Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-1844/2009/
{T 0/2}

Urteil vom 17. Dezember 2009

Besetzung

Richter Beat Forster (Vorsitz),
Richterin Marianne Ryter Sauvant,
Richterin Claudia Pasqualetto Péquignot,
Gerichtsschreiberin Michelle Eichenberger.

Parteien

A._____,
vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Ralph van den Bergh, Häuptli van den Bergh, Rechtsanwälte Notariat, Postfach 2118, 5430 Wettingen,
Beschwerdeführer,

gegen

BDWM Transport AG, Zürcherstrasse 10,
5620 Bremgarten AG,
Beschwerdegegnerin,

Bundesamt für Verkehr BAV, 3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Plangenehmigung (Streckensanierung der Bremgarten – Dietikon-Bahn in Rudolfstetten).

Sachverhalt:

A.
Mit Verfügung vom 16. August 2005 erteilte das Bundesamt für Verkehr (BAV) der BDWM Transport AG die Plangenehmigung für die Streckensanierung Rudolfstetten-Reppischhof (Bahn-km 14.355 – 15.900). Das Projekt sah unter anderem eine durchgehende Abstandsverbesserung zwischen der Schiene und der Strasse vor, was eine Verschiebung der Geleisachse bis maximal 3.5m notwendig machte. Zudem wurde mit dem Projekt das Trassee stabilisiert und die horizontale Linienführung etwas gestreckt, so dass eine Ausbaugeschwindigkeit von 80km/h erreicht werden kann. Weiter sollten mehrere Bahnübergänge, mit Ausnahme des Fussgängerübergangs bei der alten Mühle (Bahnübergang "Mühlegasse", Bahn-km 14.535) und des Übergangs der Holenstrasse, aufgehoben und die verbleibenden Übergänge mit automatischen Schranken- und Wechselblinkanlagen sowie akustischen Signalen gesichert werden.

Gegen diese Plangenehmigungsverfügung erhoben Z._____ und A._____ bei der Eidgenössischen Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt (REKO/INUM) Beschwerde. Sie beantragten, der Bahnübergang "Mühlegasse" sei aufzuheben, die für die Erschütterungen und den Körperschall notwendigen Prognosen seien zu erstellen und die BDWM Transport AG sei zu verpflichten, die Speiseleitung im Bereich ihrer Liegenschaft strassenseitig der Masten zu führen.

Die REKO/INUM hiess mit Zwischenverfügung vom 6. Dezember 2005 das Gesuch der BDWM Transport AG gut und entzog der Beschwerde für den Bauabschnitt von Bahn-km 14.650 bis zur Projektgrenze gegen Reppischhof die aufschiebende Wirkung. Dieser Projektabschnitt wurde in der Folge realisiert.

Am 31. Mai 2006 hiess die REKO/INUM die Beschwerde von Z._____ und A._____ teilweise gut und wies die Angelegenheit im Sinne der Erwägungen an das BAV zur Neubeurteilung zurück. Sie hielt zum einen fest, der Sachverhalt stehe insoweit noch nicht ausreichend fest, als keine Prognosen hinsichtlich Erschütterungen und Körperschall vorgenommen worden seien, weshalb diesbezüglich ein neues Beweisverfahren durchzuführen sei. Zum anderen habe das BAV hinsichtlich des Bahnübergangs "Mühlegasse" eine vollständige

Interessenabwägung zwischen Schliessung und Offenhaltung mit Signalisierung durchzuführen; dies unter Einschluss der Frage, ob der umstrittene Bahnübergang zur Erschliessung der Gemeinde Rudolfstetten tatsächlich erforderlich sei. Darüber hinaus hielt die REKO/INUM fest, bezüglich der Führung der Speiseleitung habe die BDWM Transport AG dem Begehren von Z._____ und A._____ bereits entsprochen und das BAV sei bereit, ihre Verfügung in diesem Punkt in Wiedererwägung zu ziehen. Deshalb sei auch hier eine Rückweisung an das BAV angezeigt.

B.
Die BDWM Transport AG reichte dem BAV mit Gesuch vom 4. Juli 2007 Dokumente hinsichtlich der Erschütterungs- und Körperschallsituation nach und erklärte, der Bahnübergang "Mühlegasse" müsse auf Ersuchen der Gemeinde Rudolfstetten und der Betroffenen bestehen bleiben.

Am 12. Juli 2008 erhob A._____ beim BAV Einsprache. Er beantragte die Aufhebung des Bahnübergangs "Mühlegasse". Als Alternative biete sich eine neue Unterführung an, was aber offenbar zu kostenintensiv sei. Folglich liege die Lösung darin, den Rummelbachweg entlang der Bahnlinie bis zur bestehenden Unterführung zu nutzen.

Das BAV genehmigte am 17. Februar 2009 die Planvorlage der BDWM Transport AG mit der Auflage, nach Bauende im Bereich der Liegenschaft A._____ erneut Erschütterungsmessungen durchzuführen. Die Einsprache von A._____ hiess es im Hinblick auf den Bahnübergang "Mühlegasse" dahingehend gut, als im Rahmen des noch einzureichenden Detailprojekts die BDWM Transport AG im Sinne der Erwägungen die Warn- und Sperrzeiten sowie das Ertönen des akustischen Signals zu optimieren habe. Soweit weitergehend wies es die Einsprache ab.

C.
Mit Eingabe vom 21. März 2009 führt A._____ (Beschwerdeführer) gegen die Verfügung des BAV (Vorinstanz) vom 17. Februar 2009 beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde. Er beantragt, es sei die Schliessung des Bahnübergangs zu verfügen und anzuordnen, die Bahnlinienführung müsse so projektiert werden, dass sie weitest möglich von seiner Liegenschaft weiche. Eventualiter sei die Plan-

genehmigungsverfügung soweit aufzuheben, als mit ihr die Sanierung des Bahnübergangs "Mühlegasse" erlaubt werde und die Sache sei zur Ausübung der erforderlichen Interessenabwägung und Neuprojektierung erneut an die Vorinstanz zurückzuweisen. Zur Begründung bringt der Beschwerdeführer im Wesentlichen vor, der Bahnübergang entspreche keinem Bedürfnis, er könne nicht ausreichend gesichert werden und eine Schrankenanlage habe erhebliche akustische Beeinträchtigungen zur Folge.

D.
Die Gemeinde Rudolfstetten bejahte am 14. Mai 2009 auf Anfrage hin ihr Interesse an der Beibehaltung und Sanierung des Bahnübergangs.

E.
Mit Vernehmlassung vom 8. Juni 2009 schliesst die Vorinstanz auf Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei.

F.
Die Beschwerdegegnerin reichte keine Beschwerdeantwort ein.

G.
In seiner Schlussbemerkung vom 17. August 2009 hält der Beschwerdeführer an der Schliessung des Bahnübergangs aus Sicherheitsgründen fest.

H.
Auf die Vorbringen und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird, soweit entscheidrelevant, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.
Gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021). Das BAV gehört zu den Behörden nach Art. 33 VGG und ist daher eine Vorinstanz des Bundesverwaltungsgerichts. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, ist nicht gegeben (Art. 32 VGG).

Das Bundesverwaltungsgericht ist somit zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

1.1 Zur Beschwerde ist 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 (Art. 48 Abs. 1 VwVG). Der Beschwerdeführer ist Eigentümer eines Grundstücks, welches durch das bewilligte Vorhaben beeinträchtigt wird. Überdies ist er mit seiner Einsprache vor der Vorinstanz nicht vollständig durchgedrungen und somit auch formell beschwert. Er ist daher zur Beschwerde legitimiert.

1.2 Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist somit unter Berücksichtigung nachfolgender Ausführungen einzutreten.

2.
In einem ersten Schritt ist zu prüfen, was im vorliegenden Verfahren überhaupt noch Streitgegenstand ist.

2.1 Gegenstand des Beschwerdeverfahrens kann nur sein, worüber die Vorinstanz verfügungsweise entschieden hat oder was Gegenstand des vorinstanzlichen Verfahrens hätte sein sollen (André Moser/Michael Beusch/Lorenz Kneubühler, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2008, Rz. 2.7 f.). Vorliegend kommt hinzu, dass der Anfechtungsgegenstand durch die Rückweisung der REKO/INUM begrenzt war. Er bindet die nochmals verfügende Behörde, Parteien und mit der Sache erneut befasste Beschwerdeinstanz – vorliegend das Bundesverwaltungsgericht (vgl. dazu Urteil des Bundesverwaltungsgericht [BVGer] A-1513/2006 vom 24. April 2009 E. 2.1ff.). Schliesslich ist zu berücksichtigen, dass in bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren sämtliche Einwände gegen ein Projekt sowie Abänderungswünsche innerhalb der Auflagefrist zu erheben sind und im Beschwerdeverfahren nicht mehr nachgetragen oder eingebracht werden können (Urteil des BVGer A-5466/2008 vom 3. Juni 2009 E. 1.3.2 f., mit Hinweisen).

2.2 Mit der ersten Plangenehmigung vom 16. August 2005 hat die Vorinstanz über die Linienführung der Eisenbahn im fraglichen Abschnitt zwischen Rudolfstetten und Reppischhof, die Schliessung mehrerer Bahnübergänge, die Sicherung der verbleibenden Übergänge, zwei strassenseitige Baumassnahmen sowie zusätzliche hier

nicht weiter interessierende bauliche Massnahmen entschieden. Bezüglich des vorliegend strittigen Bahnübergangs "alte Mühle" bzw. "Mühlegasse" (Bahn-Km 14.535) fällte die Vorinstanz den Entscheid, dieser sei offenzuhalten, aber zu sichern. Die genaue Ausgestaltung der Sicherungsanlage verwies die Vorinstanz in ein Detailprojektverfahren. Strassenseitig genehmigte die Vorinstanz die beantragten baulichen Massnahmen, nämlich eine Anpassung der Fussgängerschutzinsel in der Gwindenstrasse sowie die Erstellung einer Schutzinsel in der Mittel des bestehenden Fussgängerstreifens, der anschliessend an den fraglichen Bahnübergang zur Querung der Bernstrasse (Kantonsstrasse) dient.

Auf Beschwerde hin hat die REKO/INUM die Vorinstanz angewiesen, ein neues Beweisverfahren bezüglich Erschütterungen und Körperschall durchzuführen. Weiter wurde die Sache an die Vorinstanz zurückgewiesen, damit diese eine vollständige Interessenabwägung zwischen Schliessung und Offenhaltung des Bahnübergangs "Mühlegasse" unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung, der Gefahrensituation und des Bedarfs am Bahnübergang durchführe.

2.3 Festzustellen ist somit, dass insbesondere die Linienführung und die strassenseitigen Baumassnahmen nicht mehr Verfahrensgegenstand bilden können. Diese waren weder Gegenstand der Einsprache des Beschwerdeführers im Rahmen des (ersten) Plangenehmigungsverfahrens noch wurden sie von der REKO/INUM aufgegriffen bzw. zum Bestandteil der Rückweisung gemacht und deshalb hat sie die Vorinstanz in der hier angefochtenen Verfügung zu Recht auch nicht mehr behandelt.

2.4 Der Beschwerdeführer bemängelt die allseitig engen Verhältnisse der Warteräume vor dem Bahnübergang. Daraus schliesst er, dass das Bahntrassee im Bereich seiner Liegenschaft um weitere 60 cm gegen das bestehende Wohnhaus gedrückt werden müsste, ohne dass für die hierzu erforderliche Enteignung aber ein öffentliches Interesse bestehe. Er beantragt denn auch, die Bahnlinienführung müsse so projektiert werden, dass sie weitest möglich von der Liegenschaft wegrücke. Weil die Linienführung nicht mehr Streitgegenstand bildet, stellen sich Fragen der Trasseeverschiebung und einer dadurch bedingten allfälligen Enteignung indes nicht. Soweit der Beschwerdeführer sinngemäss die Beibehaltung des Bahnübergangs von einer anderen Linienführung abhängig macht bzw. ausdrücklich eine andere

Linienführung wünscht, ist auf die Beschwerde demnach nicht einzutreten. Ob die Warteräume das Bahnübergangs ausreichend bemessen sind, ist im Rahmen der materiellen Prüfung zu untersuchen (E. 12.4).

2.5 Im Zusammenhang mit der Strassenquerung bringt der Beschwerdeführer vor, Fussgängerstreifen und Bahnübergang bildeten funktional eine Einheit, weshalb eine gemeinsame Beurteilung erfolgen müsse. In diesem Zusammenhang stellt der Beschwerdeführer die Bedeutung und die Sicherheit des Strassenübergangs im Lichte der für Strassen geltenden Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) und der für den Fussgängerverkehr und Fussgängerstreifen massgebenden VSS-Norm SN 640 241 in Frage und fordert sinngemäss dessen Aufhebung. Darauf ist ebenfalls nicht einzutreten. Denn die bereits bestehende Strassenquerung selbst sowie deren Signalisation und Markierung bildeten nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens und deren Ergänzung mit einer Fussgängerschutzinsel liegt auf Grund des bereits Gesagten ausserhalb des noch zulässigen Streitgegenstands. Bei der nachfolgenden Beurteilung der strittigen Bahnquerung ist somit davon auszugehen, dass die anschliessende Strassenquerung gewährleistet ist. Dem unbestrittenen funktionalen Zusammenhang ist hingegen insofern Rechnung zu tragen, als – wie bereits zuvor festgehalten – noch zu prüfen sein wird, ob der Warteraum zwischen Bahn- und Strassenübergang genügend gross ist.

3.

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

4.

Die Grundsätze der Planung, des Baus und des Betriebs von Eisenbahnen sind in 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 gemäss Art. 19 Abs. 1 EBG verpflichtet, die Sicherheitsvorkehren zu treffen, die gemäss den Vorschriften des Bundesrats und den mit den genehmigten Plänen ver-

bundenen 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 Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV, SR 742.141.1; auf die am 1. Juli 2010 in Kraft tretenden Änderungen [AS 2009 5991] ist vorliegend nicht einzugehen). Die Sicherung und Signalisation von Bahnübergängen wird in den Art. 37 ff. EBV geregelt (siehe dazu auch Art. 93 Abs. 1 SSV). 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 finden sich in Art. 37c EBV. Dort werden ausserdem die gesetzlich zulässigen Sicherungsmassnahmen aufgezählt (Schranken- oder Halbschrankenanlagen, Bedarfsschrankenanlage, Blinklichtsignalanlage mit akustischen Signalen, Lichtsignale, Andreaskreuze). Zudem hat das damalige Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (heute UVEK) gestützt auf Art. 81 EBV Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11) erlassen.

5.

Die Verordnungsbestimmungen von Art. 37b und 37c EBV räumen der für die Sanierung verantwortlichen Bahnunternehmung bzw. der Vorinstanz als Genehmigungsbehörde einen weiten Entscheidungsspielraum in der Rechtsanwendung ein, sowohl bei der Beurteilung der unbestimmten Rechtsbegriffe "Verkehrsbelastung" und "Gefahrensituation" (sog. Tatbestandsermessen), als auch hinsichtlich der Wahl zwischen verschiedenen Sicherheitsmassnahmen, d.h. den verschiedenen Signalisierungen und der Aufhebung des Bahnübergangs (sog. Auswahlermessen; siehe dazu Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2006, Rz. 434 f.). Des Weiteren verfügt das Bundesverwaltungsgericht zwar wie erwähnt über volle Kognition (vgl. E. 3 hiervor). Wie das Bundesgericht auferlegt es sich aber eine gewisse Zurückhaltung, soweit sich Fragen der Zweckmässigkeit einer Anordnung stellen. Dies insbesondere dann, wenn die Vorinstanz als Fachinstanz mit den tatsächlichen Verhältnissen besser vertraut ist und technische Fragen zur Diskussion stehen – vorliegend beispielsweise die Gefährlichkeit eines

Bahnübergangs und die Verkehrsbelastung. In diesen Fällen ist der Vorinstanz auch unter diesem Gesichtspunkt ein gewisser Handlungsspielraum zu belassen. Das Bundesverwaltungsgericht hat folglich primär zu klären, ob alle berührten Interessen ermittelt und beurteilt sowie ob die möglichen Auswirkungen des Projekts bei der Entscheidfindung berücksichtigt worden sind. Es untersucht daher lediglich, ob sich die Vorinstanz von sachgerechten Erwägungen hat leiten lassen und weicht nicht ohne Not von deren Auffassung ab. Voraussetzung für diese Zurückhaltung ist allerdings, dass es im konkreten Fall keine Anhaltspunkte für eine unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts gibt und davon ausgegangen werden kann, dass die Vorinstanz die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend vorgenommen hat (vgl. BGE 133 II 35 E. 3, BGE 125 II 591 E. 8a, BGE 121 II 378 E. 1e/bb, Urteil des BVGer A-2016/2006 vom 2. Juli 2008 E. 13.1; siehe auch Christoph Bandli, Neue Verfahren im Koordinationsgesetz: Ausgleich von Schutz und Nutzen mittels Interessenabwägung, in: URP 2001, Ziff. 6.2, S. 549; Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., Rz. 446c f.; Alfred Kölz/Isabelle Häner, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 2. Aufl., Zürich 1998, Rz. 617 ff., insbes. Rz. 644 f.).

6.

Der Beschwerdeführer ist der Ansicht, die Lösung im Interesse der Verkehrssicherheit liege in der Schliessung des Bahnübergangs "Mühlegasse". Der Bahnübergang entspreche ohnehin keinem Bedürfnis. Das eigentliche Bedürfnis am Übergang lasse sich objektiv nur mit einer Zählung der Fussgänger ermitteln, was aber von der Vorinstanz nie gemacht bzw. angeordnet worden sei. Die Abklärung der Verkehrsbelastung sei aber zwingend. Die inoffizielle Frequenzzählung der Beschwerdegegnerin, welche die Vorinstanz nicht beigezogen habe, belege mit 7–49 Personen (Tagesfrequenzen) die Bedeutungslosigkeit des Bahnübergangs. Bei der absoluten Spitzenbeanspruchung hätten auf die Stunde zwei Personen den Übergang benutzt. Bei der Tagesfrequenz von sieben Personen liege das mathematische Stundenmittel bei rund 0.3 Personen. Gemäss seiner Berechnung resultiere aus den Messungen ein Tagesdurchschnitt von 21.5 Personen, mithin eine Benutzung von nicht einmal einer Person pro Stunde. Die einzige Benutzung des Übergangs ergebe sich aus dem Verkehr zwischen dem hangseitigen Baugebiet im Nordwesten und dem talseits gelegenen Naherholungsgebiet im Südosten. Von der

Frequenz und der Bedeutung her sei aber auch diese Benutzung ohne Gewicht. Es handle sich um Freizeitverkehr. Die geringe Bedeutung des Bahnübergangs werde auch dadurch deutlich, dass er im Winter durch die Gemeinde Rudolfstetten praktisch keine Schneeräumung erfahre. Auch fehle dem Bahnübergang "Mühlegasse" jeder Bezug zum Netz der Wanderwege.

Des Weiteren sei den Spaziergängern ein bei der Schliessung anfallender, grösserer Umweg zuzumuten. Dieser Umweg sei von der Vorinstanz ohnehin falsch berechnet worden, soweit er sich aus einer Addierung einer Zusatzstrecke entlang der Bahnachse ergebe. Der massgebliche Weg bestehe aus dem Bogen, der bis zur nächsten Übergangsmöglichkeit geschlagen werden müsse. Auch gemäss den Ausführungen des Gemeinderats wäre der maximale Umweg eines Spaziergängers aus dem hangseitigen Quartier massgebend, welcher das Naherholungsgebiet erreichen wolle. Dieser betrage maximal 465m und wäre gemäss der Praxis der Vorinstanz somit zumutbar. Die Bedeutung des Umwegs werde aber ohnehin durch die Funktion des Verkehrs – Freizeit, Bewegungsaktivität – bedeutend relativiert. Dieser Umweg könnte zudem durch einen Fussweg entlang des Rummelbachs erheblich verkürzt und attraktiver gestaltet werden. Alle anderen restlichen Umwege seien wesentlich kürzer.

Zum Siedlungszusammenhang führt der Beschwerdeführer aus, die Situationspläne hätten eine projektbezogene Funktion und eigneten sich nicht, Zusammenhänge im Siedlungsgebiet aufzuzeigen. Aus dem Zonenplan sei ersichtlich, dass durch den Bahnübergang keine Siedlungsgebiete verbunden würden. Südöstlich der Bernstrasse liege im Bereich des Übergangs weitgehend übriges Baugebiet. Lediglich zwei Parzellen (Gärtnerei) seien einer isolierten Gewerbezone zugeteilt. Die Gewerbezone bzw. die Häuser ausserhalb des Baugebiets generierten keine nennenswerten Fussgängerfrequenzen und ihre Erschliessung sei nicht auf die Querung des Geleises ausgerichtet. Vielmehr habe sich von der Gärtnerei entlang dem Bahngeleis ein Trampelpfad bis zur nahe gelegenen südlichen Unterführung entwickelt (sog. Rummelbachweg). Diese Unterführung befinde sich Richtung Dorf, wo das Hauptbedürfnis liege und sei bequemer als der gefährliche Übergang. Das Naherholungsgebiet stelle keine Bauzone mit Wohnnutzung dar. Über die Gwindenstrasse im Nordwesten werde hauptsächlich die grossflächige Gewerbezone im Nordosten des Dorfes erschlossen. Die Erschliessungsstrassen der Wohnzonen seien

parallel zur Bernstrasse angelegt und lenkten den Fussgängerverkehr nicht in die Achse des Bahnübergangs, sondern parallel zur Bernstrasse. Auch könne im Bereich der Einmündung des fraglichen Bahnübergangs nicht von einem Knotenpunkt gesprochen werden. Die Strassen dienten vielmehr ausschliesslich der rückwärtigen Erschliessung und wiesen am Geleiserand keinen Fortsetzungszusammenhang auf.

Die Vorinstanz weiche nach wie vor einer Interessenabwägung aus. Die öffentlichen Interessen an einer wirklichen Verkehrssicherheit seien höher zu gewichten als die kaum vorhandenen öffentlichen Interessen an einem wenig gebrauchten Freizeitfussweg.

Gemäss Fahrplan sei alle 7.5 Minuten mit einer Zugsdurchfahrt zu rechnen. Somit sei die akustische Beeinträchtigung seiner Liegenschaft ausserordentlich hoch; dies auch bei einer Abnahme der Dauer der Warnsignale. Eine Prognose der akustischen Beeinträchtigung fehle jedoch. Der blosse Verweis auf das Detailprojekt sei unzulässig.

6.1 Die Gemeinde Rudolfstetten hält dem entgegen, der Bahnübergang "Mühlegasse" entspreche einem berechtigten Bedürfnis. Die Bevölkerung wünsche diesen Übergang. Die Auswertung der Videoüberwachung zeige, dass an Werk- und Sonntagen die Querung rege genutzt werde. Auf südöstlicher Seite des Bahntrassees handle es sich um ein kleines Baugebiet und um mehrere kleine Liegenschaften ausserhalb desselben. Diese würden durchaus Fussgängerfrequenzen generieren. Beim Hauptteil der Querenden handle es sich jedoch um Spaziergänger, welche in das Naherholungsgebiet gelangen wollten. Dieser Umstand rechtfertige auch die von der Vorinstanz vorgenommene Umwegberechnung. Ein Bezug zum Wanderwegnetz sei nicht erforderlich. Auch wenn der Übergang nicht im Übermass begangen werde, sei eine geringere Fussgängermenge zu schützen. Aus der Frequenzzählung sei darüber hinaus nicht ersichtlich, ob Einzelpersonen oder Gruppen den Übergang benutzten. Sie halte daran fest, dass von einer Querung von 25-30 Personen im Tagesdurchschnitt auszugehen sei. Zudem gebe es Personen, die den Bahnübergang bewusst meiden würden, da die Gefahr zu hoch sei. Nach der Sanierung bestehe bei ordnungsgemässer Benutzung aber keine Gefahr durch die Bahn mehr. Weiter stimme es nicht, dass die Gewerbezone Grossmatt nur über die Gwindenstrasse erschlossen werde. Auch die Untere Dorfstrasse diene der Erschliessung. Die Zu- und

Wegfahrt über die Gwindenstrasse stelle ohnehin keinen Projektbestandteil des Plangenehmigungsverfahrens dar. Weiter sei der bei einer Schliessung anfallende Umweg den Fussgängern nicht zuzumuten. Das Interesse des Beschwerdeführers sei einzig privatsubjektiver Natur. Folglich überwiege das öffentliche Interesse an der Beibehaltung und der Sanierung des fraglichen Bahnübergangs. Hinsichtlich der Akustik der Sicherungsanlage weist die Gemeinde schliesslich darauf hin, dass an derselben Bahnstrecke eine solche bereits in Bremgarten AG oder Wohlen AG bestehe. Dort seien ein Vielfaches von Bewohnern tangiert. Zudem verfüge die Akustik über eine Nachtabsenkung gegenüber dem Tagesklang.

6.2 Die Vorinstanz bringt vor, der Bahnübergang "Mühlegasse" liege an einem Strassenknoten und stelle eine Beziehungsachse innerhalb des Siedlungsgebiets dar. Zudem handle es sich um ein gemäss den einschlägigen technischen Vorgaben zulässiges Projekt, dessen Genehmigung somit nicht aus Sicherheitsgründen verweigert werden könne. Sie habe eine Interessenabwägung vorgenommen. Entgegen stünden sich das öffentliche Interesse an der Benutzung des fraglichen Übergangs sowie an einer zumutbaren Erschliessung der Gebiete jenseits des Trassees und das private Interesse des Beschwerdeführers. Zudem sei der bei einer Bahnübergangsschliessung anfallende Umweg von 520m über eine 261m entfernte Unterführung unangemessen, anerkenne doch ihre Praxis lediglich einen solchen von 300m – 500m für Fussgänger als zumutbar. Des Weiteren seien zwar die strassenseitigen Frequenzen nicht eingereicht worden. Doch bestehe innerhalb von Ortschaften stets ein gewisses Verkehrsaufkommen. Eine konkrete Erhebung der Frequenzen sei ohnehin nicht von Belang. Denn Art. 37c EBV erlaube auch die adäquate Sicherung von schwach frequentierten Übergängen, beispielsweise mit einer Bedarfsschrankenanlage. Die konkreten Zahlen seien deshalb erst im Detailprojekt zu erheben. Dass der Bahnübergang von kaum jemandem begangen werde, möge auf die gefährliche Situation ohne Anlage und den bekannten Unfällen zurückzuführen sein. Sobald aber eine gesicherte, benutzerfreundliche Situation bestehe, werde die Frequentierung ansteigen. Des Weiteren sei es nicht der Fall, dass die Variante Rummelbachweg die bessere Lösung darstelle. Denn das vorliegende Projekt beinhalte die Beibehaltung des Bahnübergangs. Schliesslich liessen sich die akustischen Beeinträchtigungen des Beschwerdeführers durch eine geeignete Sicherungswahl minimieren. Zusammenfassend ergebe eine Abwägung der fraglichen Interessen,

dass das öffentliche Interesse an der Aufrechterhaltung des Bahnübergangs offensichtlich überwiege.

7.
Die Vorinstanz hat als zuständige Behörde bei Streitigkeiten betreffend Sicherheitsvorkehrungen sowie als Plangenehmigungsbehörde im Sinne von Art. 18 Abs. 2 Bst. a EBG – wie bereits ausgeführt – eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen. Hierbei hat sie alle im konkreten Fall relevanten Interessen zu ermitteln, zu bewerten und gegeneinander abzuwägen, um sodann zu entscheiden, welcher der möglichen Massnahmen der Vorzug zu geben ist. Steht neben der Sicherung auch die Schliessung des Bahnübergangs zur Auswahl, ist die Interessenabwägung und dabei die Prüfung verschiedener Sicherungsvarianten von besonderer Bedeutung (vgl. unter anderem Entscheid REKO/INUM A-2002-34 vom 23. April 2003 E. 6.1 mit Hinweisen). Soweit der Beschwerdeführer auch eine Verletzung der Begründungspflicht geltend macht, geht diese Rüge in jener der fehlerhaften Interessenabwägung auf. Eine separate Beurteilung erübrigt sich somit, zumal der Beschwerdeführer unbestritten in der Lage war, die Verfügung sachgerecht anzufechten (vgl. dazu und zur Begründungspflicht Urteil des BVGer A-5466/2008 vom 3. Juni 2009 E. 2.1 f. mit Hinweisen). Die gerügte fehlerhafte Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts ist ebenfalls im Rahmen der Überprüfung der Interessenabwägung zu beurteilen.

Bei der Interessenabwägung sind die öffentlichen Interessen der Verkehrssicherheit im Bereich des Bahnübergangs "Mühlegasse" sowie der Bedarf am betroffenen Übergang und das private Interesse des Beschwerdeführers am Schutz vor einer akustischen Beeinträchtigung durch die Sicherungsanlage des Bahnübergangs gegeneinander abzuwägen.

8.
Als Erstes ist der Bedarf bzw. das öffentliche Interesse am Vorhandensein des Bahnübergangs abzuklären. Weil jede höhengleiche Querung zwischen Schiene und Strasse oder Weg eine Gefahrenquelle und damit eine Einschränkung der Betriebssicherheit darstellt, würde das öffentliche Interesse gebieten, bei fehlendem Bedarf auf den Übergang aus Sicherheitsgründen zu verzichten.

8.1 Bei der Prüfung des Bedarfs hat die Vorinstanz darauf verzichtet, eine Fussgängerfrequenzmessung durchzuführen bzw. anzuordnen. Die Beschwerdegegnerin hat jedoch von sich aus eine solche vorgenommen. Da sich diese bei den Akten befindet (Vorakten act. 5: Beilage), die Parteien sich im vorliegenden Verfahren dazu äussern konnten und sie grundsätzlich nicht beanstandet wird, kann vorliegend darauf abgestellt werden. Aus dieser Frequenzzählung während 33 Tagen (20. Februar bis 23. März 2008) ist ersichtlich, dass pro 24 Stunden zwischen 7 und 49 Querungen stattfanden. Bei der Interpretation dieser Messungen geht es nicht an – wie vom Beschwerdeführer vorgenommen – zum einen für die Berechnung des Stundenmittels einzig von der minimalsten Frequenz von sieben Querungen auszugehen. Zum anderen ist bei der Berechnung des Durchschnitts zu beachten, dass nachts mit einer wesentlich geringeren Benutzung des Übergangs zu rechnen ist. Die Querungen verteilen sich hauptsächlich über den Tag. Dies ist auch aus den Messungen ersichtlich. Ob aber nun von einem Tagesdurchschnitt von 21.5 (Beschwerdeführer) oder 25-30 Personen (Gemeinde Rudolfstetten) auszugehen ist, kann offen gelassen werden. Denn es ist unbestritten, dass der Bahnübergang "Mühlegasse" zwar nicht oft, aber dennoch regelmässig von Fussgängern benutzt wird. Somit ist ein – zumindest gewisser – Bedarf am fraglichen Übergang zu bejahen.

Diese Betrachtungsweise wird durch die AB-EBV bestätigt. Diese führen zur Verkehrsbewertung bei Bahnübergängen nach Art. 37b Abs. 1 EBV aus, dass es sich bei acht oder weniger Fussgängern pro Stunde – wovon vorliegend auszugehen ist – um schwachen Verkehr handelt (AB 37b Ziff. 1 AB-EBV). Schwachen Verkehr qualifizieren sie aber nicht als unbedeutend. Mithin hat ein Bahnübergang nicht nur dann seine Daseinsberechtigung, wenn er stark frequentiert wird. Weiter ist es unerheblich, ob bzw. dass es sich beim Fussgängerverkehr hauptsächlich um Freizeitverkehr handelt. Weder die EBV noch die AB-EBV betrachten diesen als weniger schützenswert. Darüber hinaus dürfte wohl die Auffassung der Gemeinde Rudolfstetten zutreffend sein, dass nach einer Sicherung und somit einer benutzerfreundlicheren Gestaltung des Bahnübergangs "Mühlegasse" mit einer stärkeren Benutzung desselben zu rechnen ist. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass die Frequenzmessungen im Winter vorgenommen worden sind. Es ist davon auszugehen, dass im Sommer der Bahnübergang "Mühlegasse" vermehrt benutzt wird, da er hauptsächlich von Spaziergängern überquert wird.

8.2 Des Weiteren hat die Gemeinde Rudolfstetten nachvollziehbar dargelegt, dass sie ein Interesse an der Offenhaltung des Bahnübergangs "Mühlegasse" hat. Der Übergang dient demnach der Erschliessung zwischen dem Dorf nördlich des Trassees und dem Naherholungsgebiet südlich der Bahnlinie. Diese Verbindung solle für die Fussgänger auch in Zukunft bestehen bleiben. Zudem handle es sich auf südöstlicher Seite des Bahntrassees um ein kleines Baugebiet und um mehrere kleine Liegenschaften ausserhalb desselben, welche auch Fussgängerfrequenzen generierten. Dass die umstrittene Querung des Bahntrassees für die Fussgänger weiterhin möglich ist, ist angesichts der vom Wald her zur Bahnlinie führenden Mühlegasse sachlich gerechtfertigt. Den Weg dort einfach abzuschneiden, dürfte Risiken für die Sicherheit mit sich bringen; speziell Fussgänger und Fussgängerinnen könnten anstelle des Umwegs entlang des Rummelbachs bis zur bestehenden Unterführung zum unkontrollierten Queren der Bahnlinie verleitet werden. Zudem ist durchaus verständlich, dass die Gemeinde Rudolfstetten bzw. die Spaziergänger an einer einfachen und direkten Verbindung zwischen dem Wohngebiet nördlich des Trassees und dem Naherholungsgebiet interessiert sind. Es ist zudem nicht von der Hand zu weisen, dass die Aufhebung des Bahnübergangs für die Benutzer zu gewissen Unannehmlichkeiten führen würde. Auch wären bei einer Schliessung die Liegenschaften im Bereich der Mühlegasse – inklusive jene des Beschwerdeführers – weniger gut bzw. weniger direkt mit dem Dorfteil jenseits des Trassees erschlossen. Schliesslich würde die Mühlegasse bei einer Schliessung des Bahnübergangs zur Sackgasse.

Der Beschwerdeführer bestreitet grundsätzlich nicht, dass der Übergang mehrheitlich von Fussgängern benutzt wird, die vom Dorf nördlich der Bahnlinie ins Naherholungsgebiet gelangen wollen. Er ist jedoch der Ansicht, das Naherholungsgebiet könne auch auf andere Weise erreicht werden. Die Frage des Umwegs spielt an dieser Stelle jedoch keine Rolle (vgl. hierzu E. 11). Auch ist nicht erforderlich, dass es sich um einen Wanderweg handelt und der Übergang rege genutzt wird (vgl. hierzu vorstehende E. 8.1).

8.3 Alles in allem machen die im Zusammenhang mit der Erschliessung genannten Aspekte eine Beibehaltung des Bahnübergangs "Mühlegasse" zwar nicht unbedingt erforderlich. Dennoch erscheinen sie gesamthaft betrachtet doch als gewichtig. Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers ist folglich durchaus ein gewisser

Siedlungszusammenhang zwischen den beiden Gebieten jenseits des Trassees im Bereich des Bahnübergangs "Mühlegasse" zu bejahen – und zu schützen –, welcher einen Bedarf am fraglichen Übergang generiert. Zusammenfassend ist somit ein durch öffentliche Interessen begründeter Bedarf am Bahnübergang "Mühlegasse" zu bejahen.

9.
Nachfolgend ist zu prüfen, ob eine adäquate Sicherung des Bahnübergangs möglich ist. Massgebend bei der Beantwortung der Frage, ob ein Bahnübergang im Sinne von Art. 37 EBV geschlossen werden muss oder wie er zu sichern ist, sind die Verkehrsbelastung und die Gefahrensituation (Art. 37b Abs. 1 EBV). Bei der Verkehrsbelastung sind in erster Linie die Betriebsart der Bahn (vgl. Art. 37b Abs. 2 und Art. 37c Abs. 5 EBV) und die Zugsfrequenzen sowie Art und Umfang des Übergangsverkehrs in Betracht zu ziehen. Ein Übergang, der einer stark befahrenen Strasse dient, muss anders gesichert werden als ein nur für den Fussgängerverkehr oder die landwirtschaftliche Bewirtschaftung geöffneter Übergang (vgl. Art. 37c Abs. 3 Bst. b und c EBV). Bei der Gefahrensituation ist zusätzlich den Sichtverhältnissen und den Zugsgeschwindigkeiten Rechnung zu tragen (vgl. Art. 37a EBV).

9.1 Die Bahnstrecke dient dem Regionalverkehr der Beschwerdegegnerin zum Transport von Personen und Gütern. Vorgesehen ist offenbar ein 15-Minuten-Takt, was die vom Beschwerdeführer behaupteten Zugsdurchfahrten alle 7.5 Minuten, allerdings nur in den Hauptverkehrszeiten, ergibt. Was die Zugsgeschwindigkeiten angeht, so handelt es sich gemäss AB 37b Ziff. 2 AB-EBV bei einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h um langsamen Schienenverkehr. Vorliegend wird nach der Streckensanierung die Bahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h verkehren können; dies auch im Bereich des Bahnübergangs "Mühlegasse". Folglich handelt es sich nicht mehr um langsamen Schienenverkehr. Es ist denn auch unbestritten, dass der heute bestehende Bahnübergang "Mühlegasse" mit Andreaskreuz eine erhebliche Gefahr darstellt und so nicht belassen werden kann. Die Aufhebung des Bahnübergangs wäre im Hinblick auf die Sicherheit die beste Lösung. Der Hauptvorteil einer Schliessung läge in der vollständigen Eliminierung der Gefahrensituation Bahnübergang. Dennoch liegt die Lösung nicht von Beginn weg in einer Schliessung. Ansonsten wäre von Bahnübergängen – gesicherten oder ungesicherten – generell abzusehen. Dies ist aber nicht im Sinne des Gesetzes und der Verordnung. Vielmehr besteht

hiernach die Möglichkeit, gefährliche Bahnübergänge zu sichern, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind. Art. 37a EBV hält denn auch fest, dass nur auf Streckenabschnitten mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 160 km/h keine Bahnübergänge zugelassen sind. Daraus ergibt sich, dass bei tieferen Geschwindigkeiten – was vorliegend mit 80 km/h der Fall ist – Bahnübergänge grundsätzlich möglich sind, wenn sie sicher betreten und befahren werden können (vgl. Art. 37b EBV).

9.2 Nach Art. 37c EBV können Bahnübergänge mittels (Voll-) Schranken- oder Halbschrankenanlagen oder ausnahmsweise mittels Bedarfsschrankenanlagen, Blinklichtsignalanlagen mit akustischen Signalen, Lichtsignalen oder Andreaskreuzen gesichert werden. Ein insbesondere zur Sicherung von Strassen oder Wegen nur mit Fussgängerverkehr vorgesehenes Andreaskreuz als einziges Signal kommt vorliegend unbestritten nicht in Frage, da weder die Sichtverhältnisse genügend sind noch die Eisenbahnfahrzeuge zweckdienliche Achtungssignale abgeben können (Art. 37c Abs. 3 Bst. c Ziff. 1 EBV). Zur Diskussion stehen demgegenüber eine Vollschrankenanlage oder eine Bedarfsschrankenanlage. Gemäss den (unbestrittenen) Ausführungen der Vorinstanz ist eine Bedarfsschrankenanlage in der Grundstellung geschlossen. Den Bahnübergang zu passieren sei lediglich möglich, wenn die entsprechende Anforderungstaste betätigt werde und sich kein Zug dem Bahnübergang nähere. Die Schranke schliesse sich in der Folge automatisch nach 20 Sekunden in der geöffneten Stellung. Als Vorwarnung der bevorstehenden Schliessung und während der Senkbewegung der Schranken ertöne ein akustisches Signal; rund 16-20 Sekunden pro Schliessvorgang (vgl. Vernehmlassung Ziff. 2.2).

Gemäss Art. 37c Abs. 3 Bst. b EBV kann eine solche Bedarfsschrankenanlage an Bahnübergängen mit schwachem Strassenverkehr erstellt werden. Als "Strassenverkehr" gilt der die Bahngleise querende Verkehr, der sowohl motorisierten Verkehr wie auch Personenverkehr umfasst. In diesem Sinne spricht Art. 37c Abs. 3 Bst. c Ziff. 1 EBV von Strassen, die nur für den Fussgängerverkehr geöffnet sind. Und AB 37b Ziff. 1 AB-EB hält fest, dass dann von schwachem Strassenverkehr auszugehen ist, wenn pro Stunde acht oder weniger Personenäquivalente den Übergang benutzen (wobei ein Personenäquivalent 0.75 Motorwagen, einem Fussgänger, einem Motorfahrrad oder einem Fahrrad entspricht). Vorliegend wird der

Übergang "Mühlegasse" nur von Fussgängern und bloss gelegentlich benutzt; der motorisierte Strassenverkehr passiert den umstrittenen Übergang nicht. Deshalb ist die Möglichkeit einer Bedarfsschrankenanlage grundsätzlich gegeben und sie wird im Rahmen der Detailplanung zu prüfen sein (vgl. zum Detailplanverfahren E. 12 ff. hiernach).

9.3 Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass folglich der vom Beschwerdeführer geltend gemachte Umstand, im Bereich des Bahnübergangs herrschten unübersichtliche Verhältnisse, per se noch keine Schliessung des Bahnübergangs notwendig macht. Zum einen sind wie ausgeführt bei ungenügenden Sichtverhältnissen an Bahnübergängen Schrankenanlagen zu erstellen. Zum anderen kann bei einer Bahnübergangssicherung – sei dies durch eine Voll- oder Bedarfsschrankenanlage – der Übergang nur bei geöffneter Schranke passiert werden. Die geöffnete Schranke erlaubt damit eine gefahrlose Querung selbst bei unübersichtlichen Verhältnissen. Somit stehen auch die Sichtverhältnisse der Beibehaltung des Bahnübergangs nicht entgegen.

9.4 Die Beurteilung der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation gemäss Art. 37b Abs. 1 EBV ergibt somit, dass der eher schwach benutzte Fussgängerübergang trotz erhöhter Gefahr infolge schnellen Schienenverkehrs ausreichend gesichert werden kann bzw. muss. Dem öffentlichen Interesse an einer genügenden Verkehrssicherheit kann vorliegend mit einer Sicherung des Bahnübergangs – Voll- oder Bedarfsschrankenanlage – in genügender Art und Weise Rechnung getragen werden. Eine Schliessung aus Gründen der Sicherheit ist entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers nicht nötig. Mit anderen Worten stellt eine Sicherung, welche die Gefahrensituation in genügender Weise entschärft, eine weniger einschneidende Massnahme dar als die Schliessung. Damit wird auch dem Gebot der Verhältnismässigkeit Rechnung getragen. Dieses fordert, dass die Massnahme zur Verwirklichung der im öffentlichen Interessen liegenden Ziele im Einzelfall geeignet und erforderlich ist und in einem vernünftigen Verhältnis zu den Einschränkungen steht, die dem Privater auferlegt werden (vgl. PIERRE TSCHANNEN/ULRICH ZIMMERLI/MARKUS MÜLLER, Allgemeines Verwaltungsrecht, 3. Aufl., Bern 2009, § 21).

10.
Die vom Beschwerdeführer behaupteten akustischen Beeinträchtig-

ungen durch die Schrankenanlage gebieten ebenfalls nicht die Schliessung des Bahnübergangs. Denn dieses private Interesse ist nicht schwerer zu gewichten und es vermag das öffentliche Interesse an der Aufrechterhaltung des Übergangs nicht zu überwiegen. Zudem wurde die Akustikproblematik von der Vorinstanz ins Detailprojekt verwiesen (vgl. dazu E. 12 ff.). Es wird demnach im Rahmen des Detailprojektierungsverfahrens zu untersuchen sein, inwieweit die Akustik noch minimiert werden kann.

11.
Gesamthaft betrachtet ist somit aufgrund vorstehender Ausführungen das öffentliche Interesse an der Bei- bzw. Offenhaltung mit Sicherung des Bahnübergangs "Mühlegasse" höher zu gewichten als das private Interesse des Beschwerdeführers an dessen Schliessung.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass die Frage der Zumutbarkeit des Umwegs entlang des Rummelbachs bis zur bereits bestehenden Unterführung (Variante Rummelbachweg) vorliegend nicht von Bedeutung ist. Diese würde sich nur stellen, wenn der Bahnübergang zu schliessen wäre und in der Folge entschieden werden müsste, ob stattdessen eine Unter- oder Überführung zu bauen ist oder ob den Benutzern ein Umweg zugemutet werden kann. Dies ergibt sich auch aus AB 37f Ziff. 2 AB-EBV, wonach bei einer Aufhebung eines Bahnübergangs, über welchen ein Fussweg führt, nur dann Ersatz zu leisten ist, wenn ansonsten ein Umweg von mehr als 500m entsteht. Auf die verschiedenen Berechnungen des Umwegs bis zur nächsten Unterführung ist damit nicht weiter einzugehen.

12.
Die genaue Ausgestaltung der Sicherungsanlage beziehungsweise die Aussen- und Innenanlage des Bahnübergangs "Mühlegasse" hat die Vorinstanz bereits in ihrer ersten Plangenehmigungsverfügung vom 16. August 2005 ins Detailprojektverfahren verwiesen. Für die Aussenanlage habe die Beschwerdegegnerin eine vollständige Dokumentation gemäss den Ziffern 11-14 und 52-53 der Richtlinie des BAV zu Art. 3 der Verordnung vom 2. Februar 2000 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE, SR 742.142.1) zur Genehmigung einzureichen (Dispositiv Ziff. 3.13). Gemäss den Erwägungen 1.12 und 1.13 sind für die Aussenanlage in den Plänen lediglich die Schranken eingetragen. Für die Abstände, die Signalisierung und die Abschrankungen sei kein Detailplan eingereicht

worden. Zur Innenanlage enthalte der Technische Bericht rudimentäre Angaben zum Funktionsablauf der Barrierensteuerungen. Diese Angaben basierten aber auf einer ausser Kraft getretenen Verordnung. Ebenso fehle das Weg-Zeit-Diagramm.

In ihrer zweiten Plangenehmigungsverfügung vom 17. Februar 2009 hat die Vorinstanz mit Dispositiv Ziff. 3b angeordnet, im Rahmen des noch einzureichenden Detailprojekts Bahnübergang "Mühlegasse" habe die Beschwerdegegnerin im Sinne der Erwägungen die Warn- und Sperrzeiten sowie das Ertönen des akustischen Signals zu optimieren. In den Erwägungen hält sie fest, die Ausrüstung mit Schranken habe nach Art. 37c Abs. 1 EBV zu erfolgen. Insbesondere sei festzustellen, dass zwischen der Kantonsstrasse und der Bahn ein kleiner Stauraum geschaffen werde, damit sich die Fussgänger vor allfällig geschlossener Schranke in sicherem Abstand vor dem Strassenverkehr aufhalten könnten (E. 2.1). Für die vertiefte Prüfung der technischen Belange habe sie bereits die Vorlage einer Detailplanung angeordnet. Dabei dürften sich gemäss den heute geltenden Bestimmungen die Warn- und Sperrzeiten sowie das Ertönen des akustischen Signals noch verkürzen (E. 2.1). Schliesslich sei im Rahmen des Detailplanverfahrens zu prüfen, ob anstelle einer Vollschrankeneine Bedarfsschrankenanlage in Betracht komme (E. 2.2).

12.1 Gestützt auf das Prinzip der Einheit und Unteilbarkeit des Entscheids darf die Bewilligungsbehörde das Verfahren grundsätzlich nicht aufteilen. Sie muss alle sich für den Baubewilligungsentscheid stellenden tatsächlichen und rechtlichen Fragen im Rahmen der Plangenehmigung beurteilen. Damit wird sichergestellt, dass die Betroffenen eine genaue Beurteilung des Bauvorhabens vornehmen können. Zudem wird ausgeschlossen, dass der Entscheid bei einer etappenweisen Überprüfung, in deren Rahmen kleinere Mängel festgestellt werden, die für sich alleine nicht zur Verweigerung der Bewilligung führen, anders ausfällt als bei einer einheitlichen und gesamthaften Beurteilung des Bauvorhabens. Erlaubt hingegen ist eine gestaffelte Planvorlage für verschiedene Streckenabschnitte (vgl. hierzu Entscheid der Eidgenössischen Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt [REKO/UVEK, später REKO/INUM] A-2004-26 vom 15. Oktober 2004 E. 4.4.3 mit Hinweisen). Auch grundsätzlich zulässig sind nachlaufende Bewilligungsverfahren oder Detailprojektierungen; dies selbst dann, wenn die (eisenbahnrechtliche) Spezialgesetzgebung sie nicht ausdrücklich vorsieht (vgl. hierzu und

zu den nachfolgenden Ausführungen insbesondere BGE 121 II 378 E. 6 ff. sowie Urteil des Bundesgerichts 1A.245+260/2003 vom 31. März 2004 E. 4.2).

12.1.1 Solche Detailverfahren haben insbesondere eine verfeinerte Planung, Anliegen Privater im Bereich ihrer Grundstücke oder Ersatz- und Schutzmassnahmen zum Gegenstand. Zudem sollen nachlaufende Bewilligungsverfahren dann zum Zug kommen, wenn Fragen beurteilt werden müssen, bei denen ein gewisser Entscheidungsspielraum besteht. Die Möglichkeit, gewisse Detailfragen in nachgeordneten Verfahren eingehender zu regeln, erlaubt ihre vertieftere Abklärung – was auch im Interesse der Betroffenen liegt. Allerdings sind gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung für die Durchführung von nachgeordneten Bewilligungsverfahren und von Detailprojektierungen einige Rahmenbedingungen einzuhalten: In Bezug auf das Verfahren sei zu beachten, dass Parteirechte wie der Anspruch auf rechtliches Gehör usw. umfassend zu gewähren seien. Sodann sei der Entscheid in eine Verfügung zu kleiden, welche den Anforderungen der Art. 34 ff. VwVG entspreche. Ferner sei den Parteien der Rechtsschutz in gleichem Umfang wie gegen die Plangenehmigungsverfügung selbst zu gewähren. In sachlicher Hinsicht müsse sich die zu verfeinernde Projektplanung an die vorausgehende Plangenehmigungsverfügung halten; diese könne im nachfolgenden Verfahren nicht mehr in Frage gestellt werden. Das setze voraus, dass die Kernpunkte und der Rahmen des Projekts in der Plangenehmigungsverfügung selbst enthalten sein müssten. Somit könnten in nachfolgende Verfahren grundsätzlich nur Fragen verwiesen werden, denen bei gesamthafter Beurteilung lediglich untergeordnete Bedeutung zukomme. Schliesslich müsse sichergestellt sein, dass die Anforderungen des Enteignungsrechts gewahrt blieben.

12.1.2 Das Bundesgericht hat bei der Beurteilung von Eisenbahnbauprojekten die Anordnung nachfolgender Bewilligungsverfahren oder Detailprojektierungen unter anderem für die Beurteilung von Altlasten, für Installations- und Deponieplätze, für Anpassungen von Strassen und Werkleitungen sowie die Gestaltung von Bauprovisorien oder die Regelung von Einzelfragen bei Massnahmen zum Umweltschutz und der Bauausführung als zulässig erachtet. Ebenso hat es eine Anordnung der Plangenehmigungsbehörde, die Eisenbahnunternehmung müsse sich mit den Betroffenen im Rahmen der Detailprojektierung verständigen oder absprechen, geschützt und Bedenken bezüglich der

Durchsetzbarkeit solcher Anordnungen als unbegründet erachtet, weil in jenem Fall sichergestellt war, dass die Detailprojekte von der Bewilligungsbehörde auf ihre Rechtmässigkeit überprüft werden können (BGE 121 II 378 E. 7c und d sowie 8a).

12.2 Das von der Vorinstanz geforderte Detailprojektverfahren wird an ein ordentliches eisenbahn- und enteignungsrechtliches Plangenehmigungs- und Einspracheverfahren anschliessen. Das Eisenbahnrecht sieht ausdrücklich vor, dass Detailpläne, die sich auf ein bereits genehmigtes Projekt stützen, im vereinfachten Verfahren zu genehmigen sind (Art. 18i Abs. 2 EBG). Auch wenn das Gesuch im vereinfachten Verfahren nicht publiziert oder öffentlich aufgelegt wird, bleiben die Parteirechte der Betroffenen durch die persönliche Anzeige auch bezüglich allfälliger enteignungsrechtlicher Einwendungen umfassend gewahrt (Art. 18i Abs. 3 und Art. 18 Abs. 4 i.V.m. Art. 18f EBG; vgl. BGE 131 II 581 E. 2.2 ff.).

12.3 Wie bereits erwähnt, hat die Vorinstanz die konkrete Ausgestaltung des Bahnübergangs in ein Detailplanverfahren verwiesen. Dieses Vorgehen ist gestützt auf die vorstehenden Erwägungen zulässig: Zum einen ist der Rahmen des Projekts bewilligt und sind die Kernfragen, ob der Bahnübergang offen zu halten und zu sichern ist und welche Sicherungsmöglichkeiten (Voll- oder Bedarfsschrankenanlage) in Betracht kommen, bereits entschieden. Zum anderen hat die Vorinstanz den genauen Umfang der noch durchzuführenden Detailplanung bezeichnet. Es geht hierbei um Punkte, denen im vorliegenden Kontext bloss untergeordnete Bedeutung für die Bewilligungsfähigkeit des Bahnübergangs zukommt. Sie durften deshalb in der Plangenehmigung offengelassen und zur vertieften Abklärung in die Detailprojektierung verwiesen werden. Hinzu kommt, dass bezüglich der Frage, wie ein Bahnübergang zu sichern ist, der Bahnunternehmung bzw. der Vorinstanz als Genehmigungsbehörde ein erheblicher Entscheidungsspielraum zusteht (vgl. E. 5 hiervor). Schliesslich werden bei diesem Vorgehen die Parteirechte des Beschwerdeführers gewahrt und sein Rechtsschutz bleibt gewährleistet. Der Beschwerdeführer hat die Möglichkeit, im späteren Detailplanverfahren allfällige Einwendungen gegen die Ausgestaltung der Schrankenanlage des Bahnübergangs "Mühlegasse" (Voll- oder Bedarfsschrankenanlage, Ertönen des Signals, Dauer der Warn- und Sperrzeit, Ausgestaltung der Warteräume) anzubringen – inklusive allfälliger enteignungsrechtlicher Einsprachen, da eine noch offene enteignungs-

rechtliche Frage der Anordnung eines nachfolgenden Detailplanverfahrens nicht entgegen steht (E. 12.2).

12.4 Die genaue Ausgestaltung der Warteräume ist letztlich abhängig von der gewählten Schrankenvariante und wird deshalb ebenfalls erst Thema des Detailplanverfahrens sein können. Gemäss dem von der Vorinstanz am 16. August 2005 genehmigten Situationsplan 1:500 Blatt 1 (Planunterlagen Nr. 3) ist zwischen dem Bahntrassee und der (stark befahrenen) Bernstrasse mit dem Fussgängerstreifen ein Warteraum von 1.96m Tiefe vorgesehen. Der Warteraum auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnübergangs soll eine Tiefe von 2.00m (in Fahrtrichtung Bremgarten) bzw. von 1.50m (in Fahrtrichtung Dietikon) aufweisen. Weil die Linienführung von Bahn und Strasse nicht mehr geändert werden können und der Situationsplan bereits eine Vollschrankenanlage beinhaltet, ist davon auszugehen, dass die Tiefen dieser Warteräume unabhängig von der Wahl der Schrankenanlage keine wesentlichen Änderungen mehr erfahren werden. Gemäss VSS-Norm 640 241 müssen strassenseitige Warteräume für Fussgänger eine Minimaltiefe von 1.20m aufweisen (S. 11). Selbst in der Annahme, dass dem Warteraum zwischen Bahntrassee und Strasse die Funktion einer (weiteren) Strassen-Mittelinsel zukäme, wäre die für Fussgängerinseln geltende Mindestbreite (bzw. Tiefe) von 1.50m (VSS-Norm 640 241 S. 10) eingehalten. Die Befürchtung des Beschwerdeführers, der bei geschlossener Schranke bestehende Warteraum sei – insbesondere für eine Frau mit Kinderwagen – zu klein bemessen, ist folglich unbegründet.

13.
Aufgrund vorgängiger Ausführungen ist die von der Vorinstanz vorgenommene Interessenabwägung und der daraus resultierende Entscheid, den Bahnübergang "Mühlegasse" beizubehalten und zu sanieren, nicht zu beanstanden. Die Beschwerde ist daher vollumfänglich abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

14.
Bei diesem Ausgang des Verfahrens gilt der Beschwerdeführer als unterliegende Partei. Er hat daher die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Diese sind auf Fr. 2'000.-- festzusetzen (Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]) und mit dem geleisteten Kostenvorschuss in derselben

Höhe zu verrechnen. Die enteignungsrechtliche Kostenregelung gemäss Art. 116 des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG, SR 711) findet vorliegend keine Anwendung, weil das Bundesverwaltungsgericht keine enteignungsrechtlichen Einsprache zu beurteilen hatte.

15.

Dem unterliegenden Beschwerdeführer und der Vorinstanz werden keine Parteientschädigungen zugesprochen (Art. 64 Abs. 1 VwVG und Art. 7 VGKE). Die Beschwerdegegnerin gilt zwar als obsiegende Partei. Da sie jedoch im vorliegenden Verfahren von einer aktiven Teilnahme abgesehen hat, sind ihr auch keine Kosten erwachsen. Ihr ist folglich ebenfalls keine Parteientschädigung auszurichten.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

2.
Die Verfahrenskosten von Fr. 2'000.-- werden dem Beschwerdeführer auferlegt. Sie werden mit dem geleisteten Kostenvorschuss in derselben Höhe verrechnet.

3.
Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.

4.
Dieses Urteil geht an:

- den Beschwerdeführer (Gerichtsurkunde)
- die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Ref-Nr. 341.223/2009-02-16/162; Einschreiben)
- das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde)
- die Gemeinde Rudolfstetten (Einschreiben)

Der vorsitzende Richter:	Die Gerichtsschreiberin
Beat Forster	Michelle Eichenberger

Rechtsmittelbelehrung:

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

Versand: