Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Abteilung I
A-699/2011

Urteil vom 9. Februar 2012

Besetzung

Richter Lorenz Kneubühler (Vorsitz),
Richterin Claudia Pasqualetto Péquignot, Richterin Kathrin Dietrich,
Gerichtsschreiber Lars Birgelen.

Parteien

Rechtsanwalt lic. iur. **A._____**,
Beschwerdeführer,

gegen

Schweizerische Bundesbahnen SBB, Infrastruktur, Recht, Kasernenstrasse 95/97, Postfach, 8021 Zürich,
Beschwerdegegnerin,

Bundesamt für Verkehr BAV, 3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Aufhebung eines privaten Bahnübergangs.

Sachverhalt:

A.
Mit Verfügung vom 7. Dezember 2010 genehmigte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Planvorlage der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) vom 22. Oktober 2009 unter Auflagen im vereinfachten eisenbahnrechtlichen Verfahren. Das Projekt sieht aus Sicherheitsgründen die ersatzlose Aufhebung eines momentan bloss mit Andreaskreuzen gesicherten privaten Fussgängerüberganges bei Bahnkilometer (…) in der Gemeinde (…) auf der Bahnstrecke (…) sowie die Errichtung eines einfachen Zaunes auf der einen Seite des Bahntrasses vor. Der Bahnübergang verbindet die beiden Parzellen Nr. xx sowie Nr. yy und ist im Grundbuch als Wegrecht („[…]“) zugunsten der beiden Grundstücke eingetragen, wobei nur die Parzelle Nr. xx zusätzlich über ein dinglich gesichertes Wegrecht über die Parzelle Nr. yy verfügt. Auf der einzig durch einen Uferweg und die Parzelle Nr. (…) vom (…) getrennten Parzelle Nr. xx befindet sich die B._____, eine unter Denkmalschutz stehende Schlossanlage aus dem 16. Jahrhundert, auf der weiter oben gelegenen Parzelle Nr. yy ein kürzlich erbautes Mehrfamilienhaus mit einer Autoeinstellhalle. Die Parzelle Nr. xx sowie die daran angrenzenden Parzellen Nr. (…), (…), (…), (…) sowie (…) sind im Alleineigentum von Rechtsanwalt A._____, während die 21 Wohneinheiten (inkl. dazugehörige Einstellhallenplätze und Kellerabteile) im von ihm errichteten Mehrfamilienhaus – abgesehen von für die Bewohner der B._____ vorgesehene acht Garagenplätze und drei bis vier Kellerräume – zwischenzeitlich mehrheitlich ins Eigentum von Dritten übergegangen sind. Mit der Aufhebung des privaten Bahnüberganges ist auch eine Löschung des zugunsten der Parzelle Nr. xx bestehenden Wegrechtes verbunden. Da die Verhandlungen zwischen den SBB und A._____ über einen freihändigen Erwerb erfolglos verlaufen sind, soll das Wegrecht enteignet werden.

B.
Mit Eingabe vom 24. Januar 2011 führt A._____ (nachfolgend: Beschwerdeführer) beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen die Verfügung des BAV (nachfolgend: Vorinstanz) vom 7. Dezember 2010. Er beantragt, es sei das Plangenehmigungsgesuch der SBB nicht zu bewilligen und diese seien zu verpflichten, beim streitbetroffenen Bahnübergang den ursprünglichen Zustand durch Wiedereinbau der Holzbohlen bzw. einer anderen geeigneten Weghilfe wiederherzustellen, eventualiter seien die Akten zur Prüfung von alternativen

Sicherungsmassnahmen an die SBB zurückzuweisen. Subeventuell sei ihm eine Entschädigung für das enteignete Wegrecht zugunsten der Parzelle Nr. xx im Umfang von Fr. 1'260'000.- zuzusprechen. Zur Begründung bringt er im Wesentlichen vor, die Vorinstanz habe bei der Prüfung von alternativen Sicherungsmassnahmen das für ihn im Vordergrund stehende Interesse am Schutz der mit dem Bau der Einstellhallenplätze auf der Parzelle Nr. yy getätigten Investitionen und an der Erhaltung des Verkehrswertes der Parzelle Nr. xx dank der (direkten) Wegverbindung zu den Garagenplätzen nicht berücksichtigt. Weder habe sie eine eingehende Prüfung der Kosten von (milderen) Alternativmassnahmen vorgenommen, noch einen allfälligen Kostenbeitrag von ihm sowie die Höhe der von den SBB mutmasslich an ihn auszurichtenden Enteignungsentschädigung in ihre Interessenabwägung einfliessen lassen. Seines Erachtens kämen durchaus weniger einschneidende Massnahmen wie die Errichtung einer Bedarfsschranke oder einer automatisch gesteuerten Toranlage, das Anbringen von Spiegeln und ev. von Videokameras (in Kombination mit Toren) oder der Bau einer Unterführung in Frage.

C.
In ihrer Vernehmlassung vom 30. März 2011 schliesst die Vorinstanz auf Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Ihren Antrag begründet sie damit, dass die Höhe der auszurichtenden Enteignungsentschädigung für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit der verschiedenen Sanierungsmöglichkeiten nicht massgebend sei und von ihr daher auch nicht vorfrageweise habe geprüft werden müssen. Sie habe in ihrer Variantenstudie das Interesse des Beschwerdeführers an der optimalen Erschliessung seiner Liegenschaft berücksichtigt und die vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten auf der Parzelle Nr. xx aufgrund der nur teilweisen Bewohnbarkeit und der nicht ganzjährigen Nutzung der B._____ als ausreichend bzw. die Verfügbarkeit von zusätzlichen Einstellhallenplätzen als nicht notwendig erachtet.

D.
Die SBB (nachfolgend: Beschwerdegegnerin) beantragen in ihrer Beschwerdeantwort vom 4. Mai 2011 ebenfalls die Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Die Frage einer allfälligen Entschädigung sowie derer Höhe sei nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Die Parzelle Nr. xx sei zu Fuss und mit Fahrzeugen auch ohne den privaten Bahnübergang ohne Schwierigkeiten erreichbar und der mit dessen Schliessung einhergehende Mehrweg bis zur nächsten

Bushaltestelle zumutbar. Zudem habe es in der Schlossanlage genügend private Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge und sei bereits der Zugang zu den Einstellhallenplätzen über den privaten Bahnübergang umständlich, so dass daraus kein erheblicher Mehrwert für die Parzelle Nr. xx resultiere. Andreaskreuze mit und ohne Spiegel oder Videokameras, Lichtsignale ohne Schlagbäume (sog. MICRO-Anlage), manuelle Bedarfsschranken oder automatisch gesicherte Tore entfielen aufgrund der ungenügenden Sichtverhältnisse als Sicherungsmassnahmen, während die Installation einer automatischen Bedarfsschranke oder der Bau einer Personenunterführung aufgrund der (auch bei einer Kostenbeteiligung des Beschwerdeführers) unverhältnismässig hohen Kosten nicht in Frage kämen.

E.
Am 29. Juni 2011 führte das Bundesverwaltungsgericht in Anwesenheit der Parteien eine Begehung vor Ort durch. Die Beschwerdegegnerin und der Beschwerdeführer reichten am 14. Juli bzw. am 2. September 2011 Ergänzungen zum angefertigten Protokoll ein. Die Vorinstanz verzichtete mit Schreiben vom 14. Juli 2011 auf die Einreichung von Bemerkungen zum Protokoll und nahm einzig zu den vom Beschwerdeführer nachgereichten Unterlagen Stellung.

F.
In seinen Schlussbemerkungen vom 2. September 2011 hält der Beschwerdeführer an seinen Anträgen und deren Begründung fest. Ergänzend macht er unter anderem geltend, dass gemäss einer Ausnahmeklausel in der Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV, SR 742.141.1) auch eine nicht regelkonforme Sicherungsmassnahme zulässig sei, sofern durch sie kein inakzeptables Risiko entstehe. Dies sei bei der allenfalls mit Spiegeln zu ergänzenden Torlösung der Fall. Im Übrigen sei der Einsatz einer MICRO-Anlage nicht nur bei genügenden Sichtverhältnissen zulässig.

G.
Auf die weiteren Vorbringen der Parteien und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird, soweit entscheidrelevant, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1. Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021). Die Aufhebung von Bahnübergängen wird im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren (Art. 18 ff. des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG, SR 742.101]) angeordnet. Eine solche Plangenehmigung stellt eine Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG dar. Das BAV gehört zu den Behörden nach Art. 33 Bst. d VGG und ist eine Vorinstanz des Bundesverwaltungsgerichtes. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, ist nicht gegeben (vgl. Art. 32 VGG). Das Bundesverwaltungsgericht ist demnach zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

1.2. Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

1.3. Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c). Der Beschwerdeführer ist als Alleineigentümer der Parzelle Nr. xx, zu deren Gunsten im Grundbuch ein Wegrecht zu Lasten der Parzelle Nr. zz der Beschwerdegegnerin eingetragen ist, mit seiner Einsprache gegen die geplante ersatzlose Aufhebung seines privaten Bahnüberganges im vorinstanzlichen Plangenehmigungsverfahren unterlegen. Er ist insoweit durch die angefochtene Verfügung der Vorinstanz formell beschwert, in seinen schutzwürdigen Interessen berührt und demnach zur Beschwerde legitimiert.

1.4. Zwar sind sämtliche enteignungsrechtlichen Einwände sowie Begehren um Entschädigung oder Sachleistung bereits im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens geltend zu machen (Art. 18*f* Abs. 2 EBG); die Festsetzung der Entschädigungshöhe erfolgt jedoch – soweit erforderlich – erst im daran anschliessenden Schätzungsverfahren vor der Eidgenössischen Schätzungskommission nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über

die Enteignung (EntG, SR 711; vgl. Art. 18*k* Abs. 1 EBG). Soweit der Beschwerdeführer infolgedessen das Subeventualbegehren stellt, ihm für das enteignete Wegrecht eine Entschädigung von Fr. 1'260'000.- zuzusprechen, ist auf seine Beschwerde nicht einzutreten (zur vorfrageweisen Prüfung der Entschädigungshöhe im Rahmen der Beurteilung der Verhältnismässigkeit vgl. E. 9.2.2.2 nachfolgend).

1.5. Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 und 52 VwVG) ist folglich – vorbehältlich E. 1.4 – einzutreten.

2.
Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Verletzungen von Bundesrecht – einschliesslich der unrichtigen oder unvollständigen Feststellung des Sachverhaltes und Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens – sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG).

3.
Der Beschwerdeführer macht geltend, er habe sich im Zusammenhang mit dem geplanten Bau des Mehrfamilienhauses und der Autoeinstellhalle auf der Parzelle Nr. yy am 24. Februar 2004 bei der Beschwerdegegnerin nach den Kosten und Bedingungen für die Errichtung einer Bahnunterführung erkundigt und bei dieser Gelegenheit ausdrücklich auf das bestehende Wegrecht über die Parzelle Nr. zz hingewiesen. Die Beschwerdegegnerin habe ihn in der Folge in ihrem Antwortschreiben vom 15. März 2004 jedoch nicht darauf aufmerksam gemacht, dass sie den Niveauübergang aufzuheben gedenke; vielmehr sei aus dem Schreiben zweifelsfrei hervorgegangen, dass eine Aufhebung des Wegrechtes nur im Falle des Baues der Unterführung erfolge. Ihr Verhalten sei insofern treuwidrig gewesen, als sie ihn im Glauben an die Beständigkeit des Wegrechtes erhebliche Investitionen in zusätzliche Parkplätze in der Autoeinstellhalle auf der Parzelle Nr. yy habe tätigen lassen.

3.1. Gemäss dem Gebot von Treu und Glauben (Art. 9 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV, SR 101]) und dessen Teilgehalten dürfen sich Privatpersonen auf behördliche Handlungen, welche berechtigterweise bestimmte verhaltenswirksame Erwartungen wecken, auch dann verlassen, wenn diese unrichtig waren oder gar nicht hätten umgesetzt werden dürfen (vgl. PIERRE TSCHANNEN/ULRICH ZIMMERLI/MARKUS MÜLLER, Allgemeines

Verwaltungsrecht, 3. Aufl., Bern 2009, § 22 Rz. 3; zur grundsätzlichen Grundrechtsbindung der SBB vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes A-7454/2009 vom 29. März 2011 E. 6). Die Beschwerdegegnerin hat dem Architekten des Beschwerdeführers auf dessen Anfrage hin mit Schreiben vom 15. März 2004 eine (kostenpflichtige) Begleitung seines Bauprojektes anerboten, welche unter anderem eine Auflistung der bahnseitigen Leistungen und eine Kostenschätzung beinhalte, und ihn auf die Notwendigkeit hingewiesen, vor Aufnahme der Bauarbeiten eine Vereinbarung abzuschliessen, welche die Modalitäten der geplanten Unterführung regle. Weiter führte sie aus: „Per la stipulazione del contratto sarà necessario considerare anche l'aspetto citato nella sua lettera del 24 febbraio riguardante il diritto di passo. Soluzioni alternative come quella proposta sono compatibili con la nostra intenzione di sopprimere, laddove possibile, simili passaggi a livello. Partiamo così dal presupposto che, in caso di realizzazione del progetto, il diritto di passo a carico del mappale (…) possa essere cancellato dal registro fondiario". Daraus lassen sich indes keinerlei Zusicherungen an die Adresse des Beschwerdeführers herleiten. Im Gegenteil: Mit dem Verweis, dass sich alternative Sanierungslösungen wie die vorgeschlagene Unterführung mit ihren Bestrebungen deckten, wo immer möglich derartige Niveauübergänge stillzulegen, hat die Beschwerdegegnerin zum Ausdruck gebracht, dass sie eine Aufhebung des streitbetroffenen privaten Bahnüberganges als grundsätzlich angezeigt erachte. Aus der Aussage wiederum, bei Realisierung des vom Beschwerdeführer geplanten Sanierungsprojektes sei das Wegrecht zu Lasten der Parzelle Nr. zz im Grundbuch zu löschen, kann bei objektiver Betrachtung nicht der Umkehrschluss gezogen werden, eine solche drohe in allen anderen Fällen nicht. Der Beschwerdeführer hat demnach seine Dispositionen in erkennbar falschem und unberechtigtem Vertrauen in eine Aufrechterhaltung des Bahnüberganges getroffen.

3.2. Zu prüfen bleibt, ob die Beschwerdegegnerin den Beschwerdeführer in ihrem Schreiben vom 15. März 2004 allenfalls ausdrücklich hätte darauf aufmerksam machen müssen, dass sie früher oder später bei der Vorinstanz die (ersatzlose) Aufhebung des strittigen Bahnüberganges beantragen werde (vgl. TSCHANNEN/ZIMMERLI/MÜLLER, a.a.O., § 22 Rz. 17). Dies ist ebenfalls zu verneinen: Der Architekt des Beschwerdeführers war mit seinem Schreiben vom 24. Februar 2004 einzig an die Beschwerdegegnerin herangetreten, um die Machbarkeit der geplanten Unterführung abklären zu lassen. Letztere durfte ihre Auskunftserteilung daher mit Recht auf die ihr unterbreitete Fragestellung

beschränken. Dies gilt umso mehr, als dieser Antrag – wie sich erwiesen hat – noch mehr als fünfeinhalb Jahre auf sich warten liess und von einer rechtskundigen Person wie dem Beschwerdeführer erwartet werden darf, dass er die einschlägigen Rechtsbestimmungen (wie etwa den am 14. Dezember 2003 in Kraft getretenen Art. 37*f* Abs. 1 EBV, welcher ausdrücklich die Aufhebung oder Anpassung von Bahnübergangen, welche der EBV nicht entsprechen, bis spätestens 31. Dezember 2014 anordnet) kennt bzw. diese in Erfahrung bringt und daraus für sich die richtigen Schlüsse zieht.

4.

Die Vorinstanz hat mit ihrem Entscheid vom 7. Dezember 2010 die von der Beschwerdegegnerin beantragte ersatzlose Aufhebung des privaten Bahnüberganges genehmigt, was die formelle Enteignung des zugunsten der Parzelle Nr. xx bzw. zulasten der Parzelle Nr. zz bestehenden Wegrechtes erforderlich macht. Eine formelle Enteignung bildet einen Eingriff in die verfassungsrechtlich geschützte Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) und setzt daher ein durch Gesetz anerkanntes öffentliches Interesse voraus. Zudem darf die formelle Enteignung nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit im konkreten Fall nicht weiter gehen, als es für die Realisierung eines öffentlichen Werkes notwendig ist (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes A-3386/2008 vom 6. Februar 2009 E. 6.2 mit weiteren Hinweisen).

5.

Nach Art. 1 Abs. 1 EntG kann das Enteignungsrecht geltend gemacht werden für Werke, die im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils des Landes liegen, sowie für andere im öffentlichen Interesse liegende Zwecke, sofern sie durch ein Bundesgesetz anerkannt sind. Die SBB nehmen grundsätzlich staatliche Aufgaben wahr (vgl. Art. 3 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen [SBBG, SR 742.31]) und ihnen steht – nach erfolglosen Bemühungen um einen freihändigen Erwerb der erforderlichen Rechte oder um eine Landumlegung (Art. 3 Abs. 2 EBG) und soweit notwendig (Art. 1 Abs. 2 EntG) – das Enteignungsrecht gemäss der Bundesgesetzgebung zu (vgl. Art. 3 Abs. 2 Bst. b EntG sowie Art. 3 Abs. 1 EBG i.V.m. der Übergangsbestimmung des EBG zur Änderung vom 20. März 2009; vgl. auch Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes A-3386/2008 vom 6. Februar 2009 E. 6.3). Gegenstand des Enteignungsrechtes können grundsätzlich alle Rechte sein, die durch die Eigentumsgarantie geschützt werden, d.h. sowohl das

private Grundeigentum wie auch beschränkte dingliche Rechte, Nachbarrechte, obligatorische Rechte oder wohlerworbene Rechte des öffentlichen Rechtes (ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl., Zürich/St. Gallen 2010, Rz. 2082 ff.). Es muss daher auf die vom Beschwerdeführer aufgeworfene Frage der rechtlichen Qualifikation des der Parzelle Nr. xx eingeräumten und im Grundbuch eingetragenen Wegrechtes über die Parzelle Nr. zz und der Umstände seiner Entstehung nicht weiter eingegangen werden, können doch alle diese Rechte – falls die erforderlichen Voraussetzungen dafür gegeben sind (vgl. E. 4 hiervor und E. 9 ff. nachfolgend) – durch Enteignung und gegen entsprechende Entschädigung entzogen werden.

6.

Die Grundsätze der Planung, des Baues und des Betriebes von Eisenbahnen sind in den Art. 17 ff. EBG verankert. Gemäss Art. 17 Abs. 4 EBG sind die Bahnunternehmen für den sicheren Betrieb der Bahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich. Sie sind nach Art. 19 Abs. 1 EBG verpflichtet, die Vorkehren zu treffen, die gemäss den Vorschriften des Bundesrates und den mit den genehmigten Plänen verbundenen Auflagen zur Sicherheit des Baues und Betriebes der Bahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind. Die ausführlichen Sicherheitsvorschriften finden sich in der gestützt auf Art. 17 Abs. 2 EBG erlassenen EBV, die Regeln über die Sicherung und Signalisation von Bahnübergängen im Besonderen in den Art. 37 ff. EBV. Nach Art. 37*b* Abs. 1 EBV sind bestehende Bahnübergänge entsprechend der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation entweder aufzuheben oder so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten, dass sie sicher befahren und betreten werden können. Die Modalitäten der Signalisation von Bahnübergängen sowie die gesetzlich vorgesehenen Sicherungsmassnahmen (Schranken- oder Halbschrankenanlage, [Blink-] Lichtsignalanlage, Bedarfsschrankenanlage, MICRO-Anlage, Andreaskreuze) sind in Art. 37*c* EBV aufgeführt. Zudem hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gestützt auf Art. 81 EBV Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11, nicht amtlich publiziert, abrufbar unter: www.bav.admin.ch > Grundlagen > Vorschriften > Ausführungsbestimmungen EBV [Ausgabe vom 1. Juli 2010], besucht am 25. Januar 2012) erlassen.

7.

Die Verordnungsbestimmungen von Art. 37*b* und Art. 37*c* EBV räumen

dem für die Sanierung verantwortlichen Bahnunternehmen bzw. der Vorinstanz als Genehmigungsbehörde einen weiten Entscheidungsspielraum in der Rechtsanwendung ein, sowohl was die Beurteilung der unbestimmten Rechtsbegriffe "Verkehrsbelastung" und "Gefahrensituation" (sog. Tatbestandsermessen) anbelangt, als auch hinsichtlich der Wahl zwischen verschiedenen Sicherungsmassnahmen, d.h. den verschiedenen Signalisierungen und der Aufhebung des Bahnüberganges (sog. Auswahlermessen; vgl. zum Ganzen: HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 434 ff.). Darüber hinaus verfügt das Bundesverwaltungsgericht zwar über volle Kognition (vgl. E. 2 hiervor), auferlegt sich aber eine gewisse Zurückhaltung, soweit sich Fragen der Zweckmässigkeit einer Anordnung stellen. Dies gilt namentlich dann, wenn technische Fragen zur Diskussion stehen. In solchen Fällen ist der Vorinstanz als Fachbehörde auch unter diesem Blickwinkel ein gewisser Handlungsspielraum zu belassen. Das Bundesverwaltungsgericht hat folglich in erster Linie zu klären, ob alle berührten Interessen ermittelt und beurteilt sowie die möglichen Auswirkungen des Projektes bei der Entscheidfindung berücksichtigt worden sind. Es untersucht lediglich, ob sich die Vorinstanz von sachgerechten Erwägungen hat leiten lassen und weicht nicht leichthin von deren Auffassung ab (vgl. zum Ganzen: Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 E. 5 mit weiteren Hinweisen auf Rechtsprechung und Lehre; ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2008, S. 74 ff. Rz. 2.153 ff.). Demgegenüber besteht für das Bundesverwaltungsgericht kein Anlass, sich bei der Prüfung von Fragen, die eine Würdigung der örtlichen Verhältnisse voraussetzen, besondere Zurückhaltung aufzuerlegen, hat sich doch eine Delegation des Gerichts anlässlich eines Augenscheins umfassende Kenntnisse der örtlichen Gegebenheiten verschafft (BGE 115 Ib 311 E. 4a; vgl. auch BGE 119 Ib 254 E. 8b).

8.

8.1. Die Vorinstanz hat in ihrer Plangenehmigung vom 7. Dezember 2010 den momentan bloss mit Andreaskreuzen gesicherten Bahnübergang mit Verweis auf die unzureichende Sichtzeit von rund 2.3 Sekunden und die bahnseitig gefahrene Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h als gefährlich eingestuft. Für das Bundesverwaltungsgericht besteht keine Veranlassung, diese Einschätzung in Zweifel zu ziehen: Dem technischen Bericht der Beschwerdegegnerin vom 22. Oktober 2009 lässt sich

entnehmen, dass die Sichtdistanz für die Benutzer des Bahnüberganges bei guten Witterungs- und Lichtverhältnissen ungenügend und die (rechtzeitige) Räumung des Bahnüberganges bei einer Sichtzeit von bloss 2.3 Sekunden nicht gewährleistet ist. Anlässlich des Augenscheins vom 29. Juni 2011 hat sich schliesslich bestätigt, dass die Sichtverhältnisse vom seeseitigen Zugang her sowohl in Richtung (…) als auch in Richtung (…) schlecht sind (vgl. Protokoll, S. 6 sowie Fotos Nr. 19 und Nr. 20). Darüber hinaus räumt selbst der Beschwerdeführer ein, dass die Züge die fragliche Bahnstrecke in der Regel mit über 50 km/h (nach eigenen Messungen im Rahmen des vorinstanzlichen Verfahrens sogar mit ca. 70-72 km/h) befahren, so dass es sich nicht mehr um langsamen Schienenverkehr handelt (vgl. AB-EBV Blatt Nr. 1 zu Art. 37*b*, Ziff. 1.2).

8.2. Der Beschwerdeführer scheint die Gefährlichkeit des Bahnüberganges aufgrund der örtlichen Begebenheiten (mit Recht) nicht grundsätzlich in Abrede zu stellen. Er ist jedoch der Meinung, dass private Bahnübergänge, welche einzig dem Fussgängerverkehr dienen, aufgrund von Erfahrungswerten objektiv nicht als besonders gefährlich zu gelten haben.

Das Bundesgericht hat in seinem Urteil 1A.117/2003 vom 31. Oktober 2003, E. 4.1, festgehalten, dass es für die Sanierungsbedürftigkeit eines Bahnüberganges genüge, wenn dessen Gefährlichkeit aufgrund objektiver Umstände erstellt sei; in diesem Fall müssten Sicherungsmassnahmen zur Verhütung künftiger Unfälle ergriffen werden, selbst wenn es bisher zu keinen oder nur zu wenigen Unfällen gekommen sei. Es ist somit entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers nicht massgebend, dass sich auf dem streitbetroffenen Bahnübergang seit dessen Bestehen kein Unfall ereignet hat und Fussgänger gemäss den Unfallstatistiken aus den Jahren 2009 und 2010 im Gegensatz zu Motorfahrzeuglenkern von Kollisionen auf Bahnübergängen weitgehend verschont geblieben sind. Entscheidend ist vielmehr, dass – wie der gerichtliche Augenschein deutlich gezeigt hat – selbst in Beachtung eines eingeschränkten Benutzerkreises und einer unbestrittenermassen zumindest schwachen Frequentierung des Bahnüberganges durch Fussgänger (vgl. AB-EBV Blatt Nr. 1 zu Art. 37*b*, Ziff. 1.1) aufgrund der mangelhaften Sichtverhältnisse ein beträchtliches Unfallrisiko besteht. Ausserdem ist bei einer Zuggeschwindigkeit von mit Sicherheit mehr als 50 km/h sowie bei bis zu zehn Zugdurchfahrten pro Stunde die bahnseitige

Verkehrsbelastung (welche zwar in Art. 37*b* Abs. 1 EBV als eigenständige Voraussetzung erscheint, die Einschätzung der Gefahrensituation aber zweifellos zusätzlich beeinflusst) als erheblich einzustufen.

9.
Der Beschwerdeführer führt weiter an, die Aufhebung des Bahnüberganges sei unverhältnismässig. Verhältnismässig ist eine Massnahme dann, wenn sie zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und notwendig ist und der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen steht, die den Privaten auferlegt werden (HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 581 mit Hinweisen auf die Rechtsprechung).

9.1. Die von der Vorinstanz angeordnete Aufhebung des privaten Bahnüberganges stellt zweifelsohne ein geeignetes Mittel dar, um das öffentliche Interesse an der Sicherheit im Bahnverkehr, welches den Bestimmungen von EBG und EBV zugrunde liegt, zu verwirklichen und das Unfallrisiko zu beseitigen. Nachfolgend ist jedoch zu prüfen, ob eine Aufhebung mit Blick auf die Unfallverhütung auch erforderlich ist. Dies ist dann zu verneinen, wenn eine gleich geeignete, aber mildere Massnahme für den angestrebten Erfolg ausreichen würde (HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 591). Eine Beibehaltung des Ist-Zustandes (Andreaskreuze als einziges Signal) vermag den Sicherheitsanforderungen aufgrund der (dauerhaft) ungenügenden Sichtverhältnisse unbestrittenermassen nicht zu genügen (vgl. Art. 37*c* Abs. 3 Bst. c Ziff. 1 EBV). Zur Diskussion stehen demgegenüber die Errichtung einer manuell verschliessbaren oder automatisch schliessenden Bedarfsschranke bzw. Toranlage, das Anbringen von Spiegeln und/oder von Videokameras (in Kombination mit Toren), die Installation einer MICRO-Anlage oder einer Blinklichtsignalanlage sowie der Bau einer Unterführung.

9.1.1. Art. 37*c* Abs. 3 Bst. b EBV sieht als Sicherungsmassnahme an Bahnübergängen mit schwachem Strassenverkehr (zu dessen Vorliegen vgl. bereits E. 8.2 hiervor) eine Blinklichtsignal- oder eine Bedarfsschrankenanlage vor. Diese sind – soweit automatisiert – in die Bahnsicherungsanlagen integriert und demnach als ebenso geeignet anzusehen wie die Aufhebung des Bahnüberganges. Gleiches hat grundsätzlich auch für eine automatisch gesteuerte, in der Grundstellung geschlossene Toranlage zu gelten, sofern auch hier – analog einer

automatischen Bedarfsschranke – eine Warnung vor den automatisch schliessenden Toren mittels Blinklicht und akustischem Signal erfolgt (vgl. AB-EBV, Blatt Nr. 7 zu Art. 37c, Ziff. 2.4; Regelwerk Technik der schweizerischen Eisenbahnen „Bahnübergänge“ des Verbandes öffentlicher Verkehr [VÖV] vom 20. Juli 2010 [R RTE 25031], Ziff. 7.1.2 [zu dessen Beachtlichkeit als in der Regel Ausdruck des Wissens und der Erfahrung bewährter Fachstellen vgl. Art. 2 Abs. 1 EBV sowie Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes A-7569/2007 vom 19. November 2008 E. 6.6.4 mit weiteren Hinweisen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung]). Anders verhält es sich mit einer manuell betriebenen, in der Grundstellung ebenfalls geschlossenen Bedarfsschranke bzw. einer dieser gleichgestellten, manuell abschliessbaren Toranlage: Bei diesen Sicherheitsvorrichtungen haben die Benutzer des Bahnüberganges vor jeder Öffnung der Schlagbäume bzw. Tore und anschliessenden Begehung der Gleise bei der zuständigen Bahnbetriebsleitstelle eine temporäre Streckensperrung zu beantragen (vgl. R RTE 25031, Ziff. 5.4.1 sowie Ziff. 7.1.3; vgl. auch AB-EBV, Blatt Nr. 8 zu Art. 37c, Ziff. 2.6). Ein solches (zeitaufwändiges) Prozedere dürfte jedoch weder im Interesse der Beschwerdegegnerin noch des Beschwerdeführers liegen.

9.1.2. Gemäss Art. 37*c* Abs. 3 Bst. b^{bis} EBV kann an Bahnübergängen über eingleisige Strecken mit sehr schwachem Strassenverkehr und genügenden Sichtverhältnissen eine Lichtsignalanlage ohne Schlagbäume mit fehlersicherer Sperrung des Strassenverkehrs erstellt werden. Bei dieser sogenannten MICRO-Anlage sind die Warnlichter in ihrer Grundstellung ausgeschalten, blinken vor und nach der Durchfahrt eines Zuges einige Sekunden gelb auf und leuchten während der Durchfahrt rot (begleitet von einem akustischen Signal; vgl. AB-EBV, Blatt Nr. 4 zu Art. 37c, Ziff. 3.6). Ihre Besonderheit besteht darin, dass sie nicht in die Bahnsicherungsanlagen integriert ist, sondern ihre Signale durch das herannahende Schienenfahrzeug ausgelöst werden (vgl. R RTE 25031, Ziff. 4). Da – wie die Beschwerdegegnerin anlässlich des Augenscheins nachvollziehbar ausgeführt hat – bei einem technischen Totalausfall der Lokführer nicht automatisch benachrichtigt wird und sich die Benutzer des Bahnüberganges aufgrund der auf Dunkel geschalteten Lichtsignale in falscher Sicherheit wiegen können, sind bei dieser Sicherungsmassnahme entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers ausreichende Sichtverhältnisse unabdingbar. Fehlt es wie vorliegend daran, scheidet diese Signalisierungsart von vornherein als Variante aus.

9.1.3. Der Beschwerdeführer schlägt – obwohl gesetzlich nicht vorgesehen (vgl. Art. 37*c* EBV sowie E. 6 hiervor) – eine Toranlage mit Spiegeln und/oder Videokameras (inkl. einer an einen Bewegungsmelder gekoppelten Schliessvorrichtung bzw. Licht- und/oder akustischen Signalanlage) vor. Art. 5 Abs. 2 EBV sieht zwar vor, dass das BAV in Einzelfällen Abweichungen von der EBV und den AB-EBV bewilligen kann, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass der gleiche Grad an Sicherheit gewährleistet ist (Bst. a) oder kein inakzeptables Risiko entsteht und alle verhältnismässigen risikoreduzierenden Massnahmen ergriffen werden (Bst. b). Bei dieser Bestimmung handelt es sich jedoch um eine Kann-Vorschrift, welche der Vorinstanz als Fachbehörde (vgl. E. 7 hiervor) beim Entscheid, ob eine nicht regelkonforme Sicherungsmassnahme zuzulassen sei oder nicht, einen Spielraum einräumt (sog. Entschliessungsermessen; vgl. HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 431) und welche nur von den Bahnen als "Gesuchsteller" angerufen werden kann (vgl. auch Merkblatt des BAV vom 30. März 2010 zur Weiterentwicklung von technischen Eisenbahnbestimmungen [EBV und AB-EBV], Ziff. 1.1). Darüber hinaus erfüllen die vom Beschwerdeführer eingebrachten Sicherungsvarianten aber auch die materiellen Voraussetzungen von Art. 5 Abs. 2 EBV nicht: Denn sowohl eine Spiegel- wie auch eine Kameravorrichtung können – ganz abgesehen von der Störungsanfälligkeit von Videoanlagen und der allgemein erschwerten Distanzabschätzung mittels technischer Hilfsmittel – bei schlechten Witterungsverhältnissen (Schnee, Regen, Nebel) aufgrund einer dadurch bedingten Trübung der Kameralinse oder der Spiegeloberfläche ihre Aufgabe (Kompensation der örtlich bedingten schlechten Sichtverhältnisse) nicht ausreichend wahrnehmen. Es besteht daher sowohl im Vergleich zu den in die Bahnsicherung integrierten Sicherungsanlagen als auch im Vergleich zu den Anlagen, bei welchen die erforderliche Sichtweite ohne technische Unterstützung erreicht wird, ein erheblich höheres Unfallrisiko, welches – selbst bei schwacher Frequentierung des Bahnüberganges und einem eingeschränkten Benutzerkreis – nicht hinzunehmen ist.

9.1.4. Der Bau einer Unterführung würde ohne Frage gleich wie die Schliessung des Bahnüberganges die Sicherheit erheblich erhöhen und das Risiko von Unfällen nahezu ausschliessen. Er kann demnach als gleich geeignete und aus Sicht des Beschwerdeführers mildere Massnahme betrachtet werden.

9.1.5. Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass nebst der Aufhebung des Bahnüberganges die Errichtung einer Blinklichtsignalanlage, die Installation einer automatischen Bedarfsschranke bzw. einer automatisch gesteuerten Toranlage oder der Bau einer Unterführung als gleich geeignete Sicherungsmassnahmen anzusehen sind. Im Rahmen der nachfolgenden Interessenabwägung hat sich nun zu erweisen, welche dieser Varianten zumutbar erscheint.

9.2. Eine Sicherungsmassnahme ist nur dann für einen Privaten zumutbar, wenn diese durch ein das private Interesse überwiegendes öffentliches Interesse gerechtfertigt ist (HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 615). Es sind daher in einem nächsten Schritt die verschiedenen Interessen zu ermitteln und zu bewerten und anschliessend gegeneinander abzuwägen.

9.2.1. Die Beschwerdegegnerin und die Öffentlichkeit haben ein erhebliches Interesse an einem sicheren und möglichst ungestörten Bahnbetrieb sowie an der Vermeidung von Unfällen bzw. der Verminderung des Unfallrisikos auf (gefährlichen) Bahnübergängen (vgl. auch Art. 19 Abs. 1 EBG). Unfälle führen bei der Beschwerdegegnerin zu Betriebsunterbrüchen und verursachen weitere Umtriebe und Kosten; zudem werden im Falle einer Notbremsung auch die Zugspassagiere gefährdet (vgl. BGE 113 Ib 327 E. 2). Darüber hinaus hat die Beschwerdegegnerin aber auch ein berechtigtes Interesse an finanziell tragbaren Sanierungslösungen, kann sie sich doch angesichts der (nach wie vor) grossen Anzahl von Bahnübergängen auf ihrem Streckennetz nicht bei jedem Bahnübergang eine Luxusvariante leisten (vgl. Urteil des Bundesgerichtes 1A.117/2003 vom 31. Oktober 2003 E. 5.4). Es sind daher vorab die ungefähren Kosten der (zulässigen) Sicherungsvarianten zu bestimmen, um diese in der Folge in Relation zu den konkreten Umständen zu setzen:

9.2.1.1 Die teuerste Variante wäre unbestrittenermassen der Bau einer Fussgängerunterführung. Der Beschwerdeführer beziffert die Kosten einer einfachen Ausführung (ohne Lift) gestützt auf eine von ihm im Rahmen des Beschwerdeverfahrens in Auftrag gegebene Studie mit rund Fr. 650'000.- (allerdings ohne die Kosten für die Bahnstreckensicherung während der Bauphase) und erklärt sich bereit, diese hälftig zu übernehmen. Die Beschwerdegegnerin ihrerseits veranschlagt die Kosten aufgrund der bahnseitig erforderlichen Sicherheitsmassnahmen, der erschwerten Zufahrt zur Baustelle sowie des schwierigen Terrains auf

über Fr. 1'000'000.-. Für eine automatische Bedarfsschrankenanlage gehen die Beschwerdegegnerin und die Vorinstanz aufgrund von Erfahrungswerten von Kosten analog derjenigen für eine Schrankenanlage im Umfang von ca. Fr. 500'000.- aus, für eine Blinklichtsignalanlage berechnet die Vorinstanz immerhin noch Kosten von mind. Fr. 200'000.-.

9.2.1.2 Für das Bundesverwaltungsgericht besteht angesichts des besonderen Fachwissens von Vorinstanz und Beschwerdegegnerin keine Veranlassung, die von diesen für die einzelnen Sicherungsmassnahmen errechneten Kosten in Frage zu stellen (zur eingeschränkten Kognition vgl. bereits E. 7 hiervor sowie im Besonderen MOSER/ BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., S. 74 f. Rz. 2.154). Soweit der Beschwerdeführer in Abrede stellt, dass eine automatische Bedarfsschrankenanlage etwas gleich viel koste wie eine normale Schrankenanlage, ist ihm entgegenzuhalten, dass die Einbindung in die Bahnsicherungsanlage in beiden Fällen der treibende Kostenfaktor sein dürfte. Dieselbe Überlegung hat grundsätzlich auch für eine automatisch gesteuerte Toranlage zu gelten. Die von der Vorinstanz ermittelten Kosten für die Blinklichtsignalanlage wiederum erscheinen mit Blick auf veranschlagte Kosten von rund Fr. 180'000.- für eine nicht in die Bahnsicherung integrierte MICRO-Anlage (vgl. E. 9.1.2) nicht als zu hoch angesetzt. Was schliesslich die Kosten für eine Fussgängerunterführung anbelangt, kann letztlich offenbleiben, ob sich diese eher bei Fr. 650'000.- oder bei Fr. 1'000'000.- bewegen, handelt es sich doch in jedem Fall – auch unter Berücksichtigung einer hälftigen Beteiligung des Beschwerdeführers – nicht um die günstigste Variante.

9.2.2. Den öffentlichen Interessen stehen die privaten Interessen des Beschwerdeführers entgegen. Dieser macht geltend, mit der Aufhebung des privaten Bahnüberganges verliere die Parzelle Nr. xx den direkten Zugang zu den für sie vorgesehenen acht Parkplätzen in der Autoeinstellhalle auf der Parzelle Nr. yy. In den nächsten Jahren stünden grössere Renovationsarbeiten an und es sei bereits heute absehbar, dass die B._____ dereinst in vier Wohneinheiten aufgeteilt werden müsse, um eine finanziell einigermassen tragbare Nutzung zu ermöglichen. Die potentiellen Kaufinteressenten würden sich aus dem Hochpreissegment rekrutieren und nach gedeckten und bequem erreichbaren Parkplätzen verlangen. Sein Interesse bestehe mithin sowohl im Schutz seiner baulichen Investitionen auf der Parzelle Nr. yy wie auch in der Erhaltung des Verkehrswertes der Parzelle Nr. xx.

Weniger ins Gewicht falle der mit der Aufhebung des Bahnüberganges verbundene Umweg von ca. 210 Meter zur ohnehin nur wenig bedienten Bushaltestelle an der (…).

9.2.2.1 Vorliegend ist unbestritten, dass die Parzelle Nr. xx genügend erschlossen und sowohl mit dem Fahrzeug wie auch zu Fuss über die (…) von zwei Richtungen her erreichbar ist. Aber auch das Interesse des Beschwerdeführers an einem direkten Zugang zu den Autoeinstellhallenplätzen auf der Parzelle Nr. yy muss relativiert werden: Wie er selber ausführt, wird die B._____ von ihm und seiner Familie nur während etwa drei bis vier Monaten im Jahr als Ferienresidenz genutzt. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich anlässlich der Begehung vor Ort selber davon überzeugen können, dass auf dem Kiesvorplatz vor der B._____ sowohl ein Parkieren von zwei Autos wie auch ein Wegfahren problemlos möglich ist (vgl. Protokoll des Augenscheins vom 29. Juni 2011, Fotos Nr. 3-5). Zudem befindet sich auf der Höhe der Einfahrt zur Schlossanlage auf der an den (…) angrenzenden Parzelle Nr. (…) entlang der (…) eine Einbuchtung, auf welcher (ungeachtet des gegenüber jeder anderen öffentlichen Strasse ohnehin nicht erhöhten Risikos von Vandalismus und wenngleich ursprünglich offenbar als Kehrplatz vorgesehen) zwei zusätzliche Fahrzeuge abgestellt werden können (vgl. Foto Nr. 2). Unter diesen Umständen ist jedoch nicht ersichtlich, inwiefern der Beschwerdeführer zwingend auf die Einstellhallenplätze auf der Parzelle Nr. yy angewiesen und ein Umweg von (zu seinen Gunsten eher grosszügig bemessenen) 600 Meter über die öffentliche Unterführung an der (…) – angesichts der alternativen Parkierungsmöglichkeiten – für ihn und seine Gäste unzumutbar sein sollte. Dies gilt umso mehr, als die Wegstrecke von der B._____ über den privaten Bahnübergang bis zur Einstellhalle ebenfalls einen etwas längeren Fussmarsch in ansteigendem Gelände bedingt (vgl. Fotos Nr. 17-18 sowie Nr. 27-35), die Bushaltestelle auch bei einer Aufhebung des Bahnüberganges noch in Gehdistanz erreichbar ist und die im Bereich des Bahnüberganges auf der Bergseite weitgehend unberührte Böschung (vgl. Fotos Nr. 25 und 26) anlässlich des Augenscheins den Eindruck erweckt hat, als ob der Bahnübergang (Stand: Ende Juni 2011) nur sehr selten benutzt würde.

9.2.2.2 Ein vom Beschwerdeführer in Auftrag gegebenes Parteigutachten beziffert den Wertverlust der Parzellen Nr. xx, (…), (…) und (…) in Folge einer Aufhebung des privaten Bahnüberganges mit mehreren Millionen Franken. Die Festsetzung der Enteignungsentschädigung für die mit der

Aufhebung des Wegrechtes verbundene Entwertung der Parzelle Nr. xx bzw. für die dadurch beim Beschwerdeführer eintretenden Vermögenseinbussen wird Sache der Eidgenössischen Schätzungskommission sein (vgl. E. 1.4). Diesbezüglich können daher an dieser Stelle bloss unpräjudiziell Erwägungen angestellt werden (vgl. Urteil des Bundesgerichtes 1E.10/2004 vom 3. Dezember 2004 E. 5.1). Gewisse Überlegungen zu den möglichen Entschädigungsfolgen im Falle der Aufhebung des Bahnüberganges sind freilich unerlässlich, denn sie beeinflussen die Frage der Zumutbarkeit dieser Massnahme (zu den vom Beschwerdeführer getätigten Investitionen in zusätzliche Autoeinstellhallenplätze vgl. bereits E. 3 ff. hiervor).

Der Schaden, welcher die aus einer Grunddienstbarkeit berechtigte Person erleidet, kann sich vorab in einer Verkehrswerteinbusse der berechtigten Liegenschaft äussern, wobei sich deren Minderwert in analoger Anwendung der Regeln über die Teilexpropriation gemäss Art. 19 Bst. b EntG aus einer Gegenüberstellung ihres Verkehrswertes vor und nach dem Entzug der Dienstbarkeit ergibt (sog. Differenzmethode); daneben sind aber auch allfällige weitere Nachteile zu ersetzen, die sich nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge als Folge der Enteignung voraussehen lassen (sog. Inkonvenienzentschädigung [Art. 19 Bst. c EntG]; vgl. zum Ganzen: Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes A-8465/2010 vom 10. Juni 2011 E. 4.1 sowie A-5570/2009 vom 24. März 2010 E. 7.3, je mit weiteren Hinweisen). Vorliegend ist der Wert des im Grundbuch eingetragenen Wegrechtes („[…]“) für den Beschwerdeführer als Eigentümer der berechtigten Parzelle Nr. xx – wenn denn eine solche Nutzung davon erfasst wird – vor allem mit der Möglichkeit des (direkten) Zuganges zu den acht Autoeinstellhallenplätze auf der Parzelle Nr. yy verknüpft. Dieser besteht jedoch – nun zwar nicht mehr direkt, sondern über einen Umweg von rund 600 m – auch nach einer Enteignung des Wegrechtes weiterhin. In Bezug auf die Berücksichtigung künftiger besserer Verwendungsmöglichkeiten – vorliegend der Bau von vier Wohneinheiten in der B._____ – ist zudem darauf hinzuweisen, dass im Enteignungsverfahren nur diejenigen möglichen Nutzungsänderungen von Belang sind, welche den Verkehrswert zu beeinflussen vermögen und für die nächste Zukunft feststehen oder mit einiger Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind, also nicht bloss auf theoretischen Überlegungen oder spekulativen Hoffnungen (wie etwa derjenigen auf eine noch ungewisse Erteilung einer behördlichen Bewilligung) beruhen (HEINZ HESS/HEINRICH WEIBEL, Das Enteignungsrecht des Bundes, Band

I, Bern 1986, N. 58 zu Art. 19; Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes A-8465/2010 vom 10. Juni 2011 E. 6.2.4). Der Beschwerdeführer hat anlässlich des Augenscheins selber eingeräumt, dass erst eine Grobplanung für eine Aufteilung der B._____ in vier Wohneinheiten in Arbeit sei. Zudem befindet sich die Parzelle Nr. xx (neben den Parzellen Nr. […], […], […] und […]) in einer speziellen Schutzzone ([…]), welche einem ständigen Bauverbot unterworfen ist und Renovationsarbeiten an den kantonal schützenswerten Gebäuden nur in strenger Beachtung der geltenden Bestimmungen des Denkmal- und Landschaftschutzes zulässt (vgl. Zonenplan der Gemeinde (…) vom Mai 2010 sowie Art. 25, Art. 27 und insbesondere Art. 35 der dazugehörigen Ausführungsbestimmungen). Das Umbauprojekt (für welches die acht Parkplätze namentlich vorgesehen sind) ist daher noch weit von einem konkreten Bauvorhaben und einer behördlichen Bewilligung entfernt und es erscheint zweifelhaft, ob dem Beschwerdeführer unter diesem Titel überhaupt ein von der Beschwerdegegnerin zu verantwortender Schaden entsteht. Schliesslich dürfte sich auch eine allenfalls auszurichtende Inkonvenienzentschädigung für die mit dem Umweg verbundenen Nachteile (zuzüglich der für den Rückbau des Bahnüberganges veranschlagten Kosten von rund Fr. 10'000.-) in einem Rahmen bewegen, welcher die durch die Beschwerdegegnerin zu tragenden Kosten von mind. Fr. 200'000.- für eine Blinklichtsignalanlage als billigste alternative Sicherungsmassnahme nicht ohne weiteres als zumutbarer Aufwand erscheinen liesse. Dies gilt selbst dann, wenn sich der Beschwerdeführer – obwohl er sich dazu nicht eindeutig geäussert hat – auch bei dieser Variante zur Hälfte an den Kosten beteiligen würde.

9.2.2.3 Anzufügen bleibt, dass der Beschwerdeführer auch nach Aufhebung des privaten Bahnüberganges – wenn er denn den zukünftigen Käufern einer Wohnung in der B._____ einen Umweg von rund 600 m nicht zumuten kann und will – die Parkplatzsituation zumindest aus rechtlicher Sicht nach wie vor verbessern kann: Zwar dürften eine Erweiterung der bestehenden Parkfläche auf dem Kiesvorplatz vor der B._____ oder die Errichtung von neuen Parkplätzen auf dem östlich gelegenen Grünstreifen entlang der (…) (Parzellen Nr. xx und […] [mit oder ohne Unterstand]) resp. auf der westlich an die B._____ angrenzenden, nach dem Zonenplan der Gemeinde (…) der "(…)" zugeordneten Grünanlage (Parzelle Nr. […]) aus denkmalschützerischen bzw. bau- und planungsrechtlichen Gründen wohl unzulässig sein (vgl. Art. 33 und Art. 35 der Ausführungsbestimmungen zum Zonenplan der Gemeinde […] vom Mai 2010). Gleichwohl ist – wie

vom Beschwerdeführer selber eingeräumt – der Bau einer unterirdischen Autoeinstellhalle auf der Parzelle Nr. (…) nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

9.2.3. Aus den vorstehenden Überlegungen folgt, dass das Interesse der Öffentlichkeit an der Sicherheit im Bahnverkehr und die finanziellen Interessen der Beschwerdegegnerin die Interessen des Beschwerdeführers überwiegen. Die von der Vorinstanz angeordnete ersatzlose Aufhebung des privaten Bahnüberganges erweist sich somit für den Beschwerdeführer auch als zumutbar.

10.
Abschliessend beanstandet der Beschwerdeführer noch, der im Falle der Aufhebung des Bahnüberganges beim seeseitigen Zugang vorgesehene rund vierzehn Meter lange Zaun mit an beiden Enden zur Bahnlinie hin offenen Durchlässen von ca. fünf Meter sei von vornherein untauglich, um den gewünschten Sicherungseffekt zu erzielen. Dem kann nicht gefolgt werden: Wie die Beschwerdegegnerin mit Recht einwendet, besteht die Aufgabe des Zauns nicht darin, eine Gleisquerung in jedem Fall zu unterbinden. Vielmehr hat dieser (neben den bereits entfernten Holzbohlen) bloss optisch aufzuzeigen, dass der bis anhin bestehende Bahnübergang nun aufgehoben und ein Betreten des Gleises nicht mehr zulässig ist. Im Übrigen wird mit der von der Vorinstanz angeordneten Auflage, der Beschwerdeführer sei in die Planung und Gestaltung des Zaunes einzubeziehen, auch dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit Rechnung getragen, wird doch dem Beschwerdeführer damit unter anderem ein Mitspracherecht bezüglich der Wahl des Materials (bspw. Errichtung eines Steinmäuerchens anstelle eines Zaunes) eingeräumt.

11.
Zusammenfassend ergibt sich, dass die Verfügung vom 7. Dezember 2010 nicht rechtsfehlerhaft ist. Die Beschwerde ist daher abzuweisen, soweit auf sie einzutreten ist.

12.

12.1. Der Beschwerdeführer ist im Beschwerdeverfahren mit keinem seiner Anträge durchgedrungen; er gilt somit als unterliegende Partei und hat gemäss Art. 63 Abs. 1 VwVG grundsätzlich die gesamten Verfahrenskosten zu tragen. Vorliegend wurde jedoch im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens unter anderem auch über eine

enteignungsrechtliche Einsprache entschieden. In solchen kombinierten Verfahren richtet sich die Kosten- und Entschädigungsregelung gegenüber den Verfahrensbeteiligten, denen eine Enteignung droht, gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung nach den Spezialbestimmungen des EntG (vgl. Urteile des Bundesgerichtes 1E.16/2005 vom 14. Februar 2006 E. 6 sowie 1E.5/2005 vom 9. August 2005 E. 7, je mit Verweisen). Danach trägt der Enteigner die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht, einschliesslich einer Parteientschädigung an den Enteigneten. Werden die Begehren des Enteigneten ganz oder zum grösseren Teil abgewiesen, so können die Kosten auch anders verteilt werden. Unnötige Kosten trägt in jedem Fall, wer sie verursacht hat (Art. 116 Abs. 1 EntG). Da der Beschwerdeführer keine offensichtlich missbräuchlichen Rechtsbegehren gestellt hat (vgl. Art. 114 Abs. 2 EntG), sind die Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 3'000.- der Beschwerdegegnerin als Enteignerin aufzuerlegen.

12.2. Von einer Parteientschädigung an den Beschwerdeführer ist angesichts des Ausgangs des Verfahrens abzusehen (Art. 116 Abs. 1 EntG; vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 1E.16/2005 vom 14. Februar 2006 E. 6).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

2.
Die Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 3'000.- werden der Beschwerdegegnerin auferlegt.

3.
Der vom Beschwerdeführer geleistete Kostenvorschuss in der Höhe von Fr. 2'000.- wird diesem nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückerstattet. Hierzu hat der Beschwerdeführer dem Bundesverwaltungsgericht seine Kontonummer anzugeben.

4.
Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.

5.
Dieses Urteil geht an:

– den Beschwerdeführer (Gerichtsurkunde)
– die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. […]; Einschreiben)
– das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde)

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Der vorsitzende Richter: Der Gerichtsschreiber:

Lorenz Kneubühler Lars Birgelen

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid 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. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie der Beschwerdeführer in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand: