Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Abteilung I
A-4435/2012

Urteil vom 26. März 2013

Besetzung

Richterin Marianne Ryter (Vorsitz),
Richter Markus Metz, Richter Jérôme Candrian,
Gerichtsschreiberin Nina Dajcar.

Parteien

A._____,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Max Walter,
SSW Rechtsanwälte,
Beschwerdeführerin,

gegen

Forchbahn AG,
Beschwerdegegnerin,

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

sowie
Stockwerkeigentümergemeinschaft B._____,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Thomas Wetzel,
Wenger Plattner Rechtsanwälte,
Beigeladene.

Gegenstand

Plangenehmigung betreffend Bahnübergänge Abschnitt 3, Neue Forch (Sanierung und Schliessung der Bahnübergänge).

Sachverhalt:

A.
Am 17. Dezember 2010 reichte die Forchbahn AG beim Bundesamt für Verkehr (BAV) die Pläne betreffend die Sanierung des Bahnübergangs "Lehenwisweg" (km 5.789) sowie der Aufhebung der beiden Bahnübergänge "Alte Forchstrasse" (km 5.896) und "Rigiblick" (km 6.064) zur Genehmigung ein. Das BAV legte das ordentliche eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren fest und wies den Kanton Zürich an, die öffentliche Auflage durchzuführen. Während der öffentlichen Planauflage gingen beim BAV zahlreiche Einsprachen ein, darunter jene von A._____ vom 25. März 2011.

B.
Am 29. Juni 2012 erteilte das BAV die nachgesuchte Plangenehmigung mit verschiedenen Auflagen. Gleichzeitig wies es die von A._____ erhobene Einsprache ab, soweit diese gestützt auf den eingereichten Vergleich nicht gegenstandslos geworden war. Zu den von ihr gewünschten Ersatzmassnahmen führte das BAV zusammengefasst aus, die geplante rückwärtige Motorfahrzeug-Erschliessung über den Lehenwisweg (d.h. Richtung Station "Neue Forch") sei auch für den Langsamverkehr ausreichend, weshalb der gewünschte zusätzliche Fussweg-Anschluss an das Wegnetz "Weitblick" in die andere Richtung (d.h. in Richtung Station "Forch") nicht erforderlich sei.

C.
Mit Beschwerde vom 24. August 2012 lässt A._____ (nachfolgend: Beschwerdeführerin) Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erheben. Sie beantragt im Wesentlichen, die Plangenehmigung sei insoweit aufzuheben, als ihre Einsprache abgewiesen worden sei. Die Beschwerdeführerin setzt sich nicht grundsätzlich gegen die Aufhebung eines Bahnübergangs zur Wehr; ebenso wenig ist der gleichwertige Ersatz der Motorfahrzeuganbindung Gegenstand der Beschwerde, da dafür eine Anbindung an den Lehenwisweg vereinbart wurde. Jedoch bringt sie vor, ihr sei als gleichwertiger Ersatz für die Aufhebung des Bahnübergangs ein Anschluss an das Wegnetz Weitblick zu gewähren.

D.
In ihrer Beschwerdeantwort vom 17. Oktober 2012 schliesst die Forchbahn AG (nachfolgend: Beschwerdegegnerin) auf Abweisung der Beschwerde, soweit sie sich gegen die Aufhebung des Bahnübergangs Rigiblick richte.

E.
Das BAV (nachfolgend: Vorinstanz) beantragt in seiner Vernehmlassung vom 19. Oktober 2012 die Abweisung der Beschwerde. Die Vorinstanz verweist zur Begründung in erster Linie auf die angefochtene Verfügung, nimmt aber Stellung zu einzelnen Rügen der Beschwerdeführerin. Sie betont insbesondere, die Plangenehmigung verhindere die gewünschte Langsamverkehrserschliessung nicht; diese habe aber nicht im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Verfahrens zu erfolgen, zumal die mit der Aufhebung der Bahnübergänge einhergehende Ersatzmassnahme der rückwärtigen Erschliessung via Lehenwisweg die rechtlichen Vorgaben erfülle. Die Fussweganbindung sei in den dafür vorgesehenen Verfahren und nicht im Rahmen einer eisenbahnrechtlich motivierten Sanierung von Bahnübergängen umzusetzen.

F.
Mit verfahrensleitender Verfügung vom 23. Oktober 2012 hat die Instruktionsrichterin die Stockwerkeigentümergemeinschaft B._____ (nachfolgend: Beigeladene), die sich im vorinstanzlichen Verfahren gegen die Fussweganbindung ans Wegnetz Weitblick ausgesprochen hatte, zum Verfahren beigeladen. Die Beigeladene verzichtet mit Eingabe vom 6. November 2012 auf eine Stellungnahme.

G.
Mit Zwischenverfügung vom 13. November 2012 hat die Instruktionsrichterin den von der Beschwerdegegnerin begehrten Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde hinsichtlich der Aufhebung des Bahnübergangs Rigiblick abgewiesen und im Übrigen gutgeheissen.

H.
In ihrer Replik vom 7. Januar 2013 nimmt die Beschwerdeführerin Stellung zu den Eingaben der übrigen Verfahrensbeteiligten, insbesondere zu den verfahrensrechtlichen Auswirkungen des Verzichts auf eine Stellungnahme der Beigeladenen und deren Mitwirkungspflichten.

I.
Die Vorinstanz verzichtet mit Eingabe vom 17. Januar 2013 auf eine Stellungnahme zur Replik der Beschwerdeführerin. Mit Duplik vom 23. Januar 2013 erklärt die Beschwerdegegnerin die von ihr gestellten Anträge und verzichtet auf einen Antrag um Abweisung bwz. Gutheissung, soweit die Aufhebung des Bahnübergangs Rigiblick nicht grundsätzlich betroffen sei.

J.
Mit Stellungnahme vom 24. Januar 2013 stellt die Beigeladene den Antrag auf Abweisung der Beschwerde unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten der Beschwerdeführerin. Zudem führt sie aus, der Verzicht auf Stellungnahme bedeute nicht, dass die vor der Vorinstanz geltend gemachten Einsprachegründe nicht berücksichtigt werden müssten; aus der Beiladung ergebe sich die Möglichkeit einer Vernehmlassung, nicht aber eine Mitwirkungspflicht.

K.
Die Beschwerdeführerin nimmt in ihren Schlussbemerkungen vom 5. Februar 2013 nochmals Stellung zu den Eingaben der übrigen Verfahrensbeteiligten.

L.
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 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 Sinn von Art. 5 VwVG dar. Das BAV gehört zu den Behörden nach Art. 33 Bst. d VGG und ist eine Vorinstanz des Bundesverwaltungsgerichts. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, ist nicht gegeben (vgl. Art. 32 VGG). Das Bundesverwaltungsgericht ist demnach zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig. Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

1.2 Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c). Die Beschwerdeführerin ist als Eigentümerin einer Liegenschaft in der Nähe der drei hier interessierenden Bahnübergänge durch die Plangenehmigung materiell beschwert. Sie hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen und ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung resp. Änderung der Plangenehmigung, da dadurch gegebenenfalls weitere Ersatzmassnahmen realisiert werden müssen. Sie ist deshalb zur Beschwerde legitimiert.

1.3 Der Streitgegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens bestimmt sich nach dem durch die Verfügung der Vorinstanz geregelten Rechtsverhältnis, soweit es von der Beschwerdeführerin angefochten wird. Fragen, über welche die erstinstanzlich verfügende Behörde nicht entschieden hat, darf die zweite Instanz nicht beurteilen, weil sie ansonsten in die funktionelle Zuständigkeit der ersten Instanz eingreifen würde (BGE 136 II 457 E. 4.2, 133 II 35 E. 2 und 131 V 164 E. 2.1; ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2008, Rz. 2.8).

Mit der vorliegenden Beschwerde wird eine zusätzliche Ersatzmassnahme beantragt; die Sanierung resp. Aufhebung der Bahnübergänge ist im Grundsatz nicht angefochten und wurde von der Beschwerdeführerin auch im vorinstanzlichen Verfahren nicht beanstandet. Da sie aber in ihrer Begründung die Ersatzmassnahmen mit der Aufhebung verknüpft, indem sie im vorliegenden wie auch bereits im vorinstanzlichen Verfahren argumentiert, die Aufhebung der Bahnübergänge ohne weitere Ersatzmassnahmen sei nicht akzeptabel, ist die Rechtmässigkeit der Aufhebung dennoch vorfrageweise zu prüfen.

1.4 Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 und 52 VwVG) ist folglich einzutreten.

2.
Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Verletzungen von Bundesrecht − einschliesslich der unrichtigen oder unvollständigen Feststellung des Sachverhalts und Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens − sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG). Allerdings auferlegt sich das Bundesverwaltungsgericht eine ge-

wisse Zurückhaltung, soweit sich Fragen der Zweckmässigkeit einer Anordnung stellen. Dies gilt namentlich dann, wenn technische Fragen zur Diskussion stehen. In solchen Fällen ist der Vorinstanz als Fachbehörde auch unter diesem Blickwinkel ein gewisser Handlungsspielraum zu belassen. Das Bundesverwaltungsgericht hat folglich in erster Linie zu klären, ob alle berührten Interessen ermittelt und beurteilt sowie die möglichen Auswirkungen des Projekts bei der Entscheidfindung berücksichtigt worden sind. Trifft dies zu und hat sich die Vorinstanz bei ihrer Entscheidung von sachgerechten Überlegungen leiten lassen, so weicht das Bundesverwaltungsgericht nicht von deren Auffassung ab (vgl. zum Ganzen Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 4 und v.a. A-699/2011 vom 9. Februar 2012 E. 7 mit weiteren Hinweisen auf Rechtsprechung und Lehre; vgl. insb. auch BGE 133 II 35 E. 3).

3.
Zunächst ist die Rolle der Beigeladenen im vorliegenden Verfahren und die Bedeutung des Verzichts auf eine Stellungnahme zu klären. Die Beschwerdeführerin leitet daraus ab, die Beigeladene habe ihr Mitwirkungsrecht verwirkt und sei ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachgekommen, weshalb deren Anträge nicht berücksichtigt werden müssten respektive dies als Verzicht auf die einst geltend gemachten Einsprachegründe zu werten sei.

3.1 Die Erlasse zur Bundesverwaltungsrechtspflege regeln die Beiladung nicht ausdrücklich. Indes kann der Schriftenwechsel im Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht in Anwendung von Art. 57 Abs. 1 VwVG auf andere Beteiligte ausgedehnt werden, woraus sich die Möglichkeit der Beiladung ergibt. Der Zweck der Beiladung kann insbesondere in der Gewährung des rechtlichen Gehörs gesehen werden, indem eine nicht als Partei auftretende, jedoch vom Ausgang des Beschwerdeverfahrens allenfalls unmittelbar betroffene Person ihre Rechte in diesem Verfahren, insbesondere durch Mitwirkung an der behördlichen Sachverhaltsabklärung, wahren können soll (vgl. MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 3.2; eingehend auch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-7841/2010 vom 7. Februar 2011 E. 2 mit Hinweisen).

Die Beigeladene ist vom Ausgang dieses Verfahrens betroffen, da sie im vorinstanzlichen Verfahren hinsichtlich des Fusswegeanschlusses eine dem Interesse der Beschwerdeführerin entgegengesetzte Position verfolgte und dadurch vom Entscheid in der vorliegenden Beschwerdesache unmittelbar betroffen ist. Der Beigeladenen stehen daher sämtliche Par-

teirechte, namentlich das rechtliche Gehör gemäss Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, SR 101) bzw. Art. 29 VwVG zu, und es gibt keinen Anlass, sie aus dem Verfahren auszuschliessen oder ihre Eingaben aus den Akten zu weisen.

3.2 Nach Art. 12 VwVG stellt die Behörde den Sachverhalt von Amtes wegen fest; unter gewissen Voraussetzungen sind die Parteien zur Mitwirkung verpflichtet (Art. 13 VwVG). Im vorliegenden Fall wurde der Beigeladenen die Möglichkeit eingeräumt, sich zu äussern. Jedoch hat sie keine eigenständigen Anträge gestellt, die über die Bestätigung der Plangenehmigungsverfügung hinausgehen. Ihr kommt deshalb keine besondere Mitwirkungspflicht zu und ihr Verzicht auf eine Stellungnahme zur Fusswegnetz-Anbindung hat keine Rechtsfolgen.

4.

4.1 Die Grundsätze der Planung, des Baus und des Betriebs von Eisenbahnen sind in den Art. 17 ff. EBG verankert. Gemäss Art. 17 Abs. 4 EBG sind die Bahnunternehmen für den sicheren Betrieb der Bahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich. Sie sind nach Art. 19 Abs. 1 EBG verpflichtet, die Vorkehren zu treffen, die gemäss den Vorschriften des Bundesrats und den mit den genehmigten Plänen verbundenen Auflagen zur Sicherheit des Baus und Betriebs der Bahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind.

4.2 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 finden sich in 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, SR 742.141.11, nicht amtlich publiziert, abrufbar unter: <www.bav.admin.ch>

> Grundlagen > Vorschriften > Ausführungsbestimmungen EBV, besucht am 12. März 2013).

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

4.4 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 enthaltenen unbestimmten Rechtsbegriffe "Verkehrsbelastung" und "Gefahrensituation" (sog. Tatbestandsermessen) anbelangt als auch hinsichtlich der Wahl zwischen verschiedenen Sicherungsmassnahmen, d.h. den verschiedenen Signalisierungen und der Aufhebung des Bahnübergangs (sog. Auswahlermessen; vgl. dazu ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER/FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl., Zürich/St. Gallen 2010, Rz. 434 ff.).

5.

5.1 Der Bahnübergang Alte Forchstrasse (km 5.896) ist privat und ungesichert; der Bahnübergang Rigiblick (km 6.064) ist öffentlich und ebenfalls ungesichert. Deshalb möchte die Beschwerdegegnerin diese beiden Bahnübergänge aufheben und zurückbauen. Sie vertritt die Auffassung, diese Aufhebung liege im öffentlichen Interesse, weil dadurch die Sicherheit erhöht werde. Aus finanziellen Gründen sei eine Sicherung nicht verhältnismässig; auch sei dies aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kaum möglich. Gegen die Anbindung des Fusswegs an das Wegnetz Weitblick hat sie nichts einzuwenden. Die Beschwerdeführerin verlangt, wie bereits ausgeführt, weder Sicherungsmassnahmen noch einen Verzicht auf die Aufhebung, sondern fordert zusätzlich zur rückwärtigen Erschliessung über den Lehenwisweg den von ihr gewünschten Anschluss ans Fusswegnetz Weitblick als Ersatzmassnahme.

Unbestritten ist hierbei, dass die beiden ungesicherten Bahnübergänge nicht den Mindestanforderungen von Art. 37b und 37c EBV und den entsprechenden Ausführungsbestimmungen entsprechen; deren Sanierungsbedürftigkeit steht soweit fest.

5.2 Steht die Schliessung eines Bahnübergangs zur Diskussion, ist grundsätzlich eine Interessenabwägung und damit eine Prüfung der Verhältnismässigkeit vorzunehmen, bei der die verschiedenen Sicherungsva-

rianten von besonderer Bedeutung sind (vgl. Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 6 und A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 E. 7 mit Hinweis). Im vorliegenden Fall steht allerdings bei der Interessenabwägung im Zentrum, ob die Ersatzmassnahme "rückwärtige Erschliessung Lehenwisweg" hinreichend ist, da die Aufhebung der Bahnübergänge nicht im Grundsatz bestritten ist und keine Sicherungsmassnahmen zur Diskussion stehen. Bei einer Interessenabwägung sind die im konkreten Fall relevanten Interessen zu ermitteln, zu bewerten und gegeneinander abzuwägen (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 E. 7).

5.3 Es besteht ein öffentliches Interesse an einem sicheren und ungestörter Bahnverkehr; dies wird durch die Sanierung gefährlicher Bahnübergänge gefördert, da jede höhengleiche Querung zwischen Schiene und Strasse oder Weg eine Gefahrenquelle und damit eine Einschränkung der Betriebssicherheit darstellt (Urteil des Bundesgerichts 1C_162/2012 vom 14. Dezember 2012 E. 3.2.3; vgl. Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 mit Hinweisen sowie A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 E. 8).

5.4 Das private Interesse der Beschwerdeführerin besteht an einer möglichst guten Erschliessung ihrer Liegenschaft. Sie beanstandet, der neu entstehende Umweg von gut 400 Metern mit zusätzlichen Höhendifferenzen sei unzumutbar und stelle keinen gleichwertigen Ersatz dar. Die rückwärtige Erschliessung über den Lehenwisweg genüge aus verschiedenen Gründen nicht: Die Station Neue Forch sei nicht von den Schnellzügen bedient und mit dem Rollkoffer schlecht erreichbar. Die jetzige Situation sei diesbezüglich viel praktischer und zudem auch besser beleuchtet, was die Sicherheit erhöhe. Aufgrund der steilen Rampe vor dem Bahnübergang Lehenwisweg sei die Benutzung des Fahrrads stark erschwert und somit seien das Lebensmittelgeschäft und die Poststelle nicht mehr in zumutbarer Weise mit dem Fahrrad erreichbar.

5.5 Keinen Einfluss auf die Beurteilung hat im vorliegenden Fall Art. 37 Abs. 2 EBV: Danach ist bei der Aufhebung eines Bahnüberganges zu prüfen, ob 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 Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985 (FWG, SR 704) für Ersatz zu sorgen (vgl. auch AB-EBV im Kapitel Bauten und Anlagen, Abschnitt Sicherung und Signalisation

von Bahnübergängen, Blatt 1 [S. 231], Ausgabe vom 12. Dezember 2004). Diese Norm ist im vorliegenden Fall nicht anwendbar, da es sich bei der aufgehobenen Erschliessung einer Liegenschaft nicht um einen Teil des kantonalen Fuss- und Wanderwegnetzes handelt (vgl. <www.gis.zh.ch>, besucht am 14. März 2013; s.a. den Technischen Bericht [Beilage 3 des Auflageprojekts] Ziff. 7.2). Soweit also die Vorinstanz ihre Begründung aus dem Schwellenwert von 500 Metern ableitet, ist ihr nicht zu folgen.

5.6 Aus der bisherigen Rechtsprechung lässt sich kein absoluter Massstab für einen noch zumutbaren Umweg ableiten: Das Bundesverwaltungsgericht hielt im Urteil A-5941/2011 vom 21. Juni 2012, in dem durch die Aufhebung eines Bahnübergangs ein von Spaziergängern genutzter Weg unterbrochen wurde, Folgendes fest: Wenn ein Übergang nicht der Erschliessung diene und es sich nicht um einen Schul- oder Arbeitsweg handle, wirke sich das auf den zumutbaren Umweg aus; gelegentlichen Benutzern könne ein Umweg viel eher zugemutet werden als Personen, die einen Übergang täglich begehen, um zu ihrer Wohnliegenschaft, zur Arbeit oder zur Schule zu gelangen (E. 6.5.1). Es erachtete in diesem Fall des unterbrochenen Spazierwegs einen Umweg von ca. 900 Metern mit einem marginalen Aufstieg als zumutbar (E. 6.5.2 f.).

Weiter erachtete das Bundesverwaltungsgericht im Urteil A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 die Aufhebung eines privaten Bahnübergangs, wodurch der direkte Zugang zu den (zusätzlichen) Parkplätzen unterbrochen wurde, als zumutbar, zumal die Parzelle anderweitig erreichbar war. Der Umweg von 600 Metern zu diesen zusätzlichen, nicht ständig verwendeten Parkplätzen war in diesem Fall hinzunehmen (E. 9.2.2.1; bestätigt in Urteil des Bundesgerichts 1C_162/2012 vom 14. Dezember 2012 E. 3.4.3).

Im Vergleich zu diesen Urteilen fällt zu Gunsten der Beschwerdeführerin ins Gewicht, dass sie die Erschliessung nicht bloss gelegentlich, sondern als Anwohnerin täglich benötigt. Demgegenüber ist zu beachten, dass in den genannten Entscheiden deutlich längere Umwege als im vorliegenden Fall noch als zumutbar erachtet wurden.

5.7 Schliesslich sind die verschiedenen Interessen gegeneinander abzuwägen. Wie bereits erwähnt ist die Anbindung an den motorisierten Verkehr unumstritten genügend; strittig ist jedoch der Zugang zu Fuss oder

per Fahrrad zu den Bahnstationen sowie zu den Einkaufsmöglichkeiten und zur Poststelle.

5.7.1 Zunächst ist näher auf die Veränderung, die sich durch die Aufhebung der beiden Bahnübergänge ergibt, einzugehen:

Im bisherigen Zustand erreicht die Beschwerdeführerin von ihrem Wohnhaus die Station Forch je nach gewählter Route in einer Distanz von ca. 530–552 Metern (vgl. die Pläne in der Beilage zu act. 18). Durch die Aufhebung der beiden Bahnübergänge wird diese direkte Route nicht mehr zugänglich sein. Deshalb wurde eine Ersatzmassnahme vorgesehen, die sog. rückwärtige Erschliessung über den Lehnwisweg. Diese kann nicht nur von Fussgängern, sondern auch von Motorfahrzeugen genutzt werden. Über diese Route beträgt die Distanz zur Station Neue Forch ca. 340 Meter (Messung nach <www.gis.zh.ch> [GIS-Browser des Kanton Zürich]), zur Station Forch wird sie ca. 964 Meter, also je nach Vergleichsstrecke etwa 412–434 Meter länger als früher sein (vgl. die Pläne in der Beilage zu act. 18 [Messung der Beschwerdeführerin]). Die Vorinstanz geht indes von einem Umweg von ca. 310−350 Metern aus. Diese Angabe der Vorinstanz erscheint eher knapp, während die Messung der Beschwerdeführerin plausibel, wenn auch eher grosszügig, erscheint. Wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen werden, ist aber das genaue Mass nicht entscheidend, sondern vielmehr die daraus ersichtliche Grössenordnung der Distanzen.

Zur Anbindung an den öffentlichen Verkehr lässt sich Folgendes festhalten: Von der Station Neue Forch aus gibt es an Werktagen tagsüber vier und zu den Randzeiten zwei Verbindungen in beide Richtungen, wobei in Richtung Esslingen ca. zwei Verbindungen pro Stunde nur bis Forch verkehren (vgl. <www.fahrplanfelder.ch> Forch > Feld 731; besucht am 15. März 2013). Es ist richtig, dass die Station Forch zu den Stosszeiten über zusätzliche Schnellverbindungen ohne Halt bei der Station Neue Forch verfügt (6.59 bis 7.45 Uhr sowie 15.44 bis 17.59 Uhr) und auch weitere Verbindungen Richtung Esslingen bestehen als von der Neuen Forch aus.

Von der Topographie her handelt es sich gemäss Karten und Fotos des Gebiets um ein leicht hügeliges Gelände. Durch die Aufhebung der Bahnübergänge muss die Beschwerdeführerin eine etwas grössere Höhendifferenz überwinden als bisher, da eine Rampe zum Bahnübergang Lehenwisweg führt und der bisherige niveaugleiche Übergang wegfällt.

5.7.2 Die Beschwerdeführerin legt glaubhaft dar, dass die jetzige Situation mit einem Rollkoffer einfacher zu bewältigen ist als die geplante Erschliessung, da hierbei kaum Höhenunterschiede zu überwinden seien und der jetzige Weg zudem aufgrund der guten Beleuchtung in der Nacht angenehmer sei. Die neue Erschliessung kann indes nicht als unsicher bezeichnet werden und die zu bewältigenden Höhenunterschiede erscheinen aufgrund des Kartenmaterials und der Fotos als zumutbar. Folglich kann daraus nicht geschlossen werden, der Zugang zum öffentlichen Verkehr habe sich erheblich verschlechtert; dieses Argument fällt deshalb nicht zu Gunsten der Beschwerdeführerin ins Gewicht.

Wie die in der vorangehenden Erwägung dargestellte Fahrplansituation zeigt, ist auch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr von der Station Neue Forch aus sehr gut. Zwar ist richtig, dass die Schnellzüge an dieser Station nicht halten; angesichts der nach wie vor sehr häufigen Verbindungen fällt jedoch diese leichte Verschlechterung der Situation nicht massgeblich ins Gewicht. Hinzu kommt, dass auch die Station Forch immer noch gut erreichbar ist.

Der Einwand der Beschwerdeführerin, es sei aufgrund der steilen Rampe bis zum Bahnübergang Lehenwisweg unzumutbar, das Fahrrad zu benutzen, um zu den Einkaufsmöglichkeiten und zur Post im Weiler "Scheuren" zu gelangen, überzeugt nicht. Bei dieser Rampe handelt es sich um wenige Meter, die allenfalls auch mit gestossenem Fahrrad überwunden werden können. Insgesamt sind trotz des leicht hügeligen Geländes keine unzumutbaren Steigungen ersichtlich, welche die Benutzung des längeren Weges mit dem Fahrrad oder zu Fuss als unzumutbar erscheinen lassen würden. Dasselbe gilt für die zusätzliche Distanz, die mit gut 400 Metern nicht übermässig ist.

5.7.3 Wie in Erwägung 2 dargelegt, kommt der Vorinstanz ein grosser Handlungsspielraum zu, soweit sie sich von sachgerechten Überlegungen leiten lässt. Dies ist vorliegend der Fall; aufgrund der vorangehenden Ausführungen ist nicht ersichtlich, dass die Vorinstanz die berührten Interessen nicht korrekt ermittelt und den Sachverhalt in massgeblicher Weise falsch eingeschätzt hätte. Es besteht deshalb kein Anlass, von ihrer Einschätzung abzuweichen. Folglich kann festgehalten werden, dass die rückwärtige Erschliessung im Rahmen der Interessenabwägung jedenfalls als genügender Ersatz für die Schliessung der beiden Übergänge anzusehen ist und die Aufhebung der beiden Bahnübergänge rechtmässig ist.

5.8 Als Zwischenergebnis kann festgehalten werden, dass die Aufhebung der Bahnübergänge zu Recht erfolgt und die rückwärtige Erschliessung über den Lehenwisweg eine genügende Ersatzmassnahme darstellt.

6.
Zu untersuchen bleibt, ob die Vorinstanz trotz dieser hinreichenden rückwärtigen Erschliessung einen Anschluss an das Wegnetz Weitblick hätte näher untersuchen müssen.

6.1 Die Vorinstanz ging davon aus, sie sei grundsätzlich kompetent, über den Fuss- und Radweg zu entscheiden; die rückwärtige Erschliessung über den Lehenwisweg sei jedoch ausreichend und der Sachzusammenhang sei nicht erheblich; die Realisierung einer öffentlichen Fuss- und Radwegverbindung habe nicht zwingend mit der vorliegend zu genehmigenden Sanierung und Schliessung der Bahnübergänge zu erfolgen (E. 5.1.3 der Plangenehmigung). Sie lehnte deshalb diese zusätzliche Ersatzmassnahme ab, nicht zuletzt auch weil sie diese Fuss- und Fahrradwegerschliessung im betroffenen Quartier als umstritten wie auch in rechtlicher Hinsicht nicht ausreichend gesichert ansah; eine weitere Untersuchung des Sachverhalts nahm sie nicht vor (E. 5.1.3 und 5.3.3 der Plangenehmigung).

6.2 Die Beschwerdeführerin bringt vor, der gewünschte Anschluss lasse sich mit geringstem Aufwand und ohne praktische Nachteile für die betroffenen Grundeigentümer erreichen und würde ihr ermöglichen, den nächstgelegenen Laden, die Poststelle und die Bahnstation mit den besseren Verbindungen auf direktem Weg zu Fuss oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Es wäre deshalb unverhältnismässig, ihr die Anbindung an das Wegnetz zu verweigern. Des Weiteren habe die Vorinstanz zu Unrecht das Erfordernis zur Anpassung von Eisenbahn-Nebenanlagen missachtet. Auch habe sie bei der Berücksichtigung der rechtlichen Machbarkeit des Fusswegeanschlusses ihr Ermessen überschritten und den Sachverhalt nicht richtig festgestellt.

6.3 Im Sinne der Verfahrenskoordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren werden mit der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung grundsätzlich sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt; kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es die Bahnunternehmung in der Erfüllung ihrer Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 18 Abs. 3 und 4 EBG). Bauten und Anlagen sind dann im eisenbahn-

und damit bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen, wenn sie ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb der Eisenbahn dienen (Art. 18 Abs. 1 EBG). Dem kantonalen Recht unterstehen demgegenüber die Erstellung oder Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienen (Art. 18m Abs. 1 EBG). Um zu entscheiden, ob ein Vorhaben ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dient, greift eine funktionelle Betrachtung Platz. Von einer ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienenden Anlage kann nur gesprochen werden, wenn sachlich und räumlich ein notwendiger, enger Zusammenhang derselben mit dem Bahnbetrieb besteht. Steht eine andere, bahnbetriebsfremde Zwecksetzung im Vordergrund, ist das kantonale Bewilligungsverfahren anwendbar. Bei gemischten Anlagen, die baulich, betrieblich und funktionell als Einheit erscheinen, ist gemäss Bundesgericht eine gesonderte Prüfung der Zweckbestimmung einzelner Bauteile abzulehnen; vielmehr sind sie in einem einzigen Verfahren zu bewilligen, wobei dann das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren zum Zuge kommt, wenn das Gesamtbauwerk überwiegend dem Bahnbetrieb dient (BGE 116 Ib 400 E. 5; s.a. BGE 127 II 227 E. 4; s.a. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1353/2011 vom 20. Februar 2012 E. 4.1 mit weiteren Hinweisen).

6.4 Im vorliegenden Fall besteht kein zwingender Grund, die Anbindung an das Wegnetz im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren vorzunehmen. Zwar muss die Erschliessung der Liegenschaften auch bei einer Aufhebung von Bahnübergängen weiterhin gewährleistet werden und gegebenenfalls müssen Ersatzmassnahmen getroffen werden; soweit notwendig, hat dies im eisenbahnrechtlichen Verfahren zu erfolgen. Wie in Erwägung 5 dargelegt, genügt die rückwärtige Erschliessung über den Lehenwisweg als Ersatzmassnahme.

Beim Anschluss an das Wegnetz Weitblick handelt es sich folglich um eine zusätzliche Ersatzmassnahme, die wohl aus Sicht der Beschwerdeführerin wünschbar, jedoch aus eisenbahnrechtlicher Sicht nicht erforderlich ist. Somit ist es nicht notwendig, diesen Anschluss im eisenbahnrechtlichen Verfahren zu prüfen, insbesondere auch da die beiden Vorhaben unabhängig voneinander verwirklicht werden können. Im Übrigen ist die Planung eines Fusswegnetzes bereits in einem anderen Verfahren im Gang sowie darüber hinaus umstritten. Es besteht für eine Bundesbehörde kein Anlass, sich im eisenbahnrechtlichen Verfahren über das Erforderliche hinaus mit einem Bereich wie dem kommunalen Planungs- und Baurecht zu befassen. Die kommunalen und kantonalen Behörden sind,

was die genaue Ausgestaltung des Wegnetzes, die Planung weiterer Überbauungen und die Abklärung bestehender Dienstbarkeiten und anderer Rechtsverhältnisse angeht, wesentlich besser mit den lokalen Gegebenheiten vertraut. Daran vermögen auch die Vorbringen der Beschwerdeführerin, der Anschluss sei mit einem geringen Aufwand möglich und es sei unverhältnismässig, dies nicht bereits jetzt vorzukehren, nichts zu ändern. Die Vorinstanz musste sich folglich nicht eingehender mit dieser Ersatzmassnahme beschäftigen als sie dies getan hat; folglich ist ihr auch keine Ermessensüberschreitung oder fehlerhafte Sachverhaltsermittlung vorzuwerfen.

6.5 Aufgrund des fehlenden funktionellen Zusammenhangs ist der Anschluss an das Wegnetz Weitblick im vorliegenden Verfahren nicht näher zu prüfen; auch hat die Vorinstanz dies zu Recht nicht näher untersucht und den Anschluss an das Wegnetz nicht in der Plangenehmigung verfügt. Es ist indes darauf hinzuweisen, dass dies keine präjudizielle Wirkung auf das laufende Verfahren nach kantonalem und kommunalem Recht hat.

7.
Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Aufhebung der Bahnübergänge zu Recht erfolgt ist und aus eisenbahnrechtlicher Sicht keine weiteren als die in der Plangenehmigung vorgesehenen Ersatzmassnahmen erforderlich sind. Die Beschwerde ist daher abzuweisen.

8.
Schliesslich sind die Kosten und eine allfällige Entschädigung festzusetzen.

8.1 Zunächst ist zu klären, welche Rechtsgrundlagen massgeblich sind. Die Beschwerdeführerin bringt vor, es handle sich um ein Verfahren mit enteignungsrechtlicher Relevanz, weshalb der Anlagenbetreiber oder Enteigner sämtliche Kosten zu tragen und volle Entschädigung zu leisten habe (Art. 114 Abs. 1 und Art. 115 des Bundesgesetzes über die Enteignung vom 20. Juni 1930 [EntG, SR 711]). Dieser Argumentation ist nicht zu folgen, da keine enteignungsrechtlichen Tatbestände Gegenstand dieses Verfahrens waren und deshalb kein sog. kombiniertes Verfahren vorliegt (vgl. dazu Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-699/2011 vom 9. Februar 2012 E. 12.1 mit Hinweisen). Demzufolge sind die allgemeinen Regelungen des VwVG anzuwenden.

8.2 Die Beschwerdeführerin ist einzig mit ihrem Antrag durchgedrungen, es sei der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zu belassen, soweit es um die Aufhebung des Bahnübergangs Rigiblick gehe; sie gilt somit als überwiegend unterliegende Partei und hat gemäss Art. 63 Abs. 1 VwVG die Verfahrenskosten zu tragen. Der erfolgreiche Verfahrensantrag wird mit einer Reduktion der Verfahrenskosten berücksichtigt. Diese sind auf Fr. 2'000.– festzusetzen (Art. 2 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]) und mit dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe zu verrechnen.

8.3 Eine Parteientschädigung steht der Beschwerdeführerin angesichts ihres fast vollumfänglichen Unterliegens nicht zu (Art. 64 Abs. 1 VwVG). Der nicht anwaltlich vertretenen Beschwerdegegnerin steht ebenfalls keine Parteientschädigung zu (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 ff. VGKE).

Die anwaltlich vertretene Beigeladene hat Anspruch auf eine Parteikostenentschädigung (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-6154/2010 vom 21. Oktober 2011 E. 8 mit Hinweisen). Die Beigeladene hatte mit dem Verzicht auf eine Stellungnahme zunächst zwar nur einen geringen Aufwand, musste sich aber im weiteren Verlauf des Verfahrens zu den Ausführungen der Beschwerdeführerin zu den Folgen dieses Verzichts äussern (vgl. Sachverhalt Bst. F–J sowie E. 3). Dieser Aufwand war notwendig. Zwar war der Aufwand verhältnismässig gering, weshalb von einer Parteientschädigung abgesehen werden könnte (vgl. Art. 7 VGKE). Dies ist jedoch angesichts dessen, dass die Beschwerdeführerin diesen Aufwand durch Ausführungen, die nicht in direktem Zusammenhang zur eigentlichen Streitfrage standen veranlasste, nicht gerechtfertigt. Wird keine Kostennote eingereicht, setzt das Gericht die Parteientschädigung auf Grund der Akten fest (Art. 14 Abs. 2 VGKE). Diese wird vorliegend auf Fr. 500.– (inkl. Auslagen und Mehrwertsteuer) festgesetzt und ist der Beschwerdeführerin zur Bezahlung aufzuerlegen.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.
Die Verfahrenskosten von Fr. 2'000.– werden der Beschwerdeführerin auferlegt. Sie werden mit dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 2'000.– verrechnet.

3.
Die Beschwerdeführerin hat der Beigeladenen nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils eine Parteientschädigung von Fr. 500.– (inkl. Mehrwertsteuer und Auslagen) zu entrichten.

4.
Dieses Urteil geht an:

– die Beschwerdeführerin (Gerichtsurkunde)
– die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
– die Beigeladene (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr._____; Einschreiben)
– das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde)

Die vorsitzende Richterin:	Die Gerichtsschreiberin:
Marianne Ryter	Nina Dajcar

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 siebenten Tag vor Ostern bis und mit dem siebenten Tag nach Ostern (Art. 46 Abs. 1 Bst. a BGG). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Anga-

be 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: