Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Abteilung I
A-314/2016

Urteil vom 10. August 2016

Besetzung

Richter Maurizio Greppi (Vorsitz),
Richterin Kathrin Dietrich, Richter Jérôme Candrian,
Gerichtsschreiber Andreas Meier.

Parteien

1. **A.**_____,
2. **B.**_____,
beide vertreten durch Rechtsanwalt Stefan Metzger,
Visinoni & Metzger, Via dal Bagn 3, Postfach 45,
7500 St. Moritz,
Beschwerdeführende,

gegen

Rhätische Bahn AG,
Bahnhofstrasse 25, 7002 Chur,
Beschwerdegegnerin,

und

Bundesamt für Verkehr BAV,
Abteilung Infrastruktur, Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen,
Vorinstanz.

Gegenstand

Aufhebung des ungesicherten Bahnübergangs km 99.796,
Kanton Graubünden, Gemeinde La Punt - Chamues-ch.

Sachverhalt:

A.
Am 5. Dezember 2014 unterbreitete die Rhätische Bahn AG (nachfolgend: RhB) dem Bundesamt für Verkehr (BAV) die Pläne betreffend die Sanierung des Bahnübergangs bei Kilometer 99.796 auf der Strecke Bever - Scuol-Tarasp zur Genehmigung. Es handelt sich dabei um einen unbewachten Bahnübergang nahe des Bahnhofs La Punt - Chamues-ch. Die RhB beabsichtigt, den Übergang aufzuheben und mittels eines neuen Feldwegs eine rückwärtige Erschliessung zu realisieren. Da dieser Feldweg über Privatgrundstücke führen würde (entlang der Grenze der landwirtschaftlich genutzten Parzellen Nr. 86 und 87), soll sein Bestand durch eine Dienstbarkeit gesichert werden. Nachdem sich die betroffenen Grundeigentümer mit dem Projekt nicht einverstanden erklärt hatten, sieht die RhB vor, die Dienstbarkeit auf dem Enteignungsweg zu errichten. Das BAV leitete ein ordentliches eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren ein und liess die Pläne öffentlich auflegen.

B.
Am 13. März 2015 reichten die Eigentümer der Parzelle Nr. 87, A._____ und B._____, beim BAV eine Einsprache gegen das Bauvorhaben ein.

A._____ und B._____ stellten sich auf den Standpunkt, der Bahnübergang könne mit einer manuellen Bedarfsschranke für Fahrzeuge oder mit einer MICRO-Anlage gesichert werden. Jedenfalls aber seien die öffentlichen und privaten Interessen am Erhalt der Wegverbindung gering, womit enteignungsrechtliche Massnahmen von Vornherein ausgeschlossen seien. Werde der Bahnübergang aufgehoben, sei auf die geplante rückwärtige Erschliessung daher zu verzichten. Werde eine solche Erschliessung dennoch erstellt, sei dafür nicht die Parzelle der Beschwerdeführenden zu beanspruchen, sondern diejenigen Parzellen, deren Erschliessung es sicherzustellen gelte.

Für den Fall einer vollständigen Abweisung ihrer Einsprache machten A._____ und B._____ eine enteignungsrechtliche Entschädigungsforderung von Fr. 3'000.– pro Quadratmeter bzw. Fr. 600'000.– geltend.

C.
Am 16. März 2015 reichten auch die Eigentümer der Parzelle Nr. 86 beim BAV eine Einsprache ein. Sie erklärten sich mit dem Bauvorhaben grundsätzlich einverstanden. Dies unter der Voraussetzung, dass der neue Feld-

weg gemäss der von der RhB gewählten Variante realisiert und eine entsprechende Dienstbarkeit (Fahr- und Fusswegrecht für die Allgemeinheit) ins Grundbuch eingetragen werde; dabei sei festzuhalten, dass der Feldweg bei veränderten Bedürfnissen der belasteten Liegenschaften, z.B. im Fall einer Überbauung derselben, auf Kosten der RhB verlegt werden müsse. Für die Einräumung einer solchen Dienstbarkeit machten sie eine Entschädigung von Fr. 50.– pro Quadratmeter geltend.

D.
Am 16. Oktober 2015 führte das BAV vor Ort einen Augenschein mit Einigungsverhandlung durch. Sowohl A._____ und B._____ als auch die Eigentümer der Parzelle Nr. 86 hielten an ihren Einsprachen fest. Die RhB wiederum hielt an ihrem Projekt fest.

E.
Mit Verfügung vom 16. Dezember 2015 erteilte das BAV der RhB die nachgesuchte Plangenehmigung. Die Einsprache von A._____ und B._____ wies es ab. Betreffend die Einsprache der Eigentümer der Parzelle Nr. 86 hielt es fest, die RhB habe einer Regelung zugestimmt, wonach der Feldweg bei veränderten Verhältnissen zu verlegen sei; diese Frage und die Frage der Kostentragung seien indes nicht Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens gewesen. Zur Prüfung der Entschädigungsforderungen überwies das BAV die Sache an die zuständige Eidgenössische Schätzungskommission Kreis 12 (nachfolgend: ESchK).

Das BAV führte aus, der Bahnübergang bei Kilometer 99.796 sei nicht gesetzeskonform und müsse saniert werden. Eine ersatzlose Aufhebung komme indes nicht in Frage. Denn der Flurweg, der über den Übergang führe, sei für verschiedene landwirtschaftlich genutzte Parzellen der einzige Zugang. Lediglich die Parzellen Nr. 86 und 87 seien anderweitig erreichbar. Die Sicherung eines Bahnübergangs mittels manueller Bedarfsschranke setze sodann voraus, dass nur ein eindeutig bestimmbarer Personenkreis den Übergang nutzen dürfe. Vorliegend handle es sich jedoch um einen öffentlichen Bahnübergang. Der Einsatz einer MICRO-Anlage wiederum komme aus technischen Gründen nur in einiger Distanz zu einem Bahnhof in Frage. Was schliesslich die von A._____ und B._____ verlangte alternative Wegführung betreffe, so sei diese ebenfalls abzulehnen, erweise sich die von der RhB projektierte Variante doch am plausibelsten. Nachdem sich gezeigt habe, dass die dafür erforderlichen dinglichen Rechte nicht freihändig erworben werden könnten, seien diese zu enteignen.

F.
Am 15. Januar 2016 erheben A._____ und B._____ (nachfolgend: Beschwerdeführende) beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen die Plangenehmigungsverfügung vom 16. Dezember 2015. Sie beantragen sinngemäss, die Verfügung sei aufzuheben und das Plangenehmigungsgesuch der RhB sei abzuweisen. Eventualiter sei die Verfügung insoweit aufzuheben, als die von der RhB vorgesehene rückwärtige Erschliessung und die damit verbundene Enteignung genehmigt worden seien, und das Plangenehmigungsgesuch in diesem Umfang abzuweisen.

Die Beschwerdeführenden machen geltend, es bestehe weder ein überwiegendes öffentliches noch ein überwiegendes privates Interesse, als Ersatz für den aufgehobenen Bahnübergang einen neuen Feldweg zu realisieren. Unter diesen Umständen sei eine Enteignung unzulässig. Vielmehr könne der Bahnübergang ersatzlos aufgehoben werden. Weiter sei eine Sicherung des Übergangs mittels manueller Bedarfsschranke durchaus möglich. Aufgrund der bestehenden strassenseitigen Signalisation sei es verboten, den Flurweg mit Motorfahrzeugen zu befahren. Der Flurweg und mit ihm der Übergang dürften also einzig von Fussgängern benutzt werden. Der Fahrzeugverkehr beschränke sich, entgegen den Ausführungen des BAV, auf einen eindeutig bestimmbaren und stark eingeschränkten Benutzerkreis. Auch vor diesem Hintergrund bestehe kein Spielraum für die genehmigte rückwärtige Erschliessung. Ohnehin aber sei es nicht erforderlich, für den besagten Feldweg das Grundeigentum der Beschwerdeführenden in Anspruch zu nehmen. Die ihrerseits vorgeschlagenen anderen Wegführungen seien deutlich geeigneter als die vom BAV genehmigte Variante.

G.
Die RhB (nachfolgend: Beschwerdegegnerin) beantragt in ihrer Beschwerdeantwort vom 12. Februar 2016 die Abweisung der Beschwerde.

H.
Das BAV (nachfolgend: Vorinstanz) beantragt in seiner Vernehmlassung vom 19. Februar 2016 ebenfalls, die Beschwerde sei abzuweisen.

I.
Die Beschwerdeführenden halten in ihrer Stellungnahme vom 21. März 2016 an der Beschwerde fest.

J.
Am 31. Mai 2016 führte eine Delegation des Bundesverwaltungsgerichts im Beisein der Verfahrensbeteiligten vor Ort einen Augenschein durch.

K.
Auf die weiteren Vorbringen der Verfahrensbeteiligten und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird, soweit relevant, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes (VGG, SR 173.32) Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG, SR 172.021), sofern diese von einer Vorinstanz im Sinn von Art. 33 VGG erlassen wurden und keine Ausnahme nach Art. 32 VGG gegeben ist. Das Verfahren richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

1.1.1 Die Anpassung von Bahnübergängen wird im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren bewilligt (vgl. Art. 18 ff. des Eisenbahngesetzes [EBG, SR 742.101]). Mit der Plangenehmigung entscheidet die Vorinstanz gleichzeitig auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen (vgl. Art. 18h Abs. 1 EBG). Sowohl die Plangenehmigung im engeren Sinn als auch der Entscheid über die enteignungsrechtlichen Einsprachen stellen Verfügungen im Sinn von Art. 5 VwVG dar.

1.1.2 Das BAV gehört zu den Behörden nach Art. 33 Bst. d VGG und ist somit eine Vorinstanz des Bundesverwaltungsgerichts. Eine Ausnahme nach Art. 32 VGG ist nicht gegeben.

1.1.3 Das Bundesverwaltungsgericht ist demnach für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

1.2 Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch die angefochtene Verfügung besonders berührt

ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat.

Die Beschwerdeführenden haben als Einsprecher am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen (vgl. dazu Art. 18f EBG). Sie setzen sich als Eigentümer der Parzelle Nr. 87 dagegen zur Wehr, dass ihre Liegenschaft auf dem Enteignungsweg mit einer Dienstbarkeit belastet wird. Damit sind sie ohne Weiteres zur Beschwerde berechtigt.

1.3 Auf die frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (vgl. Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) ist somit einzutreten.

2.
Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen – einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ausübung des Ermessens – sowie auf Angemessenheit hin (vgl. Art. 49 VwVG).

3.
Das Enteignungsrecht kann 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 (Art. 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Enteignung [EntG, SR 711]). Die Beschwerdegegnerin betreibt als konzessioniertes Eisenbahnunternehmen eine im öffentlichen Interesse liegende Eisenbahninfrastruktur (vgl. dazu Art. 5 Abs. 1 und Art. 6 Abs. 1 Bst. a EBG). Soweit notwendig (vgl. Art. 1 Abs. 2 EntG) steht ihr daher das Enteignungsrecht zu (vgl. Art. 3 Abs. 2 Bst. b EntG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 EBG). Dieses darf nur ausgeübt werden, wenn die Bemühungen um einen freihändigen Erwerb der erforderlichen Rechte oder um eine Landumlegung nicht zum Ziel geführt haben (vgl. Art. 3 Abs. 2 EBG).

4.
Die Grundsätze der Planung, des Baus und des Betriebs 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

Baus und Betriebs 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 Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1); die Sicherung und Signalisation von Bahnübergängen ist in den Art. 37 ff. EBV geregelt. Nach Art. 37b Abs. 1 EBV sind 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 Halbschrankenanlagen, Blinklichtsignalanlagen, Bedarfsschrankenanlagen, Lichtsignalanlagen, Andreaskreuze) sind in Art. 37c EBV aufgeführt. Zudem hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gestützt auf Art. 81 EBV Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung erlassen (AB-EBV, SR 742.141.11, nicht amtlich publiziert, abrufbar unter: <www.bav.admin.ch> > Rechtliches > Weitere Rechtsgrundlagen und Vorschriften > Ausführungsbestimmungen zur EBV [AB-EBV], besucht am 28. Juli 2016).

Gemäss Art. 83f Abs. 1 EBV sind sämtliche Bahnübergänge, die den Art. 37 ff. EBV nicht entsprechen, aufzuheben oder anzupassen (sog. "Sanierung").

5.

5.1 Die Verordnungsbestimmungen von Art. 37b und Art. 37c EBV räumen 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 Bahnübergangs (sog. Auswahlermessen; vgl. dazu HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Auflage 2016, Rz. 401 f., 403 ff.). Des Weiteren 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 Vorin-

stanz 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 Projekts bei der Entscheidfindung berücksichtigt worden sind. Trifft dies zu und hat sich die Vorinstanz bei ihrer Entscheidung von sachgerechten Überlegungen leiten lassen, so weicht das Bundesverwaltungsgericht nicht von deren Auffassung ab (vgl. zum Ganzen Urteile des BVGer A-1353/2014 vom 30. Juli 2015 E. 5.3, A-1664/2014 vom 17. Februar 2015 E. 4 und A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 E. 5 je mit weiteren Hinweisen).

5.2 Zu beachten ist indes, dass im vorliegenden Fall insbesondere die Würdigung der örtlichen Verhältnisse umstritten ist. Anlässlich des Augenscheins vom 31. Mai 2016 hat sich eine Delegation des Bundesverwaltungsgerichts einen Eindruck von den örtlichen Gegebenheiten verschafft. Weiter hat sie einen Bahnübergang besichtigt, der für Fahrzeuge mit einer manuellen Bedarfsschranke gesichert ist, und sich näher mit dieser Sicherungsvariante auseinandergesetzt. Es besteht für das Gericht daher kein Anlass, sich hinsichtlich der Würdigung der örtlichen Verhältnisse und der Beurteilung der erwähnten alternativen Sicherungsvariante besondere Zurückhaltung aufzuerlegen (vgl. in diesem Zusammenhang Urteil des BVGer A-699/2011 vom 9. Februar 2012 E. 7 [in fine]).

6.

6.1 Der streitbetroffene Bahnübergang befindet sich bei km 99.796 an der Strecke Bever - Scuol-Tarasp nahe des Bahnhofs La Punt - Chamues-ch. Er ist einzig mit Andreaskreuzen signalisiert (unbewachter Bahnübergang). Die Bahnstrecke ist an dieser Stelle einspurig. Die zulässige Streckengeschwindigkeit für Personenzüge (Zugreihe R) beträgt 80 km/h. Im Bereich des Übergangs liegt Schotter; einzig zwischen den beiden Schienen sind Bretter verlegt. Der Übergang kann daher mit geländegängigen Fahrzeugen, nicht aber mit normalen Personenwagen befahren werden (vgl. zum Ganzen Protokoll des Augenscheins vom 31. Mai 2016 [act. 20; nachfolgend: Protokoll Augenschein], S. 3, 7, 10; vgl. zur zulässigen Geschwindigkeit zudem die von der Beschwerdegegnerin eingereichte Streckentabelle [act. 21/2]).

6.2 Gemäss Art. 37c Abs. 1 EBV sind Bahnübergänge mit Schranken- oder Halbschrankenanlagen auszurüsten. In Art. 37c Abs. 3 EBV sind indes

Ausnahmen von dieser Regel vorgesehen. So ist das Anbringen von Andreaskreuzen als einzigem Signal nach Art. 37c Abs. 3 Bst. c EBV unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

– Die Sichtverhältnisse sind genügend und

– eine der folgenden alternativen Voraussetzungen ist erfüllt:

  Die Strasse ist nur für den Fussgängerverkehr geöffnet und dieser ist schwach (vgl. Ziff. 1);

  der Strassenverkehr (Fahrzeug- und Fussgängerverkehr) ist schwach und der Schienenverkehr ist langsam (vgl. Ziff. 2);

  die Strasse dient nur der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung und steht aufgrund der Signalisation nur einem beschränkten Personenkreis offen (vgl. Ziff. 3).

6.3 Das Anbringen von Andreaskreuzen als einzigem Signal setzt demnach in jedem Fall genügende Sichtverhältnisse voraus. Gemäss den AB-EBV werden die erforderlichen Sichtweiten berechnet, indem für die Beobachtung, ob kein Schienenfahrzeug naht, und für den Entscheid, ob der Bahnübergang überquert werden soll, 2 Sekunden veranschlagt werden. Sodann ist die Zeit für das Überqueren des Bahnübergangs einzurechnen. Dabei wird für den Fussgängerverkehr von einer Geschwindigkeit von 0.7 m/s ausgegangen. Für den Fahrzeugverkehr wird von einer Beschleunigung aus dem Stand von 0.4 m/s^2 (Lastwagen und ähnliche Fahrzeuge) oder 1.2 m/s^2 (Personenwagen) und einer maximalen Geschwindigkeit von 5 m/s ausgegangen (vgl. AB-EBV, AB 37c, Ziff. 4.2).

Bei zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen (z.B. wegen Nebels) sind bahnseitig Pfeiftafeln anzubringen, welche die Züge zur Abgabe von Achtungssignalen veranlassen (vgl. Art. 37c Abs. 3 Bst. c EBV i.V.m. AB-EBV, AB 37c.3, Ziff. 3.3.1).

6.4 Die Beschwerdegegnerin erläuterte in ihrer Stellungnahme vom 15. April 2015 zuhanden der Vorinstanz, vorliegend genügten die vorhandenen Sichtweiten für das Überqueren des Übergangs zu Fuss, nicht jedoch für das Befahren. Für Fussgänger sei ein mit Andreaskreuz signalisierter Bahnübergang somit zulässig. Denn die zusätzliche Voraussetzung, wonach der Fussgängerverkehr schwach sein müsse (maximal 8 Personen pro Stunde; vgl. dazu AB-EBV, AB 37b, Ziff. 1.1), werde sicherlich eingehalten.

In ihrer Stellungnahme vom 7. Juli 2015 zuhanden der Vorinstanz führte die Beschwerdegegnerin präzisierend aus, basierend auf einer notwendigen Zeitspanne von 13 s (Fahrzeugverkehr) bzw. 9 s (Fussgängerverkehr) und der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit der Züge von 80 km/h ergebe sich eine erforderliche Sichtweite für Fahrzeuge von 290 m und für Fussgänger von 200 m. In Richtung Samedan betrage die Sichtweite 170 m, wobei aber eine "eingeschränkte Sicht auf die obere Hälfte des Zuges" von über 300 m gegeben sei. In Richtung Zernez betrage die Sichtweite 280 m. Wie die Beschwerdegegnerin anlässlich des gerichtlichen Augenscheins erläuterte (vgl. Protokoll Augenschein, S. 10), werden die Sichtweiten jeweils ermittelt, indem vor Ort geschaut wird, bei welchem Strommasten der Zug gesehen werden kann. Die Distanz zu diesem Strommasten könne dann den Plänen entnommen werden.

6.5 Die Beschwerdegegnerin ist bei der Ermittlung der erforderlichen Sichtweiten zu Recht von der zulässigen Streckengeschwindigkeit der Züge von 80 km/h ausgegangen. Dies gilt, obschon für die stündlich verkehrenden Regionalzüge Pontresina - Scuol-Tarasp im nahen Bahnhof La Punt - Chamues-ch ein "Halt auf Verlangen" vorgesehen ist und diese Züge den Bahnhof daher mit maximal 40 km/h passieren (vgl. Protokoll Augenschein, S. 7). Denn die Mindestanforderungen nach Art. 37c Abs. 3 Bst. c EBV sind nur dann erfüllt, wenn die Sichtverhältnisse für alle verkehrenden Züge genügend sind. Es ist daher selbst dann auf die zulässige Streckengeschwindigkeit abzustellen, wenn diese nur von einzelnen Zügen (z.B. Leerfahrten oder Extrazügen) erreicht wird. Nach dem aktuellen Fahrplan verkehren aber ohnehin alle zwei Stunden zusätzliche Schnellzüge St. Moritz - Landquart, die in La Punt - Chamues-ch nicht halten und die zulässige Streckengeschwindigkeit somit erreichen können (vgl. Kursbuchfeld 960, abrufbar unter <www.fahrplanfelder.ch>, besucht am 28. Juli 2016).

Anzumerken ist weiter, dass in der notwendigen Zeitspanne von 13 s für den Fahrzeugverkehr die geringere Beschleunigung und die grössere Fahrzeuglänge von Lastwagen berücksichtigt sind. Würde man der Berechnung eine ausschliessliche Nutzung durch Personenwagen zugrunde legen, würde sich eine kürzere Zeitspanne ergeben (vgl. dazu Regelwerk Technik Eisenbahn "Bahnübergang Basisdokumentation" des Verbands öffentlicher Verkehr [VÖV] vom 5. Oktober 2012 [R RTE 25931], Ziff. 4.5.2 [vgl. zu dessen Beachtlichkeit als Ausdruck des Wissens und der Erfahrung bewährter Fachstellen unten E. 7.3.3]). Vorliegend wird der Bahnübergang zwar nicht von Lastwagen befahren, es ist jedoch ein Überqueren mit land-

wirtschaftlichen Fahrzeugen (z.B. Traktor mit Heu-Ladewagen oder entsprechend ausgerüsteter Transporter) möglich. Auch ein geländegängiger Personenwagen, welcher den Bahnübergang überquert, hat zudem die Schwelle bestehend aus den Schienen und den dazwischen verlegten Brettern zu überwinden. Es kann daher nicht von den Beschleunigungs-Werten ausgegangen werden, welche die AB-EBV für einen ausgebauten Bahnübergang vorsehen. Die Zeitspanne von 13 s (inkl. Reaktionszeit von 2 s) erscheint unter den gegebenen Umständen vielmehr knapp bemessen.

6.6 Es trifft demnach zu, dass für den Fahrzeugverkehr eine Sichtweite von 290 m erforderlich ist (notwendige Zeitspanne von 13 s x zulässige Streckengeschwindigkeit von 80 km/h [22.22 m/s] = 288.9 m). Da die Sichtweite in Richtung Zernez lediglich 280 m beträgt, darf der Bahnübergang somit nicht einzig mit Andreaskreuzen signalisiert werden. Hinzu kommt, dass der Flurweg auch dem Viehtrieb offen steht und auch dafür eine ausreichende "Vorwarnzeit" gegeben sein muss (vgl. dazu Urteil A-1664/2015 vom 17. Februar 2015 E. 6.2 und 6.6). Gestützt auf Art. 83f Abs. 1 EBV ist der Bahnübergang daher zu sanieren.

Im Übrigen hat sich der Bauingenieur der Vorinstanz anlässlich des gerichtlichen Augenscheins auf den Standpunkt gestellt, in Richtung Samedan sei nicht die eingeschränkte Sicht auf die obere Hälfte des Zuges massgeblich, sondern jene auf den ganzen Zug (vgl. Protokoll Augenschein, S. 11). Die entsprechende Sichtweite beträgt lediglich 170 m. Selbst für den Fussgängerverkehr ist jedoch eine Sichtweite von 200 m erforderlich. Ausgehend vom Standpunkt des Bauingenieurs wäre der Bahnübergang somit auch hinsichtlich des Fussgängerverkehrs sanierungsbedürftig. Wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen, kann die Frage jedoch offen gelassen werden.

6.7 Festzuhalten ist somit, dass der Bahnübergang bei km 99.796 zumindest hinsichtlich des Fahrzeugverkehrs sanierungsbedürftig ist.

7.
Geht es darum, unter mehreren möglichen Varianten für die Sanierung eines Bahnübergangs die geeignetste zu wählen, ist eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen. Dabei sind die im konkreten Fall relevanten Interessen zu ermitteln, zu bewerten und gegeneinander abzuwägen (vgl. Urteile des BVGer A-1664/2014 vom 17. Februar 2015 E. 6.3, A-3341/

2013 vom 17. März 2014 E. 7 [vor E. 7.1] und A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 E. 7). Nachfolgend ist demnach zu prüfen, ob die Vorinstanz diese Interessenabwägung korrekt vorgenommen hat (vgl. dazu oben E. 5).

7.1 Die Öffentlichkeit und die Eisenbahnunternehmen haben ein erhebliches Interesse an der Vermeidung von Unfällen bzw. der Verminderung des Unfallrisikos auf Bahnübergängen. Es ist diesem eine zentrale Bedeutung zuzumessen (vgl. Urteil des BVGer A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 6.4 mit Hinweisen; vgl. auch Urteil des BGer 1C_162/2012 vom 14. Dezember 2012 E. 3.2.3 sowie Urteile des BVGer A-1353/2014 vom 30. Juli 2015 E. 7.1.2 und A-1664/2014 vom 17. Februar 2015 E. 6.4).

Die Eisenbahnunternehmen und die öffentliche Hand haben indes auch ein berechtigtes Interesse an finanziell tragbaren Sanierungslösungen. Aufgrund der grossen Zahl von Bahnübergängen, die zu sanieren waren oder noch zu sanieren sind, können sich die Bahnunternehmen nicht bei jedem Übergang eine "Luxusvariante" leisten (vgl. dazu Urteil des BGer 1A.117/2003 vom 31. Oktober 2003 E. 5.4 sowie Urteile des BVGer A-1353/2014 vom 30. Juli 2015 E. 8.1, A-1664/2014 vom 17. Februar 2015 E. 6.4 und A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 7.2.4).

Zu beachten sind sodann insbesondere die privaten Interessen der Beschwerdeführenden (und der Eigentümer der Parzelle Nr. 86) am Erhalt ihres Grundeigentums sowie die öffentlichen und privaten Interessen am Erhalt der Wegverbindung.

7.2 Die Beschwerdeführenden machen in ihrer Beschwerde zunächst geltend, der Flurweg, der über den Bahnübergang führe, sei in den kommunalen Erschliessungsplänen nicht eingetragen. Auch bestünden keine privaten Wegrechte oder Vereinbarungen, die eine Aufrechterhaltung des Flurwegs gebieten würden. Es bestehe damit weder ein überwiegendes öffentliches noch ein überwiegendes privates Interesse, als Ersatz für den aufgehobenen Bahnübergang einen neuen Feldweg zu realisieren. Vielmehr könne der Bahnübergang ersatzlos aufgehoben werden.

7.2.1 Die Beschwerdegegnerin hält dem in ihrer Beschwerdeantwort entgegen, der Bahnübergang bestehe, soweit bekannt, bereits seit dem Bahnbau und diene der Erschliessung zahlreicher landwirtschaftlicher Parzellen. Die Beschwerdegegnerin könne ihn daher nicht einfach ersatzlos auf-

heben. Ob der über die Bahnlinie führende Weg heute im Erschliessungsplan aufgeführt sei oder welche Wegrechte im Grundbuch eingetragen seien, sei unter diesen Umständen nicht von Belang.

7.2.2 Der Flurweg, der über den Bahnübergang bei km 99.796 führt, erschliesst unter anderem die landwirtschaftlich genutzten Parzellen Nr. 81, 758, 759, 760 und 761. Da der Flurweg für Fahrzeuge eine "Sackgasse" darstellt, ist eine Zufahrt nur aus dieser Richtung möglich. Die Bewirtschafter der erwähnten Parzellen (C._____, D._____) sind derzeit somit auf den Bahnübergang angewiesen. Auch die Beschwerdeführenden legen nicht dar, wie diese Bewirtschafter das von ihnen genutzte Land nach einer ersatzlosen Aufhebung des Bahnübergangs noch erreichen sollen. Demgegenüber kann der Bewirtschafter der Parzellen Nr. 86 und 87 (E._____) diese bereits heute vom Ortsteil Arvins her erreichen, ohne den Bahnübergang benutzen zu müssen (vgl. zum Ganzen Situationsplan 1:1'000 [Beilage zur Stellungnahme der Beschwerdegegnerin vom 7. Juli 2015; Vorakten, act. 23], Plan "Bewirtschaftung Situation" [Beilag zur E-Mail der Vorinstanz an die Einsprecher vom 16. November 2015; Vorakten, act. 8] und Plan "Bahnübergang La Punt - Details" [Beilage zum Protokoll Augenschein]).

7.2.3 Mit der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (vgl. Art. 18 Abs. 3 EBG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich (Art. 18 Abs. 4 Satz 1 EBG). Das kantonale Recht ist im Plangenehmigungsverfahren aber insoweit zu berücksichtigen, als seine Anwendung das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 18 Abs. 4 Satz 2 EBG). Dies bedeutet, dass die durch kantonale oder kommunale Normen erfassten Interessen in die vorliegend vorzunehmende umfassende Interessenabwägung miteinzubeziehen sind (vgl. in diesem Zusammenhang BGE 121 II 378 E. 9a sowie Urteile des BVGer A-373/2014 vom 31. Juli 2014 E. 8, A-1044/2012 vom 28. Januar 2013 E. 5.2 und A-1836/2011 vom 23. August 2011 E. 3.1.3).

Zum kantonalen Recht, dem nach Art. 18 Abs. 4 EBG Rechnung zu tragen ist, gehören die kantonale und kommunale Nutzungsplanung sowie alle weiteren Anliegen zur Erhaltung und Gestaltung des Lebensraums, für die nach der rechtlich massgebenden Aufgabenteilung die Kantone bzw. Gemeinden allein oder zusammen mit dem Bund verantwortlich sind (vgl. Urteile des BVGer A-373/2014 vom 31. Juli 2014 E. 8, A-1044/2012 E. 5.2, 5.4.2 f. und A-1836/2011 vom 23. August 2011 E. 3.1.3). So geht aus dem

Raumplanungsgesetz (RPG, SR 700) hervor, dass Bauten erschlossen sein müssen, unter anderem also eine hinreichende Zufahrt bestehen muss (vgl. Art. 22 Abs. 2 Bst. b i.V.m. Art. 19 Abs. 1 RPG). Entsprechend hat das Bundesverwaltungsgericht festgehalten, bei einer Aufhebung von Bahnübergängen müsse die Erschliessung der Liegenschaften weiterhin gewährleistet bleiben; gegebenenfalls seien Ersatzmassnahmen zu treffen (vgl. Urteile des BVGer A-3341/2013 vom 17. März 2014 E. 7.4.5 und A-4435/2012 vom 26. März 2013 E. 6.4).

Wie das Bundesgericht unter Hinweis auf Art. 16 Abs. 1 RPG ausgeführt hat, liegt auch "die Erschliessung von Landwirtschaftsland für landwirtschaftliche Fahrzeuge, die dessen zweckmässige Bewirtschaftung erst ermöglicht," im öffentlichen Interesse und nicht nur im privaten Interesse des Grundeigentümers. Eine Zufahrt für landwirtschaftliche Fahrzeuge sei etwa für Wiesland erforderlich, das durch Mähen oder Abweiden genutzt werde (vgl. Urteil des BGer 1C_463/2013 vom 14. November 2013 E. 3.2 und 3.3.2). Demnach kann der vorliegende Bahnübergang, der für verschiedene landwirtschaftlich genutzte Parzellen die einzige Erschliessung darstellt, ebenfalls nicht ersatzlos aufgehoben werden. Dies unabhängig davon, ob die Erschliessung zivilrechtlich gesichert ist, d.h. ein Wegrecht zulasten des Eisenbahn-Grundstücks im Grundbuch eingetragen ist. Unbehelflich ist weiter der Hinweis, die Eigentümer der betroffenen Parzellen könnten sich im Falle einer Wegnot mit den Mitteln des ZGB einen Notweg erstreiten (vgl. zu Letzterem wiederum Urteil des BGer 1C_463/2013 vom 14. November 2013 E. 3.2). Da sich das öffentliche Interesse, die Erschliessung weiterhin sicherzustellen, bereits aus dem RPG ergibt, ist ferner unerheblich, dass der bestehende Weg im kommunalen Erschliessungsplan nicht aufgeführt ist.

7.2.4 Die Beschwerdegegnerin und die Vorinstanz sind somit zu Recht davon ausgegangen, dass im Fall einer Aufhebung des Bahnübergangs eine Ersatzerschliessung zu schaffen ist. Da diese demnach einen notwendigen Bestandteil des Projekts der Beschwerdegegnerin bildet und keine selbständige, lediglich wünschbare Massnahme darstellt, war sie gestützt auf Art. 18 EBG im eisenbahnrechtlichen Verfahren zu bewilligen (vgl. dazu Urteil des BVGer A-3341/2013 vom 17. März 2014 E. 7.4.5 und A-4435/2012 vom 26. März 2013 E. 6.3 f.; vgl. auch Urteil des BVGer A-5160/2014 vom 14. Juli 2015 E. 4.4 f.). Die Beschwerdeführenden machen in ihrer Stellungnahme vom 21. März 2016 daher zu Unrecht geltend, die Errich-

tung des neuen Feldwegs im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Verfahrens sei rechtsmissbräuchlich und verletze die verfassungs- und gesetzesmässige Kompetenzenstruktur.

7.2.5 Festzuhalten ist weiter, dass der Flurweg, der über den Bahnübergang führt, auch der Forstwirtschaft dient, führt er gemäss den Landeskarten doch gut 800 m in bewaldetes Gebiet hinein. Auch an der Waldbewirtschaftung bestehen öffentliche Interessen (vgl. dazu Art. 20 des Waldgesetzes [WaG, SR 921.0]). Zwar weisen die Beschwerdeführenden zutreffend darauf hin, dass der Wald vorliegend auch über einen weiter oben liegenden Weg erschlossen wird. Der Erhalt des Flurwegs dürfte daher nicht Voraussetzung für die Bewirtschaftung des Waldes sein. Angesichts der Hanglage ist jedoch davon auszugehen, dass der Flurweg die Bewirtschaftung merklich erleichtert. Auch insofern ist also ein Interesse am Erhalt der Wegverbindung anzuerkennen. Ob dieses Interesse einer ersatzlosen Aufhebung des Bahnübergangs ebenfalls entgegen gestanden hätte, kann offen gelassen werden. Nachdem die Wegverbindung ohnehin zu erhalten ist, hat sie der Forstwirtschaft jedenfalls weiterhin zur Verfügung zu stehen.

7.2.6 Am bisher Gesagten vermag auch der Einwand der Beschwerdeführenden nichts zu ändern, die Gemeinde habe am Anfang des Flurwegs (Abzweigung von der Kantonsstrasse) ein vorbehaltloses Fahrverbot für Motorfahrzeuge signalisiert, d.h. keine Zusatztafel "Land- und Forstwirtschaft gestattet" angebracht. Soweit es sich dabei nicht ohnehin um ein Versehen handelt, ist festzuhalten, dass die Gemeinde den öffentlichen und privaten Interessen an der Erschliessung des Landwirtschaftslands genauso Rechnung zu tragen hat wie die Beschwerdegegnerin (vgl. dazu E. 7.2.3). Sie hätte den betroffenen Bewirtschaftern nötigenfalls also Ausnahmebewilligungen für die einzelnen Fahrten zu erteilen. Für den forstwirtschaftlichen Verkehr (vgl. dazu E. 7.2.5) gilt die gleiche Überlegung.

7.2.7 Es ergibt sich somit, dass der Bahnübergang nicht ersatzlos aufgehoben werden kann.

7.3 Weiter weisen die Beschwerdeführenden auf die Möglichkeit hin, den Bahnübergang mit einer manuellen Bedarfsschranke zu sichern. Sie machen in diesem Zusammenhang auf einen weiteren, rund einen Kilometer entfernten Bahnübergang aufmerksam, der dem Zugang zum Friedhof Madulain dient. Dieser Übergang ist für Fussgänger geöffnet (Signalisie-

rung mit Andreaskreuzen), für den Fahrzeugverkehr aber mit einer verschliessbaren Schranke ausgestattet. Gemäss der Signalisation darf er nur von Berechtigten mit schriftlicher Bewilligung der Beschwerdegegnerin befahren werden. Die Berechtigten haben vor der Benutzung telefonisch mit dem Fernsteuerzentrum in Landquart Kontakt aufzunehmen, welches prüft, ob die Zugslage das Überqueren des Gleises zulässt. Die Beschwerdeführenden machen geltend, auch der vorliegende Bahnübergang könne auf diese Weise gesichert werden.

7.3.1 Gestützt auf Art. 37c Abs. 3 Bst. b EBV kann an Bahnübergängen mit schwachem Strassenverkehr eine Bedarfsschrankenanlage erstellt werden. Unter den Begriff "Bedarfsschranke" fallen verschiedene Arten von Absperranlagen, denen gemeinsam ist, dass sie in der Grundstellung geschlossen sind und bei Bedarf durch den Strassenbenützer geöffnet werden (vgl. dazu AB-EBV, AB 37c.3, Ziff. 2, sowie R RTE 25931, Ziff. 1.5.3).

In grundlegender Hinsicht ist zwischen automatischen und manuellen Bedarfsschranken zu unterscheiden: Die automatischen Bedarfsschrankenanlagen weisen Schlagbäume auf, die von den Strassenbenutzern mittels einer Bedieneinrichtung (z.B. Taster) geöffnet werden und sich – nach einem definierten Zeitraum oder bei Ansteuerung durch die nächste Zugfahrt – wieder schliessen. Diese Anlagen unterscheiden sich technisch kaum von normalen Schranken- oder Halbschrankenanlagen (vgl. R RTE 25931, Ziff. 6.1.4). Manuelle Bedarfsschrankenanlagen weisen demgegenüber eine von Hand zu bedienende Absperreinrichtung auf, die mit einem Schloss versehen ist. Die Schlüsselherausgabe obliegt der Bahn. Die berechtigten Personen dürfen die Bedarfsschranke öffnen, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Nach dem Überqueren des Bahnübergangs haben sie die Absperreinrichtung wieder zu schliessen und mit dem Schloss zu sichern (vgl. R RTE 25931, Ziff. 6.1.5). Was die Voraussetzungen für das Öffnen der Absperreinrichtung betrifft, kommen verschiedene Varianten in Frage. Möglich sind eine "Benutzung nach Zugsdurchfahrt", eine "Benutzung nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter", eine "Benutzung aufgrund SA-Kriterium" und eine "Benutzung mit Gleissperrung" (vgl. R RTE 25931, Ziff. 6.1.5.2 bis 6.1.5.5; vgl. zu den einzelnen Varianten auch Urteil des BVGer A-1664/2014 vom 17. Februar 2015 E. 5 und 6.6 f.).

Sind an einem Bahnübergang die Sichtverhältnisse für Fussgänger genügend, für Strassenfahrzeuge jedoch nicht, können für den Fussgängerverkehr Andreaskreuze und für den Fahrzeugverkehr eine manuelle Bedarfsschranke angebracht werden (vgl. R RTE 25931, Ziff. 6.1.5.1).

7.3.2 Die Vorinstanz hält in der angefochtenen Verfügung fest, die Sicherung eines Bahnübergangs mittels manueller Bedarfsschranke setze voraus, dass nur ein eindeutig bestimmbarer Personenkreis den Übergang nutzen dürfe. Vorliegend handle es sich jedoch um einen öffentlichen Bahnübergang.

Gemäss dem Vorschlag der Beschwerdeführenden soll der Bahnübergang allein für den Fahrzeugverkehr mittels einer manuellen Bedarfsschranke gesichert werden. Der Benutzerkreis soll dabei auf die Bewirtschafter der betroffenen landwirtschaftlichen Parzellen, den Forstdienst und allenfalls einen Imker, der den Übergang ebenfalls befährt, eingeschränkt werden. Somit spricht der Umstand, dass es sich *derzeit* um einen öffentlichen Bahnübergang handelt, für sich allein nicht gegen den Vorschlag der Beschwerdeführenden, soll von der Öffentlichkeit des Übergangs doch gerade abgerückt werden. Der Vorschlag ist demnach näher zu prüfen.

7.3.3 Die Vorinstanz und die Beschwerdegegnerin weisen sodann darauf hin, dass gemäss Ziffer 4.2.2 des R RTE 25931 eine Sicherung mittels manueller Bedarfsschranke nur bei "extrem schwachem" Strassenverkehr (nicht mehr als eine Nutzung pro Woche) gewählt werden soll. Sie stellen sich auf den Standpunkt, dieser Schwellenwert werde vorliegend überschritten.

Das R RTE 25931 ist Ausdruck des Wissens und der Erfahrung bewährter Fachstellen und insoweit beachtlich. Es enthält jedoch keine Rechtssätze und ist für das Bundesverwaltungsgericht nicht verbindlich (vgl. dazu Urteil des BVGer A-7569/2007 vom 19. November 2008 E. 6.6.4). Wie soeben dargelegt, setzt Art. 37c Abs. 3 Bst. b EBV für eine Bedarfsschranke lediglich "schwachen" Strassenverkehr voraus (maximal 6 Motorwagen pro Stunde; vgl. dazu AB-EBV, AB 37b, Ziff. 1.1). Diese Vorgabe kann durch das R RTE 25931 nicht in verbindlicher Weise verschärft werden. Dies wird an der entsprechenden Stelle denn auch nicht beabsichtigt: Anders als in Art. 37c EBV geht es dort nicht um die Definition der Mindestanforderungen an die Sicherung von Bahnübergängen, sondern um eine Entscheidhilfe für die Eisenbahnunternehmen bei der Wahl der Sicherungsart. Hinter der Forderung nach einem "extrem schwachen" Strassenverkehr bei manuellen Bedarfsschranken dürfte insbesondere auch die Überlegung stehen, dass üblicherweise eine Kontaktaufnahme mit dem Fahrdienstleiter notwendig ist und sich der dadurch verursachte betriebliche Aufwand in Grenzen zu halten hat.

Die Sicherung des vorliegenden Bahnübergangs mit einer Bedarfsschranke für Fahrzeuge kann somit nicht von Vornherein mit dem Argument verworfen werden, der Fahrzeugverkehr sei grösser als "extrem schwach".

7.3.4 Die Beschwerdegegnerin hat eine Sicherung mittels manueller Bedarfsschranke im vorinstanzlichen Verfahren indes in erster Linie mit dem Argument abgelehnt, nach den anwendbaren Vorschriften habe die räumliche Trennung von Bahn und Strasse erste Priorität. Eine manuelle Bedarfsschranke sei aufgrund der komplizierten Abwicklung und dem damit verbundenen erheblichen Risiko von Missverständnissen eine schlechte Lösung, die nur zur Anwendung kommen solle, wenn keine andere Lösung möglich sei (vgl. Stellungnahme vom 15. April 2015 zuhanden der Vorinstanz). Auch im Beschwerdeverfahren führt die Beschwerdegegnerin aus, aufgrund der umständlichen telefonischen Anfrage des Benutzers beim Fahrdienstleiter ergebe sich ein erhebliches Restrisiko von Missverständnissen und Fehlhandlungen. Aus den Bestimmungen der EBV könne abgeleitet werden, dass die räumliche Trennung der Verkehrsträger erste Priorität habe und erst in zweiter Priorität Bahnübergangsanlagen ins Auge zu fassen seien (vgl. Beschwerdeantwort, S. 3).

Die Vorinstanz verweist in der angefochtenen Verfügung (S. 18) ebenfalls darauf, eine Aufhebung sei "letztlich auch sicherer als eine [anderweitige] Sanierung". Ebenso hat der Bauingenieur der Vorinstanz anlässlich des gerichtlichen Augenscheins ausgeführt, der sicherste Bahnübergang sei jener, der nicht vorhanden sei. Mit der rückwärtigen Erschliessung könne vorliegend eine nachhaltige Sanierung erreicht werden (vgl. Protokoll Augenschein, S. 11 f.).

7.3.5 Wie das Bundesverwaltungsgericht wiederholt betont hat, stellt jede höhengleiche Querung zwischen Schiene und Strasse oder Weg eine Gefahrenquelle dar (vgl. Urteile des BVGer A-1353/2014 vom 30. Juli 2015 E. 7.1.2, A-3341/2013 vom 17. März 2014 E. 7.1.1, A-78/2013 vom 19. August 2013 E. 5.1, A-4435/2012 vom 26. März 2013 E. 5.3 und A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 E. 8 [vor E. 8.1]). Entsprechend kann und muss die Vorinstanz auch die Aufhebung von Bahnübergängen genehmigen, die den Mindestanforderungen von Art. 37c EBV genügen, sofern sich dies nach Abwägung aller relevanten Interessen als geboten erweist (vgl. dazu Urteile des BVGer A-2463/2015 vom 25. April 2016 E. 3.4, A-1353/2014 vom 30. Juli 2015 E. 7.1.2 f., A-545/2013 vom 24. Juni 2014 E. 6.3 und A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 6.3 [in fine]). Ebenso kann die Aufhe-

bung von Bahnübergängen geboten sein, die an sich gemäss den Mindestanforderungen von Art. 37c EBV gesichert werden könnten (vgl. dazu Urteil des BGer 1A.117/2003 vom 31. Oktober 2003 E. 5.4 [in fine]).

Die Betrachtungsweise, wonach jede höhengleiche Querung zwischen Schiene und Strasse eine Gefahrenquelle darstellt, entspricht im Übrigen auch der Wertung des Gesetzgebers: Dieser hat in Art. 24 Abs. 3 EBG festgehalten, dass neue Kreuzungen mit öffentlichen Strassen in der Regel als Über- oder Unterführung zu erstellen sind.

7.3.6 Die Beschwerdegegnerin weist demnach zu Recht darauf hin, dass mit ihrem Projekt (Aufhebung des Bahnübergangs und Ersatz durch eine rückwärtige Erschliessung) jedes Unfallrisiko zwischen Schienen- und Strassenfahrzeugen eliminiert wird. Sie legt überzeugend dar, dass die Kommunikation zwischen Benutzer und Fahrdienstleiter, die bei der vorgeschlagenen manuellen Bedarfsschranke notwendig wäre, demgegenüber die Gefahr von Missverständnissen in sich birgt. An den Ausführungen im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21. Juni 2012, wonach sich eine weitere Sanierung grundsätzlich nicht aufdrängt, wenn eine Sicherung mittels manueller Bedarfsschranke möglich ist, kann insofern nicht festgehalten werden (vgl. Urteil des BVGer A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 7.3.2 [1. Absatz]). Anzumerken ist vorliegend einzig, dass im Fall der geplanten rückwärtigen Erschliessung bei einer Zufahrt von der Talseite her neu über den Bahnübergang der Albula-Passstrasse gefahren werden muss. Umgekehrt aber entfällt dies bei einer Zufahrt von der Bergseite her. Zudem ist der Übergang der Albula-Passstrasse mit einer "vollwertigen" Schrankenanlage ausgerüstet. Das Projekt der Beschwerdegegnerin bringt demnach einen deutlich grösseren Gewinn an Sicherheit als die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagene Alternative.

Zu beachten ist indes, dass die Nutzung des Bahnübergangs bei km 99.796 bescheiden und das Risiko eines Unfalls daher zu relativieren ist. Im Einzelnen ist zur land- und forstwirtschaftlichen Nutzung Folgendes auszuführen: Unbestritten ist zunächst, dass der Übergang im Winterhalbjahr nicht befahren wird (vgl. Protokoll Augenschein, S. 6). Unbestritten ist weiter, dass die Bewirtschafter der betroffenen landwirtschaftlichen Parzellen aufgrund der Höhenlage keinen Ackerbau betreiben, sondern allein die vorhandenen Wiesen nutzen. Dabei erfolgt lediglich ein Schnitt pro Jahr. Im Herbst werden die Wiesen zudem einmal noch beweidet (vgl. Protokoll Augenschein, S. 8). Wie die Beschwerdegegnerin im vorinstanzlichen Verfahren dargelegt hat, nutzt der Bewirtschafter D._____ den Übergang

gemäss telefonischer Auskunft für wenige Fahrten pro Jahr und der Bewirtschafter C._____ gemäss eigener Schätzung für "sicher 50 Fahrten pro Jahr" (vgl. E-Mail vom 13. November 2015 zuhanden der Vorinstanz). Die Beschwerdeführeden bestreiten, dass letzterer Wert zutreffen könne. Der Bewirtschafter C._____ benutze den Übergang, wie auch der Bewirtschafter D._____, nur für wenige Fahrten pro Jahr (vgl. Stellungnahme vom 17. November 2015 zuhanden der Vorinstanz, S. 1, sowie Beschwerde, S. 10). Weitere Abklärungen dazu erübrigen sich indes. Denn einerseits ist nach dem soeben Gesagten unbestritten, dass die Nutzung des Übergangs mit Fahrzeugen insgesamt gering ist. Anderseits ist zu erwähnen, dass auch für den einen Schnitt, der pro Jahr und Bewirtschafter erfolgt, nur schon mehrere Hin- und Rückfahrten mit dem Heu-Ladewagen erforderlich sind. Weiter ist der Viehtrieb im Herbst zu berücksichtigen sowie die für weitere anfallenden Arbeiten (z.B. das Ausbringen von Mist und das Erstellen von Zäunen im Herbst) erforderlichen Fahrten. Hinzu kommen die Fahrten des Forstdienstes, die allerdings nicht erheblich ins Gewicht fallen dürften. Die Nutzungsfrequenzen sind damit ausreichend eingegrenzt.

Das Projekt der Beschwerdegegnerin trägt dem Interesse an der Vermeidung von Unfällen somit deutlich besser Rechnung als die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagenen Alternative. Zwar wird dieser Umstand dadurch relativiert, dass die Nutzung des Übergangs bescheiden ist. Angesichts der zentralen Bedeutung, die dem Interesse an der Verminderung des Unfallrisikos auf Bahnübergängen zuzumessen ist (vgl. E. 7.1), fällt er aber dennoch erheblich ins Gewicht.

7.3.7 Einzugehen bleibt in diesem Zusammenhang noch auf den Imker, der den Bahnübergang befährt, um zu seinen Bienen zu gelangen. Die Beschwerdeführenden hielten im vorinstanzlichen Verfahren fest, dieser möge "möglicherweise für einen ganz kleinen Zeitraum im Hochsommer 2 Fahrten pro Woche zum Bienenstand machen" (Stellungnahme vom 17. November 2015 zuhanden der Vorinstanz, S. 1 f.; vgl. auch Beschwerde, S. 10 f.). Wie es sich damit genau verhält, kann offen gelassen werden. Denn sollte der Bahnübergang mit einer manuellen Bedarfsschranke für Fahrzeuge gesichert werden, könnte dem Imker das Befahren des Übergangs wohl untersagt werden. Immerhin aber zeigt dieses Beispiel, dass der Flurweg im Fall der geplanten rückwärtigen Erschliessung auch für andere als wald- und forstwirtschaftliche Zwecke erhalten bleibt, während mit der von den Beschwerdeführenden vorgeschlagenen Alternative solche

"Gelegenheitsnutzungen" nicht mehr möglich sind. Im Rahmen der vorliegend vorzunehmenden Interessenabwägung kann dies allerdings nicht ausschlaggebend sein.

7.3.8 Die Beschwerdegegnerin hat im vorinstanzlichen Verfahren zudem ausgeführt, der Übergang werde ganzjährig auch von Spaziergängern benutzt (vgl. Stellungnahme vom 7. Juli 2015 zuhanden der Vorinstanz). Die Beschwerdeführenden weisen zwar darauf hin, dass es sich beim Flurweg nicht um einen ausgeschilderten Wanderweg handelt (vgl. Protokoll Augenschein, S. 4). Im Winter seien zudem keine Spuren im Schnee vorhanden (vgl. Protokoll Augenschein, S. 6). Doch ist zumindest für das Sommerhalbjahr mit Spaziergängern zu rechnen. So stellt der Flurweg in der schneefreien Zeit für Fussgänger keine "Sackgasse" dar. Vielmehr kann über eine Fusswegverbindung ein zweiter, talwärts gelegener Flurwerg erreicht werden (vgl. dazu Protokoll Augenschein, S. 14 f.). Auf diesem können Spaziergänger zurück nach La Punt gelangen, womit ein "Rundweg" möglich ist.

Wie bereits ausgeführt, ist für den Fussgängerverkehr vorliegend eine Sichtweite von 200 m erforderlich. Die Sichtweite in Richtung Zernez von 280 m genügt somit ohne Weiteres den Mindestanforderungen. In Richtung Samedan ist eine "eingeschränkte Sicht auf die obere Hälfte des Zuges" von über 300 m gegeben. Eine Sicht auf den ganzen Zug besteht jedoch erst, wenn sich dieser 170 m vor dem Bahnübergang befindet (vgl. E. 6.4 und 6.6). Die Beschwerdegegnerin geht zwar davon aus, dass unter diesen Umständen hinsichtlich des Fussgängerverkehrs keine Sanierungspflicht besteht. Jedenfalls aber können die Sichtverhältnisse nur als knapp genügend bezeichnet werden. Dem ist im Rahmen der Interessenabwägung Rechnung zu tragen (vgl. dazu Urteil des BVGer A-545/2013 vom 24. Juni 2014 E. 7.3). Es gilt also zu berücksichtigen, dass das Projekt der Beschwerdegegnerin auch für den Fussgängerverkehr einen Gewinn an Sicherheit bringen würde. Wird der Bahnübergang gemäss dem Vorschlag der Beschwerdeführenden mit einer manuellen Bedarfsschranke für Fahrzeuge gesichert, ändert sich für den Fussgängerverkehr hingegen nichts. Zwar könnte geprüft werden, ob Fussgängern die Benutzung des Bahnübergangs verboten werden kann. Grundsätzlich wäre dies wohl möglich. Doch wäre der Flurweg in diesem Fall nicht unterbrochen und weiterhin ein Übergang vorhanden. Es ist davon auszugehen, dass Letzterer, wenn auch verbotenerweise, weiterhin von Fussgängern genutzt würde (vgl. dazu auch Urteil des BVGer A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 7.3.2

[2. Absatz]). Das Projekt der Beschwerdegegnerin erweist sich somit auch hinsichtlich des Fussgängerverkehrs als vorteilhaft.

7.3.9 Die Tatsache, dass die Beschwerdegegnerin auch den Bahnübergang beim Zugang zum Friedhof Madulain mit einer Bedarfsschranke für Fahrzeuge gesichert hat, ändert an den bisherigen Überlegungen nichts. So steht dem Fahrzeugverkehr in jenem Fall auch eine Feldwegunterführung zur Verfügung, die über Wiesenwege erreichbar ist; der Bahnübergang wird nur genutzt, wenn das Befahren der Wiesen nicht möglich ist (vgl. Stellungnahme der Beschwerdegegnerin zuhanden der Vorinstanz vom 15. April 2015, S. 1, Protokoll Augenschein, S. 15, und Vereinbarung zwischen der Beschwerdegegnerin und der Gemeinde Madulain vom 11. November 2013 [act. 21/1]). Ein Ausbau dieser Alternativroute zu einem eigentlichen Flurweg dürfte zudem aufwändiger sein als die im vorliegenden Fall geplante rückwärtige Erschliessung (längere Strecke, teilweise steileres Gelände). Was den Fussgängerverkehr betrifft, musste sodann nicht auf eine "eingeschränkte Sicht auf die obere Hälfte des Zuges" abgestellt werden, wie dies beim Bahnübergang bei km 99.796 der Fall ist. Im Fall einer Beerdigung mit einem Trauerzug stellt die Beschwerdegegnerin zudem einen Sicherheitswärter, der eine Streckensperrung veranlasst (vgl. Vereinbarung vom 11. November 2013). Die Umstände sind somit nicht direkt vergleichbar.

7.3.10 Festzuhalten ist somit, dass das Projekt der Beschwerdegegnerin dem Interesse an der Vermeidung von Unfällen deutlich besser Rechnung trägt als die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagenen Alternative. Wie dargelegt (E. 7.3.6), fällt dies angesichts der zentralen Bedeutung dieses Interesses erheblich ins Gewicht, obschon die Nutzung des Bahnübergangs bescheiden ist.

Dem steht der Umstand gegenüber, dass das Projekt der Beschwerdegegnerin einen Eingriff in das Grundeigentum der Beschwerdeführenden (und der Eigentümer der Parzelle Nr. 86) mit sich bringt. Dieser Eingriff wiegt jedoch nicht allzu schwer: Gemäss den Angaben der Beschwerdegegnerin und der Beschwerdeführenden befinden sich die Parzellen, die für die rückwärtige Erschliessung beansprucht werden, in einer "Zone für künftige bauliche Nutzung" (vgl. Schreiben "Planvorlage" vom 5. November 2014, S. 1, bzw. Einsprache vom 13. März 2015, S. 4). Wie in den Gesuchsunterlagen ausgeführt wird, soll "ein einfacher, 2.50 m breiter Feldweg ohne Hartbelag entlang der Parzellengrenze Nr. 86 und Nr. 87" erstellt werden (vgl. Bericht Plangenehmigung vom 5. Dezember 2014, S. 3). Für den Weg werden

193 m^2 der Parzelle der Beschwerdeführenden und 202 m^2 der Parzelle Nr. 86 beansprucht. Hinzu kommt eine vorübergehende Beanspruchung von 190 m^2 bzw. 180 m^2 während der Bauphase (vgl. den "Landbedarfsplan" vom 15. Januar 2015). Die Beschwerdegegnerin legt in den Gesuchsunterlagen dar, der für den Weg notwendige Boden werde nicht erworben, sondern verbleibe im Eigentum unverändert. Der Bestand des Weges werde mit einer ins Grundbuch einzutragenden Dienstbarkeit geregelt. Die Beschwerdegegnerin sorge für den Bau des Weges und die Gemeinde für den späteren Unterhalt. Der neue Weg sei kein Präjudiz für die Erschliessung der Parzellen Nr. 86 und 87 nach einer allfälligen Einzonung (vgl. Bericht Plangenehmigung vom 5. Dezember 2014, S. 3). Gemeint ist damit, dass der Weg im Fall einer Überbauung dieser Parzellen entsprechend den Bedürfnissen verlegt werden kann (vgl. dazu Stellungnahme der Beschwerdegegnerin vom 15. April 2015 zuhanden der Vorinstanz, S. 3).

Die Grundeigentümer werden es somit dulden müssen, dass auf ihren landwirtschaftlich genutzten Parzellen ein Feldweg erstellt wird. Doch beansprucht dieser jeweils nur einen sehr kleinen Teil der Parzelle. Da der Weg auf die Parzellengrenze zu liegen kommt, werden die einzelnen Parzellen auch nicht "zerschnitten". Zwar haben diese zurzeit den gleichen Bewirtschafter, welcher das Land als Weide nutzt. Insofern ergibt sich dennoch eine Teilung. Der damit verbundene Mehraufwand beschränkt sich im Wesentlichen aber auf das Erstellen von zusätzlichen Zäunen. Es ergeben sich hinsichtlich der Bewirtschaftung somit keine gewichtigen Nachteile. Sollten die Parzellen eingezont werden, müsste bei der Planung einer Überbauung der Parzellen sodann keine Rücksicht auf den Verlauf des Feldwegs genommen werden; vielmehr könnte unter Einbezug der ohnehin zu erstellenden Feinerschliessung eine andere Wegführung gewählt werden. Schliesslich ist zu erwähnen, dass die Grundeigentümer Anspruch auf eine volle Entschädigung haben (vgl. Art. 16 EntG). Das Interesse an der Realisierung der rückwärtigen Erschliessung überwiegt daher das Interesse der Beschwerdeführenden (und der Eigentümer der Parzelle Nr. 86) am uneingeschränkten Erhalt ihres Grundeigentums.

7.3.11 Was eine allfällige Sicherung des Bahnübergangs mit einer manuellen Bedarfsschranke betrifft, ergibt sich zusammengefasst somit Folgendes: Zwar spricht allein der Umstand, dass es sich derzeit um einen öffentlichen Bahnübergang handelt, nicht gegen diese Variante (vgl. E. 7.3.2). Auch lässt sich diese nicht von Vornherein mit dem Argument verwerfen, der Fahrzeugverkehr sei grösser als "extrem schwach" (vgl. E. 7.3.3). Die

Beschwerdegegnerin weist jedoch zu Recht darauf hin, dass mit ihrem Projekt dem Interesse an der Vermeidung von Unfällen deutlich besser Rechnung getragen wird. Dieses Interesse überwiegt die privaten Interessen der betroffenen Grundeigentümer (vgl. E. 7.3.4 bis 7.3.10). Demnach ist das Projekt der Beschwerdegegnerin einer Sicherung des Übergangs mittels manueller Bedarfsschranke vorzuziehen.

7.4 Es bleibt jedoch zu prüfen, ob eine andere (bessere) Möglichkeit zur Sicherung des Bahnübergangs besteht, die als Alternative zum Projekt der Beschwerdegegnerin in Frage kommt.

7.4.1 Die Beschwerdeführenden haben im vorinstanzlichen Verfahren geltend gemacht, der Bahnübergang könne (gestützt auf Art. 37c Abs. 3 Bst. b^{bis} EBV) auch mit einer MICRO-Anlage gesichert werden.

MICRO-Anlagen verfügen strassenseitig über Lichtsignale und Andreaskreuze. Die Lichtsignale sind in der Grundstellung dunkel und schalten vor einer Zugsdurchfahrt über Gelbblinken und Gelb auf Rot. Zudem ertönt ein akustisches Signal. Die Besonderheit der MICRO-Anlagen liegt darin, dass bei einer Störung der Anlage weder die Lokführer informiert noch die Züge automatisch gestoppt werden (keine entsprechende Kontrolleinrichtung). Daher schaltet die Lichtsignalanlage im Falle einer Störung auf Gelbblinken. Dies soll den Strassenbenützern signalisieren, dass sie sich selber vergewissern müssen, ob der Übergang sicher befahren bzw. begangen werden kann (vgl. zum Ganzen AB-EBV, AB 37c, Ziff. 3.6, und AB 37c.3, Ziff. 4, sowie R RTE 25931, Ziff. 4.2.1; vgl. auch Urteil des BVGer A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 7.2 [vor E. 7.2.1]). Für eine solche Anlage ist mit Erstellungskosten von Fr. 150'000.– bis rund Fr. 180'000.– zu rechnen (vgl. dazu Urteile des BVGer A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 7.2.2 und 7.2.3 sowie A-699/2011 vom 9. Februar 2012 E. 9.2.1.2).

Zu erwähnen ist zunächst, dass Art. 37c Abs. 3 Bst. b^{bis} EBV auch für eine MICRO-Anlage genügende Sichtverhältnisse voraussetzt. Dies, weil der Bahnübergang im Störungsfall nach wie vor "unbewacht" ist. Doch ist nicht ausgeschlossen, dass in dieser Hinsicht eine Lösung gefunden werden könnte (z.B. ein Fahrverbot bei dauerndem Gelbblinken; vgl. auch R RTE 25931, Ziff. 4.2.2, wonach bei ungenügender Sichtweite "zusätzliche Massnahmen" zu ergreifen sind). Die Beschwerdegegnerin legte im vorinstanzlichen Verfahren allerdings dar, die Installation einer MICRO-Anlage sei aus technischen Gründen nicht möglich, da der Einschaltpunkt für Züge

von Scuol-Tarasp her nicht nach dem Bahnhof La Punt - Chamues-ch angeordnet werden könne (vgl. Stellungnahme vom 15. April 2015, S. 2). Wie der Projektleiter der Beschwerdegegnerin anlässlich des gerichtlichen Augenscheins erläuterte, stellt dies ein Problem dar, weil sich im Bahnhof mehrere Züge gleichzeitig befinden können und diese dort auch halten (vgl. Protokoll Augenschein, S. 12). Dies deckt sich mit den Ausführungen im R RTE 25931 (Ziff. 4.2.2), wonach der Einschaltpunkt nach der letzten Weiche des Bahnhofs und nach dem "Rangierhalt" (Stelle, bis zu der bei Rangiermanövern gefahren werden darf) liegen muss. Vorliegend kommt eine MICRO-Anlage somit nicht in Frage.

7.4.2 Anzumerken ist, dass aufgrund der Nähe des Bahnübergangs zum Bahnhof La Punt - Chamues-ch auch die Varianten einer manuellen Bedarfsschranke mit "Benutzung nach Zugdurchfahrt" (vgl. R RTE 25931, Ziff. 6.1.5.2) oder mit "Benutzung aufgrund SA-Kriterium" (vgl. R RTE 25931, Ziff. 6.1.5.4) nicht in Frage kommen. Diese Varianten erfordern keine Verbindungsaufnahme mit dem Fahrdienstleiter. Sie können erst seit einer Änderung der AB-EBV, die per 1. Juli 2014 in Kraft getreten ist, ohne Ausnahmebewilligung realisiert werden (Änderung von AB-EBV, AB 37c.3, Ziff. 2.6).

Bei der Variante "Benutzung nach Zugsdurchfahrt" darf der Berechtigte den Bahnübergang unmittelbar nach Durchfahrt eines Zuges benutzen (vgl. Urteil des BVGer A-1664/2014 vom 17. Februar 2015 E. 6.7 [in fine]). Da vor jedem Befahren eine Zugsdurchfahrt abgewartet werden muss, ist diese Variante bei längeren Zugspausen nicht praktikabel (vgl. R RTE 25931, Ziff. 6.1.5.2, wo als Richtwert 20 Minuten genannt werden). Vorliegend kann nach einem Zug, der aus Richtung Samedan in den Bahnhof La Punt - Chamues-ch einfährt, umgehend ein Gegenzug folgen. Eine Benutzung des Übergangs wäre somit nur nach Zugsdurchfahrten in Richtung Samedan möglich. In diese Richtung verkehrt teilweise nur ein Zug pro Stunde.

Bei der Variante "Benutzung aufgrund SA-Kriterium" wird eine technische Einrichtung angebracht, welche dem Benutzer anzeigt, ob die Bedingungen für das Öffnen der Bedarfsschranke erfüllt sind. Es kann sich beispielsweise um ein Leuchtsignal handeln, das erlischt, sobald eines der massgeblichen Hauptsignale einem Zug "Fahrt" signalisiert (vgl. dazu Urteil des BVGer A-1664/2014 vom 17. Februar 2015 E. 5.1 [3. Absatz] und 6.6). Letztere Möglichkeit besteht im vorliegenden Fall jedoch nicht, da sich der Bahnübergang kurz nach dem Einfahrtssignal bzw. dem Ausfahrtssignal

des Bahnhofs La Punt - Chamues-ch befindet und sich daher keine Ausreichende "Vorwarnzeit" ergeben würde (vgl. zu dieser Thematik Urteil des BVGer A-1664/2014 vom 17. Februar 2015 E. 6.6). Soweit die Beschwerdegegnerin überhaupt verpflichtet werden könnte, für den vorliegenden Bahnübergang eine andere technische Lösung zu entwickeln, würde sich sodann die gleiche Problematik ergeben wie im Fall der MICRO-Anlage: Es könnte nicht einfach auf offener Strecke ein "Einschaltpunt" positioniert werden, sondern die Anlage hätte die Verhältnisse im Bahnhof La Punt - Chamues-ch zu beherrschen (Zugskreuzungen, grundsätzlich auch Möglichkeit des Wendens oder Rangierens von Zügen).

7.4.3 Die Vorinstanz weist in der angefochtenen Verfügung darauf hin, dass Art. 37c Abs. 3 Bst. b EBV auch eine Sicherung des Übergangs mit einer Blinklichtsignalanlage zuliesse. Bei einer solchen Anlage sei mit Kosten im Rahmen von Fr. 200'000.– zuzüglich Unterhaltskosten zu rechnen sei. Dieser finanzielle Aufwand sei unverhältnismässig hoch.

Die Ausführungen der Vorinstanz, wonach mit Erstellungskosten im Rahmen von Fr. 200'000.– zu rechnen ist, decken sich mit den in einem früheren Verfahren gemachten Angaben (vgl. Urteil des BVGer A-699/2011 vom 9. Februar 2012 E. 9.2.1.1). Die Kosten für eine Blinklichtsignalanlage lägen damit bemerkenswert nahe bei jenen einer MICRO-Anlage. In jüngerer Zeit wurde bei Schmalspurbahnen zudem lediglich noch ein Rahmen von Fr. 150'000.– bis Fr. 200'000.– genannt (vgl. Urteile des BVGer A-1353/2014 vom 30. Juli 2015 E. 8.1 und A-3341/2013 vom 17. März 2014 E. 7.4.3). Allerdings dürften sich sämtliche Angaben auf autonome, nicht vom Stellwerk angesteuerte Blinklichtsignalanlagen beziehen (vgl. dazu R RTE 25931, Ziff. 4.2.1). Genauso wie bei einer MICRO-Anlage besteht bei diesen Anlagen die Problematik, dass der Einschaltpunkt nach der letzten Weiche des Bahnhofs und nach dem Rangierhalt liegen müsste (vgl. R RTE 25931, Ziff. 4.2.2).

Die Frage kann indes offen gelassen werden, denn auch die erwähnten Erstellungskosten von Fr. 150'000.– bis Fr. 200'000.– erweisen sich gegenüber den Kosten für das genehmigte Projekt als übermässig hoch: Die Beschwerdegegnerin veranschlagt die Kosten für die Erstellung des neuen Feldwegs auf ca. Fr. 60'000.– zuzüglich Mehrwertsteuer (vgl. Bericht Plangenehmigung vom 5. Dezember 2014, S. 4). Unter Berücksichtigung der Mehrwertsteuer ergibt sich demnach ein Betrag von etwa Fr. 70'000.–. Hinzu kommen die Kosten für die auszurichtenden Enteignungsentschädigungen. Für die Festlegung dieser Entschädigungen ist zwar die ESchK

zuständig (vgl. unten E. 8.3.1), doch ist es im vorliegenden Zusammenhang unerlässlich, dazu – unpräjudiziell – gewisse Überlegungen anzustellen und die auszurichtende Enteignungsentschädigung in die vorzunehmende Interessenabwägung einzubeziehen (vgl. dazu Urteil des BVGer A-699/2011 vom 9. Februar 2012 E. 9.2.2.2). Zu erwähnen ist daher, dass die Beschwerdegegnerin von einer Entschädigung von Fr. 3.– bis Fr. 6.– pro Quadratmeter ausgeht (vgl. dazu Protokoll Augenschein, S. 12), während die Eigentümer der Parzelle Nr. 86 eine Entschädigung von Fr. 50.– pro Quadratmeter geltend machen. Selbst wenn man letzteren Betrag heranzieht, würden sich die von der Beschwerdegegnerin zu leistenden Entschädigungen insgesamt aber auf Fr. 20'000.– beschränken (basierend auf einer beanspruchten Fläche von ca. 400 m^2). Davon, dass die ESchK die Entschädigungen auf Basis des Quadratmeterpreises von eingezontem Bauland festlegt, wie dies die Beschwerdeführenden fordern, ist nach dem bisher Gesagten (vgl. E. 7.3.10) nicht auszugehen. Demnach sind für das Projekt der Beschwerdegegnerin Kosten von maximal etwa Fr. 90‘000.– zu veranschlagen. Eine Blinklichtsignalanlage wäre nach dem Gesagten ungefähr doppelt so teuer, sofern sie überhaupt realisierbar wäre. An dieser Beurteilung ändert nichts, dass der Feldweg unterhalten werden und im Fall einer Überbauung der betroffenen Parzellen neu erstellt werden muss (soweit nicht die ohnehin zu erstellende Feinerschliessung genutzt werden kann). Denn auch eine Blinklichtsignalanlage müsste unterhalten und nach Ablauf ihrer Lebensdauer ersetzt werden.

Wie erwähnt, haben die Eisenbahnunternehmen und die öffentliche Hand ein berechtigtes Interesse an finanziell tragbaren Sanierungslösungen (vgl. E. 7.1). Hinzu kommt, dass das Projekt der Beschwerdegegnerin nicht nur kostengünstiger ist, sondern – da der Bahnübergang aufgehoben würde – auch unter dem Aspekt der Unfallvermeidung nach wie vor zu bevorzugen ist (vgl. dazu E. 7.3.5). Auch angesichts des Interesses der Beschwerdeführenden und der Eigentümer der Parzelle Nr. 86 am uneingeschränkten Erhalt ihres Grundeigentums kann die Beschwerdegegnerin daher nicht verpflichtet werden, den Bahnübergang mit einer Blinklichtsignalanlage zu sichern.

7.4.4 Es bleibt somit dabei, dass das Projekt der Beschwerdegegnerin einer Sicherung des Bahnübergangs vorzuziehen ist.

7.5 Das Projekt der Beschwerdegegnerin (Aufhebung des Bahnübergangs und Ersatz durch eine rückwärtige Erschliessung) trägt den relevanten Interessen somit auf geeignete Weise Rechnung und ist daher nicht zu beanstanden.

8.
Es bleiben jene Fragen näher zu prüfen, die sich im Zusammenhang mit der vorgesehenen Enteignung stellen.

8.1 Wie eingangs erwähnt, steht der Beschwerdegegnerin das Enteignungsrecht zu (vgl. E. 3). Als Eingriff in die Eigentumsgarantie nach Art. 26 BV darf eine formelle Enteignung nur erfolgen, wenn sie sich angesichts der auf dem Spiele stehenden öffentlichen Interessen als verhältnismässig erweist (vgl. dazu Art. 36 BV und Urteil des BVGer A-3386/2008 vom 6. Februar 2009 E. 6.2). Dies bedeutet, dass die Massnahme geeignet sein muss, das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel zu erreichen. Zweitens muss sie erforderlich sein, um dieses Ziel zu verwirklichen; d.h. sie hat zu unterbleiben, wenn eine gleich geeignete, aber mildere Massnahme für den angestrebten Erfolg ausreichen würde. Drittens muss die Massnahme ein vernünftiges Verhältnis zwischen dem angestrebten Ziel und dem Eingriff, den sie für den betroffenen Privaten bewirkt, wahren. Nur in diesem Fall ist sie dem Privaten zumutbar (vgl. HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 521 ff.).

Vorliegend sind diese Voraussetzungen erfüllt: Das Projekt der Beschwerdegegnerin ist geeignet, das im Interesse eines sicheren Betriebs der Bahnanlagen angestrebte Ziel, nämlich die Verminderung des Unfallrisikos auf Bahnübergängen, zu erreichen (vgl. dazu E. 4 und 7.1). Weiter erweist sich das Projekt als erforderlich, um dieses Ziel im angestrebten Mass zu verwirklichen: Auf die geplante rückwärtige Erschliessung kann aufgrund entgegenstehender Interessen nicht verzichtet werden (vgl. E. 7.2); die möglichen Alternativen zum Projekt tragen dem Interesse an der Vermeidung von Unfällen sodann deutlich weniger gut Rechnung (vgl. E. 7.3) oder erweisen sich als deutlich teurer (vgl. E. 7.4.3). Schliesslich ist die vorgesehene Enteignung den Grundeigentümern angesichts der Interessenlage zumutbar (vgl. E. 7.3.10 und 7.4.3).

8.2 Es ist indes noch auf das Vorbringen der Beschwerdeführenden einzugehen, wonach für die rückwärtige Erschliessung eine andere Wegführung zu wählen sei.

8.2.1 Die Beschwerdeführenden haben im vorinstanzlichen Verfahren geltend gemacht, der neu zu erstellende Feldweg könne entlang der Grenze zwischen der Parzelle Nr. 86 und den Parzellen Nr. 80, 82 und 85 geführt werden. Das Trasse des Weges könne dabei auf letztere Parzellen gelegt werden. Denn der Feldweg diene nur diesen Parzellen als Erschliessung, nicht jedoch den Parzellen Nr. 86 und 87. Es solle demjenigen Land weggenommen werden, dem die Erschliessung dann auch nütze (vgl. Einsprache vom 13. März 2015, S. 9; vgl. für eine Übersicht den Plan "Bahnübergang La Punt - Details" [Beilage zum Protokoll Augenschein]).

Die Vorinstanz hält dem in der angefochtenen Verfügung entgegen, die von der Beschwerdegegnerin vorgesehene Wegführung weise den geringsten Landbedarf auf. Zu beachten sei zudem, dass die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagene Variante teilweise Bauland betreffen würde (Parzelle Nr. 80). Die von der Beschwerdegegnerin projektierte Variante erweise sich damit am plausibelsten (vgl. angefochtene Verfügung, S. 17).

Die Beschwerdeführenden machen in ihrer Beschwerde geltend, die von ihnen vorgeschlagene Wegführung sei in technischer Hinsicht und in Bezug auf die Befahrbarkeit deutlich geeigneter als die von der Vorinstanz genehmigte Variante. So weise sie ein deutlich kleineres Gefälle auf (vgl. Beschwerde, S. 7).

8.2.2 Festzuhalten ist zunächst, dass die teilweise überbaute Parzelle Nr. 80 (genauso wie die Parzellen Nr. 86 und 87) über den Ortsteil Arvins und nicht über den Bahnübergang erschlossen wird. Es trifft somit nicht zu, dass der Feldweg der Erschliessung dieser Parzelle dient. Was sodann die Parzellen Nr. 82 und 85 betrifft, haben diese derzeit den gleichen Bewirtschafter wie die Parzellen Nr. 86 und 87 (E._____). Gemäss den Angaben der Beschwerdeführenden erreicht dieser das gesamte von ihm bewirtschaftete Land über den Ortsteil Arvins und benutzt den Bahnübergang nicht. Sollten die Parzellen Nr. 82 und 85 dereinst von einem anderen Bewirtschafter genutzt werden, müsste dieser allerdings den Bahnübergang benutzen. Vom Grundsatz her handelt es sich somit um Parzellen, die über den Bahnübergang erschlossen werden (vgl. zum Ganzen Plan "Bewirtschaftung Situation" [Beilag zur E-Mail der Vorinstanz an die Einsprecher vom 16. November 2015; Vorakten, act. 8] und Plan "Bahnübergang La Punt - Details" [Beilage zum Protokoll Augenschein]).

Auch Letzteres stellt jedoch keinen Anlass dar, die Wegführung zu ändern: Würde die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagene Variante gewählt, müsste die Parzelle Nr. 80 von der Grössenordnung her in einem vergleichbaren Umfang beansprucht werden wie beim Projekt der Beschwerdegegnerin die Parzellen Nr. 86 und 87. Insgesamt aber würde der Feldweg deutlich länger. Die Vorinstanz weist zu Recht darauf hin, dass der kürzeren Wegführung der Vorzug zu geben ist. Dadurch wird der Umfang der vorzunehmenden Enteignungen insgesamt auf das erforderliche Minimum beschränkt (vgl. zur Voraussetzung der Erforderlichkeit oben E. 8.1; vgl. auch Art. 1 Abs. 2 EntG).

Ferner trifft es nicht zu, dass die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagene Wegführung in technischer Hinsicht und in Bezug auf die Befahrbarkeit deutlich besser geeignet ist als die von der Beschwerdegegnerin vorgesehene Variante. So anerkannten die Beschwerdeführenden anlässlich des gerichtlichen Augenscheins, dass der vorgesehene Feldweg keine übermässige Steigung aufweist (vgl. zu Letzterem Protokoll Augenschein, S. 8).

8.2.3 Die von den Beschwerdeführenden vorgeschlagene alternative Wegführung wurde somit zu Recht verworfen.

8.3 Es besteht allerdings Anlass, näher auf die Anordnungen einzugehen, die in enteignungsrechtlicher Hinsicht im Einzelnen getroffen wurden.

8.3.1 Gemäss Art. 18f Abs. 2 EBG sind sämtliche enteignungsrechtlichen Einwände bereits während der öffentlichen Auflage des Plangenehmigungsgesuchs geltend zu machen. Dies betrifft die Einsprache gegen die Enteignung im engeren Sinn sowie allfällige Begehren nach den Artikeln 7 bis 10 EntG (vgl. Art. 35 EntG). Mit der Plangenehmigung entscheidet die Vorinstanz auch über diese enteignungsrechtlichen Einsprachen (vgl. Art. 18h Abs. 1 EBG). Weiter sind nach Art. 18f Abs. 2 EBG die Begehren um Entschädigung oder Sachleistung während der Auflagefrist geltend zu machen (vgl. dazu Art. 36 und 37 EntG). Darüber entscheidet nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens die zuständige Eidgenössische Schätzungskommission (vgl. Art. 18k EBG i.V.m. Art. 57 ff. EntG).

Damit die Inhaber der zu enteignenden Rechte ihre Ansprüche wahren können, hat das Eisenbahnunternehmen der Vorinstanz mit ihrem Plangenehmigungsgesuch einen Enteignungsplan und eine Grunderwerbstabelle

einzureichen (vgl. Art. 18a und 18b EBG i.V.m. Art. 27 Abs. 2 EntG). Spätestens mit der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das Unternehmen den (bekannten) Entschädigungsberechtigten zudem eine persönliche Anzeige über die zu enteignenden Rechte zustellen (vgl. Art. 18e EBG i.V.m. Art 31 EntG).

8.3.2 Vorliegend übernimmt der "Landbedarfsplan" vom 15. Januar 2015 die Funktion von Enteignungsplan- und Grunderwerbstabelle. Aus diesem Plan geht hervor, über welche Grundstücke der neue Feldweg führt und welche Grundstücksteile dafür definitiv oder vorübergehend beansprucht werden (Lage, Angabe der Quadratmeter). Weiter werden die Eigentümer der betroffenen Grundstücke angegeben. Die Informationen über Grundstücke, Eigentümer und das Mass der beanspruchten Fläche werden sodann auch in tabellarischer Form angegeben. Insofern sind die Anforderungen erfüllt, die an einen Enteignungsplan und eine Grunderwerbstabelle zu stellen sind (vgl. zu diesen Anforderungen HEINZ HESS / HEINRICH WEIBEL, Das Enteignungsrecht des Bundes, Band I, 1986, Art. 27 Rz. 16 ff.).

Indes sollte aus diesen Dokumenten auch hervorgehen, ob die Abtretung der definitiv beanspruchten Grundstücke oder Grundstücksteile zu Eigentum verlangt wird oder ob diese lediglich mit Servituten belastet werden sollen (vgl. HESS/WEIBEL, a.a.O., Art. 27 Rz. 17; vgl. auch Art. 3 Abs. 2 Bst. o der Verordnung vom 2. Februar 2000 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen [VPVE, SR 742.142.1]). Vorliegend sind diese Angaben nicht im "Landbedarfsplan" enthalten. Aus den Gesuchsunterlagen geht aber hervor, dass der Bestand des Weges mit einer ins Grundbuch einzutragenden Dienstbarkeit geregelt wird. Die Beschwerdegegnerin sorge für den Bau des Weges und die Gemeinde für den späteren Unterhalt. Der neue Weg sei kein Präjudiz für die Erschliessung der Parzellen Nr. 86 und 87 nach einer allfälligen Einzonung (vgl. Bericht Plangenehmigung vom 5. Dezember 2014, S. 3 f.). Die bisherigen Erwägungen basieren denn auch auf dieser Ausgangslage (vgl. insb. E. 7.3.10).

8.3.3 Es fällt jedoch auf, dass die Natur der Dienstbarkeit in den Gesuchsunterlagen nicht festgelegt wird. Einzig aus einem Schreiben der Beschwerdegegnerin an die Vorinstanz vom 20. Januar 2015 geht hervor, dass es sich um "ein Wegrecht" handeln soll. Auch sprachen die Eigentümer der Parzelle Nr. 86 in ihrer Einsprache vom 16. März 2015 von einem "Fahr- und Fusswegrecht für die Allgemeinheit". Sie fordern damit wohl eine Ausgestaltung analog einer sogenannten "Gemeindedienstbarkeit"

(vgl. dazu Urteil des BGer 5A_181/2011 vom 3. Mai 2011 E. 2). Die Vorinstanz weist in der angefochtenen Verfügung (S. 20) aber lediglich darauf hin, dass sowohl die Beschwerdegegnerin als auch die erwähnten Eigentümer von einer Dienstbarkeit ausgingen; das Vorgehen der Beschwerdegegnerin und der Antrag der Eigentümer stimmten somit überein. Die nähere Ausgestaltung des Wegrechts bleibt damit unklar. Die Eintragung eines solchen Rechts ins Grundbuch ist unter diesen Umständen nicht möglich. So müsste der Grundbucheintrag bei einer Ausgestaltung als Grunddienstbarkeit die Bezeichnung des berechtigten Grundstücks enthalten bzw. bei einer Ausgestaltung als Personaldienstbarkeit diejenige der berechtigten Person (vgl. dazu Art. 98 Abs. 2 Bst. e der Grundbuchverordnung vom 23. September 2011 [GBV, SR 211.432.1]).

Hinzu kommt, dass die Vorinstanz in Zusammenhang mit der Einsprache der Beschwerdeführenden festhält, der Beschwerdegegnerin werde "der Titel bzw. das Recht für die definitive Enteignung der 193 m^2 und der temporären Enteignung von 190 m^2" verliehen (vgl. angefochtene Verfügung, S. 18). Die Formulierung "definitive Enteignung der 193 m^2" liesse darauf schliessen, dass diese Fläche zu Eigentum abgetreten werden soll. Was ferner die vorübergehende Enteignung von 190 m^2 betrifft, müsste der Zeitraum der Beanspruchung angegeben werden (vgl. Art. 27 Abs. 4 EntG). Immerhin aber ist offensichtlich, dass es um eine kurze Beanspruchung während der Bauphase geht.

8.3.4 Es besteht sodann Einigkeit darüber, dass im Fall einer Überbauung der Parzellen eine andere Wegführung gewählt werden könnte (vgl. E. 7.3.10). Entsprechendes ergibt sich sowohl bei einer Grund- als auch bei einer Personaldienstbarkeit bereits aus Art. 742 ZGB (in letzterem Fall über den Verweis in Art. 781 Abs. 3 ZGB). Die Eigentümer der Parzelle Nr. 86 beantragten in ihrer Einsprache aber zusätzlich, es sei festzuhalten, dass der Feldweg auf Kosten der Beschwerdegegnerin verlegt werden müsse. Gemäss Art. 742 ZGB sind die Kosten der Verlegung an sich vom Eigentümer des belasteten Grundstücks zu tragen. Zwar ist diese Bestimmung zwingend, soweit sie dem Eigentümer einen Anspruch auf Verlegung verleiht (vgl. dazu ETIENNE PETITPIERRE, in: Basler Kommentar, Zivilgesetzbuch II, 5. Auflage 2015, Art. 742 Rz. 16). Doch ist nicht ersichtlich, weshalb die Frage der Kostentragung nicht abweichend (zugunsten des Eigentümers) geregelt werden dürfte.

Die Beschwerdegegnerin führte in ihrer Stellungnahme vom 15. April 2015 zuhanden der Vorinstanz aus, es ergebe wenig Sinn, die Kostentragung

schon heute zu regeln, da die späteren Umstände schwer vorhersehbar seien. Die Vorinstanz hielt in der angefochtenen Verfügung (S. 20) fest, die Verlegung des Wegs aufgrund zukünftiger Ereignisse und die Kostenfrage seien nicht Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens. Diesen Ausführungen der Beschwerdegegnerin und der Vorinstanz ist zu widersprechen: Die belasteten Liegenschaften befinden sich vorliegend nicht in einer "normalen" Landwirtschaftszone, sondern in einer "Zone für künftige bauliche Nutzung". Es wäre daher auf die Frage einzugehen gewesen, wie hinsichtlich der Kosten für eine allfällige "überbauungsbedingte" Wegverlegung zu verfahren ist. Gemeint sind damit die Kosten für den neuen Feldweg, der zu erstellen ist, soweit nicht die ohnehin zu erstellende Feinerschliessung genutzt werden kann. Denn sind diese Kosten von den Eigentümern der betroffenen Parzellen zu tragen, hätte sich die ESchK mit der Frage zu befassen, ob sich das entsprechende Kostenrisiko auf die Höhe der Enteignungsentschädigungen auswirkt. Die Frage nach der Kostentragung kann daher nicht offen gelassen werden. Auch kann ihre Beantwortung nicht auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden.

8.3.5 Es ergibt sich somit, dass das ins Grundbuch einzutragende Wegrecht nicht ausreichend genau umschrieben wurde. Es kann nicht angehen, dass sich die Beschwerdegegnerin erst nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens zu dessen näherer Ausgestaltung äussert. In diesem Fall bestünde keine Kontrolle darüber, ob die eingetragene Dienstbarkeit tatsächlich jene Tragweite hat, von der während des Verfahrens ausgegangen wurde. Im Übrigen fehlt es an einer klaren Aussage betreffend die Tragung der Kosten für eine Verlegung des Wegs. Es ist daher nicht sichergestellt, dass die ESchK die Enteignungsentschädigungen festlegen kann.

8.4 Vom Grundsatz her ist gegen die vorgesehene Enteignung demnach nichts einzuwenden. Jedoch wurden nicht alle damit verbunden Fragen ausreichend geregelt.

9.

Festzuhalten ist somit, dass das genehmigte Projekt nicht zu beanstanden ist. Das Gleiche gilt grundsätzlich für die vorgesehenen Enteignungen. Die Beschwerde ist insoweit also abzuweisen. Allerdings erweisen sich die in enteignungsrechtlicher Hinsicht getroffenen Anordnungen als nicht ausreichend genau. Aus diesem Grund ist die Beschwerde teilweise gutzuheissen. Die angefochtene Verfügung ist aufzuheben, was die mit dem Projekt

verbundenen Enteignungen betrifft, und die Sache zur Ergänzung des Verfahrens im Sinn von E. 8.3 an die Vorinstanz zurückzuweisen.

10.
Es bleibt über die Kosten- und Entschädigungsfolgen des Beschwerdeverfahrens zu befinden.

10.1 Vorliegend wurde mit der Plangenehmigungsverfügung zugleich über eine enteignungsrechtliche Einsprache der Beschwerdeführenden entschieden. In solchen kombinierten Verfahren richten sich die Kosten- und Entschädigungsfolgen nach den Bestimmungen des EntG (vgl. BGE 111 Ib 32 E. 3, Urteil des BGer 1C_582/2013 vom 25. September 2014 E. 5 sowie Urteile des BVGer A-982/2015 vom 22. Juni 2016 E. 8 und A-3386/2008 vom 6. Februar 2009 E. 7.3 und 8.1).

Gemäss Art. 116 Abs. 1 EntG sind die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht, einschliesslich einer Parteientschädigung an den Enteigneten, vom Enteigner zu tragen. 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.

Vorliegend wird die Beschwerde zwar zum grösseren Teil abgewiesen. Für ein Abweichen vom Grundsatz, wonach der Enteigner die aus der Geltendmachung des Enteignungsrechts entstehenden Kosten trägt, sind jedoch keine Gründe ersichtlich.

10.2 Die Verfahrenskosten sind demnach der Beschwerdegegnerin aufzuerlegen. Sie sind angesichts des verhältnismässig hohen Aufwands für das vorliegende Verfahren (Durchführung eines Augenscheins, Zahl der vom Gericht zu klärenden Fragen) auf Fr. 3'500.– festzusetzen. Den Beschwerdeführenden ist der geleistete Kostenvorschuss von Fr. 2'500.– zurückzuerstatten.

10.3 Die Beschwerdeführenden haben nach dem Gesagten Anspruch auf eine Parteientschädigung. Da keine Kostennote eingereicht wurde, ist die Entschädigung aufgrund der Akten festzusetzen (vgl. Art. 14 Abs. 2 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]).

Gemäss der Honorarvereinbarung vom 6. März 2015 (Vorakten, act. 33/2) stellt der Vertreter der Beschwerdeführenden seine Leistungen zu einem

Stundenansatz von Fr. 350.– in Rechnung. Die Beschwerdeführenden weisen in der Beschwerde (S. 2 und 13) auf diese Vereinbarung hin. Bei der Festlegung einer Parteientschädigung für ein enteignungsrechtliches Verfahren ist jedoch nicht jeder Stundenansatz unbesehen zu akzeptieren. So gilt auch in komplexen enteignungsrechtlichen Beschwerdeverfahren, in denen die Enteigneten von entsprechend spezialisierten Anwälten vertreten werden, grundsätzlich nur ein Stundenansatz von Fr. 300.– als angemessen (vgl. dazu Urteil des BVGer A-2163/2012 vom 1. April 2014 E. 27.3). Vorliegend ist, da eine entsprechende Komplexität bzw. Spezialisierung nicht gegeben ist, von einem Stundenansatz von Fr. 250.– auszugehen.

Basierend auf einem geschätzten notwendigen Zeitaufwand von 20 Stunden für das Beschwerdeverfahren (inkl. Augenschein samt Weg) ergibt sich somit ein Anwaltshonorar von Fr. 5'000.–. Zu diesem Betrag hinzuzurechnen sind die Auslagen der Vertretung. Angemessen erscheint ein Betrag von Fr. 50.– (inkl. Fahrspesen). Weiter ist die Mehrwertsteuer von 8% zu berücksichtigen. Diese beläuft sich entsprechend auf Fr. 404.–. Den Beschwerdeführenden sind somit Kosten für die anwaltliche Vertretung von Fr. 5'454.– zu ersetzen. Die Beschwerdegegnerin ist zu verpflichten, ihnen eine Parteientschädigung in dieser Höhe auszurichten.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird teilweise gutgeheissen. Die Verfügung vom 16. Dezember 2015 wird aufgehoben, soweit sie die mit dem genehmigten Projekt verbundenen Enteignungen betrifft, und die Sache zur Ergänzung des Verfahrens im Sinn von E. 8.3 an die Vorinstanz zurückgewiesen. Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen.

2.
Der Beschwerdegegnerin werden Verfahrenskosten von Fr. 3'500.– auferlegt. Dieser Betrag ist innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zugunsten der Gerichtskasse zu überweisen. Die Zustellung des Einzahlungsscheins erfolgt mit separater Post.

3.
Den Beschwerdeführenden wird der geleistete Kostenvorschuss von

Fr. 2'500.– nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückerstattet. Hierzu haben sie dem Bundesverwaltungsgericht ihre Post- oder Bankverbindung anzugeben.

4.
Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, den Beschwerdeführenden nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils eine Parteientschädigung von Fr. 5'454.– zu bezahlen.

5.
Dieses Urteil geht an:

– die Beschwerdeführenden (Gerichtsurkunde)
– die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. …; Einschreiben)
– das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde)

Der vorsitzende Richter:	Der Gerichtsschreiber:
Maurizio Greppi	Andreas Meier

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 BGG). Die Rechtsschrift 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: