Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Abteilung I
A-5941/2011

Urteil vom 21. Juni 2012

Besetzung

Richter André Moser (Vorsitz),
Richterin Marianne Ryter Sauvant, Richter Markus Metz,
Gerichtsschreiber Andreas Meier.

Parteien

Einwohnergemeinde Fislisbach,
handelnd durch den Gemeinderat,
Badenerstrasse 30, Postfach 29, 5442 Fislisbach,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Andreas Edelmann,
Bahnhofstrasse 1, Postfach 31, 5330 Bad Zurzach,
Beschwerdeführerin,

gegen

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

und

Bundesamt für Verkehr BAV, 3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Aufhebung Bahnübergang km 48.079 in Fislisbach.

Sachverhalt:

A.
Auf der einspurigen Bahnstrecke zwischen Dättwil und Mellingen befindet sich bei Bahnkilometer 48.079 auf dem Gebiet der Gemeinde Fislisbach ein Bahnübergang. Dieser dient dem Fussgängerverkehr auf einem öffentlichen Waldweg und ist zu diesem Zweck mit Andreaskreuzen, Drehkreuzen und Pfeiftafeln ausgerüstet (unbewachter Bahnübergang). Ferner ist der Bahnübergang für gelegentlich stattfindende Holztransporte mit einer manuellen Bedarfsschranke gesichert.

Mit Verfügung vom 29. September 2011 genehmigte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Planvorlage der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) vom 27. August 2010 betreffend die ersatzlose Aufhebung dieses Bahnübergangs. Das Projekt sieht vor, Andreaskreuze, Drehkreuze und Schranke zu entfernen, den Strassenzugang im Bereich der SBB-Parzelle zurückzubauen und im Gleisbereich das normale Schotterprofil wieder herzustellen. Weiter soll die Lücke im beidseitig entlang des Bahntrasses verlaufenden Maschendrahtzaun geschlossen werden. Im Übrigen können nach Aufhebung des Bahnübergans die Pfeiftafeln entfernt werden.

B.
Mit Eingabe vom 28. Oktober 2011 erhebt die Einwohnergemeinde Fislisbach (nachfolgend: Beschwerdeführerin) beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen die Plangenehmigungsverfügung. Die Beschwerdeführerin stellt folgende Begehren:

"1. Die Plangenehmigungsverfügung des Bundesamtes für Verkehr vom 29. September 2011 sei aufzuheben.

2. Es seien die Vorinstanzen anzuweisen, den Bahnübergang km 48.079 in Fislisbach mit einer Mikro-Anlage zu versehen und ihn aufrecht zu erhalten sowie auf die Verwendung der Pfeifsignale im Bereich des Wohngebietes künftig zu verzichten.

3. Eventualiter: Es sei die Angelegenheit zur neuen Beurteilung an die Vorinstanzen zurückzuweisen mit dem Auftrag zu genauer Abklärung betreffend technische Zulässigkeit der Installation einer Mikro-Anlage an besagtem Ort und betreffend exakte Kosten dieser Installation sowie zwecks Vornahme einer korrekten Interessenabwägung entsprechend den vom Gericht für massgeblich bezeichneten Kriterien."

Zur Begründung bringt die Beschwerdeführerin vor, mit der Aufhebung des Bahnübergangs werde die Strasse für die Waldwirtschaft unbenutzbar. Eine vollständige Schliessung für Fahrzeuge bringe jedoch keinerlei Sicherheitsvorteile, da der Bahnübergang, was den Fahrzeugverkehr angehe, bereits mit einer manuellen Bedarfsschranke gesichert sei. Betreffend die Schliessung für den Fussgängerverkehr habe die Vorinstanz bei ihrer Interessenabwägung den gesetzlichen Vorgaben nicht Rechnung getragen und eine Sicherung des Bahnübergangs mit einer sogenannten MICRO-Anlage unter Verweis auf die Kosten verworfen, ohne deren exakte Höhe überhaupt abgeklärt zu haben.

C.
Das BAV (nachfolgend: Vorinstanz) stellt in seiner Vernehmlassung vom 20. Dezember 2011 den Antrag, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Zur Begründung verweist es auf die Erwägungen in der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung, an denen vollumfänglich festgehalten werde.

Die SBB (nachfolgend: Beschwerdegegnerin) nimmt am 2. Februar 2012 Stellung und beantragt ebenfalls die vollumfängliche Abweisung der Beschwerde. Sie führt unter anderem aus, sie erachte eine Sicherung des Bahnübergangs mit einer MICRO-Anlage anstelle einer Aufhebung angesichts der Kosten für unverhältnismässig, selbst wenn sich die Beschwerdeführerin an den Kosten beteiligen würde. Der Kostenaufwand für eine erste, unterdessen im Kanton Glarus realisierte MICRO-Anlage habe Fr. 180'000.– betragen.

D.
In ihrer Stellungnahme vom 29. Februar 2012 hält die Beschwerdeführerin an ihren Ausführungen in der Beschwerdeschrift fest. Sie führt weiter aus, der Gemeinderat erkläre sich namens der Beschwerdeführerin bereit, unter gewissen Bedingungen einen Anteil von bis zu 50% der Gesamtkosten für die Installation einer MICRO-Anlage zu übernehmen.

E.
Die Beschwerdegegnerin führt in ihrer Stellungnahme vom 15. März 2012 aus, sie nehme von der grundsätzlichen Bereitschaft der Beschwerdeführerin Kenntnis, sich an den Kosten einer MICRO-Anlage hälftig zu beteiligen. Sie halte jedoch an ihren Anträgen und damit an der Aufhebung des Bahnübergangs fest.

Die Vorinstanz verzichtet gemäss ihrem Schreiben vom 20. März 2012 auf eine weitere Stellungnahme.

F.
Auf die weitern Vorbringen der Parteien und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird, soweit relevant, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

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

1.2.

1.2.1. Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c).

Das Beschwerderecht nach Art. 48 Abs. 1 VwVG ist auf Privatpersonen zugeschnitten. Gemeinwesen können es für sich in Anspruch nehmen, wenn sie durch die angefochtene Verfügung gleich oder ähnlich wie Private betroffen sind. Nach der Rechtsprechung kann jedoch ein Gemeinwesen auch zur Beschwerde legitimiert sein, wenn es durch den angefochtenen Entscheid in seinen hoheitlichen Befugnissen und Aufgaben berührt wird. Es kann damit auch zur Beschwerde zugelassen werden,

wenn es ihm um spezifische öffentliche Anliegen wie den Schutz der Einwohner vor Immissionen geht. So werden Gemeinden seit längerer Zeit als legitimiert erachtet, in Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht öffentliche Interessen geltend zu machen (vgl. BGE 136 I 265 E. 1.4 und Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3762/2010 vom 25. Januar 2012 E. 2.2 [letzter Abschnitt] je mit Hinweisen; vgl. auch ANDRÉ MOSER / MICHAEL BEUSCH / LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2008, Rz. 2.87 und 2.89).

1.2.2. Gemäss Art. 18f Abs. 3 EBG wahren die betroffenen Gemeinden ihre Interessen mit Einsprache. Die Beschwerdeführerin hat als Einsprecherin am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen. Sie ist mit ihrer Einsprache nicht durchgedrungen und insoweit durch die angefochtene Verfügung formell beschwert. Ferner stellt sich die Beschwerdeführerin auf den Standpunkt, mit der Festlegung bzw. Bewahrung des öffentlichen Strassen- und Wegnetzes verfolge sie, wie dies die Rechtsprechung verlange, ein spezifisches öffentliches Anliegen. Dem ist zu folgen, steht doch die Aufhebung eines öffentlichen Bahnübergangs zur Diskussion, welcher von Fussgängern genutzt wird, um ein Naherholungsgebiet zu erreichen. Die Legitimation der Beschwerdeführerin blieb denn auch unbestritten.

1.2.3. Die Beschwerdeführerin ist daher zur Erhebung der vorliegenden Beschwerde legitimiert.

1.3. Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde ist somit einzutreten.

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

3.
Die Grundsätze der Planung, des Baus und des Betriebes von Eisenbahnen sind in den Art. 17 ff. EBG verankert. Gemäss Art. 17 Abs. 4 EBG sind die Bahnunternehmen für den sicheren Betrieb der Bahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich. Sie sind nach Art. 19 Abs. 1 EBG verpflichtet, die Vorkehren zu treffen, die gemäss den Vorschriften des Bundesrates und den mit den genehmigten Plänen verbundenen Auflagen zur Sicher-

heit des Baues und Betriebes der Bahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind.

Die ausführlichen Sicherheitsvorschriften finden sich in der gestützt auf Art. 17 Abs. 2 EBG erlassenen 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. 37b Abs. 1 EBV sind Bahnübergänge entsprechend der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation entweder aufzuheben oder so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten, dass sie sicher befahren und betreten werden können. Die Modalitäten der Signalisation von Bahnübergängen sowie die gesetzlich vorgesehenen Sicherungsmassnahmen (Schranken- oder Halbschrankenanlagen, Blinklichtsignalanlagen, Bedarfsschrankenanlagen, Lichtsignalanlagen, Andreaskreuze) sind in Art. 37c EBV aufgeführt. Zudem hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gestützt auf Art. 81 EBV Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung erlassen (AB-EBV [Ausgabe 1. Juli 2010], SR 742.141.11, nicht amtlich publiziert, abrufbar unter: <www.bav.admin.ch> > Grundlagen > Vorschriften > Ausführungsbestimmungen EBV [AB EBV Gesamtversion 2010], besucht am 18. Mai 2012).

Gemäss Art. 37f 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. 37b und Art. 37c EBV räumen der Vorinstanz als Genehmigungsbehörde einen weiten Entscheidungsspielraum in der Rechtsanwendung ein, sowohl was die Beurteilung der unbestimmten Rechtsbegriffe "Verkehrsbelastung" und "Gefahrensituation" (sog. Tatbestandsermessen) anbelangt als auch hinsichtlich der Wahl zwischen verschiedenen Sicherungsmassnahmen, d.h. den verschiedenen Signalisierungen und der Aufhebung des Bahnüberganges (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 be-

lassen. 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-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).

5.

Der Bahnübergang bei Bahnkilometer 48.079 ist mit Andreaskreuzen als einziges strassenseitiges Signal ausgerüstet (unbewachter Bahnübergang; vgl. Art 37c Abs. 3 Bst. c EBV). Bahnseitig sind Pfeiftafeln angebracht. Die Lokführer werden dadurch zur Abgabe von Achtungssignalen veranlasst. Fussgänger, die den Übergang betreten wollen, müssen zudem ein Drehkreuz passieren.

Für den Fahrzeugverkehr, d.h. die gelegentlich im Rahmen der Waldbewirtschaftung stattfindenden Holztransporte, ist der Bahnübergang mit einer manuellen Bedarfsschranke gesichert (vgl. Art. 37c Abs. 3 Bst. b EBV). Manuelle Bedarfsschranken sind abschliessbare Schlagbäume ohne stellwerktechnische Abhängigkeiten. Sie sind in der Grundstellung geschlossen und dürfen bei Bedarf von bestimmten, von der Infrastrukturbetreiberin bezeichneten und von dieser instruierten Personen geöffnet werden (vorliegend mit Schlüssel). Vor dem Öffnen ist eine Verbindungsaufnahme mit der Bahnbetriebsleitstelle erforderlich. Der Fahrdienstleiter sichert das Gleis gegen Eisenbahnfahrten und meldet dies dem Berechtigten zurück. Nach der Benutzung meldet sich der Berechtigte ab und die Sicherungsmassnahme wird aufgehoben (vgl. AB-EBV, Blatt Nr. 7 f. zu Art. 37c, Ziff. 2, sowie Regelwerk Technik der schweizerischen Eisenbahnen „Bahnübergänge“ des Verbandes öffentlicher Verkehr [VÖV] vom 20. Juli 2010 [R RTE 25031], Ziff. 5.4.1 und 7.1.3 [zu dessen Beachtlichkeit als Ausdruck des Wissens und der Erfahrung bewährter Fachstellen vgl. Art. 2 Abs. 1 EBV sowie Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-7569/2007 vom 19. November 2008 E. 6.6.4 mit Hinweisen auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung]).

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

6.1. Die Beschwerdegegnerin führte in ihrem Plangenehmigungsgesuch vom 27. August 2010 und in ihrem technischen Bericht aus, die Sicherung des Bahnübergangs bei Bahnkilometer 48.079 für den Fussgängerverkehr sei nicht mehr gesetzeskonform, da die Sicherheit bei zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen (z.B. Nebel, starke Niederschläge) nicht gewährleistet sei.

Die Vorinstanz kam in ihrer Plangenehmigungsverfügung demgegenüber zum Schluss, die bestehende Sicherung mit Andreaskreuzen und Pfeifsignalen für die Benutzung durch Fussgänger sei grundsätzlich gesetzeskonform. Es gelte jedoch zu bedenken, dass mit jedem Bahnübergang, auch wenn dieser den gesetzlichen Vorgaben entspreche, eine Gefahrenquelle bestehen bleibe. Aufgrund der grossen Anzahl von Bahnübergängen auf dem schweizerischen Schienennetz sei es sowohl im öffentlichen als auch im Interesse der betroffenen Bahnen, Bahnübergänge von untergeordneter Bedeutung, d.h. insbesondere solche ohne Erschliessungsfunktion und ohne Bedeutung für Arbeits- oder Schulwege, nach Möglichkeit aufzuheben, um vorhandene Risiken zu reduzieren.

In ihrer Beschwerdeantwort vom 2. Februar 2012 schliesst sich die Beschwerdegegnerin diesen Ausführungen grundsätzlich an. Die Sichtweite für Fussgänger sei bei guten Witterungs- und Lichtverhältnissen ausreichend, aufgrund der ungenügenden Sichtverhältnisse bei Nebel oder starkem Niederschlag müssten aber Pfeifsignale abgegeben werden. Bei niveaugleichen Kreuzungsstellen würde trotz rechtskonformer Sicherung ein Restrisiko bestehen bleiben. Soweit daher nicht eine rege Nutzung oder die Erschliessung von Liegenschaften die Aufrechterhaltung des Übergangs gebiete, sei die Beschwerdegegnerin bestrebt, niveaugleiche Kreuzungsstellen auf ihrem Netz möglichst zu beseitigen.

Sowohl die Vorinstanz als auch die Beschwerdegegnerin vertreten schliesslich den Standpunkt, unter den gegebenen Umständen könne ein Umweg von ca. 900 Metern durch die Unterführung bei Bahnkilometer 48.505 (Birkenstrasse) als zumutbar erachtet werden. Auch die Holz-

transporte müssten nicht zwingend über den Bahnübergang erfolgen. Entsprechend könne dieser aufgehoben werden.

6.2. Die Beschwerdeführerin hält dem entgegen, aufgrund der Sicherung mittels manueller Bedarfsschranke sei der Bahnübergang für den Fahrzeugverkehr bereits heute ausreichend sicher. Soweit der Übergang für den Fahrzeugverkehr geschlossen würde, bringe dies keine zusätzliche Sicherheit, sondern habe einzig den Nachteil, dass eine für die Waldbewirtschaftung zweckdienliche Strassenverbindung wegfiele. Betreffend den Fussgängerverkehr sei zu beachten, dass ein Bahnübergang nicht nur dann seine Daseinsberechtigung habe, wenn er stark frequentiert werde. Auch komme der Erhaltung der Fussgängerverbindung dadurch, dass diese lediglich Freizeitinteressen diene, nicht weniger Gewicht zu. Weiter habe die Vorinstanz nicht beachtet, dass der massgebliche Grenzwert betreffend Ersatzweg für Fussgänger lediglich 500 Meter betrage.

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

Gemäss Art. 37c 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. Nach den AB-EBV gilt der Fussgängerverkehr als schwach, wenn acht oder weniger Personen pro Stunde den Übergang nutzen (vgl. AB-EBV, Blatt Nr. 1 zu Art. 37b, Ziff. 1.1). Dass dies der Fall ist, scheint vorliegend unbestritten zu sein. Die Vorinstanz und die Beschwerdegegnerin gehen weiter von einer Sichtweite von 190 Metern aus. Angesichts der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit der Züge von 75km/h ergibt sich somit eine Sichtzeit von 9.1 Sekunden. Eine solche dürfte gemäss den relevanten Bestimmungen der AB-EBV, wonach bei der Berechnung der Räumzeit von einer Reaktionszeit von zwei Sekunden und einer Räumgeschwindigkeit des Fussgängerverkehrs von 0.7 m/s auszugehen ist, tatsächlich ausreichend sein (vgl. AB-EBV, Blatt Nr. 5 zu Art. 37c, Ziff. 4.2). Wetterbedingt ungenügenden Sichtverhältnissen wird durch das Abgeben der Pfeifsignale Rechnung getragen. Es ist daher davon auszugehen, dass die Voraussetzungen für die Sicherung

des Fussgängerübergangs mittels Andreaskreuz grundsätzlich erfüllt sind.

Was den (seltenen) Fahrzeugverkehr angeht, ist die Sicherung mittels manueller Bedarfsschranke zulässig (vgl. dazu Art. 37c Abs. 1 Bst. b EBV und R RTE 25031 Ziff. 5.4.1).

Der Bahnübergang entspricht damit der EBV und unterliegt insbesondere nicht der Sanierungspflicht nach Art. 37f Abs. 1 EBV. Eine Offenhaltung des Übergangs kann somit nicht von vornherein verworfenen werden, sondern ist (neben einer Aufhebung oder Anpassung) in die nachfolgende Interessenabwägung einzubeziehen.

6.4. Die Öffentlichkeit und die Beschwerdegegnerin haben ein erhebliches Interesse an der Vermeidung von Unfällen bzw. der Verminderung des Unfallrisikos auf Bahnübergängen. Es ist ihm eine zentrale Bedeutung zuzumessen (vgl. Entscheid der REKO UVEK vom 2. Oktober 2001, veröffentlicht in Verwaltungspraxis der Bundesbehörden [VPB] 66.47 E. 9.2, sowie Entscheid der REKO UVEK A-2002-34 vom 23. April 2003 E. 6.3, bestätigt in Urteil des Bundesgerichts 1A.117/2003 vom 31. Oktober 2003 E. 5.5).

Obschon keine Sanierungspflicht besteht, stellt der vorliegende Bahnübergang für Fussgänger eine Gefahrenquelle dar. Zwar verbleibt genügend Zeit, um den Übergang noch zu räumen, wenn ein Zug in Sichtweite erkannt wird bzw. dieser das Achtungssignal abgibt, doch besteht die Gefahr, dass eine Person, welche die gebotene Vorsicht nicht walten lässt, einen sich nähernden Zug dennoch nicht oder zu spät wahrnimmt. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass Eisenbahnkompositionen in der Regel lange Bremswege aufweisen und die Züge an dieser Stelle immerhin mit bis zu 75km/h unterwegs sind. Der Vorinstanz und der Beschwerdegegnerin ist nach dem Ausgeführten zuzustimmen, dass in dieser Hinsicht eine Sanierung des vorliegend in Frage stehenden unbewachten Bahnübergangs erstrebenswert ist. Wenn der Vermeidung von Unfällen auch grundsätzlich eine zentrale Bedeutung zukommt, so ist doch zu beachten, dass vorliegend eine Aufhebung bzw. Sicherung des Übergangs aufgrund der nicht gleichermassen ausgeprägten Gefahrensituation weniger dringlich ist als in Fällen, in denen eine eigentliche Sanierungspflicht besteht. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass auf der betreffenden Bahnstrecke kein fahrplanmässiger Personenverkehr mehr stattfindet. Die Beschwerdeführerin macht geltend, die Strecke werde lediglich

von ca. 35 Zügen pro Woche befahren, was die Vorinstanz und die Beschwerdegegnerin unwidersprochen lassen. Obschon Art. 37c EBV die bahnseitige Verkehrsbelastung nirgends als Kriterium für die Wahl der Sicherungsanlage aufführt, vermag sie die Einschätzung der Gefahrensituation sicherlich zusätzlich zu beeinflussen (vgl. z.B. Urteil des Bundesgerichts 1E.10/2004 vom 3. Dezember 2004 E. 4 oder Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 E. 9.1). Die Dringlichkeit einer Sanierung reduziert sich daher angesichts der geringen Zugfrequenzen weiter. Das Interesse, den Übergang zu sanieren, kann damit aufgrund der für Fussgänger bestehenden Gefahrensituation nicht als besonders gross, aufgrund der zentralen Bedeutung der Vermeidung von Unfällen aber auch nicht als gering bezeichnet werden.

6.5. Die Beschwerdeführerin macht ein Interesse an der Bewahrung des öffentlichen Strassen- und Wegnetzes geltend.

6.5.1. Unstreitig ist, dass der vorliegende Bahnübergang insbesondere bei schönem und trockenem Wetter von Spaziergängern und Pensionären genutzt wird, um zum nahen Naherholungsgebiet zu gelangen. Nach Ansicht der Vorinstanz kommt dem Übergang mangels Erschliessungsfunktion oder Bedeutung für Arbeits- oder Schulwege jedoch untergeordnete Bedeutung zu. Die Beschwerdeführerin bestreitet dies unter Hinweis auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 17. Dezember 2009. In diesem Urteil hat das Bundesverwaltungsgericht einen gewissen Bedarf für den dort in Frage stehenden Fussgängerübergang bejaht und in diesem Zusammenhang unter anderem darauf verwiesen, ein Bahnübergang habe nicht nur dann seine Daseinsberechtigung, wenn er stark frequentiert werde; weiter sei unerheblich, ob bzw. dass es sich beim Fussgängerverkehr hauptsächlich um Freizeitverkehr handle, betrachteten doch weder die EBV noch die AB-EBV diesen als weniger schützenswert (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 E. 8.1). Selbstverständlich ist ein gewisser Bedarf auch für den vorliegenden Fussgängerübergang ohne Weiteres zu bejahen, zumal dieser *immerhin* Freizeitinteressen dient. Festzuhalten ist aber, dass sich den im Urteil erwähnten Ausführungsbestimmungen zu Art. 37b Abs. 1 EBV (AB-EBV, Blatt Nr. 1 zu Art. 37b) nicht entnehmen lässt, in die Beurteilung der Bedeutung eines Bahnübergangs dürfe in keinem Fall einfliessen, zu welchem Zweck dieser begangen werde. Dies umso weniger, als sich die Ausführungsbestimmungen zu Art. 37b EBV nicht primär zur Bedeutung von Bahnübergängen äussern, sondern in Zusammenhang mit Art. 37c

EBV stehen, welcher die Mindestanforderungen an die Sicherung von Bahnübergängen regelt.

Die Vorinstanz und die Beschwerdegegnerin haben denn auch zu Recht berücksichtigt, dass der Übergang nicht der Erschliessung von Liegenschaften dient und kein Schul- oder Arbeitsweg über den Übergang führt. Diese Tatsachen haben nämlich Auswirkungen auf die Frage, welcher Umweg im Falle einer Aufhebung des Übergangs als zumutbar erachtet werden kann. Gelegentlichen Benutzern kann ein Umweg viel eher zugemutet werden als Personen, welche einen Übergang tagtäglich begehen, um zu ihrer Wohnliegenschaft, zur Arbeit oder zur Schule zu gelangen.

6.5.2. Gemäss der unbestritten gebliebenen Darstellung der Vorinstanz erreichen Fussgänger das Naherholungsgebiet nach Aufhebung des Übergangs durch die Unterführung bei Bahnkilometer 48.505 mit einem Umweg von ca. 900 Metern und einem marginalen Aufstieg. Anlässlich der Einigungsverhandlung vom 6. April 2011 und des damit verbundenen Augenscheins hielten die Parteien fest, der Umweg via die Unterführung nehme ca. 10 Minuten in Anspruch. Die bei Umgehung des Übergangs zusätzlich zurückzulegende Wegstrecke (Netto-Umweg) erscheint aufgrund des vorhandenen Kartenmaterials mit 900 Metern eher grosszügig berechnet, weshalb die festgehaltene zusätzliche Marschzeit von lediglich ca. 10 Minuten plausibel ist.

Die Beschwerdeführerin verweist auf Art. 37f Abs. 2 EBV und die entsprechenden Ausführungsbestimmungen (AB-EBV, Blatt Nr. 1 zu Art. 37f, Ziff. 1 f.). Nach diesen Bestimmungen ist bei der Aufhebung eines Bahnübergangs zu prüfen, ob dadurch ein Teil des in den kantonalen Plänen enthaltenen Fuss- und Wanderwegnetzes nicht mehr frei begehbar ist. Wenn dies der Fall ist und durch die Aufhebung ein Umweg von mehr als 500 Metern entsteht, so ist nach Art. 7 des Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (FWG, SR 704) für Ersatz zu sorgen. Über den Bahnübergang bei Bahnkilometer 48.079 führt allerdings kein entsprechender Wanderweg, weshalb Art. 7 FWG nicht zur Anwendung kommt und die Vorinstanz auch nicht auf dem in den AB-EBV festgelegten Wert von 500 Metern behaftet werden kann.

Zu beachten ist ferner, dass sich – die Bewohnerinnen und Bewohner des regionalen Alterszentrums Rohrdorferberg-Reusstal ausdrücklich ausgenommen – für die wenigsten Einwohner der Ortschaft Fislisbach tatsäch-

lich ein Umweg im oben erwähnten Umfang ergibt. Insbesondere erreichen sämtliche südlich der Birkenstrasse wohnenden Personen das Naherholungsgebiet bzw. den Wald via die Unterführung bei Bahnkilometer 48.505 über eine höchstens unbedeutend längere Wegstrecke. Es entfällt bei Aufhebung des Übergangs allerdings in jedem Fall die Möglichkeit, einen Rundweg via Unterführung und Übergang zu absolvieren. Dies wiegt jedoch nicht schwer und vermag für sich allein eine Erhaltung des Übergangs nicht zu rechtfertigen.

6.5.3. Ein gewisses Interesse an der Aufrechterhaltung des Übergangs für Fussgänger ist somit in erster Linie deshalb zu bejahen, weil die Bewohnerinnen und Bewohner des Alterszentrums bei ihren Spaziergängen in Richtung des betreffenden Naherholungsgebiets einen Umweg von 10 Minuten, bei langsamer Gehgeschwindigkeit allenfalls etwas mehr, in Kauf nehmen müssen. Da das Naherholungsgebiet grundsätzlich aber gut erreichbar bleibt, ist das Interesse an einer Beibehaltung des Übergangs insgesamt indes als gering zu bezeichnen.

6.6. Die Beschwerdeführerin macht weiter Interessen der Waldbewirtschaftung geltend. Sie legt indes nicht dar, weshalb die nur gelegentlich stattfindenden Holztransporte über den Bahnübergang erfolgen müssen bzw. ein Umweg nicht ohne Weiteres in Kauf genommen werden kann. Insbesondere geht sie nicht auf die Ausführungen der Beschwerdegegnerin ein, wonach "der gelegentliche Holztransport aus dem für die Waldbewirtschaftung kaum bedeutenden kleinen Waldabschnitt" ohne Einschränkungen über das bestehende lokale Strassennetz erfolgen könne und diese Transporte, nach Wissen der Beschwerdegegnerin, in den letzten Jahren stets ohne Benutzung des Bahnüberganges abgelaufen seien. Das Interesse an einer Erhaltung des Übergangs für Holztransporte ist damit aufgrund der Vorbringen der Parteien als sehr gering einzustufen.

7.
Es ist nun zu prüfen, wie den verschiedenen Interessen am besten Rechnung getragen werden kann.

7.1. Durch die Erstellung einer Personenunterführung oder die Installation einer Schranken- oder Blinklichtsignalanlage könnte dem Interesse an der Vermeidung von Unfällen vollständig bzw. weitgehend Rechnung getragen werden. Gleichzeitig könnte damit die Wegverbindung aufrechterhalten werden. Diese Varianten scheiden aufgrund der hohen Kosten jedoch ohne Weiteres aus: Die Beschwerdegegnerin geht von bis zu Fr. 1.6

Millionen für eine Personenunterführung und mindestens Fr. 700'000.– (inkl. Investitionsfolgekosten) für eine Schranken- oder Blinklichtsignalanlage aus. Zwischen den Parteien besteht Einigkeit, dass diese Möglichkeiten nicht weiterzuverfolgen sind.

7.2. Gemäss Art. 37c Abs. 3 Bst. b^{bis} EBV kann an Bahnübergängen über eingleisige Strecken mit sehr schwachem Strassenverkehr und genügenden Sichtverhältnissen auch eine Lichtsignalanlage ohne Schlagbäume mit fehlersicherer Sperrung des Strassenverkehrs erstellt werden. Diese Anlangen werden als MICRO-Anlangen bezeichnet. MICRO-Anlagen verfügen strassenseitig über Lichtsignale; desgleichen sind Andreaskreuze angebracht. Die Lichtsignale sind in der Grundstellung dunkel und schalten vor einer Zugsdurchfahrt über Gelbblinken und Gelb auf Rot. Zudem ertönt ein akustisches Signal. Die Besonderheit der MICRO-Anlage liegt darin, dass bei einer Störung der Anlage weder die Lokführer informiert noch die Züge automatisch gestoppt werden (keine entsprechende Kontrolleinrichtung). Daher schaltet die Lichtsignalanlage im Falle einer Störung auf Gelbblinken. Dies soll den Strassenbenützern signalisieren, dass sie sich selber vergewissern müssen, ob der Übergang sicher befahren bzw. begangen werden kann (vgl. zum Ganzen AB-EBV, Blatt Nr. 4 zu Art. 37c Ziff. 3.6 und Blatt Nr. 9 zu Art. 37c Ziff. 4, sowie R RTE 25031 Ziff. 4).

7.2.1. Der vorliegend zur Beurteilung stehende Bahnübergang liegt auf freier, eingleisiger Strecke und die Sichtverhältnisse sind für Fussgänger grundsätzlich genügend. Die Installation einer MICRO-Anlage zur Sicherung des Übergangs für den Fussgängerverkehr ist daher näher zu prüfen. Dem Interesse an der Vermeidung von Unfällen wird mit einer MICRO-Anlage nicht vollständig Rechnung getragen; eine solche Anlage würde gegenüber der heutigen Situation aber eine wesentliche Verbesserung bringen. Angesichts des geringen, aber immerhin bestehenden Interesses an der Offenhaltung des Übergangs wäre die Sicherung mit einer MICRO-Anlage für den Fussgängerverkehr als ausreichend zu betrachten.

7.2.2. Die Vorinstanz verwirft eine MICRO-Anlage indes ebenfalls aus Kostengründen. Sie führt in der Begründung ihrer Plangenehmigungsverfügung aus, die Kosten für die Sanierung einer solchen Anlage würden auf ca. Fr. 150'000.– bis Fr. 200'000.– geschätzt. Auch wenn die Gemeinde 50 Prozent der Kosten übernehmen würde, sei diese Anlage angesichts dessen, dass der Umweg als zumutbar erachtet werden könne und

der Bahnübergang ausschliesslich Freizeitinteressen diene, ebenfalls als Lösung zu bezeichnen, deren Kosten mit Bezug auf den Nutzen unverhältnismässig wären.

Die Beschwerdeführerin führt hierzu aus, der Kostenrahmen von Fr. 150'000.– bis Fr. 200'000.– stelle keine Grundlage dar, um im Rahmen einer Interessenabwägung zu einer fundierten Beurteilung zu kommen, zumal es sich lediglich um eine ungefähre Angabe handle. Es könne nicht angehen Kosten, deren Höhe unbestimmt geblieben sei, bei einer Interessenabwägung als Hauptargument ins Feld zu führen. Auch sei zu berücksichtigen, dass die Beschwerdeführerin im Rahmen des erstinstanzlichen Verfahrens signalisiert habe, dass sie zu einer adäquaten Kostenbeteiligung bereit sei.

In ihrer Stellungnahme vom 2. Februar 2012 teilt die Beschwerdegegnerin mit, der Kostenaufwand für eine erste, unterdessen im Kanton Glarus realisierte MICRO-Anlage habe Fr. 180'000.– betragen. Sie spricht aber weiterhin von einem Kostenrahmen von Fr. 150'000.– bis Fr. 200'000.–. Die Beschwerdeführerin führt in ihrer Stellungnahme vom 29. Februar 2012 aus, ihres Erachtens müssten Richtlinien betreffend Kostenteiler existieren, die eine gewisse Rechtsgleichheit bei der Rechtsanwendung gewährleisteten. Der Gemeinderat erkläre sich namens der Beschwerdeführerin bereit, im Rahmen dieser Richtlinien und im Bereich von Kosten zwischen Fr. 150'000.– und Fr. 200'000.– einen Anteil von bis zu 50% der Gesamtkosten für die Installation einer MICRO-Anlage zu übernehmen. Wesentliche Bedingung für eine solche Kostenbeteiligung sei, dass nach der Inbetriebnahme der Anlage auf das Pfeifsignal im Bereich des Wohngebietes verzichtet werde.

7.2.3. Die Kosten für die geplante Aufhebung des Bahnübergangs betragen gemäss dem technischen Bericht Fr. 20'000.–. Kosten für Land- und Rechtserwerb oder dergleichen fallen nicht an. Dagegen ist für eine MICRO-Anlage aufgrund der ersten Erfahrungen der Beschwerdegegnerin grundsätzlich mit Kosten von rund Fr. 180'000.– zu rechnen (vgl. auch Pressemitteilung der Beschwerdegegnerin "Premiere im Glarnerland: Moderne Sicherungsanlage für unbewachte Bahnübergänge" vom 24. November 2011, auffindbar unter <www.sbb.ch> > Konzern > Medien > Archiv [besucht am 18. Mai 2012]). Dieser Betrag liegt innerhalb der Bandbreite, von der die Vorinstanz ausgegangen ist. Weiter hat diese bereits in Betracht gezogen, dass die Beschwerdeführerin allenfalls die Hälfte der Kosten übernehmen würde.

Die Beschwerdeführerin macht ihre Zusage, die Hälfte der Kosten zu übernehmen, unter anderem davon abhängig, dass sich dieser Kostenanteil gestützt auf die gesetzlichen Bestimmungen zur Kostentragung bzw. allenfalls existierende Richtlinien ergibt. Die gesetzlichen Bestimmungen betreffend Kostentragung finden sich in Art. 25 bis 28 EBG (zum Anwendungsbereich siehe BVGE 2011/12 E. 6). Es liegen ihnen der Grundsatz der Ebenbürtigkeit der Verkehrswege, das Verursacherprinzip und das Prinzip der Vorteilsanrechnung zugrunde (vgl. dazu BVGE 2011/12 E. 7.2). Wie die Kosten nach diesen Grundsätzen konkret zu verteilen wären, lässt sich ohne umfangreichere Abklärungen in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht nicht sagen. Die Frage ist an sich auch nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Es ist daher einmal davon auszugehen, dass die Beschwerdeführerin bis zur Hälfte der Kosten für eine MICRO-Anlage übernehmen würde.

Die Beschwerdegegnerin müsste ausgehend von Gesamtkosten von Fr. 180'000.– somit ebenfalls einen Anteil von Fr. 90'000.– übernehmen; gegenüber einer Aufhebung des Übergangs fielen ihr damit Mehrkosten von Fr. 70'000.– an. Ausgehend von Gesamtkosten von lediglich Fr. 150'000.– ergäben sich von der Beschwerdegegnerin zu tragende Mehrkosten von immerhin noch Fr. 55'000.–.

7.2.4. Die Beschwerdegegnerin hat ein berechtigtes Interesse an finanziell tragbaren Sanierungslösungen. Aufgrund der grossen Zahl von unbewachten Bahnübergängen, welche auf dem Netz der Beschwerdegegnerin bestanden bzw. noch bestehen, kann sich diese nicht bei jedem Übergang eine "Luxusvariante" leisten (vgl. dazu Urteil des Bundesgerichts 1A.117/2003 vom 31. Oktober 2003 E. 5.4). Wie die Beschwerdegegnerin zu Recht ausführt, rechtfertigt sich eine kostenintensive Sicherungsmassnahme daher nur dort, wo ein entsprechend hohes Bedürfnis an der Aufrechterhaltung des Übergangs besteht.

Was die MICRO-Anlage im Besonderen betrifft, sind deren Kosten zwar deutlich geringer als diejenigen anderer Sicherungsmassnahmen, doch sind auch sie der Beschwerdegegnerin nicht unbesehen zuzumuten. Vorliegend besteht angesichts der Tatsache, dass ausschliesslich Spaziergänger den Übergang nutzen und diesen ein Umweg von zehn Minuten grundsätzlich noch zugemutet werden kann, nur ein geringes Interesse an der Beibehaltung des Fussgängerübergangs (vgl. oben E. 6.5). Unter diesen Umständen stehen auch Mehrkosten von Fr. 70'000.–, bzw. allenfalls auch solche von Fr. 55'000.–, in keinem angemessenen Verhältnis

zum Bedürfnis an der Aufrechterhaltung des Übergangs. Die Vorinstanz konnte die Installation einer MICRO-Anlage daher unter Verweis auf die Kosten verwerfen, ohne die Bandbreite von ca. Fr. 150'000.– bis ca. Fr. 200'000.– weiter einzuengen.

Damit muss die Realisierbarkeit einer MICRO-Anlage nicht abschliessend geklärt werden. Nicht relevant ist ferner, ob die Sichtverhältnisse tatsächlich zeitweise ungenügend sind und ob in diesem Fall auch bei Installation einer MICRO-Anlage auf die Pfeifsignale verzichtet werden könnte.

7.2.5. Unerheblich bleibt schliesslich auch das Vorbringen der Beschwerdeführerin, die Beschwerdegegnerin habe die Installation einer MICRO-Anlage vor Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens aus unzutreffenden Gründen als nicht zulässig verworfen und daher gar nicht mehr näher in Erwägung gezogen und überprüft. Entscheidend ist, dass die Vorinstanz in der Begründung ihrer Plangenehmigungsverfügung die übermässig hohen Kosten angeführt hat und sich nicht von unzutreffenden Erwägungen hat leiten lassen.

7.3. Es bleibt zu prüfen, ob der Bahnübergang wie geplant aufgehoben werden kann oder ob er offen zu halten ist.

7.3.1. Einerseits ist vorliegend das Interesse an einer Sanierung des Übergangs kleiner als in anderen Fällen, da die Sichtverhältnisse für Fussgänger grundsätzlich genügend sind; ebenso sind die geringen Zugfrequenzen zu berücksichtigen (vgl. oben E. 6.4). Andererseits ist hervorzuheben, dass angesichts des für Spaziergänger grundsätzlich zumutbaren Umwegs nur ein geringes Interesse an der Beibehaltung des Fussgängerübergangs besteht. Es ist daher der Vorinstanz beizupflichten, dass das Interesse an der Vermeidung von Unfällen gegenüber jenem an der Bewahrung des öffentlichen Wegnetzes überwiegt. Insofern ist gegen eine Aufhebung des Übergangs nichts einzuwenden.

7.3.2. Zu beachten ist allerdings, dass sich die Aufhebung des Bahnübergangs aufgrund der *für Fussgänger* bestehenden Gefahrensituation rechtfertigt. Demgegenüber ist der Übergang für die gelegentlich stattfindenden Holztransporte bereits mit einer manuellen Bedarfsschranke versehen und wird damit nur befahren, wenn die Bahnstrecke gegen Zugfahrten gesichert ist. Die Vorinstanz führt zwar zutreffend aus, dass mit jedem Bahnübergang (auch wenn dieser nach den gesetzlichen Vorgaben gesichert ist) eine Gefahrenquelle bestehen bleibt, doch drängt sich

eine Sanierung des Bahnübergangs hinsichtlich der Holztransporte grundsätzlich nicht auf. Es ist daher zu prüfen, ob der Übergang zwar für Fussgänger, nicht aber für die gelegentlich stattfindenden Holztransporte geschlossen werden kann.

Die Beschwerdegegnerin führt aus, eine Erhaltung des Übergangs allein für die Holztransporte würde wohl unweigerlich dazu führen, dass Fussgänger die Bedarfsschranke verbotenerweise zu Querungen benutzten, womit unnötig eine neue Gefährdungssituation geschaffen würde. Diese Überlegungen überzeugen. Eine vollständige Aufhebung des Übergangs schafft klarere Verhältnisse. Damit spricht das Interesse an der Vermeidung von Unfällen auch deutlich gegen eine Belassung der manuellen Bedarfsschranke. Das Interesse an einer Erhaltung für Holztransporte ist demgegenüber als sehr gering zu bezeichnen (vgl. oben E. 6.6). Die Variante einer Offenhaltung für die Holztransporte unterliegt daher in der Interessenabwägung gegenüber einer vollständigen Aufhebung des Übergangs.

8.
Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass nur ein geringes Interesse an einer Beibehaltung des Bahnübergangs besteht und eine Aufhebung den im Raum stehenden Interessen am besten Rechnung trägt. Die Beschwerde ist daher abzuweisen.

9.
Grundsätzlich werden der unterliegenden Partei die Verfahrenskosten auferlegt (vgl. Art. 63 Abs. 1 VwVG). Gemeinden, die Beschwerde führen und unterliegen, werden Verfahrenskosten jedoch nur auferlegt, wenn sich der Streit um vermögensrechtliche Interessen dreht (vgl. Art. 63 Abs. 2 VwVG). Da dies vorliegend nicht der Fall ist, sind keine Kosten zu erheben. Der geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'500.– ist der Beschwerdeführerin zurückzuerstatten.

Eine Parteientschädigung steht der Beschwerdeführerin angesichts ihres Unterliegens nicht zu (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG). Ebenfalls steht der nicht anwaltlich vertreten Beschwerdegegnerin keine Parteientschädigung zu (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Es sind somit keine Parteientschädigungen zuzusprechen.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.
Es werden keine Verfahrenskosten erhoben. Der Beschwerdeführerin wird der geleistete Kostenvorschuss von Fr. 1'500.– nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zurückerstattet. Hierzu hat die Beschwerdeführerin dem Bundesverwaltungsgericht einen Einzahlungsschein zuzustellen oder ihre Kontonummer bekannt zu geben.

3.
Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.

4.
Dieses Urteil geht an:

– die Beschwerdeführerin (Gerichtsurkunde)
– die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. 341.12/2011-04-11/301; Einschreiben)
– das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde)

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Der vorsitzende Richter:	Der Gerichtsschreiber:
André Moser	Andreas Meier

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [BGG, SR 173.110]). Die Frist steht still vom 15. Juli bis und mit dem 15. August (Art. 46 Abs. 1 Bst. b BGG). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie der Beschwerdeführer in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand: