Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Abteilung I
A-3341/2013, A-3384/2013 und A-3396/2013

Urteil vom 17. März 2014

Besetzung

Richter Markus Metz (Vorsitz),
Richter Jürg Steiger, Richter Jérôme Candrian,
Gerichtsschreiberin Yvonne Wampfler Rohrer.

Parteien

1. **Aare Seeland mobil AG,**
Grubenstrasse 12, 4900 Langenthal,
vertreten durch Fürsprecherin Patricia Sidler,
Neumarktstrasse 14, Postfach 3073, 2500 Biel/Bienne 3,
Beschwerdeführerin 1,

2. **Einwohnergemeinde Brüttelen,**
Lindengasse 7, 3237 Brüttelen,
Beschwerdeführerin 2,

3. **A._____,**
vertreten durch lic. iur. Peter Saluz, Fürsprecher,
Spitalgasse 14, 3011 Bern,
Beschwerdeführer 3,

gegen

Aare Seeland mobil AG,
Grubenstrasse 12, 4900 Langenthal,
vertreten durch Fürsprecherin Patricia Sidler,
Neumarktstrasse 14, Postfach 3073, 2500 Biel/Bienne 3,
Beschwerdegegnerin,

Bundesamt für Verkehr BAV,
Abteilung Infrastruktur, 3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Linie T Biel-Ins, Aufhebung Bahnübergang "Eichhof" in Brüttelen, Bahn-km 17.782.

Sachverhalt:

A.
Die Aufhebung des Bahnübergangs Eichhof bei Bahn-km 17.782 auf dem Gebiet der Gemeinde Brüttelen BE wurde am 10. Oktober 2012 im Amtsblatt des Kantons Bern und am 12. Oktober 2012 im Anzeiger Region Erlach publiziert. Innerhalb der Auflagefrist von 30 Tagen gingen beim Bundesamt für Verkehr (BAV) Einsprachen von A._____, der Burgergemeinde Brüttelen, B._____, der Einwohnergemeinde Brüttelen und dem Kanton Bern ein. Die Aare Seeland mobil AG liess sich zu den Einsprachen am 20. Dezember 2012 vernehmen. Auf diese Einspracheantwort reichten die Einsprechenden ihre Replik ein. Am 9. April 2013 fand unter der Leitung des BAV beim Bahnübergang Eichhof ein Augenschein mit Einigungsverhandlung statt, an welchem die Einsprechenden sowie die Vertreter der Aare Seeland mobil AG teilnahmen. Das entsprechende Verhandlungsprotokoll wurde den Teilnehmenden am 10. April 2013 zur Kenntnis zugestellt. Anlässlich des Ortstermins wurde festgestellt, dass die Einsprechenden an ihren Einsprachen und die Aare Seeland mobil AG an ihrem Projekt festhielten. Mit E-Mail vom 25. April 2013 äusserte sich das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zum Projekt.

B.
Mit Verfügung vom 16. Mai 2013 wies das BAV die Einsprachen der Einwohnergemeinde Brüttelen und der privaten Einsprechenden A._____, B._____ sowie der Burgergemeinde Brüttelen ab, soweit es darauf eintrat (Ziff. 1). Die Einsprache des Kantons Bern hiess es, soweit auf sie einzutreten war und sie nicht gegenstandslos wurde, mit der Auflage gut, dass die Aare Seeland mobil AG die Verlegung der Wanderroute in Absprache mit dem kantonalen Tiefbauamt, der Gemeinde Brüttelen und den Berner Wanderwegen vorzunehmen habe (Ziff. 2). Das Gesuch der Aare Seeland mobil AG betreffend die ersatzlose Aufhebung des Bahnübergangs Eichhof bei km 17.782 auf der Linie T Biel – Ins wurde im Sinn der Erwägungen gutgeheissen (Ziff. 3). Die Aare Seeland mobil AG habe den Flurweg entlang dem "Chräjeberg" im Sinn der Erwägungen auszubauen. Die Aufhebung des Bahnübergangs Eichhof dürfe erst nach dem Ausbau des Flurwegs erfolgen, spätestens jedoch bis am 31. Dezember 2014 (Ziff. 4). Es wurden keine Verfahrenskosten erhoben (Ziff. 5).

C.

C.a Gegen die Verfügung des BAV (Vorinstanz) vom 16. Mai 2013 führt die Aare Seeland mobil AG (Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin) am 12. Juni 2013 Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und beantragt, Ziff. 4 der Verfügung der Vorinstanz vom 16. Mai 2013 sei aufzuheben, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.

Zur Begründung bringt sie im Wesentlichen vor, Ziff. 4 der vorinstanzlichen Verfügung sei nicht rechtens, da die Liegenschaft Eichhof über verschiedene rückwärtige Flurwege, die zum Teil befestigt seien, erschlossen sei. Auch würde keine dingliche Berechtigung zur Überquerung der Gleise der Beschwerdeführerin bestehen. Zudem sei kein Rechtstitel gegeben, der die Vorinstanz dazu berechtige, sie in Sachen Erschliessung in ein kommunales/kantonales Verfahren zu verweisen bzw. den Flurwegausbau entlang dem "Chräjeberg" durch sie zu verlangen. Ein solches Verfahren könne auch nicht erzwungen werden. Sie sei sodann die falsche Verfügungsadressatin für einen allfälligen Flurwegausbau. Im Weiteren sei die gesetzte Frist für den Ausbau unangemessen, zumal ein kommunales/kantonales Planerlass- und allfälliges Enteignungsverfahren sehr viel Zeit in Anspruch nehme. Es stehe zudem nicht fest, dass die Bewilligung für den Ausbau des Flurwegs entlang dem "Chräjeberg" in einem kommunalen/kantonalen Verfahren rechtskräftig erteilt und das benötigte Land letztlich erworben werden könne, sodass die angefochtene Ziff. 4 der Verfügung der Vorinstanz gar nicht umsetzbar sei. Weiter führt sie an, der Ausbaustandard des auszubauenden Flurwegs entlang dem "Chräjeberg" ergebe sich nicht aus der angefochtenen Verfügung. Daher sei nicht klar, was letztlich realisiert werden solle, damit der Bahnübergang Eichhof aufgehoben werden könne. Die angefochtene Ziff. 4 der Verfügung sei auch in diesem Punkt nicht umsetzbar. Schliesslich hindere Ziff. 4 die Beschwerdeführerin letztlich daran, ihren Gesetzesauftrag, die Aufhebung des Bahnübergangs Eichhof bis 31. Dezember 2014 zu erfüllen.

C.b Gegen die Verfügung des BAV (Vorinstanz) vom 16. Mai 2013 führt auch die Einwohnergemeinde Brüttelen (Beschwerdeführerin 2) am 13. Juni 2013 Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und beantragt, die Verfügung der Vorinstanz vom 16. Mai 2013 sei aufzuheben, der Bahnübergang Eichhof sei offenzuhalten und mit geeigneten Massnahmen zu sichern. Falls die Schliessung des Bahnübergangs wegen übergeordnetem Recht unausweichlich werde, so sei die Aare Seeland mobil AG zu verpflichten, den Flurweg entlang dem "Chräjeberg"

nach Vorgabe der Gemeinde auszubauen. Die Kosten für die Ausbauarbeiten des rund 850 Meter langen Flurwegs entlang dem "Chräjeberg" (Kofferung, Verbreiterung, Teeren) sowie für Landkauf, Notariats-, Grundbuch- und Geometerkosten müssten von der Aare Seeland mobil AG finanziert werden. Im Falle einer Schliessung des Bahnüberganges sei der Brandschutz für die Häuser "Uf der Flue" durch die Aare Seeland mobil AG sicherzustellen.

Zur Begründung bringt sie im Wesentlichen vor, die Vorinstanz habe im Zusammenhang mit der Interessenabwägung in der angefochtenen Verfügung den Sachverhalt unrichtig festgestellt. Rund um die Liegenschaft Eichhof werde Land von etlichen Bauern aus der Gemeinde Brüttelen bewirtschaftet, die den Bahnübergang regelmässig benutzen. Betreffend den zumutbaren Umweg von 3 km für den landwirtschaftlichen Verkehr bringt sie vor, der Bahnübergang werde auch für den privaten Individualverkehr, für Arbeits- bzw. Schulwege sowie durch Feuerwehr, Post und Spitex etc. benutzt. Sodann führt sie an, dass es ihr als finanzschwache Gemeinde mit dem höchsten Steuerfuss im Amtsbezirk nicht möglich sei, sich mehr als mit dem in Aussicht gestellten Betrag von Fr. 20'000.— an allfälligen Sanierungsmassnahmen am Bahnübergang oder am Ausbau einer neuen Zufahrtsstrasse zu beteiligen. Der Ausbau des Flurweges entlang dem "Chräjeberg" würde der Gemeinde jährliche Mehrkosten im Winterdienst sowie im Strassenunterhalt generieren.

C.c Gegen die Verfügung des BAV (Vorinstanz) vom 16. Mai 2013 führt schliesslich A._____ (Beschwerdeführer 3) am 14. Juni 2013 Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und beantragt – alles unter Kosten- und Entschädigungsfolge –, die Verfügung der Vorinstanz vom 16. Mai 2013 sei aufzuheben und der Bahnübergang Eichhof in der Gemeinde Brüttelen sei nicht aufzuheben (Ziff. 1). Die Aare Seeland mobil AG sei anzuweisen, für den bestehenden Bahnübergang geeignete Sicherheitsmassnahmen zu treffen, durch Erstellen einer Anlage mit Drehlicht ohne Barriere (Ziff. 2). Eventualiter sei die Angelegenheit zur neuen Beurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen mit dem Auftrag, zur genauen Abklärung betreffend die Zulässigkeit einer Sicherungsmass-nahme im Sinn des Erstellens einer Anlage mit Drehlicht ohne Barriere oder einer anderen geeigneten Sicherungsmassnahme (Ziff. 3). Subeventuell sei die Angelegenheit zur Ergänzung der Akten an die Vorinstanz zurückzuweisen betreffend die Art und des Umfangs des Ausbaus des Flurwegs entlang dem Chräjeberg und der damit verbundenen Kosten (Ziff. 4).

Zur Begründung bringt er im Wesentlichen vor, die Vorinstanz habe den Sachverhalt nicht zutreffend bzw. unvollständig festgestellt. Zudem habe die Vorinstanz die Interessenabwägung und die Prüfung der Verhältnismässigkeit fehlerhaft vorgenommen. So habe die Vorinstanz die relevanten Interessen nur unzureichend ermittelt, bewertet und gegeneinander abgewogen: Anlässlich des Augenscheins im vorinstanzlichen Verfahren habe festgestellt werden können, und es sei seitens der Gemeindebehörden darauf hingewiesen worden, dass der Ausbau des Flurweges entlang dem "Chräjeberg" (Hanglage, fehlende Kreuzungsmöglichkeiten) sehr kostspielig werden dürfte (ob der im technischen Bericht erwähnte Betrag von ca. Fr. 520'000.— ausreiche, werde von ihm bezweifelt). Er gehe davon aus, dass die Kosten für den Ausbau und den Unterhalt der neuen Erschliessungsstrasse wesentlich höher seien, als die Kosten für die Sanierung des Bahnübergangs gemäss seinen Anträgen. Ohne dass die Kosten des Ausbaus des Flurweges bekannt seien, liessen sich eine Interessenabwägung und die Prüfung der Verhältnismässigkeit nicht korrekt vornehmen. Er beantrage deshalb die Einholung eines sachdienlichen Berichts im Rahmen des vorliegenden Verfahrens für den Fall, dass die Akten nicht zur Vervollständigung an die Vorinstanz zurückgewiesen würden. Im Weiteren habe der Bahnübergang auch eine betriebliche Bedeutung. Die Bewirtschaftung der Landwirtschaftsbetriebe sei deutlich erschwert, wenn er den Bahnübergang nicht mehr benützen könne. Die Erwägung der Vorinstanz, dass die Felder über den Bahnübergang in Brüttelen oder über den Bahnübergang Feissli erreicht werden könnten, verkenne die Folgen der Umwege.

D.
In ihren Vernehmlassungen vom 12., 18. und 22. Juli 2013 beantragt die Vorinstanz die Abweisung der Beschwerden, soweit darauf einzutreten sei. Die Verfahrenskosten seien den Beschwerdeführenden aufzuerlegen. Zur Begründung führt sie an, sie halte an der Verfügung vom 16. Mai 2013 vollumfänglich fest und verweise auf die dortigen Ausführungen, um unnötige Wiederholungen zu vermeiden.

E.
E.a Im Verfahren A-3384/2013 hat die Aare Seeland mobil AG (Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin) auf die Eingabe einer Beschwerdeantwort verzichtet.

E.b In ihrer Beschwerdeantwort vom 21. August 2013 beantragt die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin im Verfahren

A-3396/2013, die Hauptbegehren, das Eventualbegehren und das Subeventualbegehren des Beschwerdeführers 3 seien abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden könne (Ziff. 1). Die angefochtene Verfügung der Vorinstanz vom 16. Mai 2013 sei mit Ausnahme von Ziff. 4 der Verfügung gutzuheissen (Ziff. 2). Ziff. 4 der Verfügung der Vorinstanz vom 16. Mai 2013, wonach sie den Flurweg entlang dem "Chräjeberg" im Sinn der Erwägungen auszubauen habe und wonach die Aufhebung des Bahnübergangs Eichhof erst nach dem Ausbau des Flurwegs erfolgen dürfe, spätestens jedoch bis 31. Dezember 2014, sei aufzuheben (Ziff. 3); alles unter Kosten- und Entschädigungsfolge (Ziff. 4).

Zur Begründung führt sie im Wesentlichen an, der zumutbare Umweg für den landwirtschaftlichen Verkehr (praxisgemäss auch für PW-Verkehr) von 3 km werde vorliegend bei Weitem nicht erreicht. Die Öffentlichkeit und sie hätten ein erhebliches Interesse an der Vermeidung von Unfällen bzw. an der Verminderung des Unfallrisikos auf Bahnübergängen. Diesem Punkt sei eine zentrale Bedeutung zuzumessen. Die Aufhebung eines gefährlichen Bahnübergangs entspreche aufgrund der bisherigen Erfahrungen infolge Unfällen und Zwischenfällen zudem ihrer eigenen Strategie, wobei die Aufhebung das einzige wirksame Mittel sei, um ein Unfallrisiko auszuschliessen oder doch zumindest erheblich zu minimieren. Werde ein Bahnübergang lediglich gesichert, so sei damit das Unfallrisiko überhaupt nicht ausgeschlossen. Ein zusätzliches Gefahrenpotenzial würden vorliegend wartende Autos auf der Kantonsstrasse bilden, da kein Warteraum vorhanden sei. Sodann stehe mit Bezug auf den Ausbau des Flurwegs kein öffentliches Interesse zur Diskussion. Es gehe einzig um das private Interesse der Bewohnerinnen und Bewohner des Eichhofs, diesen auf möglichst bequeme Art und Weise zu erreichen. Die Kosten für den Ausbau des Flurwegs entlang dem "Chräjeberg" seien bekannt. Sie habe ferner im Technischen, Sicherheits- und Umweltbericht die Variantenstudien mit den entsprechenden Kosten dargelegt. Die Vorinstanz habe auf diesen Grundlagen eine Interessenabwägung und die Prüfung der Verhältnismässigkeit korrekt vornehmen können. Nach ihrer Auffassung seien Erstellungskosten von Fr. 520'000.— für eine neue rückwärtige Erschliessung einer einzigen Liegenschaft, die nicht nur Wohnnutzung, sondern auch landwirtschaftliche Nutzung enthalte, unverhältnismässig hoch, dies umso mehr, als die Liegenschaft Eichhof bereits rückwärtig durch verschiedene, zum Teil befestigte Flurwege, erschlossen sei.

F.
Am 27. September 2013 führt das Bundesverwaltungsgericht im Beisein der Beschwerdeführenden 1 bis 3 und der Beschwerdegegnerin in den Verfahren A-3341/2013, A-3384/2013 und A-3396/2013 einen Augenschein an verschiedenen Standorten durch. Die anlässlich dieses Augenscheins dem Gericht in Aussicht gestellten Kostenschätzungen und ergänzenden Angaben wurden in der Folge nicht eingereicht.

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

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.
Die Beschwerden im Verfahren A-3341/2013, A-3384/2013 und A-3396/2013 betreffen dieselbe Verfügung des Bundesamtes für Verkehr vom 16. Mai 2013 in der Angelegenheit Aare Seeland mobil AG: Linie T Biel – Ins, Aufhebung Bahnübergang "Eichhof" in Brüttelen, Bahn-km 17.782. Im Rahmen der Instruktion hat sich gezeigt, dass die einzelnen Sachverhalte in den beiden Verfahren in einem engen inhaltlichen Zusammenhang stehen und sich gleiche oder ähnliche Rechtsfragen stellen. Es rechtfertigt sich deshalb, die drei Verfahren unter der Verfahrensnummer A-3341/2013 zu vereinigen und über die Beschwerden in einem einzigen Urteil zu befinden (vgl. BGE 133 IV 215 E. 1, BGE 128 V 192 E. 1; Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-4832/2012 vom 1. Mai 2013 E. 1, A-1275/2011 vom 20. September 2012 E. 1 und A-438/2009 vom 8. März 2011 E. 1; ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Aufl. Basel 2013, Rz. 3.17).

2.
2.1 Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021). Das BAV gehört zu den Behörden nach Art. 33 Bst. d VGG und ist eine Vorinstanz des Bundesverwaltungsgerichts. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, ist nicht gegeben (vgl. Art. 32 VGG). Das Bundesverwaltungsgericht ist demnach zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

2.2 Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG). Die Beschwerdeführenden sind als Adressaten der angefochtenen Verfügung zur Beschwerde berechtigt (Art. 48 Abs. 1 VwVG). Auf die frist- und formgerecht eingereichten Beschwerden (Art. 50 und Art. 52 VwVG) ist demnach einzutreten.

2.3 Das Bundesverwaltungsgericht kann den angefochtenen Entscheid grundsätzlich in vollem Umfang überprüfen. Die Beschwerdeführerin kann neben der Verletzung von Bundesrecht (Art. 49 Bst. a VwVG) und der unrichtigen oder unvollständigen Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes (Art. 49 Bst. b VwVG) auch die Rüge der Unangemessenheit erheben (Art. 49 Bst. c VwVG; vgl. MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 2.149).

3.

Die Grundsätze der Planung, des Baus und des Betriebs von Eisenbahnen sind in den Art. 17 ff. des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) 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 Regeln über die Sicherung und Signalisation von Bahnübergängen im Besonderen in den Art. 37 ff. EBV. Nach Art. 37*b* 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. 37*c* 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 [Ausgabe 1. Juli 2012], SR 742.141.11, nicht amtlich publiziert,

abrufbar unter: <www.bav.admin.ch> Grundlagen > Vorschriften > Ausführungsbestimmungen EBV [AB EBV, Stand 01.08.2013], zuletzt besucht am 24. Februar 2014).

Gemäss Art. 37*f* Abs. 1 EBV sind Bahnübergänge, die der Verordnung nicht entsprechen, bis spätestens 31. Dezember 2014 zu sanieren, also aufzuheben oder anzupassen.

4.

Die Verordnungsbestimmungen von Art. 37*b* und Art. 37*c* 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 bzw. der Aufhebung des Bahnübergangs (sog. Auswahlermessen; vgl. dazu ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Auflage, Zürich/St. Gallen 2010, Rz. 434 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 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 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 Bundesverwaltungsgerichts A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 4, A-699/2011 vom 9. Februar 2012 E. 7 und A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 E. 5 mit diversen Hinweisen auf Rechtsprechung und Lehre; vgl. insb. auch BGE 133 II 35 E. 3; JÉRÔME CANDRIAN, Introduction à la procédure administrative fédérale, Basel 2013, N. 191 S. 113 f.).

5.

Der Bahnübergang Eichhof bei Bahn-km 17.782 ist mit Andreaskreuzen als einziges strassenseitiges Signal ausgerüstet (vgl. Art. 37*c* Abs. 3

Bst. c EBV). Auf der Zugangsseite der Kantonsstrasse ist kein Warteraum vorhanden.

6.
Steht die Schliessung eines Bahnübergangs zur Diskussion, sind die Interessenabwägung und die Prüfung der verschiedenen Sicherungsvarianten von besonderer Bedeutung (vgl. Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 6 und A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 E. 7 mit Hinweis).

6.1 Gemäss den Unterlagen für die Publikation der Schliessung des Bahnübergangs führt die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin aus, dass es sich beim Bahnübergang Eichhof um einen gefährlichen Bahnübergang handle, welcher entsprechend den bundesrechtlichen Vorschriften zu sanieren respektive aufzuheben sei. Die Gefährlichkeit rühre insbesondere daher, dass die Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich in die Kantonsstrasse in Richtung Ins beim Ab- und Einbiegen bei Nebel oder starken Niederschlägen ungenügend seien.

6.2 Die Vorinstanz kam in der angefochtenen Verfügung zum Schluss, die bestehende Sicherung mit Andreaskreuzen sei nicht gesetzeskonform, da der Schienenverkehr vorliegend nicht mehr als langsam zu qualifizieren sei und die Strasse nicht nur der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung diene, sondern eine bewohnte Liegenschaft erschliesse (vgl. Art. 37*c* Abs. 3 Bst. c Ziffern 2 und 3 EBV).

6.3 In ihrer Beschwerde vom 12. Juni 2013 schliesst sich die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin den Ausführungen der Vorinstanz bezüglich der Aufhebung des Bahnübergangs grundsätzlich an. Sie bringt jedoch im Wesentlichen vor, die Liegenschaft Eichhof sei über verschiedene rückwärtige Flurwege, die zum Teil befestigt seien, erschlossen und es bestehe kein Rechtstitel, der die Vorinstanz berechtigte, sie in Sachen Erschliessung in ein kommunales/kantonales Verfahren zu verweisen bzw. den Flurwegausbau entlang dem "Chräjeberg" durch sie zu verlangen.

6.4 Die Beschwerdeführenden 2 und 3 halten dem im Wesentlichen entgegen, der Bahnübergang Eichhof sei offenzuhalten und mit geeigneten Massnahmen zu sichern, d.h. durch Erstellen einer Anlage mit Drehlicht ohne Barriere oder einer anderen geeigneten Sicherungsmassnahme. Falls die Schliessung des Bahnübergangs wegen überge-

ordneten Rechts unausweichlich werde, so sei die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin zu verpflichten, den Flurweg entlang dem "Chräjeberg" nach Vorgabe der Gemeinde auszubauen.

6.5 Zunächst ist auf die Frage einzugehen, ob der Bahnübergang im heutigen Zustand den Mindestanforderungen von Art. 37*b* und 37*c* EBV und den entsprechenden Ausführungsbestimmungen entspricht.

6.6 Gemäss Art. 37*c* Abs. 3 Bst. c Ziff. 1 EBV können an Bahnübergängen, falls die Sichtverhältnisse genügend sind oder die Schienenfahrzeuge bei zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen zweckdienliche Achtungssignale abgeben, Andreaskreuze als einziges Signal angebracht werden, sofern die Strasse oder der Weg nur für den Fussgängerverkehr geöffnet und dieser schwach ist (Ziff. 1), der Strassenverkehr schwach und der Schienenverkehr langsam ist, oder (Ziff. 2) die Strasse oder der Weg nur der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung dient (Feldweg), keine bewohnte Liegenschaft erschliesst und aufgrund der Signalisation nur einem beschränkten Personenkreis offensteht; die Infrastrukturbetreiberin hat diesen Personenkreis zu instruieren (Ziff. 3).

Wie die Vorinstanz in der angefochtenen Verfügung zutreffend festgehalten hat, ist vorliegend einerseits der Verkehr über den Bahnübergang schwach, d.h. weist strassenseitig maximal 8 Personenäquivalente pro Stunde auf (vgl. Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung [AB-EBV] zu Art. 37*b*, AB 37b [Ausgabe: 01.07.2012], Ziff. 1.1), anderseits fahren die Züge der Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin auf der fraglichen Eisenbahnstrecke mit Geschwindigkeiten zwischen 65 und 80 km/h, was nicht mehr als langsamer Schienenverkehr zu qualifizieren ist (AB-EBV zu Art. 37*b*, AB 37b, Ziff. 1.2: langsamer Schienenverkehr: bis zu 50 km/h Höchstgeschwindigkeit im Bereich des Bahnübergangs). Zudem dient die Strasse nicht nur der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung, sondern auch der Erschliessung der Liegenschaft Eichhof und als Wanderweg. Damit ist die gegenwärtige Sicherung des Bahnübergangs mittels Andreaskreuz als einzigem Signal gemäss dem geltenden Recht ungenügend.

6.7 Als Zwischenergebnis ist folglich festzuhalten, dass der Bahnübergang Eichhof im Sinn von Art. 37*c* und Art. 37*f* Abs. 1 EBV sanierungsbedürftig ist. Als Massnahmen sind im Folgenden die Optionen Schliessung und Sanierung zu prüfen.

7.
Steht die Sanierung eines Bahnübergangs zur Diskussion, ist eine Interessenabwägung und damit eine Prüfung der Verhältnismässigkeit vorzunehmen. Hierfür sind die im konkreten Fall relevanten Interessen zu ermitteln (E. 7.1 f.), zu bewerten (E. 7.3) und gegeneinander abzuwägen (E. 7.4). Es ist mithin im Nachfolgenden mit der nötigen Zurückhaltung, welche sich das Bundesverwaltungsgericht auferlegt (s. vorne E. 4) zu prüfen, ob die Vorinstanz diese Interessenabwägung korrekt vorgenommen hat (vgl. zu Interessenabwägungen anlässlich der Sanierung von Bahnübergängen u.a. Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-78/2013 vom 19. August 2013 E. 5, A-4435/2012 vom 26. März 2013 E. 5 und A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 6; vgl. zur Methodik der Interessenabwägung ausführlich A-4832/2012, A-4875/2012 vom 1. Mai 2013 E. 6.4 ff.).

7.1 Vorliegend können folgende relevanten öffentlichen Interessen an der Schliessung des Bahnübergangs ermittelt werden:

7.1.1 Nach ständiger Rechtsprechung besteht ein öffentliches Interesse an einem sicheren und ungestörten Bahnverkehr; dieses wird durch die Sanierung gefährlicher Bahnübergänge gefördert, da jede höhengleiche Querung zwischen Schiene und Strasse oder Weg eine Gefahrenquelle und damit eine Einschränkung der Betriebssicherheit darstellt (Urteil des Bundesgerichts 1C_162/2012 vom 14. Dezember 2012 E. 3.2.3 und 3.4.1; s.a. statt vieler: Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-78/2013 vom 19. August 2013 E. 5.1 und A-4435/2012 vom 26. März 2013 E. 5.3).

Wie die Vorinstanz richtig festgehalten hat, hat die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin ein Interesse an einem sicheren und möglichst ungestörten Bahnbetrieb, denn Unfälle führen zu Betriebsunterbrüchen, weiteren Umtrieben und Kosten. Die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin bringt ergänzend vor, die Aufhebung eines gefährlichen Bahnübergangs entspreche aufgrund der bisherigen Erfahrungen infolge Unfällen und Zwischenfällen auch ihrer klaren Strategie, zumal die Aufhebung das einzige Mittel sei, ein Unfallrisiko auszuschliessen oder doch zumindest erheblich zu minimieren. Werde der Bahnübergang lediglich gesichert, so sei das Unfallrisiko nicht ausgeschlossen. Wartende Autos auf der Kantonsstrasse bildeten ein zusätzliches Gefahrenpotential.

7.1.2 Die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin und die Vorinstanz weisen zudem darauf hin, dass die Rechtsprechung auch ein öffentliches Interesse der Verkehrsteilnehmenden, u.a. der Zugspassagiere an einem möglichst sicheren Bahnübergang anerkenne, da sie im Falle einer Notbremsung gefährdet werden (BGE 113 Ib 327 E. 2).

7.2 Gegenüber diesen öffentlichen Interessen an der Schliessung des Bahnübergangs lassen sich folgende private und öffentliche Interessen an der Aufrechterhaltung des Bahnübergangs ermitteln:

7.2.1 Der Bahnübergang Eichhof dient im Wesentlichen der Erschliessung der Liegenschaft des Beschwerdeführers 3 und der Bewirtschaftung des Kulturlandes durch ihn und weitere Landwirte. Aus diesem Grund hat der Beschwerdeführer 3 ein Interesse an einer möglichst guten Erschliessung, insbesondere an der Aufrechterhaltung eines direkten und befestigten, ganzjährigen Zugangs zu seiner an der Gemeindegrenze gelegenen Liegenschaft Eichhof, aber auch am Zugang zu den landwirtschaftlichen Feldern. Der Beschwerdeführer 3 macht geltend, dass sich die Bewirtschaftung ohne den Bahnübergang erschwere. Gestützt auf den technischen Bericht bringt er zudem vor, bei Aufhebung des Bahnübergangs würde sich für ihn und seine Familie bei allen Fahrten Richtung Ins ein Umweg von 1.9 km ergeben. Die im technischen Bericht noch erwähnten Alternativen über Flurwege (mit kürzeren Umwegen – gemeint sein dürfte insbesondere der Weg über "Murstude") würden für ihn keine echten Alternativen darstellen. Zwar würde sich der Weg ins Dorf Brüttelen nur geringfügig verlängern, die Verbindung nach Ins sei jedoch wichtiger und mache mehr als die Hälfte der Fahren aus. Im Gegensatz zu Brüttelen gibt es im Verkehrsknoten Ins eine umfassende Infrastruktur, namentlich Schulen, diverse Einkaufsmöglichkeiten, medizinische Versorgung und eine Poststelle. Ferner hat der Beschwerdeführer 3 eine Bestätigung ins Recht gelegt, wonach er Teilzeit in Ins arbeitet. Ferner wurde vorgebracht, dass der Besitzer bei der Erstellung der direkten Strasse vom Bahnübergang zum Eichhof einen namhaften Beitrag an diese geleistet habe (Protokoll des Augenscheins S. 7).

Wie der Augenschein vom 27. September 2013 gezeigt hat, ist die Liegenschaft Eichhof auch rückwärtig über teils befestigte, d.h. teilweise mit Hartbelag versehene Strässchen über Umwege erreichbar. Diese weisen beim Hof je einen kurzen relativ steilen Abschnitt auf, wobei der Beschwerdeführer 3 vorgebracht hat, dass das Gefälle auf der in

südlicher Richtung führenden Strasse bis zu 18 %, auf der in westlicher Richtung führenden Strasse bis zu 15 % betrage und insbesondere bei Schnee und Eisglätte, teilweise aber auch bei starken Niederschlägen zumindest für Lastwagen nicht befahrbar sei. Es gäbe Lastwagenfahrten zu seiner Liegenschaft, aber "nicht so viele" (Protokoll des Augenscheins S. 8 ff.). Der Augenschein hat gezeigt, dass die in südliche Richtung führende Strasse sehr steil und daher für landwirtschaftlichen Verkehr wenig geeignet, für Personenwagen höchstens bei trockener Strasse und Witterung befahrbar erscheint. In westlicher Richtung besteht jedoch eine weniger steile, rückwärtige Erschliessung, die auch für den landwirtschaftlichen Verkehr brauchbar ist. Der steilste Abschnitt ist geteert. Für eine noch bessere Erschliessung erscheint einzig der Ausbau des Flurwegs entlang dem "Chräjeberg" sinnvoll.

7.2.2 Die Beschwerdeführerin 2 hat im Wesentlichen finanzielle und infrastrukturelle/logistische Interessen an der Aufrechterhaltung des Bahnübergangs: Einerseits bringt sie vor, sie könne sich als finanzschwache Gemeinde mit dem höchsten Steuerfuss im Amtsbezirk nicht mit einem weit höheren Betrag als die in Aussicht gestellten Fr. 20'000.— am Ausbau des Flurwegs beteiligen. Sodann würde der Ausbau des Flurwegs jährliche Mehrkosten im Winterdienst sowie im Strassenunterhalt generieren. Anderseits hat sie ein Interesse an der Aufrechterhaltung des Bahnübergangs insoweit, als es sich bei der Erschliessung der Liegenschaft Eichhof nicht bloss um landwirtschaftlichen Verkehr des Besitzers des Eichhofs und weiterer Landwirte handle, sondern der Bahnübergang auch durch den privaten Individualverkehr, für Arbeits- bzw. Schulwege, durch Feuerwehr, Post, Spitex benutzt werde. Zudem macht sie gegen die Schliessung des Bahnübergangs auch ein Interesse an der Sicherstellung des Brandschutzes für die nördlich der Bahnlinie und Kantonsstrasse gelegenen Häuser "Uf der Flue" geltend. Zu beachten ist ferner, dass ein kantonaler Wanderweg über den Bahnübergang führt.

7.3

7.3.1 Bei der Bewertung der dargelegten Interessen kann vorab mit der Vorinstanz festgehalten werden, dass dem öffentlichen Interesse (und privaten Interesse der Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin) an der Vermeidung von Unfällen bzw. der Verminderung des Unfallrisikos auf Bahnübergängen eine zentrale Bedeutung zuzumessen ist (Urteil des Bundesgerichts 1C_162/2012 vom 14. Dezember 2012 E. 3.2.3; s.a. statt vieler: Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-78/2013 vom 19. August

2013 E. 5.1 und A-4435/2012 vom 26. März 2013 E. 5.3). Wie die Vorinstanz zutreffend festgehalten hat, ergibt sich auch aus den vorliegend anwendbaren Bestimmungen, dass der Gesetzgeber der Unfallverhütung bei Bahnübergängen eine sehr hohe Bedeutung zumisst (vgl. dazu ausführlich E. 3; s. auch Urteil des Bundesgerichts 1C_162/2012 vom 14. Dezember 2012 E. 3.2.3). Anlässlich des Augenscheins wurde ferner geltend gemacht, dass beim Bahnübergang Eichhof nicht nur ein Unfallrisiko bestehe, sondern sich dort bereits Unfälle ereignet hätten (vgl. Protokoll Augenschein, S. 4).

7.3.2 Die Vorinstanz erachtete das Interesse an der Aufrechterhaltung des Bahnübergangs aus Sicht des betroffenen Personenkreises als nicht gering. Dennoch hat sie zutreffend festgehalten, dass der strittige Bahnübergang von insgesamt untergeordneter Bedeutung ist. Es besteht nur ein schwacher Verkehr von weniger als acht Personen pro Stunde, weshalb er eine begrenzte Erschliessungsfunktion hat (Erschliessung der Liegenschaft Eichhof und Benutzung durch weitere Landwirte und Wanderer). Zwar ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu berücksichtigen, dass ein Bahnübergang nicht nur seine Daseinsberechtigung hat, wenn er stark frequentiert wird. Auch sind in grundsätzlicher Weise nicht bestimmte Benutzungsarten (beispielsweise Fussgängerverkehr bzw. Freizeitverkehr) per se weniger schützenswert als andere. Den Ausführungsbestimmungen zu Art. 37*b* Abs. 1 EBV (AB-EBV, Blatt Nr. 1 zu Art. 37b) lässt sich jedoch auch nicht entnehmen, in die Beurteilung der Bedeutung eines Bahnübergangs dürfe keinesfalls einfliessen, zu welchem Zweck dieser benützt werde (Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 E. 8.1, A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 6.5.1).

7.3.3 Als Zwischenfazit ergibt sich, dass dem öffentlichen Interesse an der Vermeidung von Unfällen bzw. der Verminderung des Unfallrisikos auf Bahnübergängen eine sehr hohe Bedeutung beizumessen ist. Diesem Interesse steht einerseits das private Interesse des Beschwerdeführers 3, anderseits die infrastrukturellen und finanziellen Interessen der Beschwerdeführerin 2 entgegen, auch diesen kommt ein gewisses Gewicht zu.

7.4 Im Rahmen der Abwägung der Interessen sind diese nun nach ihrem Gewicht möglichst umfassend zu berücksichtigen, wobei die verschiedenen Sanierungsvarianten von besonderer Bedeutung sind (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4435/2012 vom 26. März 2013 E. 5.2 mit

Hinweisen). Dabei verlangt das Gebot der Verhältnismässigkeit, dass eine behördliche Massnahme für das Erreichen des im öffentlichen oder privaten Interesse liegenden Ziels geeignet und erforderlich ist und sich für die Betroffenen in Anbetracht der Schwere der Grundrechtseinschränkung als zumutbar und verhältnismässig erweist; es muss eine vernünftige Zweck-Mittel-Relation vorliegen (BGE 132 I 49 E. 7.2 S. 62 mit Hinweisen)

7.4.1 Diesbezüglich kann vorab festgehalten werden, dass sich anlässlich des Augenscheins vom 27. September 2013 durch eine Delegation des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt hat, was sich bereits aus den Akten ergibt: Selbst bei guten Wetterverhältnissen muss der Bahnübergang Eichhof als erhebliche Gefahrenquelle eingestuft werden: Neben der Gefahr von Kollisionen zwischen Bahn- und Strassenfahrzeugen besteht auch für den Strassenverkehr ein Unfallrisiko, weil es vor dem Bahnübergang keinen Warteraum gibt, ein abbiegendes Fahrzeug also auf der Kantonsstrasse warten muss, auf der im interessierenden Abschnitt eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h signalisiert ist. Es ist daher nachfolgend auf die verschiedenen Varianten der Sicherung des Bahnübergangs bzw. dessen Aufhebung unter Berücksichtigung der Interessen einzugehen. Dabei ist zu beachten, dass gemäss ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung im Rahmen der umfassenden Interessenabwägung auch die Kosten der jeweiligen Sicherungsalternativen zu erheben und einander gegenüberzustellen sind, wobei das Interesse der Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin an einer finanziell tragbaren Sanierungslösung anerkannt ist (Entscheide des Bundesgerichts 1C_162/2012 vom 14. Dezember 2012 E. 3.4.1 und 1A.117/2003 vom 31. Oktober 2003 E 5.4).

7.4.2 Zunächst könnte mit der Installation einer Schranken- oder Blinklichtanlage dem Interesse an der Vermeidung von Unfällen wegen zeitweiser schlechter Sichtverhältnisse auf dem Bahnübergang Eichhof vollständig bzw. weitgehend Rechnung getragen werden. Gleichzeitig würden auch die Interessen des Beschwerdeführers 3 an der direkten Erschliessung des Eichhofs und der Felder sowie den finanziellen und infrastrukturellen Interessen der Beschwerdeführerin 2 (vgl. E. 7.2.2) optimal Rechnung getragen werden. Die Vorinstanz hat diese Variante aufgrund der hohen Kosten zu Unrecht ohne Weiteres ausgeschieden. Aufgrund der Akten rechnet die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin mit Erstellungskosten zwischen Fr. 550'000.— und Fr. 600'000.— (Schrankenanlage ca. Fr. 350'000.—; Verbreiterung der

Kantonsstrasse ca. Fr. 200'000.—) zuzüglich wiederkehrenden Kosten (alle 25 Jahre) von ca. Fr. 350'000.— für die altersbedingte Instandsetzung bzw. Erneuerung der Anlage. Es ist nicht zu beanstanden, dass ferner die Kosten für den Ausbau der Kantonsstrasse berücksichtigt worden sind, da nur mit dieser zusätzlichen Massnahme der notwendige Platz für eine Schrankenanlage und Warteraum für vor dem Bahnübergang wartende Fahrzeuge geschaffen und das Risiko von Unfällen erheblich vermindert und damit das Sanierungsziel erreicht werden kann. Für diese hätte wohl die Bahnunternehmung gemäss Art. 26 Abs. 2 EBG ganz oder zu einem grossen Teil aufzukommen, da in erster Linie die Verschärfung der eisenbahnrechtlichen Sicherheitsvorschriften die Sanierung unumgänglich macht, während strassenseitig keine Ursache erkennbar ist, namentlich von keiner Partei dort ein Mehrverkehr geltend gemacht worden ist (vgl. hierzu BVGE 2011/12 E. 8 ff.). Die Vorinstanz erachtet angesichts der Tatsache, dass lediglich ein sehr begrenzter Personenkreis auf die Erschliessungsfunktion des Bahnübergangs tatsächlich angewiesen ist, die Kosten als unverhältnismässig hoch.

7.4.3 Die Installation einer Wechselblinkanlage wäre vorliegend aufgrund des unbestrittenermassen schwachen Strassenverkehrs zulässig (Art. 37*c* Abs. 3 Bst. b EBV) und mit Kosten von ca. Fr. 150'000.— bis Fr. 200'000.— zuzüglich desselben Betrags an wiederkehrenden Kosten alle 25 Jahre verbunden. Wie die Vorinstanz richtig festgestellt hat, würde die Installation einer derartigen Lösung zur Sicherung des Bahnübergangs gegenüber der heutigen Situation eine Verbesserung bringen. Hingegen liesse sich damit das Unfallrisiko nicht grundsätzlich vermeiden. Den Interessen der Beschwerdeführerin 2 und des Beschwerdeführers 3 könnte damit zwar Rechnung getragen werden, dem öffentlichen Interesse an der Vermeidung von Unfällen jedoch nur in beschränkten Mass (vgl. dazu Urteil des Bundesgerichts 1A.117/2003 vom 31. Oktober 2003 E. 5.4). Aufgrund des bereits erwähnten Unfallrisikos für den Strassenverkehr, das sich aus dem fehlenden Warteraum zwischen dem Bahntrassee und der mit hoher Geschwindigkeit befahrenen Kantonsstrasse ergibt, müsste auch bei dieser Sanierungsvariante die Kantonsstrasse ausgebaut und ein zusätzlicher Betrag von ca. Fr. 200'000.— aufgewendet werden, wie zuvor in E. 7.4.2. ausgeführt. Im Ergebnis würde eine solche Sanierung ebenfalls hohe Kosten verursachen, die zwar unter denjenigen für eine Schrankenanlage liegen, jedoch in Bezug auf die angestrebte Verbesserung der Sicherheit schlechter abschneidet. Insgesamt erweist sich eine solche Sanierung als weniger geeignet und mit einem schlechten Kosten-/Nutzenverhältnis.

7.4.4 Im Falle einer ersatzlosen Aufhebung des Bahnübergangs müsste mit einmaligen Kosten in der Höhe von etwa Fr. 25'000.— gerechnet werden für das Entfernen des Asphaltbelags und des Andreaskreuzes, für neuen Schotter sowie für die Erstellung der Randsteine, einer Leitplanke und eines Grünstreifens zwischen Bahntrasse und Strasse. Diese, von der Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin beantragte Variante ist die mit Abstand kostengünstigste und würde auch das Sanierungsziel vollumfänglich und nachhaltig erreichen. Sie würde jedoch die privaten und öffentlichen Interessen der Beschwerdeführenden 2 und 3 unberücksichtigt lassen, weshalb sie auch primär die Aufhebung der angefochtenen Verfügung beantragen. Wie der Augenschein vom 27. September 2013 gezeigt hat, ist die Liegenschaft Eichhof ein recht einsam gelegener Bauernhof, der mehr als einen Kilometer vom Dorfrand bzw. Siedlungsgebiet der Gemeinde Brüttelen entfernt ist. Sie ist heute über den umstrittenen Bahnübergang erschlossen, aber auch rückwärtig über teilweise befestigte, d.h. mit einem Hartbelag versehene Strässchen über Umwege erreichbar, wobei der Umweg nach Brüttelen etwa 50 Meter beträgt. Die für die Bewohner des Eichhofes mindestens gleich wichtige Verbindung nach Ins würde statt über den Bahnübergang Eichhof ebenfalls über den Bahnübergang Brüttelen am westlichen Dorfrand führen, was zu einer Verlängerung der Wegstrecke von etwa 1,9 km führt. Diese Zufahrt hat in der Nähe des Eichhofs einen geteerten Abschnitt mit erheblichem Gefälle. Bei trockener Strasse und Witterung kann Ins mit einem Auto trotz eines steilen Abschnitts allenfalls auch über "Murstude" erreicht werden, was eine Mehrdistanz von etwa 600 m ergibt. Weil die Kantonsstrasse mit 80 km/h befahren wird und kein Trottoir aufweist, benützen Fussgänger für den Weg vom Eichhof nach Brüttelen oder Ins bereits heute einen südlich der Bahnlinie verlaufenden Flurweg, sie sind somit nicht auf den Bahnübergang angewiesen bzw. von dessen Aufhebung nicht betroffen. Einzig ein Wanderweg, der Abschnitt von Vinelz nach Müntschemier, führt über den Bahnübergang, wobei die zuständige kantonale Behörde sich mit dessen Aufhebung und der als Auflage verfügten Verlegung des Wanderwegs einverstanden erklärt hat. Der Beschwerdeführer 3 macht geltend, dass seine Liegenschaft ohne den Bahnübergang mit Lastwagen nicht mehr ganzjährig erreicht werden könnte. Mit einem Auto und mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist und bleibt diese jedoch unbestrittenermassen stets erreichbar, wenn auch mit einem Umweg. Zu beachten ist ferner, dass die Liegenschaft auf weniger als 500 Meter über Meer gelegen ist, weshalb mit wenig Schnee bzw. nur an wenigen Tagen mit schneebedeckten Strassen zu rechnen ist. Da der steilste Abschnitt mit Hartbelag versehen ist, erscheint dort eine

Schneeräumung möglich. Überdies kommen Lieferungen mit Lastwagen nach der Aussage des Beschwerdeführers "nicht so viel" vor und dürften sich planen lassen, wobei jeweils auch die Witterung berücksichtigt werden kann. Als bedeutender Transport wird derjenige von Rüben geltend gemacht, dieser erfolgt jedoch nicht im Winter. Der Beschwerdeführer macht ferner geltend, dass sich die Bewirtschaftung des Kulturlandes erschwere, ohne dies zu präzisieren, namentlich wohin, wie oft und in welchen Mengen landwirtschaftliche Transporte erfolgen. Hierzu ist festzuhalten, dass die bestehenden Flurwege für den landwirtschaftlichen Verkehr ausreichen, die Felder somit auch ohne Bahnübergang erreichbar bleiben und auch die Ernte abtransportiert werden kann. Insgesamt wäre damit die weit ausserhalb des Siedlungsgebiets gelegene Liegenschaft Eichhof nach Aufhebung des Bahnübergangs zwar etwas weniger günstig, aber dennoch hinreichend erschlossen. Die zusätzlichen Wegstrecken und die Steigung sind für den motorisierten Verkehr ohne Weiteres zumutbar. Auch für die Post, Feuerwehr und Spitex bleibt der Eichhof erreichbar.

Ohne Ausbau einer Zufahrt zum Eichhof fällt für die Beschwerdeführerin 2 in erster Linie ein gewisser Zusatzaufwand für den Winterdienst an, soweit dieser nach dem einschlägigen kantonalem Recht überhaupt notwendig ist. Denkbar ist auch ein zusätzlicher Unterhaltsbedarf durch die leicht zunehmende Nutzung der Strässchen, die zum Eichhof führen. Wie der Augenschein vom 27. September 2013 ergeben hat, bleibt der Brandschutz für die nördlich der Bahnlinie und Kantonsstrasse gelegenen Häuser im Gebiet "Uf der Flue" grundsätzlich möglich, denn der Hydrant beim Bahnübergang bleibt zugänglich und es besteht bereits ein Rohr unter dem Bahntrassee (vgl. Protokoll des Augenscheins vom 27. September 2013, S. 6 f.). Feuerwehrfahrzeuge können auf der Wiese abgestellt werden, die nördlich an die Kantonsstrasse grenzt. Unbestritten ist überdies, dass die Erstellung eines zweiten Hydranten auf der anderen Strassenseite technisch möglich ist, sollte dies erforderlich sein. Diese Frage ist jedoch von Feuerwehrfachleuten bzw. Spezialisten für Brandschutz zu beurteilen. Es ist daher festzuhalten, dass die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin den Brandschutz der Häuser "Uf der Flue" im Sinne dieser Erwägung sicherzustellen hat. Schliesslich hat sich auch die für die Wanderwege zuständige Behörde mit der Verlegung des Wanderwegs grundsätzlich einverstanden erklärt. Der Aufhebung des Bahnübergangs stehen somit seitens des Beschwerdeführers 3 achtenswerte Interessen entgegen, diese vermögen jedoch diejenigen der Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin an der Aufhebung des

Bahnübergangs nicht zu überwiegen oder diese Massnahme als unzumutbar erscheinen lassen. Auch seitens der Beschwerdeführerin 2 bestehen keine überwiegenden Interessen an der Aufrechterhaltung des strittigen Bahnübergangs, er ist auch ihr zumutbar.

7.4.5 Die Vorinstanz hat die Aufhebung des Bahnübergangs verfügt und die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin verpflichtet, den Flurweg entlang dem "Chräjeberg" auszubauen. Die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin bringt vor, dass für den Ausbau des Wegs ein kantonales Verfahren notwendig sei, der Vorinstanz jedoch keine Kompetenz zukomme, sie in ein solches zu verweisen bzw. ein solches Verfahren zu erzwingen. Sie sei als Bahnunternehmen der falsche Verfügungsadressat für einen allfälligen Ausbau des Flurwegs, dafür sei die Gemeinde oder die Grundeigentümerschaft zuständig. Zudem äussere sich die Anordnung nicht zum Ausbaustandard und den Details, weshalb sie nicht umsetzbar sei. Schliesslich seien die Kosten für den Ausbau, die sie auf etwa Fr. 520'000.— mit einem Unsicherheitsfaktor von 30 % schätzt, unverhältnismässig hoch.

Abgesehen von Nationalstrassen hat der Bund keine Kompetenz im Strassenbau (Art. 82 f der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV, SR 101]). Bauten und Anlagen sind jedoch dann im eisenbahn- und damit bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen, wenn sie ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb der Eisenbahn dienen (Art. 18 Abs. 1 EBG), andernfalls untersteht die Errichtung und die Änderung von Bauten und Anlagen dem kantonalen Recht (Art. 18*m* Abs. 1 EBG). Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4435/2012 vom 26. März 2013 E. 6.3 wurde hierzu festgehalten, dass die Abgrenzung nach funktionellen Kriterien erfolgt. Von einer ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienenden Anlage kann nur gesprochen werden, wenn sachlich und räumlich ein notwendiger, enger Zusammenhang derselben mit dem Bahnbetrieb besteht. Steht eine andere, bahnbetriebsfremde Zwecksetzung im Vordergrund, ist das kantonale Bewilligungsverfahren anwendbar. Es besteht für eine Bundesbehörde kein Anlass, sich im eisenbahnrechtlichen Verfahren über das Erforderliche hinaus mit einem Bereich wie dem kommunalen Planungs- und Baurecht zu befassen. Die kommunalen und kantonalen Behörden sind, was die genaue Ausgestaltung des Strassen- und Wegnetzes und die Abklärung bestehender Dienstbarkeiten und anderer Rechtsverhältnisse angeht, wesentlich besser mit den lokalen Gegebenheiten vertraut (vgl. Urteil des

Bundesverwaltungsgerichts A-4435/2012 vom 26. März 2013E. 6.4). Dies trifft auf einen allfälligen Ausbau des Flurwegs beim "Chräjeberg" zu, er dient weder dem Eisenbahnbetrieb noch hat er eine enge räumliche Nähe zu diesem. Der Ausbau ist daher zu Recht nicht bereits mit der angefochtenen Verfügung bewilligt worden. Zwar muss auch bei einer Aufhebung von Bahnübergängen die Erschliessung der Liegenschaften weiterhin gewährleistet bleiben und gegebenenfalls Ersatzmassnahmen getroffen werden; soweit notwendig, hat dies im eisenbahnrechtlichen Verfahren zu erfolgen. Davon kann im vorliegenden Fall jedoch keine Rede sein, denn die Liegenschaft Eichhof verfügt bereits heute über eine rückwärtige Erschliessung (E. 7.4.3). Der Ausbau des Flurwegs stellt somit eine zusätzliche Ersatzmassnahme dar, die aus Sicht der Beschwerdeführenden 2 und 3 wünschbar, jedoch aus eisenbahnrechtlicher Sicht nicht erforderlich ist. Somit ist es nicht notwendig, dieses Projekt im eisenbahnrechtlichen Verfahren zu prüfen, insbesondere auch weil die beiden Vorhaben unabhängig voneinander verwirklicht werden können.

Ob die Vorinstanz mit der Verpflichtung der Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin zum Ausbau des Flurwegs (Dispositiv-Ziffer 4) allenfalls ihre Kompetenzen überschritten hat, kann jedoch offen bleiben: Angesichts der groben Kostenschätzung vom 29. Mai 2012 sollen die Kosten für den Ausbau zwischen Fr. 364'000.— und Fr. 676'000.— liegen, weshalb das erhebliche Risiko besteht, dass diese Variante die Kosten für die Installation einer Schranken- oder Blinklichtanlage (Fr. 550'000.— bis Fr. 600'000.—) übersteigen könnte. Sie würde auch mindestens das Fünfzehnfache der ersatzlosen Aufhebung des Bahnübergangs kosten, eher noch mehr.

7.4.6 Nach den vorangehenden Erwägungen ist die Aufhebung des Bahnübergangs Eichhof eine erforderlich, geeignete und auch zumutbare Massnahme um das dortige Unfallrisiko zu beseitigen, wobei der Eichhof zwar weniger günstig, aber dennoch hinreichend erschlossen bleibt. Alle anderen Varianten, seien es die Sicherung des Bahnübergangs, sei es ein Ausbau der rückwärtigen Erschliessung des Eichhofs, ziehen Kostenfolgen mindestens in der Höhe des 15-fachen nach sich, weshalb diese nicht mehr verhältnismässig erscheinen, insbesondere unter dem Gesichtspunkt des Kosten-/Nutzenverhältnisses. Dementsprechend ist in Gutheissung der Beschwerde der Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin die Dispositiv-Ziffer 4 der Verfügung der Vorinstanz vom 16. Mai 2013 aufzuheben und die gegen die Aufhebung des

Bahnübergangs gerichteten Beschwerden der Beschwerdeführenden 2 und 3 abzuweisen.

8.

Bei diesem Ergebnis erweist sich die Beschwerde der Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin als begründet und ist gutzuheissen. Hingegen sind die Beschwerden der Beschwerdeführenden 2 und 3, soweit sie sich gegen die Aufhebung des Bahnübergangs Eichhof richten, eventuell eine neue Beurteilung der Sanierungsalternativen oder die Präzisierung des Ausbaus des Flurwegs verlangen, als unbegründet abzuweisen. Die Beschwerde der Beschwerdeführerin 2 ist hingegen bezüglich des Brandschutzes der Häuser "Uf der Flue" begründet und insofern teilweise gutzuheissen, wobei diesbezüglich die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin unterliegt.

9.

Für die Verfahrenskosten und Parteientschädigungen sind die allgemeinen Regel des VwVG anwendbar, da keine enteignungsrechtlichen Tatbestände Gegenstand dieses Verfahrens waren und deshalb kein sog. kombiniertes Verfahren vorliegt (vgl. dazu Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-699/2011 vom 9. Februar 2012 E. 12.1 mit Hinweisen). Bei diesem Ausgang des Verfahrens obsiegt die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin im Wesentlichen, einmal abgesehen vom Nebenpunkt bezüglich Brandschutz für die Häuser "Uf der Flue", während die Beschwerdeführerin 2 bezüglich des erwähnten Brandschutzes obsiegt, im Übrigen aber unterliegt. Auch der Beschwerdeführer 3 gilt als unterliegende Partei. Indes werden anderen als Bundesbehörden, die Beschwerde führen und unterliegen, gestützt auf Art. 63 Abs. 2 VwVG Verfahrenskosten nur auferlegt, soweit sich der Streit um vermögensrechtliche Interessen von Körperschaften oder autonomen Anstalten dreht. Ohne vermögensrechtliche Interessen handeln namentlich Gemeinden, die – meist im Rahmen von Plangenehmigungsverfahren – missliebige Infrastrukturprojekte bekämpfen (LORENZ KNEUBÜHLER, Die Kostenverlegung im Beschwerdeverfahren des Bundes, in: ZBl 2005, S. 449 ff., 457 m.H.). Entsprechend werden der Beschwerdeführerin 2 im vorliegenden Verfahren keine Verfahrenskosten auferlegt (vgl. statt vieler: Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-78/2013 vom 19. September 2013 E. 6). Der geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'500.— ist der Beschwerdeführerin 2 zurückzuerstatten. Aufgrund seines Unterliegens hat der Beschwerdeführer 3 die Hälfte der auf Fr. 3'000.— festzusetzenden Verfahrenskosten zu tragen (Art. 63

Abs. 1 VwVG, Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Diese sind mit seinem Kostenvorschuss von Fr. 2'000.— zu verrechnen und die Differenz von Fr. 500.— ist ihm nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zurückzuerstatten. Der Beschwerdeführern 1 bzw. Beschwerdegegnerin ist der geleistete Kostenvorschuss in der Höhe von Fr. 1'500.— zurückzuerstatten.

10.
Der ganz oder teilweise obsiegenden Partei ist von Amtes wegen oder auf Begehren eine Entschädigung für ihr erwachsene notwendige und verhältnismässig hohe Kosten zuzusprechen (Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 ff. VGKE). Bei nur teilweisem Obsiegen ist die Entschädigung entsprechend zu kürzen (Art. 7 Abs. 2 VGKE). Der Vorinstanz und der nicht anwaltlich vertretenen Beschwerdeführerin 2 stehen keine Parteientschädigungen zu (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG und Art. 7 Abs. 3 und 4 VGKE). Gemäss Art. 64 Abs. 2 und 3 VwVG ist die Parteientschädigung in erster Linie einer unterliegenden Gegenpartei aufzuerlegen, wenn sie sich mit selbständigen Begehren am Verfahren beteiligt hat und leistungsfähig ist. Wird keine Kostennote eingereicht, so setzt das Gericht die Entschädigung aufgrund der Akten fest (Art. 14 Abs. 2 VGKE), wobei der Stundenansatz für Anwältinnen und Anwälte mindestens 200 und höchstens 400 Franken beträgt (Art. 10 Abs. 2 VGKE). Die gekürzte Parteientschädigung für die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin wird auf Fr. 4'000.— (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) festgesetzt. Davon werden der Beschwerdeführerin 2 unter Berücksichtigung ihres teilweisen Obsiegens Fr. 1'500.— und dem unterliegenden Beschwerdeführer 3 Fr. 2'500.— auferlegt.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerdeverfahren A-3341/2013, A-3384/2013 und A-3396/2013 werden vereinigt.

2.
Die Beschwerde der Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin wird gutgeheissen und Dispositiv-Ziffer 4 der Verfügung der Vorinstanz vom 16. Mai 2013 aufgehoben.

3.
Die Beschwerde der Beschwerdeführerin 2 wird dahingehend teilweise gutgeheissen, als die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin verpflichtet wird, den Brandschutz für die Häuser "Uf der Flue" im Sinn der Erwägungen sicherzustellen.

4.
Im Übrigen werden die Beschwerden abgewiesen.

5.
Der Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin und der Beschwerdeführerin 2 werden keine Verfahrenskosten auferlegt. Nach Eintritt der Rechtskraft werden ihnen die geleisteten Kostenvorschüsse in der Höhe von je Fr. 1'500.— zurückerstattet. Hierzu haben sie dem Bundesverwaltungsgericht ihre Postkonto- oder Bankverbindung bekannt zu geben.

6.
Dem Beschwerdeführer 3 werden Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 1'500.— auferlegt. Sie werden mit dem von ihm geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 2'000.— verrechnet. Nach Eintritt der Rechtskraft wird ihm die Differenz von Fr. 500.— zurückerstattet. Hierzu hat er dem Bundesverwaltungsgericht seine Postkonto- oder Bankverbindung bekannt zu geben.

7.
Die Beschwerdeführerin 2 hat der Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung von Fr. 1'500.— (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) auszurichten, der Beschwerdeführer 3 hat der Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung von Fr. 2'500.— (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) zu bezahlen.

8.
Dieses Urteil geht an:

– die Beschwerdeführerin 1 bzw. Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
– die Beschwerdeführerin 2 (Gerichtsurkunde)
– den Beschwerdeführer 3 (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. 341.245/2013-04-23/274; Einschreiben)
– das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde)

Der vorsitzende Richter:	Die Gerichtsschreiberin:
Markus Metz	Yvonne Wampfler Rohrer

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden, sofern die Voraussetzungen gemäss den Art. 82 ff., 90 ff. und 100 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (BGG, SR 173.110) gegeben sind. Die Frist steht still vom siebenten Tag vor Ostern bis und mit dem siebenten Tag nach Ostern (Art. 46 Abs. 1 Bst. a 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: