Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Abteilung I
A-2463/2015

Urteil vom 25. April 2016

Besetzung

Richter Christoph Bandli (Vorsitz),
Richter Maurizio Greppi, Richterin Kathrin Dietrich,
Gerichtsschreiber Pascal Baur.

Parteien

A._____,
vertreten durch Rechtsanwältin lic. iur. Irene Buchschacher,
Beschwerdeführer,

gegen

B._____**,**
vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Adrian Ramsauer,
Beschwerdegegner,

Bundesamt für Verkehr BAV,
Vorinstanz.

Gegenstand

Plangenehmigung; Anpassung Bahnübergang Z._____,
Kanton Zürich, Gemeinde Y._____.

Sachverhalt:

A.
Am 17. Juli 2013 ersuchte B._____ das Bundesamt für Verkehr BAV um Genehmigung der Planvorlage für die Sanierung des in der Gemeinde Y._____ im Kanton Zürich gelegenen Bahnübergangs Z._____ (Aufhebung des Bahnübergangs [nur] für den Fahrzeugverkehr). Das BAV eröffnete darauf ein vereinfachtes eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren im Sinne von Art. 18*i* des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101). In dessen Rahmen erhob A._____ als Miteigentümer und -bewohner der einen von zwei unmittelbar südlich des Bahnübergangs in der Bauzone gelegenen Wohnliegenschaften Einsprache. Er beantragte, es sei der Bahnübergang für Fahrzeuge zu seiner Liegenschaft offen zu halten bzw., eventualiter, eine mobile Schranke zu installieren, die an den Sonntagen mit Bahnbetrieb vom zuständigen Personal des B._____ jeweils vor der Aufnahme des Bahnbetriebs geschlossen und nach dessen Beendigung geöffnet werde. Die Gemeinde Y._____ hielt in ihrer Stellungnahme zur Planvorlage fest, mit der vorgesehen Massnahme könne der Bahnübergang im Bedarfsfall (z.B. bei Anlieferungen) nicht mehr befahren werden, und beantragte, es sei eine Lösung zu suchen, die dies zulasse.

B.
Mit Verfügung vom 12. März 2015 genehmigte das BAV die Planvorlage des B._____ und wies die Einsprache von A._____ (soweit hier von Belang) wie auch den Antrag der Gemeinde Y._____ ab. Zur Begründung führte es aus, die bisherige Sicherung des Bahnübergangs mit Andreaskreuzen reiche hinsichtlich des Fahrzeugverkehrs nicht aus, da die Sichtweiten nicht genügten. Insoweit seien daher Massnahmen zu ergreifen. Die Liegenschaft von A._____ sei auch nach der Umsetzung des entsprechenden Projekts des B._____ hinreichend erschlossen, zumal in Notfällen und bei Anlieferungen weiterhin bis unmittelbar zum Bahnübergang gefahren werden könne. Ein Recht zum Befahren des Grundstücks des B._____ bzw. des Bahnübergangs bestehe zudem nicht. Es sei daher nicht nötig, mögliche Sicherungsvarianten näher zu prüfen und das Interesse des B._____ bzw. der Öffentlichkeit an einem sicheren und ungestörten Bahnbetrieb dem Interesse von A._____ am bevorzugten Zugang zu seiner Liegenschaft gegenüberzustellen. Der Vollständigkeit halber sei jedoch erwähnt, dass der Bahnübergang mindestens mit einem Wechselblinker gesichert werden müsste, was für den B._____ unver-

hältnismässig hohe Kosten zur Folge hätte. Die Genehmigungsfähigkeit einer Schranke, die im Grundzustand geöffnet wäre und nur während der Bahnbetriebszeiten geschlossen würde, sei zwar nicht von vornherein zu verneinen. Da der B._____ diese Variante ablehne, sei darauf aber nicht weiter einzugehen.

C.
Gegen diese Verfügung (nachfolgend: angefochtene Verfügung) des BAV (nachfolgend: Vorinstanz) erhebt A._____ (nachfolgend: Beschwerdeführer) am 21. April 2015 Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht. Er beantragt, es sei die Verfügung aufzuheben, die Planvorlage des B._____ (nachfolgend: Beschwerdegegner) nicht zu genehmigen und der Bahnübergang für Fahrzeuge zu seiner Liegenschaft offen zu halten. Eventualiter sei eine manuelle Schranke zu installieren, die bei Bahnverkehr geschlossen werde, subeventualiter eine Sicherungsanlage mit zwei einfachen Blinksignalen. Subsubeventualiter sei die Angelegenheit zur Neubeurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Zur Begründung bringt er vor, die bisherige Sicherung des Bahnübergangs mit Andreaskreuzen reiche hinsichtlich des Fahrzeugverkehrs aus, da die Sichtweiten auch insoweit genügten. Allenfalls seien die Schienenfahrzeuge zu verpflichten, zusätzlich zweckdienliche Achtungssignale abzugeben, oder sei im Bereich des Bahnübergangs eine Reduktion der Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge auf 20 km/h in Betracht zu ziehen. Genüge die bestehende Sicherung mit Andreaskreuzen nicht, seien andere Sicherungsmassnahmen als die vorgesehene Aufhebung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr zu prüfen, beraubte diese doch seine Liegenschaft der einzigen aktuell bestehenden Zufahrt. Die Interessenabwägung ergebe dabei, dass dem Beschwerdegegner die eventualiter und subeventualiter beantragten alternativen Sicherungsmassnahmen zuzumuten wären.

D.
Die Vorinstanz beantragt in ihrer Vernehmlassung vom 28. Mai 2015 die Abweisung der Beschwerde und verweist zur Begründung in erster Linie auf ihre Ausführungen in der angefochtenen Verfügung. Ergänzend geht sie insbesondere auf die Frage der Sichtweiten ein und erläutert, wieso sie insoweit auf den vom Beschwerdegegner eingereichten Kurzbericht abstellen und auf die vom Beschwerdeführer verlangte zusätzliche Sichtweitenberechnung verzichten durfte.

E.
Der Beschwerdegegner beantragt in seiner Beschwerdeantwort vom

1. Juni 2015 ebenfalls die Abweisung der Beschwerde. Zur Begründung bringt er vor, die vorgesehene Aufhebung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr sei wegen der bestehenden Sicherheitsrisiken, insbesondere der unzureichenden Sichtweiten, unerlässlich. Sie sei dem Beschwerdeführer zudem zuzumuten, da er kein dingliches Recht zur Überquerung des Bahnübergangs habe und seine Liegenschaft hinreichend erschlossen bleibe. Die vom Beschwerdeführer beantragten alternativen Sicherungsmassnahmen – im Grundzustand geöffnete manuelle Schranke bzw. einfacher Wechselblinker – kämen weiter nicht in Frage. Erstere sei eisenbahnrechtlich unzulässig und aus betrieblichen Gründen nicht möglich, Letztere führe zu unverhältnismässig hohen Kosten und sei ihm daher nicht zuzumuten.

F.
Am 7. Juli 2015 besichtigt eine Delegation des Bundesverwaltungsgerichts im Rahmen eines Augenscheins den Bahnübergang sowie weitere relevante Örtlichkeiten, insbesondere die beiden Zugänge zur Liegenschaft des Beschwerdeführers. Im Nachgang dazu teilt der Beschwerdegegner am 16. Juli 2015 mit, er wünsche einen Entscheid des Gerichts und verzichte auf eine Sistierung des Beschwerdeverfahrens zur Durchführung von Vergleichsgesprächen.

G.
Am 5. August 2015 reicht der Beschwerdegegner dem Bundesverwaltungsgericht verschiedene Unterlagen ein, deren Einreichung er am Augenschein in Aussicht gestellt hatte. Am 27. August 2015 reicht er auf Aufforderung des Instruktionsrichters die entsprechenden Unterlagen ergänzt und teilweise geändert erneut ein.

H.
Die Vorinstanz verzichtet am 14. September 2015 auf Schlussbemerkungen und verweist stattdessen auf die angefochtene Verfügung und ihre Vernehmlassung vom 28. Mai 2015.

I.
Der Beschwerdegegner hält in seinen Schlussbemerkungen vom 2. Oktober 2015 an seinem Antrag auf Abweisung der Beschwerde fest und macht einige ergänzende Ausführungen.

J.
Der Beschwerdeführer hält in seinen Schlussbemerkungen vom 22. Oktober 2015 an seiner Beschwerde fest. Er äussert sich insbesondere zu den vom Beschwerdegegner am 5. bzw. 27. August 2015 eingereichten Unterlagen (vgl. Bst. G) und macht zudem einige ergänzende Bemerkungen.

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

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 VwVG, sofern diese von einer Vorinstanz nach Art. 33 VGG stammen und keine Ausnahme gemäss Art. 32 VGG vorliegt (vgl. Art. 31 VGG). Die angefochtene Plangenehmigungsverfügung ist eine Verfügung im genannten Sinn. Sie stammt vom BAV und damit von einer zulässigen Vorinstanz im Sinne von Art. 33 Bst. d VGG. Eine Ausnahme nach Art. 32 VGG liegt nicht vor. Das Bundesverwaltungsgericht ist demnach für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

1.2 Zur Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Gemäss Art. 18*i* Abs. 3 und 4 in Verbindung mit Art. 18*f* Abs. 1 EBG ist im vereinfachten eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren vom weiteren Verfahren ausgeschlossen, wer als Partei im Sinne des VwVG während der Einsprachefrist keine Einsprache erhebt.

Der Beschwerdeführer nahm als Einsprecher am vorinstanzlichen Verfahren teil, drang mit seinen Begehren jedoch nicht durch. Er wird durch die vorgesehene Aufhebung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung. Er ist somit zur Beschwerde befugt.

1.3 Gemäss der Rechtsprechung sind im eisenbahnrechtlichen Einspracheverfahren alle Einwendungen vorzubringen, die während der Einsprachefrist erhoben werden können. Allfällige Änderungswünsche oder Alternativvorschläge sind möglichst genau und umfassend darzulegen. Mit dieser Regel wird gewährleistet, dass im Interesse der Konzentration bereits im Einspracheverfahren alle Vorbringen gesamthaft geprüft werden und in den Plangenehmigungsentscheid einfliessen können. Der Streitgegenstand im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren bestimmt sich entsprechend durch die im Einspracheverfahren gestellten Begehren und kann im Anschluss an den Einspracheentscheid bzw. die Plangenehmigungsverfügung nicht mehr erweitert werden (vgl. zum Ganzen BGE 133 II 30 E. 2 und 2.1 ff.; BVGE 2011/33 E. 3; Urteil des BVGer A-3814/2014 vom 9. Juli 2015 E. 1.3 m.w.H.).

Der Beschwerdeführer beantragt im vorliegenden Beschwerdeverfahren zwar neu die Installation einer Sicherungsanlage mit zwei einfachen Blinksignalen. Die Installation einer derartigen Anlage war aber bereits Thema im vorinstanzlichen Verfahren (vgl. Protokoll des Augenscheins im vorinstanzlichen Verfahren [act. 12 der vorinstanzlichen Akten] S. 2). Die Vorinstanz geht in der angefochtenen Verfügung denn auch auf diese Frage ein und bezeichnet die Kosten für eine derartige Anlage als unverhältnismässig hoch. Es kann daher nicht gesagt werden, das Subeventualbegehren des Beschwerdeführers gehe über den Streitgegenstand hinaus.

1.4 Die Beschwerde wurde im Weiteren frist- und formgerecht eingereicht (vgl. Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG), weshalb vollumfänglich darauf eingetreten werden kann.

2.

2.1 Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet grundsätzlich mit voller Kognition und überprüft angefochtene Verfügungen auf Verletzung von Bundesrecht einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Unangemessenheit (Art. 49 VwVG). Es auferlegt sich aber namentlich dann eine gewisse Zurückhaltung, wenn die zu überprüfende Verfügung – wie im vorliegenden Fall – die Beurteilung von Fachfragen durch die fachkundige Vorinstanz voraussetzt und dieser – wie hier (vgl. E. 3.4) – ein weiter Ermessensspielraum zukommt. In solchen Fällen weicht es nicht ohne Not bzw. zwingenden Grund von der Auffassung der

Vorinstanz ab. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass keine Anhaltspunkte für eine unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts bestehen und die Vorinstanz alle für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte prüfte bzw. alle berührten Interessen ermittelte und beurteilte, sich von sachgerechten Erwägungen leiten liess und ihre Abklärungen sorgfältig und umfassend vornahm (vgl. zum Ganzen BGE 136 I 184 E. 2.2.1; 135 II 296 E. 4.4.3; 133 II 35 E. 3; BVGE 2013/9 E. 3.9; 2011/11 E. 3.3; Urteil des BVGer A-3814/2014 vom 9. Juli 2015 E. 2; MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Aufl. 2013, Rz. 2.154 ff.).

2.2 Das Bundesverwaltungsgericht stellt im Weiteren den Sachverhalt grundsätzlich von Amtes wegen fest (vgl. Art. 12 VwVG). Es würdigt Beweise frei, ohne Bindung an förmliche Beweisregeln sowie umfassend und pflichtgemäss (Grundsatz der freien Beweiswürdigung; vgl. Art. 19 VwVG i.V.m. Art. 40 BZP [SR 273]; BGE 137 II 266 E. 3.2; BVGE 2012/33 E. 6.2.1). Es erachtet eine rechtserhebliche Tatsache, für die der volle Beweis zu erbringen ist (Regelbeweismass), nur dann als bewiesen, wenn es gestützt auf die freie Beweiswürdigung zur Überzeugung gelangt, sie habe sich verwirklicht. Absolute Gewissheit ist indes nicht erforderlich. Es genügt, wenn es an der behaupteten Tatsache keine ernsthaften Zweifel mehr hat oder allenfalls verbleibende Zweifel als leicht erscheinen (vgl. BGE 130 III 321 E. 3.2; BVGE 2012/33 E. 6.2.1). Bleibt eine entscheidrelevante Tatsache unbewiesen, gilt im Bereich des öffentlichen Rechts grundsätzlich die Beweislastregel von Art. 8 ZGB als allgemeiner Rechtsgrundsatz. Demnach hat jene Partei die Folgen der Beweislosigkeit zu tragen, die aus der unbewiesen gebliebenen Tatsache Rechte ableitet (vgl. BGE 133 V 205 E. 5.5; BVGE 2008/24 E. 7.2; MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 3.150).

3.

3.1 Gemäss Art. 17 Abs. 4 EBG sind die Eisenbahnunternehmen für den sicheren Betrieb der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich. Nach Art. 19 Abs. 1 EBG haben sie namentlich die Vorkehren zu treffen, die gemäss den Vorschriften des Bundesrats zur Sicherheit des Baus und Betriebs der Eisenbahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind. Solche Vorschriften finden sich insbesondere in der unter anderem gestützt auf Art. 17 Abs. 2 EBG erlassenen EBV.

3.2 Die Sicherung und Signalisation von Bahnübergängen wird im 6. Abschnitt der EBV in den Art. 37 und 37*a* ff. geregelt. Nach Art. 37*b* Abs. 1 EBV sind Bahnübergänge – soweit sie nicht verboten sind (vgl. Art. 37*a* EBV [Verbot von Bahnübergängen auf Streckenabschnitten und in Stationen mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 160 km/h]) – entsprechend der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation entweder aufzuheben oder so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten, dass sie sicher befahren und betreten werden können. Die entsprechenden Signale und Anlagen werden in Art. 37*c* EBV aufgeführt. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK hat zudem gestützt auf Art. 81 EBV Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung erlassen (AB-EBV, SR 742.141.11, nicht amtlich publiziert; abrufbar unter: <www.bav.admin.ch> > Grundlagen > Vorschriften > Ausführungsbestimmungen zur EBV [AB-EBV] > AB-EBV [gültig ab 1. Juli 2014], besucht am 18. April 2016).

3.3 Nach Art. 37*c* Abs. 1 EBV sind Bahnübergänge grundsätzlich mit Schranken- oder Halbschrankenanlagen auszurüsten. Von diesem Grundsatz sieht Art. 37*c* Abs. 3 EBV in den Bst. a-e verschiedene mögliche Ausnahmen vor. So kann an Bahnübergängen mit schwachem Strassenverkehr eine Blinklichtsignal- oder Bedarfsschrankenanlage erstellt werden (Bst. b). An Bahnübergängen über eingleisige Strecken mit sehr schwachem Strassenverkehr und genügenden Sichtverhältnissen kann weiter eine Lichtsignalanlage ohne Schlagbäume mit fehlersicherer Sperrung des Strassenverkehrs erstellt werden (Bst. b^{bis}). Sofern die Sichtverhältnisse genügend sind oder die Schienenfahrzeuge bei zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen zweckdienliche Achtungssignale abgeben, können an Bahnübergängen ausserdem in gewissen Konstellationen Andreaskreuze als einziges Signal angebracht werden (Bst. c Ziff. 1-3). Eine solche Konstellation liegt namentlich vor, wenn der Strassenverkehr schwach und der Schienenverkehr langsam ist (Ziff. 2). Als schwacher Strassenverkehr gilt gemäss den AB-EBV ein Verkehrsaufkommen von maximal 8 Personenäquivalenten pro Stunde (vgl. Blatt Nr. 1 zu Art. 37*b* EBV, Ziff. 1.1). Werden davon maximal 2 Personenäquivalente pro Stunde durch Motorwagen, Motorräder, Motorfahrräder und Fahrräder beansprucht, wird der Strassenverkehr als sehr schwach eingestuft (vgl. den vorstehenden Verweis). Als langsam gilt Schienenverkehr bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Bereich des Bahnübergangs (vgl. AB-EBV, Blatt Nr. 1 zu Art. 37*b* EBV, Ziff. 1.2).

3.4 Art. 37*b* und 37*c* EBV räumen der Vorinstanz als Plangenehmigungsbehörde einen weiten Entscheidungsspielraum ein. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Frage, ob ein Bahnübergang aufzuheben oder mit Signalen und Anlagen nach Art. 37*c* EBV zu sichern sei, sowie im letzteren Fall der Frage, welche der in dieser Bestimmung genannten zulässigen Sicherungsmassnahmen zu ergreifen sei (sog. Auswahlermessen; vgl. TSCHANNEN/ZIMMERLI/MÜLLER, Allgemeines Verwaltungsrecht, 4. Aufl. 2014, § 26 Rz. 8; Urteil des BVGer A-1353/2014 vom 30. Juli 2015 E. 5.3 mit Hinweis). Der Entscheidungsspielraum der Vorinstanz besteht auch bei Bahnübergängen, die den Anforderungen einer alternativen Sicherungsvariante gemäss Art. 37*c* Abs. 3 EBV genügen. So darf die Vorinstanz die Aufhebung eines solchen Bahnübergangs genehmigen (vgl. Urteil des BVGer A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 6.3 und E. 7 f.) bzw. muss dies unter Umständen sogar (vgl. Urteil des BVGer A-1353/2015 vom 30. Juli 2015 E. 6.3 und 7 f.). Voraussetzung ist dabei – wie bei einem nach Art. 37*c* EBV unzureichend gesicherten Bahnübergang auch –, dass die Aufhebung gestützt auf eine Abwägung der massgeblichen betroffenen Interessen unter Berücksichtigung der relevanten weiteren Sicherungsvarianten als zulässig und angemessen erscheint (vgl. Urteile des BVGer A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 6 f. und A-1353/2015 vom 30. Juli 2015 E. 7 f.). In diese Interessenabwägung bzw. Prüfung ist die Sicherungsvariante nach Art. 37*c* Abs. 3 EBV, der der Bahnübergang entspricht, mit einzubeziehen (vgl. Urteil des BVGer A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 6.3).

4.

4.1 Der streitbetroffene Bahnübergang führt über eine eingleisige Bahnstrecke und ist zurzeit lediglich passiv mit Andreaskreuzen gesichert. Eine Zusatztafel "Privatübergang", wie sie im Gesuch des Beschwerdegegners erwähnt wird, ist nicht (mehr) vorhanden. Der Bahnübergang erschliesst die beiden bereits erwähnten, unmittelbar südlich der Bahnlinie gelegenen Wohnliegenschaften, von denen die westliche von (…) (C._____; vgl. Prot. Augenschein S. 5) und die östliche vom Beschwerdeführer und dessen Ehefrau bewohnt wird. Ob die Liegenschaft des Beschwerdeführers nach der Aufhebung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr genügend erschlossen wäre, ist streitig (vgl. dazu E. 5).

4.2 Der Fahrzeugverkehr über den Bahnübergang beschränkt sich im Wesentlichen auf die Autofahrten des Beschwerdeführers (unter der Woche zwei bis einige wenige Fahrten pro Tag, an den Wochenenden tendenziell weniger; vgl. Protokoll Augenschein S. 8). Er wird ergänzt durch seltene

Autofahrten von C._____ (rund 10 Fahrten pro Jahr; vgl. Protokoll Augenschein S. 8), die (…); ausserdem durch die Motorradfahrten des Postzustelldienstes zum Briefkasten des Beschwerdeführers (vgl. Protokoll Augenschein S. 14 f.), gewisse Fahrten von Bikern (vgl. Protokoll Augenschein S. 9 und 18) und sporadische Fahrten von Jugendlichen mit Töffli (vgl. Protokoll Augenschein S. 18). Streitig ist, ob vereinzelt auch Lastwagen den Bahnübergang überqueren. Zu Fuss überqueren den Bahnübergang Personen, die im nordwestlich des Bahnübergangs gelegenen X._____-Quartier oder weiter oben wohnen, sowie Spaziergänger, Personen mit Hunden, Wanderer und vereinzelt Kinder (vgl. Protokoll Augenschein S. 9). Die genaue Zahl der Fussgänger ist zwar nicht bekannt, erscheint aber, auch gestützt auf den am Augenschein des Gerichts gewonnen Eindruck, als relativ gering. Insgesamt dürfte von einem sehr schwachen Strassenverkehr im Sinne der AB-EBV (vgl. E. 3.3) auszugehen sein, und zwar auch dann, wenn berücksichtigt wird, dass dieser an den Wochenenden, an welchen der Schienenverkehr – sofern er denn besteht (vgl. E. 4.5) – am stärksten ist, etwas grösser sein könnte.

4.3 Die Höchstgeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge auf dem Streckenabschnitt, auf dem der Bahnübergang liegt, beträgt 30 km/h. Der Schienenverkehr ist demnach gemäss den AB-EBV als langsam zu qualifizieren (vgl. E. 3.3).

4.4 Die Sichtweiten am Bahnübergang genügen für Fussgänger von beiden Seiten in beide Richtungen, das heisst nach Osten Richtung Bahnhof Y._____ und nach Westen Richtung W._____. Die Sichtweiten für Fahrzeuge (ohne Lastwagen) genügen von Nordwesten (oben) in beide Richtungen. Von Südosten (unten) reicht die Sichtweite für Fahrzeuge in Richtung Bahnhof Y._____ aus, wenn der auf dem Nachbargrundstück des Beschwerdeführers in Gleisnähe abgestellte Anhänger weggestellt wird, wozu sich dessen Eigentümer schriftlich bereit erklärt hat. Von welcher Sichtweite für Fahrzeuge von Südosten in Richtung W._____ auszugehen ist, ist umstritten (vgl. dazu E. 6.1 ff.).

4.5

4.5.1 Hinsichtlich des Verkehrsaufkommens auf der Schiene ist unbestritten, dass der Beschwerdegegner, der nicht nur Bahninfrastruktur betreibt, sondern auch ein zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist, jeweils von Mai bis Oktober an insgesamt 12 Sonntagen fahrplanmäs-

sige öffentliche Fahrten mit historischen Zügen durchführt, jeweils 6 Fahrten von S._____ nach W._____ und zurück, mithin 12 Fahrten pro Tag bzw. 144 pro Jahr. Dabei setzt er, soweit möglich, Dampflokomotiven ein (vgl. Protokoll Augenschein S. 12; vgl. für das Jahr 2016 die Angaben unter: […], abgerufen am 18. April 2016). Zu diesen Fahrten kommen gewisse weitere Fahrten hinzu. Deren Anzahl und Natur bleiben zwar trotz der vom Beschwerdegegner eingereichten Unterlagen zu den Jahren 2010-2014 (vgl. Bst. G) im Detail unklar, namentlich, weil zwischen den Unterlagen vom 5. und jenen vom 27. August 2015 Unterschiede bestehen. Gestützt auf die eingereichten Unterlagen ergibt sich jedoch immerhin folgender ungefährer Eindruck:

4.5.2 In den Jahren 2010-2014 fanden jeweils an rund 40-45 zusätzlichen Tagen weitere Fahrten auf dem massgeblichen Streckenabschnitt statt, deren Anzahl – abgesehen vom Jahr 2013 (lediglich 73 Fahrten) – jeweils rund 100-120 betrug. Ein beträchtlicher Teil dieser Fahrten wurde jeweils an Wochenenden durchgeführt (mit Ausnahme des Jahres 2013 jeweils klar über 50 %). An verschiedenen Tagen fanden lediglich maximal zwei Fahrten statt. Fahrten vor 9 Uhr oder in der Dunkelheit kamen jeweils nur vereinzelt, Fahrten vor 8 Uhr über die gesamten fünf Jahre hinweg nahezu nie vor. Die Fahrten setzten sich jeweils zusammen aus privaten oder öffentlichen Extra- oder Sonderfahrten mit historischen (Dampf-) Zügen zu touristischen Zwecken (Ausflugs- bzw. Nostalgiefahrten), die vom Beschwerdegegner selbst oder, im selten(er)en Fall, unter ihm als EVU von Dritten durchgeführt wurden, sowie, zu einem nicht unerheblichen Teil, internen Dienstfahrten. Vereinzelte Fahrten wurden auch von Dritt-EVU durchgeführt. Entgegen dem, was der Beschwerdegegner nahelegen will, sind nur gerade diese letzteren Fahrten im Zusammenhang mit Trassenbestellungen im freien Netzzugang relevant, da die restlichen Fahrten allesamt von ihm selbst oder unter ihm als EVU durchgeführt wurden, was ihm die Kontrolle über deren Durchführung ermöglichte. Aufgrund ihrer Natur (Ausflugsfahrten und grundsätzlich jeweils eine Messfahrt der D._____ pro Jahr) ist allerdings davon auszugehen, die Fahrten der Dritt-EVU seien nicht kurzfristig durchgeführt worden. Faktisch kann daher nicht gesagt werden, auf dem massgeblichen Streckenabschnitt könne jederzeit ein Zug eines Dritt-EVU verkehren, wie der Beschwerdegegner unter Verweis auf den freien Netzzugang geltend macht, bzw. diesem komme für das Verkehrsaufkommen auf dem Bahnübergang massgebliche Bedeutung zu.

4.5.3 Dass im Bereich des Bahnübergangs in den Jahren 2010-2014 zusätzlich zu den erwähnten Fahrten nennenswerte weitere Bewegungen mit

Schienenfahrzeugen stattfanden, ist nicht ersichtlich. Zwar wies der Beschwerdegegner anlässlich des Augenscheins des Gerichts darauf hin, Fahrzeuge der E._____ dürften von Westen her bis zur unmittelbar östlich des Bahnübergangs gelegenen Entgleisungsvorrichtung fahren, wenn diese geschlossen sei (vgl. Protokoll Augenschein S. 10). Aufgrund der örtlichen Verhältnisse – die (…), ist mehrere hundert Meter vom Bahnübergang entfernt (vgl. Protokoll Augenschein S. 12) – ist jedoch davon auszugehen, dies komme, wenn überhaupt, kaum je vor.

4.5.4 Dass sich die Verkehrssituation auf der Schiene künftig massgeblich ändern wird, wurde nicht geltend gemacht (vgl. für die fahrplanmässigen Fahrten Protokoll Augenschein S. 9: grundsätzlich gleichbleibend). Der Beurteilung der vorliegenden Beschwerde ist daher die vorstehend dargelegte Verkehrssituation zugrunde zu legen.

5.
Wie erwähnt (vgl. E. 4.1), ist streitig, ob die Liegenschaft des Beschwerdeführers nach der Aufhebung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr genügend erschlossen wäre.

5.1 Nach Ansicht der Vorinstanz in der angefochtenen Verfügung, an der sie im vorliegenden Beschwerdeverfahren festhält, ist dies zu bejahen. Die Liegenschaft des Beschwerdeführers werde neben der Verbindung nach Nordwesten über den Bahnübergang in südöstlicher Richtung über einen mit Fahrwegrechten gesicherten Waldweg mit der V._____-Strasse – einer Gemeindestrasse (vgl. Protokoll Augenschein S. 17) – verbunden. Der Beschwerdeführer mache zwar geltend, dieser Weg sei wegen dessen geringer Breite und des Kiesbelags für Fahrzeuge nicht passierbar. Er räume jedoch ein, ihn bisweilen hochzufahren und für einen gewissen Unterhalt zu sorgen. Ob der Weg auch bei Schnee oder Eisglätte mit einem gewöhnlichen Personenwagen befahrbar sei, könne zwar fraglich sein, brauche jedoch nicht geklärt zu werden. Der Bahnübergang bleibe für den Fussgängerverkehr geöffnet, der von Nordwesten zu ihm hinführende Weg sei ohne Weiteres befahrbar. Dem Beschwerdeführer sei es somit nach der Schliessung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr möglich, mit dem Auto für Zubringerdienste in hinreichende Nähe zu seiner Liegenschaft zu gelangen, zumal gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts kein Anspruch auf eine Zufahrt bis zur Haustüre bestehe. Dass der nordwestliche Zufahrtsweg hinsichtlich des Winterdienstes untergeordnete Priorität geniesse und ein Wendeplatz beim Bahnübergang fehle, ändere daran nichts. Da gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts eine

Gehdistanz von bis zu 150 m in Kauf genommen werden müsse, sei es dem Beschwerdeführer ausserdem ohne Weiteres zuzumuten, die Strecke vom möglichen Abstellplatz nordwestlich des Bahnübergangs zu seinem Wohnhaus zu Fuss zurückzulegen, zumal das Befahren des Waldwegs in der Regel möglich sein dürfte. Auch für die Notfalldienste genüge der Zugang von Nordwesten. Die Vorkommnisse im Quartierplanverfahren betreffend das X._____-Quartier dürften dem Beschwerdegegner schliesslich nicht zum Nachteil gereichen.

5.2 Der Beschwerdegegner macht ebenfalls geltend, die Liegenschaft des Beschwerdeführers sei nach der Aufhebung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr genügend erschlossen. Nach entsprechendem Ausbau – unwesentliche Verbreiterung und Platzierung von Rasengitterelementen in den Passagen mit dem grössten Gefälle – sei es möglich und zumutbar, die mit Fahrwegrechten gesicherte südöstliche Zufahrt mit Personenwagen zu befahren. Mit der Vorinstanz sei im Weiteren davon auszugehen, die vom Bundesgericht als zumutbar bezeichnete Gehdistanz von 150 m, die dem Beschwerdeführer nicht annähernd auferlegt werde, sei massgeblich. Der Beschwerdeführer verkenne, dass die vorliegende Angelegenheit ausschliesslich unter bundesrechtlichen Aspekten zu betrachten sei und die bundesrechtliche Pflicht zur Sicherung der Eisenbahninfrastruktur die kantonalen Erschliessungsnormen derogiere. Selbst wenn dem nicht so wäre, müsste die Notzufahrt gemäss den kantonalen Zugangsnormalien im Übrigen nur so nahe an das Grundstück heranführen, dass ein wirksamer Einsatz der öffentlichen Dienste möglich wäre. Diese Voraussetzung sei mit der Zufahrt von Nordwesten bis zum Bahnübergang und der Möglichkeit, diesen zu Fuss zu überqueren, erfüllt, mithin auch ohne Ausbau der südöstlichen Zufahrt.

5.3 Der Beschwerdeführer bringt demgegenüber vor, seine Liegenschaft wäre bei einer Aufhebung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr ungenügend erschlossen. Der südöstliche Zufahrtsweg habe eine geringe Breite, sei sehr steil (bis zu ca. 20 % Neigung), kurvig und mit einem sehr ausgefahrenen Naturbelag versehen; ausserdem führe er einem Bachtobel entlang. Objektiv betrachtet sei er schlichtweg nicht befahrbar, und zwar selbst bei trockenen Verhältnissen. Bei nassen Verhältnissen und bei Schnee könne selbst er ihn nicht mehr befahren. Um als ganzjährige Erschliessung zu dienen, müsste der Weg ausgebaut und geteert werden, was Kosten zur Folge hätte, die ihm nicht zuzumuten seien. Der Weg sei zudem nicht mit Wegrechten gesichert, die dessen Befahren mit Fahrzeu-

gen zuliessen. Ausserdem befinde er sich grösstenteils in der Freihaltezone. Wohnzonen dürften aber über Strassen ausserhalb der Bauzone nicht erschlossen werden. Das Parkieren an der U._____-Strasse – also nordwestlich des Bahnübergangs – werde im Weiteren zwar zurzeit toleriert, könne jedoch jederzeit unterbunden werden. Er habe somit keine gesicherte Möglichkeit, sein Fahrzeug dort abzustellen und seine Liegenschaft zu Fuss zu erreichen. Soweit er nordwestlich des Bahnübergangs überhaupt Land für die Erstellung eines Parkplatzes kaufen könnte – was mit unzumutbaren Kosten für ihn verbunden wäre –, läge dieses sodann 100 m von seiner Liegenschaft entfernt. Die Erschliessung wäre demnach gemäss den kantonalen Zugangsnormalien, die eine maximale Abwicklungsdistanz von 80 m vorsähen, ungenügend. Das von der Vorinstanz in diesem Zusammenhang zitierte Urteil des Bundesgerichts, wonach eine Gehdistanz von 150 m zumutbar sei, ändere daran nichts, sei es doch nicht einschlägig. Der Notfalleinsatz öffentlicher Dienste wäre im Übrigen ebenfalls nicht mehr gewährleistet. Festzuhalten sei schliesslich, dass die offizielle Erschliessung seiner Liegenschaft über die U._____-Strasse erfolge, was sich auch im Quartierplanverfahren betreffend das X._____-Quartier gezeigt habe.

5.4

5.4.1 Gemäss Art. 19 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) ist Land erschlossen, wenn unter anderem die für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt besteht. Hinter dem Erschliessungserfordernis der Zufahrt stehen vorab verkehrs-, gesundheits- und feuerpolizeiliche Überlegungen. Eine hinreichende Zufahrt besteht, wenn die Zugänglichkeit sowohl für die Benützer der Bauten als auch für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste (Feuerwehr, Krankenwagen, Kehrichtabfuhr, Elektrizitäts- und Wasserwerke etc.) gewährleistet ist. Die Zufahrt muss die örtlichen Verhältnisse berücksichtigen und die Verkehrssicherheit aller Benützer, insbesondere der Fussgänger, gewährleisten. Unter verschiedenen möglichen Varianten ist diejenige zu wählen, welche unter Berücksichtigung aller Umstände den Verhältnissen am besten angepasst ist. Die einzelnen Anforderungen an die Erschliessung ergeben sich im Detail hauptsächlich erst aus dem kantonalen Recht und der kantonalen Gerichts- und Verwaltungspraxis, die sich am bundesrechtlichen Rahmen zu orientieren haben. Das kantonale Recht kann insbesondere die Anforderungen an die genügende Zugänglichkeit in abstrakter Weise festlegen. Aus bundesrechtlicher Sicht genügt es, wenn eine Zufahrtsstrasse hinreichend nahe an Bauten und Anlagen heranführt. Die befahrbare Strasse

muss nicht bis zum Baugrundstück oder gar zu jedem einzelnen Gebäude reichen; vielmehr genügt es, wenn Benützer und Besucher mit dem Motorfahrzeug (oder einem öffentlichen Verkehrsmittel) in hinreichende Nähe gelangen und von dort über einen Weg zum Gebäude oder zur Anlage gehen können. Für Erschliessungsanlagen auf fremdem Grund ist deren rechtliche Sicherstellung nachzuweisen (vgl. zum Ganzen BGE 136 III 130 E. 3.3.2 m.w.H.; Urteile des BGer 1C_291/2015 vom 16. Oktober 2015 E. 2.1, 1C_375/2011 vom 28. Dezember 2011 E. 3.3.3 und 1C_30/2010 vom 2. November 2010 E. 3.1, jeweils m.w.H.; ANDRÉ JOMINI, in: Kommentar RPG, Art. 19 N. 18 ff.).

5.4.2 Gemäss dem Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (BPG/ZH, LS 700.1) setzt die Erschliessung eines Grundstücks namentlich voraus, dass dieses für die darauf vorgesehenen Bauten und Anlagen genügend zugänglich ist (vgl. § 236 Abs. 1 BPG/ZH). Genügende Zugänglichkeit bedingt in tatsächlicher Hinsicht eine der Art, Lage und Zweckbestimmung der Bauten oder Anlagen entsprechende Zufahrt für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste und der Benützer (vgl. § 237 Abs. 1 Satz 1 BPG/ZH). Zufahrten sollen für alle verkehrssicher sein (vgl. § 237 Abs. 2 BPG/ZH). Der Regierungsrat hat über die Anforderungen an Zugänge Normalien erlassen (Zugangsnormalien vom 9. Dezember 1987 [LS 700.5, nachfolgend: ZN/ZH]; zu deren Rechtswirkungen vgl. ALAIN GRIFFEL, Raumplanungs- und Baurecht, 2012, S. 80). Danach genügt für den Notfalleinsatz öffentlicher Dienste ein Zufahrtsweg oder eine entsprechend ausgestaltete tragfähige Fahrspur, der bzw. die so nahe an das zu erschliessende Grundstück bzw. die zu erschliessenden Bauten und Anlagen heranführt, dass ein wirksamer Einsatz möglich ist (sog. Notzufahrt; vgl. § 3 und 4 Abs. 1 ZN/ZH; zum ausnahmsweisen Verzicht auf eine solche Zufahrt vgl. § 4 Abs. 2 ZN/ZH). Die massgeblichen (Abwicklungs-) Distanzen sind im Anhang der ZN/ZH aufgeführt. Dass die Anforderungen an eine Notzufahrt erfüllt sind, bedeutet allerdings nicht, es bestehe bereits ein genügender Zugang. Gemäss der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich sind darüber hinaus, soweit ersichtlich, vielmehr auch die weiteren Anforderungen der ZN/ZH einzuhalten (vgl. Urteil des VGer/ZH VB2011.00377 vom 29. Juni 2011 E. 2.4). Erforderlich ist demnach auch eine verkehrssichere Verbindung von Grundstück und darauf bestehenden oder vorgesehenen Bauten und Anlagen mit dem hinreichend ausgebauten Strassennetz der Groberschliessung (vgl. § 1 ZN), die namentlich – unter Vorbehalt allfälliger Erleichterungen im Einzelfall gemäss § 11 ZN/ZH – den massgeblichen technischen Anforderungen im Anhang der ZN/ZH entspricht (vgl. inbs. das vorstehend zitierte Urteil).

Die maximale Abwicklungsdistanz für den Notfalleinsatz öffentlicher Dienste spielt insoweit daher keine Rolle (vgl. das vorstehend zitierte Urteil).

5.4.3 Wie sich am Augenschein des Gerichts zeigte, ist der südöstliche Zufahrtsweg zur Liegenschaft des Beschwerdeführers schmal (in etwa die Breite eines gewöhnlichen Personenwagens), zum Teil sehr steil, leicht gekurvt und ungeteert. Er führt zudem einem Bachtobel entlang und teilweise durch Wald. Dass er gegenwärtig genügend ausgebaut ist, um mit gewöhnlichen Personenwagen befahren zu werden, macht selbst der Beschwerdegegner, der, wie dargelegt, zumindest einen leichten Ausbau für erforderlich hält, nicht geltend. Die Vorinstanz äussert sich zur Befahrbarkeit des Wegs zwar, wie ausgeführt, optimistischer. Sie stützt ihre Einschätzung, der Zufahrtsweg dürfte in der Regel befahrbar sein, soweit ersichtlich aber einzig auf den Umstand, dass der Beschwerdeführer am Augenschein im vorinstanzlichen Verfahren einräumte, er fahre gelegentlich den Weg hoch. Damit verkennt sie, dass es für die Beurteilung, ob der Weg für gewöhnliche Personenwagen genügt, nicht darauf ankommt, ob es bei passenden Verhältnissen irgendwie zu schaffen ist, ihn mit einem solchen Wagen hochzufahren. Massgeblich ist vielmehr, ob bei objektiver Betrachtung unter Berücksichtigung namentlich des gegenwärtigen Ausbaustandards und der Topographie grundsätzlich gesagt werden kann, der Weg sei dazu geeignet, von solchen Fahrzeugen benützt zu werden, und zwar so, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

Dies ist nicht der Fall. Insbesondere ist nicht ersichtlich, wie unter den zurzeit bestehenden Bedingungen ein sicheres Befahren des Wegs mit gewöhnlichen Personenwagen (und erst recht mit grösseren Fahrzeugen) möglich sein sollte. Dies gilt bereits bei trockenen Verhältnissen und ohne weitere Verkehrsteilnehmer, namentlich Biker, auf dem Weg. Mit zusätzlichen Verkehrsteilnehmern gilt es erst recht, ebenso bei nassen Verhältnissen, Schnee oder Eisglätte, sofern der Weg dann überhaupt noch befahren werden kann, was in den letzteren beiden Fällen offenbar selbst der Vorinstanz als zweifelhaft erscheint. Der Weg ist demnach bei den zurzeit bestehenden Verhältnissen allein schon deshalb nicht als ausreichende Zufahrt im erschliessungsrechtlichen Sinn zu qualifizieren, weil er nicht verkehrssicher ist, wie dies sowohl das Bundesrecht (vgl. E. 5.4.1) als auch das Recht des Kantons Zürich (vgl. E. 5.4.2) verlangen. Es braucht deshalb grundsätzlich nicht auf die weiteren Anforderungen an eine genügende Zufahrt eingegangen werden. Erwähnt sei immerhin, dass ein Zufahrtsweg, wie er gemäss den ZN/ZH zur Erschliessung der Liegenschaft

des Beschwerdeführers erforderlich ist, vorbehältlich allfälliger Erleichterungen gemäss § 11 ZN/ZH grundsätzlich eine Breite von 3 m haben muss, wozu auf beiden Seiten Bankette von jeweils 30 cm hinzukommen (vgl. § 5 i.V.m. Anhang ZN/ZH). Diese Breite unterschreitet der schmale südöstliche Zufahrtsweg deutlich (zur Berücksichtigung des kantonalen Rechts vgl. nachfolgend E. 5.4.4).

5.4.4 Bei einer Aufhebung des streitbetroffenen Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr bestünde demnach – vorbehältlich eines allfälligen Ausbaus der Zufahrt (vgl. dazu E. 7.3.3 f.) – sowohl nach Bundesrecht als auch nach kantonalem Recht keine genügende Zufahrt von Südosten. Die Liegenschaft des Beschwerdeführers wäre somit nur dann nicht unzureichend erschlossen, wenn die nordwestliche Zufahrt trotz der vorgesehenen Sicherungsmassnahme genügte. Ob dem so ist, kann – offenbar entgegen der Ansicht der Vorinstanz, der sich der Beschwerdegegner anschliesst – nicht einfach nur nach Bundesrecht und ohne Berücksichtigung des kantonalen Rechts geprüft werden. Zum einen ergeben sich die Anforderungen an die genügende Zugänglichkeit im Detail erst aus dem kantonalen Recht (vgl. E. 5.4.1). Zum anderen ist dieses im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (vgl. Art. 18 Abs. 4 EBG).

Nach dem Recht des Kantons Zürich genügt nun allerdings, wie dargelegt (vgl. E. 5.4.2), eine Zufahrt, die lediglich in die Nähe des Grundstücks führt, soweit ersichtlich einzig für die Notfalldienste, und zwar nur, wenn die Anforderungen an eine Notzufahrt erfüllt sind. Für die Benützer der Bauten und Anlagen ist dagegen eine Zufahrt erforderlich, die bis zum Grundstück führt, verkehrssicher ist und namentlich – vorbehältlich allfälliger Erleichterungen gemäss § 11 ZN/ZH im Einzelfall – den technischen Anforderungen im Anhang der ZN/ZH entspricht. Ob die Abwicklungsdistanz von jenem Ort nordwestlich des Bahnübergangs, wo der Beschwerdeführer allenfalls Land für einen Parkplatz erwerben könnte, mehr als die maximal zulässigen 80 m (vgl. Anhang ZN/ZH) beträgt, ist insoweit demnach nicht von Belang. Entscheidend ist vielmehr, ob nach der Aufhebung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr eine Zufahrt im genannten Sinn bestünde. Dies ist jedoch zu verneinen, könnte das Grundstück des Beschwerdeführers doch von Nordwesten nicht mehr mit Fahrzeugen erreicht werden. Nach dem kantonalen Recht bestünde somit entgegen der Ansicht des Beschwerdegegners sowie ungeachtet der streitigen Frage, ob zumindest die Anforderungen an eine ausreichende Notzufahrt erfüllt wären, auch von

dieser Seite kein genügender Zugang. Die Liegenschaft des Beschwerdeführers wäre daher ungenügend erschlossen.

Ob der Zugang von Nordwesten ausreichen würde, wenn einzig die bundesrechtlichen Anforderungen berücksichtigt würden, wie dies die Vorinstanz und, ihr folgend, der Beschwerdegegner vorbringen, erscheint fraglich. Insbesondere kann der Beschwerdeführer zwar zurzeit an der U._____-Strasse parkieren; eine rechtlich gesicherte Parkmöglichkeit hat er jedoch nicht. Die Frage bräuchte indes nur dann abschliessend beurteilt zu werden, wenn die kantonalrechtlichen Anforderungen an einen ausreichenden Zugang nach Art. 18 Abs. 4 EBG nicht zu berücksichtigen wären. Dies ist jedoch nicht der Fall (vgl. E. 8.1).

6.
Ob die Vorinstanz die Aufhebung des streitbetroffenen Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr genehmigen durfte, hängt, wie dargelegt (vgl. E. 3.4), davon ab, ob ihr Entscheid gestützt auf eine Abwägung der massgeblichen betroffenen Interessen unter Berücksichtigung der relevanten weiteren Sicherungsvarianten als zulässig und angemessen erscheint (zur Interessenabwägung vgl. TSCHANNEN/ZIMMERLI/MÜLLER, a.a.O., § 26 Rz. 37). Zu diesen Varianten zählt aufgrund der bestehenden Verhältnisse unbestrittenermassen die in Art. 37*c* Abs. 3 Bst. b EBV vorgesehene Sicherung des Bahnübergangs mit einer Blinklichtsignalanlage oder einer Bedarfsschranke (vgl. E. 3.3). Streitig ist hingegen, ob auch die bisherige Sicherung des Bahnübergangs mit Andreaskreuzen dazu gehört. In Frage kommt dabei nur die Variante gemäss Ziff. 2 von Art. 37*c* Abs. 3 Bst. c EBV (vgl. E. 3.3), sind die Varianten gemäss Ziff. 1 und 3 dieser Bestimmung doch nicht einschlägig.

6.1 Der Beschwerdegegner und, ihm folgend, die Vorinstanz verneinen, dass der Bahnübergang bezüglich des Fahrzeugverkehrs weiterhin mit Andreaskreuzen gesichert werden kann. Sie stützen sich auf einen Kurzbericht zu den Sichtweiten, den der Beschwerdegegner im vorinstanzlichen Verfahren einreichte und die Vorinstanz als nachvollziehbar und korrekt beurteilt. Gemäss diesem Bericht werde die Sichtweite für Fahrzeuge (ohne Lastwagen) von Südosten in Richtung W._____ durch eine Gartenmauer (von C._____) und Bewuchs beschränkt und betrage nur gerade ca. 16 statt der erforderlichen 91 m. Sie sei demnach klar ungenügend. Entgegen dem entsprechenden Antrag des Beschwerdeführers bestehe somit – so die Vorinstanz in der angefochtenen Verfügung wie auch im vorliegenden Beschwerdeverfahren – keine Notwendigkeit, hinsichtlich dieser

Sichtweite weitere Abklärungen vorzunehmen bzw. vornehmen zu lassen. Vielmehr seien Massnahmen zu ergreifen. Daran ändere nichts – so die Vorinstanz im vorliegenden Beschwerdeverfahren weiter –, dass C._____ bereit sei, die sichtbehindernden Sträucher, die sich gemäss dem Beschwerdeführer auf der Parzelle des Beschwerdegegners befänden, bzw. die Gartenmauer zu entfernen. Wie sich aus einem Schreiben des Beschwerdegegners vom 5. Dezember 2014 ergäbe, wonach eine Berechnung potenzieller Sichtweiten ausgeschlossen sei, beabsichtige dieser nicht, die Sträucher auf seiner Parzelle zurückzuschneiden, und halte er am Vorlageprojekt fest.

6.2 Der Beschwerdeführer macht demgegenüber geltend, die Voraussetzungen für eine Beibehaltung der Sicherung des Bahnübergangs mit Andreaskreuzen seien auch bezüglich des Fahrzeugverkehrs erfüllt. Zur Stützung seines Vorbringens verweist er auf eine von ihm in Auftrag gegebene und im vorliegenden Beschwerdeverfahren eingereichte Berechnung der streitigen Sichtweite durch die F._____, gemäss seiner Darstellung Gemeindeingenieurin von Y._____. Darin komme diese zum Schluss, sofern in einem Bereich die Büsche leicht zurückgeschnitten und in einem weiteren Bereich die Büsche bzw. die Thujen versetzt oder beseitigt würden, betrage die Sichtweite für Fahrzeuge von Südosten in Richtung W._____ 93 m. Die fraglichen Thujen und Sträucher befänden sich auf dem Grundstück des Beschwerdegegners. Dieser habe es somit selber in der Hand, die sichtbeeinträchtigende Bepflanzung zurückzuschneiden oder, soweit nötig, zu beseitigen. Als Eigentümer der Bepflanzung bedürfe er dazu nicht einmal der Zustimmung von C._____. Diese nutze im Weiteren – wie er bereits im vorinstanzlichen Verfahren vorgebracht habe – den Landspickel oberhalb ihres Grundstücks in Absprache mit dem Sicherheitsverantwortlichen des Beschwerdegegners. Sie habe die Bäume und Sträucher gepflanzt und die Gartenmauer, die sich ebenfalls auf dem Grundstück des Beschwerdegegners befinde, erstellt und sich diesem gegenüber verpflichtet, den Unterhalt der Bepflanzung zu besorgen. Sie habe sich zudem – wie er ebenfalls bereits im vorinstanzlichen Verfahren vorgebracht habe – schriftlich bereit erklärt, die Bäume und Sträucher sowie die Gartenmauer zu beseitigen, soweit diese die erforderliche Sichtweite von 91 m beeinträchtigten. Es sei somit geradezu absurd und rechtsmissbräuchlich, wenn sich der Beschwerdegegner auf eine ungenügende Sichtweite berufe. Dieser sei daher zu verpflichten, die Bepflanzung zu beseitigen, soweit sie die nötige Sicht beeinträchtige. Alternativ wäre er bereit, die Bepflanzung auf eigene Kosten zu entfernen und jährlich den nötigen Rückschnitt zu besorgen, zumal er T._____ sei. Die streitige Sichtweite

ohne sichtbehindernde Bäume, Sträucher und Gartenmauer sei im Weiteren durch die Vorinstanz oder eine neutrale Fachstelle zu berechnen.

6.3

6.3.1 Wie dargelegt (vgl. E. 4.2 f.), ist der Strassenverkehr über den Bahnübergang sehr schwach und der Schienenverkehr langsam. Die Sichtweiten für Fahrzeuge (ohne Lastwagen) reichen zudem bis auf die streitige Sichtweite aus (vgl. E. 4.4). Ob die Sicherung des Bahnübergangs mit Andreaskreuzen hinsichtlich des Fahrzeugverkehrs nach Art. 37*c* Abs. 3 Bst. c Ziff. 2 EBV grundsätzlich in Frage kommt, hängt demnach davon ab, wovon hinsichtlich der streitigen Sichtweite auszugehen ist. Diesbezüglich ist zwar unbestritten, dass die Sichtweite aufgrund der zurzeit beim Bahnübergang bestehenden Verhältnisse deutlich unter den 91 m liegt, die gemäss dem erwähnten Kurzbericht zu den Sichtweiten für den Fahrzeugverkehr (ohne Lastwagen) bei einer Geschwindigkeit des Schienenverkehrs von 30 km/h erforderlich sind. Auch ergab die untechnische Sichtweitenmessung anlässlich des Augenscheins des Gerichts eine Sichtweite von lediglich 28,4 m (vgl. Protokoll Augenschein S. 14). Daraus folgt allerdings nicht bereits, die bisherige Sicherung des Bahnübergangs mit Andreaskreuzen komme hinsichtlich des Fahrzeugverkehrs nicht in Betracht.

6.3.2 Vorliegend ist unbestritten, dass die streitige Sichtweite unter anderem von den Bäumen, Büschen und Sträuchern bzw. vom Bewuchs südwestlich des Bahnübergangs eingeschränkt wird. Wie der Beschwerdegegner am Augenschein des Gerichts einräumte, befindet sich diese Vegetation auf seinem Grundstück (vgl. Protokoll Augenschein S. 5). Damit ist er insoweit für die eingeschränkte Sichtweite und das dadurch entstehende Sicherheitsrisiko am Bahnübergang verantwortlich. Er hat daher grundsätzlich die Vegetation so weit zu beseitigen, als diese die Sicht für den Fahrzeugverkehr beeinträchtigt, muss er doch ungeachtet des hängigen Plangenehmigungs- bzw. Beschwerdeverfahrens für den sicheren Betrieb des Bahnübergangs sorgen, solange dieser (auch) für Fahrzeuge geöffnet ist (vgl. Art. 17 Abs. 4 EBG). Daran vermag sein Vorbringen, die Bäume und Sträucher grenzten das Grundstück von C._____ vom Bahngrundstück ab und seien vor allem bei einer allfälligen Rechtsnachfolge mit Kindern ein Sicherheitselement, nichts zu ändern. Ungeachtet der Frage, wie weit dieses Sicherheitselement überhaupt von Belang ist, befreit es ihn nicht von seiner Pflicht, die sichtbehindernde Vegetation auf seinem Grundstück grundsätzlich zu beseitigen.

6.3.3 Entgegen dem, was die Vorinstanz offenbar annimmt, steht es somit nicht im Belieben des Beschwerdegegners, ob er etwas gegen die sichtbehindernde Vegetation auf seinem Grundstück unternimmt. Sie hätte daher auf die vom Beschwerdeführer beantragten Sachverhaltsabklärungen nicht einfach mit dem Argument, die streitige Sichtweite sei klar ungenügend, verzichten und ohne solche Abklärungen die Beibehaltung der bisherigen Sicherung des Bahnübergangs mit Andreaskreuzen hinsichtlich des Fahrzeugverkehrs ausschliessen dürfen. Vielmehr hätte sie untersuchen oder von neutraler und fachkundiger Seite untersuchen lassen müssen, welche Sichtweite bestünde, wenn der Beschwerdegegner seiner erwähnten Pflicht im vorliegend angezeigten und zulässigen Umfang nachkäme. Dabei hätte sie auch dem Umstand Rechnung tragen müssen, dass sich C._____ schriftlich bereit erklärt hat, sofern notwendig nicht nur die Sträucher zu beseitigen, sondern auch alles, was die erforderliche Sichtweite sonst beeinträchtigt (vgl. Schreiben vom 5. Oktober 2014, act. 17 der vorinstanzlichen Akten). Sie hätte somit insbesondere auch berücksichtigen müssen, dass C._____ bereit ist, den rechten Torpfosten, welcher die Sicht – jedenfalls in der Konstellation, wie sie am Augenschein des Gerichts bestand (vgl. Protokoll Augenschein S. 12) – in erster Linie beeinträchtigt, zu entfernen. Dies gilt umso mehr, als mit dem im erwähnten Kurzbericht zu den Sichtweiten – wie im Übrigen auch in den Vorbringen der Parteien – verwendeten Begriff "Gartenmauer" vorwiegend dieser Torpfosten gemeint sein dürfte, ist doch eine Sichtbehinderung durch den Zaun und erst recht durch die niedrige Mauer gestützt auf die Feststellungen am Augenschein und die vorliegenden Akten nicht ohne Weiteres bzw. nicht auszumachen.

6.3.4 Auf wessen Grundstück der Torpfosten wie auch der Zaun und die Mauer stehen – was nicht gänzlich klar erscheint –, ist dabei nicht weiter von Belang. Auch wenn sie auf dem Grundstück des Beschwerdegegners und nicht auf jenem von C._____ stünden, könnte der Beschwerdegegner sie nicht einfach stehen lassen, sofern und soweit sie die Sicht behindern. Dies aus den Gründen, die im Zusammenhang mit der sichtbehindernden Vegetation auf seinem Grundstück bereits genannt wurden (vgl. E. 6.3.2). Gegen die Untersuchungspflicht der Vorinstanz spricht auch nicht, dass der Beschwerdegegner in einem Schreiben vom 5. Dezember 2014 die Berechnung potenzieller Sichtweiten ausschloss. Ungeachtet der Frage, wie das von ihm mit harten Worten kritisierte Vorgehen der F._____ ansonsten zu bewerten ist, legt deren Berechnung – die als Parteivorbringen zu qualifizieren ist und keinen rechtsgenüglichen Beweis erbringt – nahe, dass auch potenzielle Sichtweiten festgestellt werden

könnten. Unerheblich ist ausserdem, ob aus diesem Schreiben des Beschwerdegegners zu folgern ist, dieser beabsichtige nicht, die sichtbehindernden Sträucher zurückzuschneiden. Wie dargelegt, steht dies nicht in seinem Belieben.

6.3.5 Die Vorinstanz hat es demnach versäumt, abzuklären oder von neutraler und fachkundiger Seite abklären zu lassen, ob die Sichtverhältnisse für den Fahrzeugverkehr (ohne Lastwagen) unter Berücksichtigung der erwähnten Pflicht des Beschwerdegegners und der erwähnten Erklärung von C._____ auch von Südosten in Richtung W._____ und damit von beiden Seiten in beide Richtungen genügten. Es bleibt daher offen, ob die Voraussetzungen von Art. 37*c* Abs. 3 Bst. c Ziff. 2 EBV unter Berücksichtigung dieser Umstände grundsätzlich auch hinsichtlich der Sichtverhältnisse erfüllt wären. Unklar bleibt entsprechend auch, ob der Bahnübergang für den Fahrzeugverkehr auf diese Weise gesichert werden könnte, wenn die Schienenfahrzeuge bei (bloss) zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen zweckdienliche Achtungssignale abgäben, wie Art. 37*c* Abs. 3 Bst. c Ziff. 2 EBV als weitere Möglichkeit vorsieht. Damit ist die bisherige Sicherung des Bahnübergangs mit Andreaskreuzen als mögliche Sicherungsvariante in die nachfolgende Interessenabwägung bzw. Prüfung mit einzubeziehen, kann doch nicht von vornherein ausgeschlossen werden, dass sie in Frage kommt. Daran ändert nichts, dass nach der Darstellung des Beschwerdegegners grössere Sichtweiten als die im erwähnten Kurzbericht genannten erforderlich sein sollen, weil auch Lastwagen den Bahnübergang passierten. Selbst wenn in der Vergangenheit vereinzelt Lastwagen den Bahnübergang überquert haben sollten, etwa bei der Anlieferung von Holz für die Heizung des Beschwerdeführers, was streitig und nicht erstellt ist, folgte daraus nicht, dass dem auch in Zukunft so wäre.

6.3.6 Ergänzend erwähnt sei im Übrigen, dass wegen der unter den vorstehend genannten Umständen allenfalls von beiden Seiten in beide Richtungen genügenden Sichtverhältnisse auch nicht von vornherein gesagt werden kann, die Sicherungsvariante von Art. 37*c* Abs. 3 Bst. b^{bis} EBV (Lichtsignalanlage ohne Schlagbäume mit fehlersicherer Sperrung des Strassenverkehrs; sog. MICRO-Anlage) komme nicht in Frage. Diese ist daher grundsätzlich ebenfalls als relevante weitere Sicherungsvariante in die nachfolgend vorzunehmende Interessenabwägung bzw. Prüfung mit einzubeziehen.

7.

7.1 Die Aufhebung des streitbetroffenen Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr beseitigte teilweise eine Gefahrenquelle, wie sie jede höhengleiche Querung zwischen Schiene und Strasse darstellt, und trüge dadurch zur Reduktion des Unfallrisikos bzw. zur Vermeidung von Unfällen auf dem Bahnübergang sowie zu einem sicheren und ungestörten Bahnverkehr bei. Sie leistete somit einen Beitrag zur Verwirklichung von Zielen, die grundsätzlich sowohl für die Öffentlichkeit als auch für den Beschwerdegegner als Infrastrukturbetreiber und EVU sowie die auf der Strecke verkehrenden Dritt-EVU von erheblichem Interesse sind (vgl. statt vieler Urteil des BVGer A-1353/2014 vom 30. Juli 2015 E. 7.1.2 m.w.H.). Ihr Beitrag zur Realisierung dieser Ziele wäre ausserdem im Vergleich zu den erwähnten weiteren Sicherungsvarianten insofern grösser, als bei diesen wegen der weiterhin bestehenden Möglichkeit, den Bahnübergang mit Fahrzeugen zu befahren, nach wie vor ein Unfallrisiko bestünde. Sie erscheint insoweit daher grundsätzlich vorzugswürdig. Ihre Bedeutung und damit auch das an ihr bestehende öffentliche und private Interesse sind allerdings zu relativeren.

7.1.1 Dies gilt zunächst insoweit, als der Bahnübergang für den Fussgängerverkehr weiterhin offen bliebe. Damit bestünde nach wie vor ein gewisses Unfallrisiko wie auch die Möglichkeit einer Störung des Bahnverkehrs durch Vorkommnisse auf dem Bahnübergang. Das weiterbestehende Unfallrisiko beträfe mengenmässig zudem den Hauptteil des strassenseitigen Verkehrs über den Bahnübergang, besteht dieser doch vorwiegend aus Fussgängern (vgl. E. 4.2) und ist davon auszugehen, die den Bahnübergang benützenden Biker könnten und würden diesen trotz der vorgesehenen Wegsperren zwar nicht fahrenderweise, aber zu Fuss weiterhin überqueren. Die vorgesehene Massnahme verhinderte demnach mit Sicherheit im Wesentlichen lediglich allfällige Kollisionen zwischen Schienenfahrzeugen und dem Fahrzeug des Beschwerdeführers sowie dem Motorrad des Postzustelldienstes, wird der Bahnübergang strassenseitig doch einzig (noch) von diesen beiden Verkehrsteilnehmern regelmässig mit Fahrzeugen benützt (vgl. E. 4.2). Auch wenn die vorgesehene Massnahme die Sicherheit am Bahnübergang auch ganz allgemein erhöhte, wäre der Gewinn an Sicherheit gegenüber der heute bestehenden Situation somit begrenzt.

7.1.2 Die Bedeutung der vorgesehenen Massnahme wäre sodann auch deshalb begrenzt, weil die Möglichkeit eines Unfalls wie auch einer Störung des Bahnverkehrs durch Vorkommnisse auf dem Bahnübergang nur ge-

rade an den rund 55 Tagen pro Jahr besteht, an welchen überhaupt Schienenfahrzeuge auf diesem verkehren, und an diesen Tagen zudem teilweise nur gerade bezüglich einer Fahrt oder zweier Fahrten (vgl. E. 4.5). Im Vergleich zur Aufhebung eines Bahnübergangs auf einer Strecke mit täglichem und regelmässigem Eisenbahnverkehr reduzierte die Massnahme somit ein absolut betrachtet deutlich geringeres Risiko. Sie täte dies im Übrigen auf bemerkenswert ineffiziente Weise, wäre der Bahnübergang für den Fahrzeugverkehr doch auch während jener gut 300 Tage pro Jahr geschlossen, an welchen kein einziges Schienenfahrzeug verkehrt.

7.1.3 Zu berücksichtigen ist ausserdem, dass auf der Strecke, auf welcher der Bahnübergang liegt, im Wesentlichen öffentliche oder private Ausflugs- bzw. Nostalgiefahrten mit historischen (Dampf-) Zügen sowie damit zusammenhängende Dienstfahrten durchgeführt werden (vgl. E. 4.5). Der Bahnbetrieb auf dieser Strecke, die von der E._____ bereits 1969 aufgegeben wurde, dient mithin nicht dem regulären Personentransport, sondern touristischen Zwecken sowie dem Einsatz und der Pflege des erwähnten historischen Rollmaterials. Seine Beeinträchtigung wöge daher im Vergleich zu einer Störung des gewöhnlichen Eisenbahnverkehrs weniger schwer. Daran ändert nichts, dass – wie der Beschwerdegegner vorbringt – die fahrplanmässigen öffentlichen Ausflugs- bzw. Nostalgiefahrten an den zwölf Sonntagen pro Jahr (vgl. E. 4.5) der Fahrplanpflicht unterstehen und – offenbar – Verspätungen an diesen Tagen vor allem am Nachmittag zu Anschlussbrüchen in S._____ führen. Käme es wegen eines Vorfalls auf dem Bahnübergang zu einem derartigen Anschlussbruch, beträfe dies wegen der erwähnten Natur des Eisenbahnbetriebs auf dieser Strecke einzig Ausflugsreisende und namentlich nicht Pendler. Die Auswirkungen wären daher nicht nur weniger problematisch, sondern den Betroffenen auch eher zuzumuten. Nicht weiter von Belang ist auch das Vorbringen des Beschwerdegegners, er nehme mit den Ausflugs- bzw. Nostalgiefahrten eine Aufgabe in hohem öffentlichem Interesse wahr. Auch wenn ein gewisses Interesse der Öffentlichkeit an diesen Fahrten besteht, sind diese im Vergleich zum gewöhnlichen Eisenbahnverkehr klar von untergeordneter Bedeutung. Das Interesse an ihrer reibungslosen Durchführung wiegt daher weniger schwer.

7.2 Die Kosten der vorgesehenen Aufhebung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr sind zwar nicht genau bekannt (Fr. 2'000.– gemäss der angefochtenen Verfügung, Fr. 5'000-6'000.– gemäss der Darstellung des Beschwerdegegners anlässlich des Augenscheins des Gerichts [vgl. Pro-

tokoll Augenschein S. 25]), wären jedoch gering. Sie wären zudem erheblich tiefer als die Kosten einer Blinklichtsignalanlage oder einer MICRO-Anlage, und zwar ungeachtet der Frage, wie teuer diese Anlagen genau wären. Ausserdem wären sie grundsätzlich tiefer als die Kosten einer Bedarfsschranke oder einer damit vergleichbaren Schranke, die in ihrer Höhe allerdings in erheblichem Umfang von der Art und Ausgestaltung der konkreten Schranke sowie allfälligen zusätzlichen Vorkehren für eine kombinierte Sicherungslösung (Fussgängerverkehr einerseits, Fahrzeugverkehr andererseits) abhängen. Verglichen mit der Beibehaltung der bisherigen Sicherung mit Andreaskreuzen hätte die vorgesehene Massnahme hingegen keinen erkennbaren Kostenvorteil. Dies insbesondere, weil der Beschwerdeführer, wie erwähnt (vgl. E. 6.2), anbietet, die sichtbehindernde Vegetation auf dem Grundstück des Beschwerdegegners auf eigene Kosten zu beseitigen und regelmässig zurückzuschneiden.

Soweit gegenüber den erwähnten weiteren Sicherungsvarianten überhaupt ein Kostenvorteil besteht, erscheint die vorgesehene Aufhebung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr für den Beschwerdegegner grundsätzlich auch aus finanziellen Gründen von Interesse und vorzugswürdig. Welches Gewicht seinem finanziellen Interesse genau zukommt, hängt allerdings vom jeweiligen Kostenvorteil ab. Namentlich bei Kosten für eine manuelle (Bedarfs-) Schranke (ohne zusätzliche Kosten für eine kombinierte Sicherungslösung), wie sie der Beschwerdeführer nennt (Fr. 10'000-20'000.–), wäre das Interesse nur von beschränkter Bedeutung.

7.3 Den vorstehend erwähnten Interessen an der Aufhebung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr stehen verschiedene Interessen an dessen Offenhaltung gegenüber, mit der nachteilige Folgen der vorgesehenen Massnahme vermieden werden sollen.

7.3.1 Wie dargelegt (vgl. E. 5.4), wäre die Zufahrt zur Liegenschaft des Beschwerdeführers bzw. deren Erschliessung nach der Aufhebung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr ungenügend. Die Liegenschaft könnte mit Fahrzeugen von Nordwesten gar nicht mehr erreicht werden, von Südosten bestünde einzig ein Weg, der, soweit er für gewöhnliche Personenwagen (und erst recht grössere Fahrzeuge) überhaupt befahrbar ist, kein sicheres Befahren zulässt. Ungeachtet ihrer genauen rechtlichen Qualifikation hätte diese Situation für den Beschwerdeführer und dessen Ehefrau sowie weitere Personen erhebliche praktische Nachteile. So könnten Einkäufe und Lieferungen mit Fahrzeugen nur noch bis zum Bahnübergang

transportiert werden. Von dort müssten sie mühsam bis zum Haus getragen bzw. gebracht werden, wobei sie allenfalls auch über die vorgesehenen Wegsperren zu heben wären. Auch Handwerker hätten keine Möglichkeit mehr, mit ihren Fahrzeugen zur Liegenschaft zu gelangen (etwa für Reparaturen), und müssten sämtliches benötigte Werkzeug und Material über den Bahnübergang und allenfalls die Wegsperren bis zum Haus tragen bzw. bringen. Ungeachtet der Frage, ob eine rechtsgenügliche Zufahrt für die Notfalldienste bestünde, wäre zudem auch deren Zugang zur Liegenschaft des Beschwerdeführers erschwert. Dass der Bahnübergang in unmittelbarer Nähe zum Grundstück des Beschwerdeführers liegt und der Weg von der Nordseite des Bahnübergangs bis zum Hauseingang nicht allzu weit ist, änderte in all diesen Fällen nichts an der grundlegenden Problematik der fehlenden Zufahrtmöglichkeit. Da der Beschwerdeführer unmittelbar nördlich des Bahnübergangs auf dem Grundstück des Beschwerdegegners keinen Parkplatz hat, müsste er im Weiteren sein Fahrzeug nach der Ablieferung etwa von Einkäufen weiter nordwestlich an der U._____-Strasse parkieren und von dort zum Haus zurückgehen. Besucher müssten ebenfalls dort parkieren, könnten doch auch sie weder die Liegenschaft des Beschwerdeführers mit dem Fahrzeug erreichen noch beim Bahnübergang parkieren.

7.3.2 Zu diesen unmittelbaren praktischen Nachteilen der ungenügenden Zufahrt bzw. Erschliessung – die im Übrigen teilweise auch für C._____ bestünden, da deren Haus nach der Durchführung der vorgesehenen Massnahme nicht mehr mit Fahrzeugen erreicht werden könnte – kämen für den Beschwerdeführer und dessen Ehefrau weitere mögliche Nachteile hinzu. So könnte sich die unbefriedigende Erschliessungssituation nachteilig auf den Verkehrswert ihrer Liegenschaft auswirken. Ausserdem könnte sie allfällige künftige Bauvorhaben auf dem Grundstück zumindest erschweren, da sie, wie erwähnt (vgl. E. 5.4.3 f.), jedenfalls den Anforderungen des kantonalen Rechts nicht genügte. Damit ist zugleich gesagt, dass die vorgesehene Massnahme auch dem kantonalen Interesse an einer genügenden Erschliessung zuwiderliefe. Zugleich stünde sie im Widerspruch zu den Interessen der Gemeinde Y._____, der ebenfalls an einer rechtskonformen Erschliessung der Liegenschaft des Beschwerdeführers gelegen ist, auch wenn sich ihre Beurteilung des Quartierplanverfahrens nicht mit seiner deckt.

7.3.3 Das Problem der ungenügenden Zufahrt bzw. Erschliessung liesse sich nicht auf einfache Weise durch einen geringfügigen Ausbau des süd-

östlichen Zufahrtswegs beseitigen, wie ihn der Beschwerdegegner vorschlägt (vgl. 5.2), selbst wenn dessen Interpretation der Wegrechte des Beschwerdeführers zuträfe. Es erscheint unrealistisch, dass eine unwesentliche Verbreiterung und die Platzierung von Rasengitterelementen in den Passagen mit dem grössten Gefälle ausreichen würden, um den Weg sicher befahrbar zu machen. Vielmehr ist davon auszugehen, es wären aufwändigere Ausbaumassnahmen erforderlich, um diesen als ganzjährige Zufahrt nutzbar zu machen. Dies auch deshalb, weil fraglich ist, ob die vom Beschwerdegegner genannten Massnahmen – vorbehältlich allfälliger Erleichterungen nach § 11 VN/ZH – den Anforderungen der VN/ZH genügten. Auch wenn im Einzelnen unklar ist, welche Ausbaumassnahmen erforderlich wären und was diese kosteten, ist davon auszugehen, ein genügender Ausbau wäre mit beachtlichen Kosten verbunden. Ungeachtet der Frage, wer diese zu tragen hätte, besteht an der Offenhaltung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr somit auch insoweit ein finanzielles Interesse, als diese Kosten vermieden würden.

7.3.4 Entgegen der Ansicht des Beschwerdegegners kann im Weiteren nicht einfach vorausgesetzt werden, der Ausbau des südöstlichen Zufahrtswegs zum massgeblichen Zugang sei zulässig.

Wie der Gemeindevertreter am Augenschein bestätigte (vgl. Protokoll Augenschein S. 17), plante die Gemeinde Y._____ die Erschliessung der Liegenschaft des Beschwerdeführers von Nordwesten. Entsprechend wurde die nordwestliche Zufahrt bis zum Grundstück des Beschwerdegegners ausgebaut und der Rechtsvorgänger des Beschwerdeführers dazu verpflichtet, sich an den entsprechenden Kosten zu beteiligen. Ausserdem hatten der Rechtsvorgänger und C._____ die Möglichkeit, nordwestlich des Bahnübergangs, bevor der Zufahrtsweg zu diesem hinunterführt, Land für einen Parkplatz zu kaufen, (…). Zwar wurde der Zufahrtsweg auf dem in der Folge aus dem Quartierplanverfahren entlassenen Grundstück des Beschwerdegegners nicht ebenfalls ausgebaut. Er ist jedoch immer noch deutlich breiter und besser ausgebaut als der südöstliche Zufahrtsweg. Das Grundstück des Beschwerdegegners liegt zudem zwar in der Freihaltezone, ist aber bereits durch die Gleisanlage und den Bahnübergang belastet. Demgegenüber führt der südöstliche Zufahrtsweg teilweise durch Wald, was einer der Gründe war, weshalb die Gemeinde die Erschliessung von Nordwesten plante.

Unter diesen Umständen erscheint die Zufahrt von Nordwesten grundsätzlich als die den Verhältnissen am besten angepasste Variante

(vgl. E. 5.4.1). Eine Zufahrt von Südosten käme daher grundsätzlich nur in Frage, wenn die Umstände, welche die Aufhebung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr nahelegen, so gewichtig wären, dass die ansonsten suboptimale Zugangslösung in Kauf zu nehmen wäre. Die Offenhaltung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr ist demnach auch insoweit im öffentlichen Interesse, als sie die Beibehaltung der grundsätzlich vorzugswürdigen Zugangsvariante ermöglichte.

7.4 Aus den vorstehenden Ausführungen wird deutlich, dass die Aufhebung des Bahnübergangs für Fahrzeuge zum Teil erhebliche Nachteile hätte und teilweise gewichtige private und öffentliche Interessen an der Vermeidung dieser Nachteile bestehen. Weiter geht daraus hervor, dass die vorgesehene Massnahme zwar einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Bahnübergang und zur Vermeidung von Störungen des Bahnverkehrs leistete, die Bedeutung dieses Beitrags und damit das daran bestehende öffentliche und private Interesse aufgrund der besonderen Verhältnisse jedoch in verschiedener Hinsicht zu relativieren sind. Gegenüber der Sicherung des Bahnübergangs mit Andreaskreuzen hätte die Massnahme für den Beschwerdegegner sodann keinen finanziellen Vorteil, gegenüber der Sicherung mit einer Bedarfsschranke oder einer vergleichbaren Schranke wäre der Vorteil je nach Art und Ausgestaltung der Schranke sowie der Höhe allfälliger zusätzlicher Kosten für eine kombinierte Sicherungslösung soweit ersichtlich begrenzt.

Angesichts dieser Umstände bzw. Interessenlage erscheint die Genehmigung der Planvorlage durch die Vorinstanz im Ergebnis als einseitige Bevorzugung der an der Umsetzung des Vorlageprojekts bestehenden Interessen. Sie käme daher nur in Frage, wenn wesentliche Nachteile und an deren Vermeidung bestehende Interessen nicht zu berücksichtigen wären oder das Interesse des Beschwerdegegners, als Grundeigentümer über die Benützung seines Grundstück bzw. des Bahnübergangs entscheiden zu können, zwingend vorginge, wie er geltend macht. Ausserdem, wenn keine Sicherungsvariante bestünde, die eine Optimierung der verschiedenen Interessen zuliesse (TSCHANNEN/ZIMMERLI/MÜLLER, a.a.O., § 26 Rz. 37). All dies ist jedoch nicht der Fall (vgl. nachfolgend E. 8).

8.

8.1 Zwar steht ein Teil der mit der vorgesehenen Massnahme verbundenen Nachteile und an deren Vermeidung bestehenden Interessen im Zusammenhang mit dem kantonalen Recht. Dies bedeutet jedoch nicht, diese

Nachteile und Interessen müssten nicht berücksichtigt werden. Wie dargelegt (vgl. E. 5.4.4), ist das kantonale Recht in bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt. Vorliegend besteht zumindest eine Möglichkeit, den Bahnübergang auf eine Weise zu sichern, die weniger nachteilig ist als dessen Aufhebung für den Fahrzeugverkehr und den Beschwerdegegner nicht unverhältnismässig belastet (vgl. E. 8.3 ff.). Auf die Berücksichtigung des kantonalen Rechts und entsprechend der damit im Zusammenhang stehenden Nachteile und an deren Vermeidung bestehenden Interessen kann daher nicht verzichtet werden. Ein solcher Verzicht vermöchte im Übrigen angesichts der weiteren Nachteile und an deren Vermeidung bestehenden Interessen die Genehmigung der vorgesehenen Massnahme auch nicht zu rechtfertigen.

8.2 Richtig ist sodann, dass der Beschwerdeführer, soweit ersichtlich, kein dingliches Recht hat, den Bahnübergang mit Fahrzeugen zu benützen. Auch sonst besteht offenbar keine entsprechende Dienstbarkeit bzw. kein entsprechendes Wegrecht. Daraus folgt indes nicht, das Interesse des Beschwerdegegners, als Grundeigentümer über die Benützung seines Grundstücks bzw. des Bahnübergangs entscheiden zu können, gehe zwingend vor. Auch wenn es dem Beschwerdegegner ungeachtet der jahrzehntelangen Nutzung des Bahnübergangs durch Fahrzeuge und der von Nordwesten vorgesehenen Erschliessung der Liegenschaft des Beschwerdeführers grundsätzlich freigestellt wäre, ob er den Fahrzeugverkehr über den Bahnübergang zulassen will – was offen bleiben kann –, wäre sein entsprechendes Interesse lediglich als eines der betroffenen Interessen in die eisenbahnrechtlich vorgesehene Interessenabwägung (vgl. E. 3.4) mit einzubeziehen. Dabei käme dem Interesse gerade kein massgebliches Gewicht zu. Dies allein schon deshalb, weil es dem Beschwerdegegner, wie bereits aus seiner jahrelangen Duldung des Fahrzeugverkehrs in der Vergangenheit deutlich wird, letztlich gar nicht um seine Entscheidungsfreiheit als Grundeigentümer geht, sondern darum, die bundesrechtlichen Anforderungen an die Sicherung des Bahnübergangs mit einem für ihn möglichst geringen Aufwand zu erfüllen. Das erwähnte Interesse vermöchte die Genehmigung der Planvorlage daher nicht zu rechtfertigen.

Dass der Beschwerdegegner den Bahnübergang als Eigentümer nicht einfach für den Fahrzeugverkehr schliessen kann, ist im Übrigen entgegen seiner Ansicht auch kein Verstoss gegen die Eigentumsgarantie von Art. 26

BV. Die eisenbahnrechtliche Vorgabe, wonach bei der Wahl der Sicherungsvariante für einen Bahnübergang auch die Interessen der von der Massnahme des Infrastrukturbetreibers Betroffenen zu berücksichtigen sind, ist von diesem und damit vom Beschwerdegegner vielmehr als unwesentliche Eigentumsbeschränkung hinzunehmen (vgl. VALLENDER/HETTICH, in: St. Galler Kommentar BV, 3. Aufl. 2014, Art. 26 N. 60 ff.).

8.3 Wie dargelegt (vgl. E. 6.3), ist es unter Umständen zulässig, den Bahnübergang auch hinsichtlich des Fahrzeugverkehrs wie bisher lediglich mit Andreaskreuzen zu sichern, allenfalls ergänzt dadurch, dass die Schienenfahrzeuge im Falle zeitweise ungenügender Sichtverhältnisse zweckdienliche Achtungssignale abgeben. Diese einfache Lösung trüge den bestehenden Verhältnissen und betroffenen Interessen angemessen Rechnung. Namentlich bedeutete sie für den Beschwerdegegner keinen nennenswerten finanziellen oder betrieblichen Aufwand und würde sie Nachteile für den Beschwerdeführer vermeiden. Angesichts der dargelegten Besonderheiten des Schienenverkehrs, der klar von den Fällen mit täglichem und regelmässigem Schienenverkehr abweicht, und des geringen Strassenverkehrs erscheint sie ausserdem auch unter dem Aspekt der Sicherheit als vertretbar. Dies gilt umso mehr, als jedenfalls der Beschwerdeführer anhand der Stellung der unmittelbar östlich des Bahnübergangs gelegenen Entgleisungsvorrichtung einfach feststellen könnte, ob grundsätzlich mit Schienenverkehr zu rechnen ist (vgl. auch E. 8.5.3). Im Übrigen wäre der Gewinn an Sicherheit durch eine weiter gehende Sicherungsmassnahme ohnehin begrenzt, solange der Bahnübergang für den Fussgängerverkehr offen bliebe (vgl. E. 7.1.1). Ob die vorzugswürdige einfache Lösung in Frage kommt, kann allerdings nicht abschliessend beurteilt werden, da die Vor-instanz insoweit die erforderlichen Abklärungen unterliess (vgl. E. 6.3.5). Die angefochtene Verfügung ist daher bereits aus diesem Grund aufzuheben und die Sache zur Vornahme der entsprechenden Abklärungen an die Vorinstanz zurückzuweisen.

8.4 Diese wird dabei für den Fall, dass die Sichtweite für den Fahrzeugverkehr (ohne Lastwagen) von Südosten in Richtung W._____ trotz der Berücksichtigung der erwähnten Pflicht des Beschwerdegegners und der erwähnten Erklärung von C._____ (vgl. E. 6.3) nicht ausreichen sollte, auch zu prüfen haben, ob diese Sichtweite bei einer Reduktion der Geschwindigkeit des Schienenverkehrs auf dem Bahnübergang von 30 auf 20 km/h – was gemäss dem Beschwerdegegner theoretisch möglich wäre (vgl. Protokoll Augenschein S. 7) – grundsätzlich genügte. Dies gilt umso mehr, als sich am Augenschein des Gerichts zeigte, dass für einen der zwei

Bahnübergänge der E._____, die westlich des streitbetroffenen Bahnübergangs im Wald liegen und lediglich mit Andreaskreuzen gesichert sind, eine entsprechende Geschwindigkeitsreduktion besteht (vgl. Protokoll Augenschein S. 12 f.). Entgegen der Ansicht des Beschwerdegegners spricht die Fahrplanpflicht an den zwölf Sonntagen pro Jahr mit fahrplanmässigen öffentlichen Fahrten bzw. die offenbar bestehende Möglichkeit von Anschlussbrüchen in S._____ an diesen Tagen bei Verspätungen vor allem am Nachtmittag (vgl. E. 7.1.3) nicht gegen eine solche Geschwindigkeitsreduktion. Da die Interessen, solche Anschlussbrüche zu verhindern, als nicht besonders gewichtig erscheinen (vgl. E. 7.1.3), sind sie gegenüber den gewichtigen Interessen an der Vermeidung der erwähnten Nachteile der Planvorlage nachrangig. Die Lösung (Geschwindigkeitsreduktion in Verbindung mit Andreaskreuzen, allenfalls verbunden mit zweckdienlichen Achtungssignalen durch die Schienenfahrzeuge im Falle zeitweise ungenügender Sichtverhältnisse) trüge zudem, aus den vorstehend bereits genannten Gründen (vgl. E. 8.3), auch sonst den bestehenden Verhältnissen und betroffenen Interessen angemessen Rechnung.

8.5 Sollten die vorstehend erwähnten Sicherungslösungen, auf die der Hauptantrag des Beschwerdeführers abzielt, nicht in Betracht kommen, stellte sich die Frage, ob eine Lösung, wie dieser sie mit seinem Eventualantrag verlangt, mithin die Sicherung des Bahnübergangs hinsichtlich des Fahrzeugverkehrs mit einer manuellen Schranke, die bei Bahnverkehr geschlossen wird, zulässig und angemessen wäre.

8.5.1 In diesen Zusammenhang ist zunächst zu beachten, dass der Beschwerdeführer die beantragte manuelle Schranke zwar verschiedentlich als "Bedarfsschranke" bezeichnet, soweit ersichtlich aber eine Schranke verlangt, die vom Beschwerdegegner vor dem Bahnbetrieb geschlossen und danach wieder geöffnet wird. Eine derartige Schranke ist jedoch keine Bedarfsschranke im eisenbahnrechtlichen Sinn, wird darunter doch eine Schranke verstanden, die in der Regel geschlossen ist und durch den Strassenbenützer bei Bedarf geöffnet und wieder geschlossen wird (vgl. AB-EBV, Blatt Nr. 8 zu Art. 37*c* EBV, Ziff. 2.1). Ob eine Schranke, wie sie der Beschwerdeführer verlangt, eisenbahnrechtlich grundsätzlich in Frage käme, erscheint nicht ohne Weiteres klar. Die Frage ist aber zu bejahen, bietet eine solche Schranke doch im Vergleich zu einer Bedarfsschranke – wie sie vorliegend grundsätzlich in Betracht kommt (vgl. E. 6) – eine erhöhte Sicherheit auf dem Bahnübergang, da sie während des Bahnbetriebs nicht geöffnet wird, und kann die Vorinstanz in Einzelfällen Abwei-

chungen von den Vorschriften der EBV und deren Ausführungsbestimmungen genehmigen, wenn der gleiche Grad an Sicherheit gewährleistet ist (vgl. Art. 5 Abs. 2 Bst. a EBV). Die Vorinstanz schliesst die Genehmigungsfähigkeit einer Schranke, die im Grundzustand geöffnet und nur zu Bahnbetriebszeiten geschlossen wird, in der angefochtenen Verfügung denn auch nicht von vornherein aus. Dies erscheint auch insofern als überzeugend, als vorliegend, wie dargelegt, besondere Verhältnisse bestehen, insbesondere im Schnitt an gut 300 Tagen pro Jahr keine Schienenfahrzeuge auf dem Bahnübergang verkehren. Soweit der Beschwerdegegner einwendet, die vom Beschwerdeführer beantragte Schranke komme von vornherein nicht in Frage, weil eine Bedarfsschranke in geschlossener Grundstellung zu halten sei, geht sein Vorbringen demnach an der Sache vorbei.

8.5.2 Nicht zu überzeugen vermag sodann sein Einwand, die Bedienung der beantragten Schranke wäre aus betrieblichen Gründen nicht möglich. Wie der Beschwerdeführer zutreffend ausführt, muss der Beschwerdegegner jeweils vor Beginn des Bahnbetriebs die unmittelbar östlich des Bahnübergangs gelegene Entgleisungsvorrichtung öffnen und nach Beendigung des Bahnbetriebs wieder schliessen. Bei dieser Gelegenheit könnte er ohne nennenswerten Mehraufwand auch die vom Beschwerdeführer beantragte Schranke bedienen. Dass der Bahnbetrieb dadurch massgeblich beeinträchtigt oder der Beschwerdegegner unverhältnismässig belastet würde, ist nicht ersichtlich. Dies gilt umso mehr, als die Schranke – wie der Beschwerdeführer in Bezug auf den Bahnbetrieb an den zwölf Sonntagen pro Jahr mit fahrplanmässigen öffentlichen Fahrten zu Recht vorbringt – nicht bei jeder einzelnen Zugdurchfahrt bedient werden müsste, sondern jeweils nur vor Beginn und nach Beendigung des Bahnbetriebs. Immerhin wäre sie zusätzlich jeweils am Ende eines Tages zu öffnen und am nächsten Morgen wieder zu schliessen, wenn bei Bahnbetrieb von zwei oder mehr Tagen hintereinander die Entgleisungsvorrichtung die ganze Zeit offen bliebe, wie der Beschwerdegegner geltend macht. Zudem wäre der Beschwerdeführer jeweils vorgängig über die vorgesehene Schliessung der Schranke zu informieren. Beides erscheint jedoch betrieblich möglich und würde den Beschwerdegegner zudem nicht unverhältnismässig belasten.

8.5.3 Gegen eine Bedienung der Schranke in der vorstehend dargelegten Weise spricht auch nicht, dass Schienenfahrzeuge von Westen über den Bahnübergang bis zur Entgleisungsvorrichtung fahren dürfen, wenn diese geschlossen ist, wie der Beschwerdegegner weiter vorbringt. Wie aus dessen Ausführungen anlässlich des Augenscheins des Gerichts deutlich wird, betrifft dies Fahrzeuge der E._____ (vgl. Protokoll Augenschein S. 10).

Dass solche Fahrzeuge bis zum Bahnübergang bzw. über diesen bis zur Entgleisungsvorrichtung fahren, dürfte jedoch, wie erwähnt (vgl. E. 4.5.3), wenn überhaupt, kaum je vorkommen. Wegen der geschlossenen Entgleisungsvorrichtung könnten die Fahrzeuge im Bereich des Bahnübergangs zudem jeweils nur im Schritttempo fahren. Es genügte deshalb, namentlich aus Sicherheitsgründen, wenn die Schranke in der vorstehend dargelegten Weise bedient würde.

8.5.4 Zurückzuweisen ist schliesslich auch der Einwand des Beschwerdegegners, die Sicherung des Bahnübergangs für den Fahrzeugverkehr mit einer Schranke, wie sie der Beschwerdeführer beantragt, hätte Kosten zur Folge, die ihm nicht zuzumuten seien. Zwar trifft es zu, dass die Realisierung dieser Sicherungslösung teurer wäre als die vom Beschwerdegegner vorgesehene und von der Vorinstanz genehmigte. Dies namentlich, weil eine kombinierte Lösung erforderlich wäre, wenn der freie Fussgängerverkehr über den Bahnübergang während dessen vorübergehenden Schliessung für den Fahrzeugverkehr möglich bleiben soll. Dass eine solche Lösung zu erheblichen Kosten führen würde, ist allerdings nicht zu erwarten. Angesichts der dargelegten, teilweise erheblichen Nachteile der Planvorlage und der teilweise gewichtigen öffentlichen und privaten Interessen an der Vermeidung dieser Nachteile wären dem Beschwerdegegner die (Mehr-) Kosten für eine kombinierte Lösung daher grundsätzlich zuzumuten.

8.5.5 Die Sicherung des Bahnübergangs hinsichtlich des Fahrzeugverkehrs mit einer manuellen Schranke, wie sie der Beschwerdeführer beantragt, trüge schliesslich auch sonst den bestehenden Verhältnissen und betroffenen Interessen angemessen Rechnung. Sollten die erwähnten vorzugswürdigen Sicherungslösungen nicht in Frage kommen, hätte die Vorinstanz daher die erforderlichen Abklärungen und Vorkehren zu treffen, damit der Bahnübergang hinsichtlich des Fahrzeugverkehrs auf diese Weise gesichert wird.

8.6 Bei diesem Ergebnis braucht auf das Subeventualbegehren des Beschwerdeführers (Sicherung des Bahnübergangs mit zwei einfachen Blinksignalen) und die weiteren Vorbringen der Parteien nicht eingegangen zu werden. Vielmehr ist die Beschwerde gutzuheissen und die Sache im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen.

9.

9.1 Bei diesem Verfahrensausgang gilt der Beschwerdegegner als unterliegend. Er hat deshalb die auf Fr. 2'000.– festzusetzenden Verfahrenskosten (vgl. Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]) zu tragen (vgl. Art. 63 Abs. 1 VwVG). Der Vorinstanz können keine Kosten auferlegt werden (vgl. Art. 63 Abs. 2 VwVG). Dem obsiegenden Beschwerdeführer ist der Kostenvorschuss von Fr. 2'000.– nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zurückzuerstatten.

9.2 Der obsiegenden Partei ist von Amtes wegen oder auf Begehren eine Entschädigung für die ihr erwachsenen notwendigen Kosten zuzusprechen (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 Abs. 1 VGKE). Sie umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere Auslagen der Partei (vgl. Art. 8 ff. VGKE). Wird keine Kostennote eingereicht, setzt das Gericht die Entschädigung aufgrund der Akten fest (vgl. Art. 14 Abs. 2 VGKE).

Der obsiegende Beschwerdeführer ist anwaltlich vertreten, hat aber keine Kostennote eingereicht. Namentlich in Berücksichtigung des durchgeführten Augenscheins und der vom Beschwerdegegner eingereichten relativ umfangreichen und teilweise widersprüchlichen Unterlagen erscheint eine Parteientschädigung von insgesamt Fr. 5'000.– (inkl. Auslagen gemäss Art. 9 Abs. 1 Bst. b VGKE und Mehrwertsteuerzuschlag im Sinne von Art. 9 Abs. 1 Bst. c VGKE) als angemessen. Sie ist dem Beschwerdegegner zur Zahlung aufzuerlegen (vgl. Art. 64 Abs. 2 VwVG).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird gutgeheissen und die Sache im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen.

2.
Die Verfahrenskosten von Fr. 2'000.– werden dem Beschwerdegegner auferlegt. Der Betrag ist innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zu Gunsten der Gerichtskasse zu überweisen. Die Zustellung des Einzahlungsscheins erfolgt mit separater Post. Der Kostenvorschuss in der

Höhe von Fr. 2'000.– wird dem Beschwerdeführer nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zurückerstattet. Hierzu hat er dem Bundesverwaltungsgericht seine Kontoangaben mitzuteilen.

3.
Der Beschwerdegegner hat dem Beschwerdeführer nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils eine Parteientschädigung von Fr. 5'000.– zu bezahlen.

4.
Dieses Urteil geht an:

– den Beschwerdeführer (Gerichtsurkunde)
– den Beschwerdegegner (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. […]; Einschreiben)
– das GS UVEK (Gerichtsurkunde)
– die Gemeinde Y._____ (zur Kenntnis)

Der vorsitzende Richter:	Der Gerichtsschreiber:
Christoph Bandli	Pascal Baur

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 BGG). Die Rechtsschrift 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: