, als ihrem Standpunkt, die Sicherung mit einem Andreaskreuz sei ausreichend, sowie mehreren Nebenpunkten ihrer Beschwerde (oben E. 9) nicht gefolgt wird. Der Vorinstanz, an die das Geschäft zurückgewiesen wird, können keine Kosten auferlegt werden (Art. 63 Abs. 2 VwVG). Es rechtfertigt sich daher, der Beschwerdeführerin die Hälfte der Gesamtkosten von Fr. 1'500.--, ausmachend Fr. 750.--, aufzuerlegen. Dieser Betrag ist mit dem von ihr geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 1'500.-- zu verrechnen. Der Restbetrag von ebenfalls Fr. 750.-- ist ihr zurückzuerstatten.

12. Die nicht anwaltlich vertretene und teilweise unterliegende Beschwerdeführerin hat keine Parteientschädigung zugute (Art. 64 Abs. 1 VwVG).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1. Die Beschwerde wird insofern gutgeheissen, als die angefochtene Verfügung aufgehoben und die Sache zum weiteren Vorgehen im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen wird.

   Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

2. Der Beschwerdeführerin werden Verfahrenskosten von Fr. 750.-- auferlegt. Sie werden mit dem geleisteten Kostenvorschuss in der Höhe von Fr. 1'500.-- verrechnet. Der Restbetrag von Fr. 750.-- wird der Beschwerdeführerin zurückerstattet. Hierzu hat diese dem Bundesverwaltungsgericht ihre Kontonummer anzugeben.

3. Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.

4. Dieses Urteil wird eröffnet:

   - der Beschwerdeführerin (mit Gerichtsurkunde)
   - der Vorinstanz
   - dem Generalsekretariat UVEK (mit Gerichtsurkunde)
   - dem Kanton B
   - der Gemeinde C

Der vorsitzende Richter: Der Gerichtsschreiber:

Jürg Kölliker Thomas Moser

Rechtsmittelbelehrung
Gegen dieses Urteil kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [BGG, SR 173.110]). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Das angefochtene Urteil und die Beweismittel sind, soweit sie der Beschwerdeführer in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand am: