Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Abteilung I
A-373/2014

Urteil vom 31. Juli 2014

Besetzung

Richterin Marianne Ryter (Vorsitz),
Richter Jérôme Candrian, Richter André Moser,
Gerichtsschreiber Andreas Meier.

Parteien

Gemeinde Egg,
handelnd durch den Gemeinderat,
c/o Präsidialabteilung,
Beschwerdeführerin,

gegen

Forchbahn AG, Direktion und Verwaltung, Rechtsdienst,
vertreten durch Rechtsanwältin Martina Schweizer,
Scherler + Siegenthaler Rechtsanwälte AG,
Marktgasse 1, Postfach 102, 8402 Winterthur,
Beschwerdegegnerin,

und

Bundesamt für Verkehr BAV, 3003 Bern,
Vorinstanz

Gegenstand

Plangenehmigung; Sanierung Bahnübergänge Abschnitt 10b, Linie Rehalp - Esslingen, Kanton Zürich, Gemeinde Egg.

Sachverhalt:

A.
Am 18. Dezember 2012 reichte die Forchbahn AG dem Bundesamt für Verkehr (BAV) die Pläne betreffend die Sanierung zweier Bahnübergänge in der Gemeinde Egg zur Genehmigung ein (Abschnitt 10b). Vorgesehen ist die Aufhebung des unbewachten Übergangs "Schulhaus" (km 11.052) sowie der Ersatz der bestehenden Wechselblinkanlage beim Übergang "Altes Gemeindehaus" (km 10.980) durch eine Schrankenanlage, unter Aufhebung der Befahrbarkeit für Fahrzeuge. Das BAV leitete ein ordentliches eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren ein und liess die Pläne öffentlich auflegen.

B.
Am 21. März 2013 reichte die Gemeinde Egg eine Einsprache gegen das Bauvorhaben ein. Sie beantragte unter anderem, das Plangenehmigungsverfahren sei vorläufig zu sistieren, bis ein Variantenentscheid der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich über die künftige Verkehrsführung im Zentrum von Egg definitiv vorliege. Eventuell sei die parallel zur Bahn verlaufende Forchstrasse im Bereich des Übergangs "Altes Gemeindehaus" um eine 2 m breite Mittelinsel zu ergänzen und auf je 3.75 m Spurbereite auszubauen.

Zur Begründung dieser Begehren führte die Gemeinde Egg aus, der Gemeinderat setze sich seit längerem mit der Verkehrsführung im Zentrum von Egg auseinander. Unterdessen werde die Variante einer Ortskernumfahrung weiterverfolgt, seitens des Kantons Zürich werde aber auch ein Ausbau der Forchstrasse als machbar beurteilt. Da der zukünftige Ausbaugrad dieser Strasse somit noch nicht festgelegt sei, erachte es der Gemeinderat für verfrüht, den Abschnitt 10b gemäss Auflageprojekt zu sanieren.

C.
Die Forchbahn AG nahm mit Schreiben vom 22. Mai 2013 zur Einsprache Stellung. Die Gemeinde Egg äusserte sich am 11. Juli 2013 zu dieser Stellungnahme. Dabei führte sie aus, betreffend den Bahnübergang "Altes Gemeindehaus" werde an der Einsprache festgehalten, hingegen könne der Übergang "Schulhaus" gemäss Auflageprojekt aufgehoben werden.

D.
Mit Verfügung vom 17. Dezember 2013 wies das BAV die Einsprache der

Gemeinde Egg ab, soweit es auf sie eintrat, und erteilte die nachgesuchte Plangenehmigung mit verschiedenen Auflagen.

Das BAV weist auf Art. 37f Abs. 1 der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1) hin, wonach Bahnübergänge, die dieser Verordnung nicht entsprechen, aufzuheben oder bis spätestens 31. Dezember 2014 anzupassen sind. Das BAV führt aus, diese Frist könne nicht erstreckt werden. Die zukünftige Verkehrsführung in der Gemeinde Egg sei noch relativ unbestimmt und befinde sich keineswegs in der Realisierungsphase. Dem Interesse, das Unfallrisiko bis Ende 2014 zu vermindern, sei daher mehr Gewicht beizumessen als den Interessen der Ortsentwicklung. Zudem möge es aus Sicht der Gemeinde Egg wünschbar sein, dass die Sanierung der Bahnübergänge und die Änderung der Verkehrsführung gemeinsam erfolgten, jedoch sei dies aus eisenbahnrechtlicher Sicht nicht erforderlich. Auch stehe das von der Forchbahn AG eingereichte Sanierungsprojekt einer späteren Verbreiterung der Forchstrasse und dem Bau einer Mittelinsel nicht entgegen.

E.
Am 22. Januar 2014 erhebt die Gemeinde Egg (Beschwerdeführerin) beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen die Plangenehmigungsverfügung vom 17. Dezember 2013. Sie beantragt, die Verfügung sei, was den Bahnübergang "Altes Gemeindehaus" betreffe, aufzuheben und die Sache zur ordnungsgemässen Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens und neuem Entscheid ans BAV (nachfolgend: Vorinstanz) zurückzuweisen.

Die Beschwerdeführerin rügt, die Vorinstanz habe den Sachverhalt mangelhaft abgeklärt und keine umfassende Interessenabwägung vorgenommen. Sie macht wiederum geltend, die Verkehrsführung im Zentrum von Egg solle angepasst werden. Die drei Varianten "Verkehr im Zentrum", "Ortskernumfahrung" und "Ortskernumfahrung überdeckt" würden derzeit erarbeitet. Die resultierenden Vorprojekte würden dann als Grundlage für eine Volksabstimmung dienen. Bei der Variante "Verkehr im Zentrum" sei ein Ausbau der Forchstrasse vorgesehen, der mit massiven baulichen Massnahmen inklusive Verschiebung der Gleise im Bereich des Übergangs "Altes Gemeindehaus" verbunden wäre. Auch bei den anderen Varianten komme es zu einer Anpassung der Forchstrasse. Im Rahmen der Interessenabwägung sei nun zu berücksichtigen, dass die für die Sanierung des Übergangs anfallenden Kosten der Beschwerdeführerin zur Hälfte auferlegt würden. Es bestehe ein hohes öffentliches Interesse

daran, dass die Beschwerdeführerin mit den Steuergeldern haushälterisch umgehe. Daher sei im Sinne eines Investitionsschutzes ein stimmiges Gesamtkonzept umzusetzen. Die Sanierung des Übergangs sei demnach inhaltlich mit dem Variantenentscheid betreffend die Verkehrsführung im Zentrum von Egg abzustimmen. Bis dieser Variantenentscheid falle, was bereits in wenigen Monaten der Fall sei, könne mit der Sanierung ohne Weiteres noch zugewartet werden.

F.
Die Vorinstanz hält in ihrer Vernehmlassung vom 19. Februar 2014 an ihrer Verfügung fest.

G.
Die Forchbahn AG (nachfolgend: Beschwerdegegnerin) beantragt in ihrer Beschwerdeantwort vom 21. Februar 2014, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Weiter ersucht sie darum, der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zu entziehen.

Die Beschwerdegegnerin weist auf die erwähnte Sanierungsfrist nach Art. 37f Abs. 1 EBV hin und macht geltend, dass der Bahnübergang "Altes Gemeindehaus" entsprechend bis am 31. Dezember 2014 saniert werden müsse. Die Unfallstatistik der Bahnübergänge im Zentrum von Egg führe denn auch vor Augen, dass diese ein hohes Unfallrisiko darstellten. Erfolge keine Sanierung, verstosse der Bahnübergang ab dem 1. Januar 2015 gegen das Eisenbahnrecht. Die Einhaltung der Sanierungsfrist sowie das Abwenden der Konsequenzen, die bei Nichteinhaltung dieser Frist drohten, stellten stark zu gewichtende Interessen dar, welche die Interessen der Beschwerdeführerin klar überwiegen würden. Hinzu komme, dass die Beschwerdeführerin nicht im Einzelnen aufzeige, inwiefern die Sanierung des Übergangs "Altes Gemeindehaus" den drei Varianten der Verkehrsführung entgegenstehe.

H.
Die Beschwerdeführerin hält in ihrer Replik vom 15. April 2014 an ihrer Beschwerde fest.

I.
Mit Zwischenverfügung vom 5. Mai 2014 entzieht die Instruktionsrichterin der Beschwerde die aufschiebende Wirkung, was die Aufhebung des Übergangs "Schulhaus" betrifft. Hinsichtlich der Sanierung des Über-

gangs "Altes Gemeindehaus" weist sie das Gesuch um Entzug der aufschiebenden Wirkung hingegen ab.

J.
Am 12. Mai 2014 reicht die Beschwerdegegnerin eine Duplik ein.

K.
Ebenfalls am 12. Mai 2014 (Poststempel) reicht die Beschwerdeführerin eine weitere Eingabe ein (datiert auf den 15. Mai 2014). Sie teilt dem Bundesverwaltungsgericht mit, die drei Vorprojekte für die Varianten "Verkehr im Zentrum", "Ortskernumfahrung" und "Ortskernumfahrung überdeckt" seien unterdessen ausgearbeitet und der 28. September 2014 als Abstimmungstermin festgesetzt worden.

L.
Die Vorinstanz teilt mit Schreiben vom 21. Mai 2014 mit, sie verzichte auf eine erneute Stellungnahme. Hingegen reichen die Beschwerdeführerin und die Beschwerdegegnerin am 26. Mai 2014 je eine zusätzliche Stellungnahme ein.

M.
Am 26. Mai 2014 veröffentlicht das BAV eine Medienmitteilung, wonach es eine Anpassung der Vorschriften betreffend die Sanierung von Bahnübergängen in die Anhörung geschickt habe. Mit Verfügung vom 27. Mai 2014 setzt die Instruktionsrichterin der Vorinstanz und der Beschwerdegegnerin daher Frist an, zur beabsichtigten Änderung der massgeblichen Bestimmungen und zu den möglichen Auswirkungen auf die Beurteilung des vorliegenden Falles Stellung zu nehmen.

Am 5. Juni 2014 reichen die Vorinstanz und die Beschwerdegegnerin je eine entsprechende Stellungnahme ein.

N.
Die Beschwerdeführerin reicht am 26. Juni 2014 eine letzte Stellungnahme ein.

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

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes (VGG, SR 173.32) Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG, SR 172.021). Die Anpassung von Bahnübergängen wird im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren (vgl. 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 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). Diese Regelung ist indes auf Privatpersonen zugeschnitten. Das Gemeinwesen kann sich darauf berufen, wenn es von der angefochtenen Verfügung gleich oder ähnlich wie ein Privater betroffen ist. Darüber hinaus kann es auch zur Beschwerde berechtigt sein, wenn es in seinen hoheitlichen Befugnissen berührt ist. So werden Gemeinden als legitimiert erachtet, in Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht öffentliche Interessen geltend zu machen (vgl. ANDRÉ MOSER / MICHAEL BEUSCH / LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Auflage 2013, Rz. 2.87 und 2.89 mit Hinweisen).

Die Beschwerdeführerin hat als Einsprecherin am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen (vgl. dazu Art. 18f Abs. 1 und 3 EBG). Sie setzt sich als Trägerin der kommunalen Planungshoheit gegen die unerwünschten Auswirkungen zur Wehr, die sich ihres Erachtens aus der angefochtenen Plangenehmigung für die kommunale Planung ergeben. Zudem gehen beide Parteien davon aus, die Beschwerdeführerin werde einen Teil der Kosten für die Sanierung des Bahnübergangs "Altes Gemeindehaus" zu übernehmen haben. Die Beschwerdeführerin macht damit zu Recht geltend, sie habe auch ein finanzielles Interesse daran, unkoordinierte bauli-

che Massnahmen zu vermeiden. Sie ist aus diesen Gründen zur Beschwerdeführung berechtigt.

1.3 Auf die frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (vgl. Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) ist damit grundsätzlich einzutreten. Vorzubehalten sind an dieser Stelle jedoch die Ausführungen in E. 6.4 weiter unten.

2.
Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen – einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ausübung des Ermessens – sowie auf Angemessenheit hin (vgl. Art. 49 VwVG).

3.
Die Beschwerdeführerin stellt den Prozessantrag, es sei ein Augenschein im Beisein des kantonalen Amts für Verkehr durchzuführen. Sie führt aus, aufgrund der Pläne seien die örtlichen Verhältnisse schwer nachvollziehbar; ein Augenschein im Beisein des Amts für Verkehr erscheine daher unabdingbar. Die örtlichen Verhältnisse können aufgrund der vorhandenen Unterlagen indes ausreichend nachvollzogen werden, um die von der Beschwerdeführerin geltend gemachten planerischen Interessen zu würdigen. Der Antrag ist daher in antizipierter Beweiswürdigung abzuweisen (vgl. dazu BGE 134 I 140 E. 5.3).

4.
In der Sache rügt die Beschwerdeführerin zunächst, im vorinstanzlichen Verfahren sei ihr Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt worden. Sie legt jedoch nicht dar, worin diese Verletzung bestehen soll. Eine Gehörsverletzung ist denn auch nicht erkennbar (vgl. dazu BGE 129 II 497 E. 2.2). Soweit die Beschwerdeführerin mit ihrer Rüge auf die ihres Erachtens fehlerhafte Sachverhaltsfeststellung bzw. Interessenabwägung abzielt, wird auf die nachfolgenden Erwägungen verwiesen.

5.
Die Grundsätze der Planung, des Baus und des Betriebes von Eisenbahnen sind in den Art. 17 ff. EBG verankert. Gemäss Art. 17 Abs. 4 EBG sind die Bahnunternehmen für den sicheren Betrieb der Bahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich. Sie sind nach Art. 19 Abs. 1 EBG verpflichtet, die Vorkehren zu treffen, die gemäss den Vorschriften des Bundesrates

und den mit den genehmigten Plänen verbundenen Auflagen zur Sicherheit des Baues und Betriebes der Bahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind.

Die ausführlichen Sicherheitsvorschriften finden sich in der gestützt auf Art. 17 Abs. 2 EBG erlassenen EBV; die Sicherung und Signalisation von Bahnübergängen ist in den Art. 37 ff. EBV geregelt. 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 zur EBV [AB-EBV] > AB EBV [gültig ab 01.07.2014], besucht am 1. Juli 2014).

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

6.
Der öffentliche Bahnübergang "Altes Gemeindehaus" ist für den Fahrzeug- und den Fussgängerverkehr geeignet. Er ist mit einer Blinklichtsignalanlage gesichert.

6.1 Gemäss Art. 37c Abs. 1 EBV sind an Bahnübergängen Schranken- oder Halbschrankenanlagen zu erstellen. Nach Art. 37c Abs. 3 EBV sind jedoch Ausnahmen von dieser Regel möglich. So ist die Sicherung eines Übergangs mittels Blinklichtsignalanlage ausreichend, wenn der Strassenverkehr schwach ist (vgl. Bst. b) oder wenn das Anbringen von Schranken unverhältnismässige Aufwendungen bedingt (vgl. Bst. a).

Wie sich aus den AB-EBV ergibt, gilt der Strassenverkehr als schwach, wenn er während der Betriebszeit der Bahn maximal 8 "Personenäquivalente" pro Stunde beträgt (Mittelwert an einem gewöhnlichen Tag des Jahres). Ein Fussgänger, Fahrrad, Motorfahrrad oder Motorrad entspricht

dabei einem Personenäquivalent und ein Motorwagen 1.33 Personenäquivalenten (vgl. dazu AB-EBV, Blatt Nr. 1 zu Art. 37b, Ziff. 1.1).

Von unverhältnismässigen Aufwendungen für das Anbringen von Schranken- und Halbschrankenanlagen wird in der Praxis unter anderem dann ausgegangen, wenn die Kosten der notwendigen Anpassungen in keinem angemessenen Verhältnis zu denjenigen der Schrankenanlage stehen, z.B. weil eine Verschiebung der Linienführung der Bahn oder eine Verlegung der Strasse notwendig wäre oder weil Häuser abgebrochen werden müssten (vgl. Regelwerk Technik der schweizerischen Eisenbahnen „Bahnübergänge“ des Verbandes öffentlicher Verkehr [VÖV] vom 20. Juli 2010 [R RTE 25031], Ziff. 5.4.2 [zu dessen Beachtlichkeit als Ausdruck des Wissens und der Erfahrung bewährter Fachstellen vgl. Art. 2 Abs. 2 EBV i.V.m. AB-EBV, Blatt Nr. 1 zu Art 2, sowie Urteil des BVGer A-7569/2007 vom 19. November 2008 E. 6.6.4]).

6.2 Wie den Ausführungen in den Gesuchsunterlagen entnommen werden kann (technischer Bericht vom 14. Dezember 2012, Ziff. 2.1.1), wurde der Bahnübergang bisher häufig genutzt, unter anderem, weil sich eine Schulhausanlage in der Nähe befindet. Auch ist das Anbringen von Schranken trotz enger Platzverhältnisse nicht mit besonderen Aufwendungen verbunden, nachdem eine Ausnahmebewilligung für ein reduziertes Lichtraumprofil im Bereich der Schrankenantriebe erteilt werden kann (vgl. dazu technischer Bericht vom 14. Dezember 2012, Ziff. 1.8 und 7.4.2, sowie Dispositiv-Ziffer 3 der Verfügung vom 17. Dezember 2013). Zum Zeitpunkt der Einreichung des Plangenehmigungsgesuchs waren die Voraussetzungen für einen Verzicht auf Schranken somit nicht erfüllt.

6.3 Allerdings hat die Beschwerdeführerin der Beschwerdegegnerin mit Schreiben vom 12. Juli 2013 (act. 7/1) mitgeteilt, der Gemeinderat habe an seiner Sitzung vom 8. Juli 2013 beschlossen, den Übergang mit baulichen Massnahmen für den Fahrzeugverkehr zu sperren. Für Fussgänger bleibe der Übergang begehbar. Der Gemeinderat stützt sein Vorgehen auf § 38 des kantonalen Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, Zürcher Loseblattsammlung [LS] 722.1). Diese Bestimmung regelt die Aufhebung einer öffentlichen Strasse durch deren Eigentümer. Wie in § 38 Abs. 1 StrG vorgesehen, wurde der Beschluss des Gemeinderats im kantonalen Amtsblatt publiziert (vgl. Amtsblatt des Kantons Zürich Nr. 32 vom 16. August 2013, Meldung Nr. 38691). Die teilweise Schliessung ist unterdessen erfolgt. Einem von der Beschwerdegegnerin eingereichten

Foto (act. 7/2) kann entnommen werden, dass es sich um eine Sperrung mittels Baustellenabschrankungen und einem Absperrgitter handelt.

6.3.1 Der Gemeinderat hat somit bereits strassenrechtliche Massnahmen zur Herabsetzung des Gefahrenpotenzials am Bahnübergang "Altes Gemeindehaus" ergriffen. Dies ändert jedoch nichts daran, dass die Beschwerdegegnerin als Eisenbahnunternehmung ihrer Sicherungspflicht nachzukommen und die nach Eisenbahnrecht für die Sicherung des Bahnübergangs erforderlichen Massnahmen zu ergreifen hat (vgl. in diesem Zusammenhang Urteil des BGer 1A.117/2003 vom 31. Oktober 2003 E. 2).

6.3.2 Gemäss den Angaben in der Beschwerdeantwort ist es auf dem Bahnübergang "Altes Gemeindehaus" in den Jahren 2001 bis 2012 zu insgesamt fünf Kollisionen gekommen, davon zwei mit LkW (jeweils ohne Personenschaden), zwei mit Personenwagen (jeweils mit Personenschaden) sowie eine mit einem Mofa (mit Personenschaden); hinzu kommen gemäss der Beschwerdegegnerin "zahlreiche Notstopps". Unterdessen ist der Übergang aufgrund der erwähnten baulichen Massnahmen zumindest für LkW und Personenwagen nicht mehr befahrbar. Das Gefahrenpotenzial hat sich dadurch erheblich reduziert.

Obschon der Übergang nur noch für den Fussgängerverkehr geöffnet ist, erfüllt er die Anforderungen von Art. 37c EBV aber nach wie vor nicht. Voraussetzung für einen Verzicht auf Schranken wäre, dass der Fussgängerverkehr als schwach zu qualifizieren wäre (maximal 8 Personen pro Stunde). Davon wird im technischen Bericht vom 14. Dezember 2012 jedoch nicht ausgegangen. Gemäss dem von der Beschwerdeführerin eingereichten "Masterplan Ortsentwicklung Egg" querten anlässlich einer am 18. Mai bzw. am 8. Juli 2010 (d.h. werktags ausserhalb der Schulferien) durchgeführten Zählung zwischen 07:00 und 08:00 Uhr denn auch 27 Fussgänger den Übergang, zwischen 12:30 und 13:30 Uhr 46 Fussgänger und zwischen 17:00 und 18:00 Uhr 15 Fussgänger (vgl. Dokument "Masterplan Ortsentwicklung Egg" vom Juli/August 2011 [Teil von Beilage 2 zur Beschwerde], S. 31 [Übergang "Schulanlagen"]). Unerheblich ist dabei, dass es in den vergangenen Jahren zu keinen Kollisionen kam, an denen Fussgänger beteiligt waren. Für die Sanierungsbedürftigkeit eines Bahnübergangs genügt es, wenn dessen Gefährlichkeit aufgrund objektiver Umstände erstellt ist, selbst wenn es bisher zu keinen oder nur zu wenigen Unfällen gekommen sein sollte (vgl. Urteil des BGer

1A.117/2003 E. 4.1 und Urteil des BVGer A-699/2011 vom 9. Februar 2012 E. 8.2).

6.4 Die Beschwerdeführerin bestreitet denn auch nicht, dass das Gefahrenpotenzial des Übergangs weiter zu reduzieren sein wird. Auch machte sie im Einspracheverfahren nicht geltend, es seien Alternativen zur Sicherung mit Schranken zu prüfen. Im Beschwerdeverfahren (Replik vom 15. April 2014) tönt die Beschwerdeführerin dann zwar an, dass die Forchbahn im Bereich des Bahnübergangs statt als Eisenbahn als Strassenbahn verkehren könnte. Da sie mit ihrer Einsprache vom 21. März 2013 nicht darauf abgezielt hat, das Anbringen von Schranken zugunsten anderer Alternativen zu verhindern, ist darauf jedoch nicht einzugehen (vgl. Art. 18f Abs. 1 EBG; vgl. dazu BGE 133 II 30 E. 2.2 und 2.4 sowie Urteil des BVGer A-5466/2008 vom 3. Juni 2009 E. 1.3.2 und 1.3.3).

Es geht vorliegend somit nicht darum, unter mehreren möglichen Sanierungsvarianten die geeignetste zu wählen (vgl. zur Interessenabwägung, die dabei vorzunehmen wäre, und zur Zurückhaltung des Bundesverwaltungsgerichts bei deren Überprüfung: Urteile des BVGer A-545/2013 vom 24. Juni 2014 E. 5.2, A-3341/2013 vom 17. März 2014 E. 4 und 7 sowie A-1844/2009 vom 17. Dezember 2009 E. 5 und 7 je mit weiteren Hinweisen). Die Problematik besteht vielmehr darin, dass die Beschwerdeführerin und der Kanton Zürich derzeit verschiedene Projektvarianten zur Neugestaltung des Strassenraums prüfen, das vorliegende Bauvorhaben mit diesen Projekten aber nicht abgestimmt ist.

7.

Die Vorinstanz weist unter anderem darauf hin, es fehle an einem sachlich und räumlich engeren Zusammenhang zwischen Bahnbetrieb und Ortsplanung; es bestehe kein Anlass, sich im eisenbahnrechtlichen Verfahren über das Erforderliche hinaus mit dem kommunalen Planungs- und Baurecht zu befassen. Dabei bezieht sie sich auf Kriterien, nach denen Bauten und Anlagen gemäss Art. 18 Abs. 1 EBG, die im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen sind, von den Nebenanlagen gemäss Art. 18m EBG bzw. von den nicht unter Art. 18 ff. EBG fallenden Bauten und Anlagen abgegrenzt werden (vgl. dazu Urteile des BVGer A-3341/2013 vom 17. März 2014 E. 7.4.5 und A-4435/2012 vom 26. März 2013 E. 6.3 und 6.4). Vorliegend ist unter den Verfahrensbeteiligten jedoch unbestritten, dass die Sanierung des Bahnübergangs grundsätzlich im eisenbahnrechtlichen Verfahren und die Umgestaltung des Strassenraums grundsätzlich im kommunalen bzw. kantonalen Ver-

fahren zu erfolgen hat: Zwar stellte die Beschwerdeführerin in ihrer Einsprache das Eventualbegehren, die parallel zur Bahn verlaufende Forchstrasse sei im Bereich des Übergangs "Altes Gemeindehaus" (vorsorglich) auszubauen, primär geht es ihr aber nicht darum, sondern um eine inhaltliche Abstimmung der Projekte aufeinander.

8.
Mit der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (vgl. Art. 18 Abs. 3 EBG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich (Art. 18 Abs. 4 Satz 1 EBG). Das kantonale Recht ist im Plangenehmigungsverfahren aber insoweit zu berücksichtigen, als seine Anwendung das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 18 Abs. 4 Satz 2 EBG). Gemäss Rechtsprechung und Lehre ist eine Interessenabwägung vorzunehmen, welche die durch kantonale oder kommunale Normen erfassten Interessen und die eisenbahnbetrieblichen sowie übrigen öffentlichen Interessen berücksichtigt (vgl. zum Ganzen Urteile des BVGer A-1044/2012 vom 28. Januar 2013 E. 5.2 und A-1836/2011 vom 23. August 2011 E. 3.1.3 mit Hinweisen; vgl. insb. auch BGE 115 Ib 166 E. 3b und BGE 121 II 378 E 9a).

Zum kantonalen Recht, dem nach Art. 18 Abs. 4 EBG Rechnung zu tragen ist, gehört auch die kantonale und kommunale Nutzungsplanung (vgl. Botschaft vom 25. Februar 1998 zu einem Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung der Plangenehmigungsverfahren, BBl 1998 2591, S. 2633 i.V.m. 2618; vgl. zudem Urteil A-1044/2012 E. 5.4.2 und 5.4.3). Hinzu kommen alle weiteren Anliegen zur Erhaltung und Gestaltung des Lebensraums, für die nach der rechtlich massgebenden Aufgabenteilung die Kantone bzw. Gemeinden allein oder zusammen mit dem Bund verantwortlich sind (vgl. Urteile A-1044/2012 E. 5.2 und A-1836/ 2011 E. 3.1.3). Gestützt auf Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 8 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700) sind insbesondere auch die kantonalen Richtpläne zu berücksichtigen (vgl. zur Stellung der Richtpläne im Einzelnen: Urteil des BVGer A-1251/2012 vom 15. Januar 2014 E. 18.2 und 18.4).

9.
Als Erstes sind somit die Interessen zu bewerten, die für eine sofortige Sanierung des Bahnübergangs sprechen. Dabei ist insbesondere auf die Bedeutung der Sanierungsfrist nach Art. 37f Abs. 1 EBV einzugehen.

9.1 Die Vorinstanz führt in der angefochtenen Verfügung aus, hinter dem Ziel, alle Bahnübergänge bis Ende 2014 zu sanieren, stehe das Interesse an einer Verminderung des Unfallrisikos sowie an einem sicheren und möglichst ungestörten Bahnbetrieb. Wie auch aus Art. 37b Abs. 1 EBV hervorgehe, sei der Unfallverhütung bei Bahnübergängen eine hohe Bedeutung zuzumessen. Zudem könne die Sanierungsfrist nach Art. 37f Abs. 1 EBV nicht verlängert bzw. erstreckt werden, auch nicht auf entsprechendes Gesuch hin. Da somit alle sanierungsbedürftigen Bahnübergänge bis zum 31. Dezember 2014 angepasst oder aufgehoben werden müssten, könne von einer zeitlichen Dringlichkeit gesprochen werden. Eine Sistierung des Plangenehmigungsverfahrens gefährde demnach das von der EBV vorgegebene Sanierungsziel.

9.2 Die Beschwerdegegnerin macht in der Beschwerdeantwort geltend, gemäss dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 19. August 2013 handle es sich bei der Frist nach Art. 37f Abs. 1 EBG nicht bloss um eine Ordnungsfrist. Ein Bahnübergang, der die Anforderungen von Art. 37 ff. EBV nicht erfülle, verstosse daher ab dem 1. Januar 2015 gegen das Eisenbahnrecht. In diesem Fall seien Verwaltungsmassnahmen des BAV nach Art. 89 EBG nicht ausgeschlossen. Solche Massnahmen könnten mit schwerwiegenden betrieblichen Folgen für die Beschwerdegegnerin verbunden sein. Weiter seien die Eisenbahnunternehmen gemäss Art. 40b EBG einer Kausalhaftung unterstellt, wobei nach Art. 40c EBG aber insbesondere bei grobem Selbst- oder Drittverschulden eine Entlastung möglich sei. Habe jedoch eine über das normale Mass hinausgehende Betriebsgefahr den Unfall mitverursacht, so reiche gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung auch ein grobes Selbstverschulden nicht aus, um die Bahn von ihrer Haftpflicht zu befreien. Es bestehe die Möglichkeit, dass ein sanierungsbedürftiger Bahnübergang nach Ablauf der Sanierungsfrist als erhöhte Betriebsgefahr qualifiziert würde, womit eine Haftungsbefreiung kaum noch möglich wäre. Im Übrigen könne der rechtswidrige Zustand bei Unfällen für die Beschwerdegegnerin bzw. deren Organe strafrechtliche Konsequenzen haben.

9.3 Die Beschwerdeführerin hält dem in ihrer Replik vom 15. April 2014 entgegen, es sei davon auszugehen, dass die Sanierungsfrist in einer Vielzahl von Fällen ohnehin nicht eingehalten werden könne. Bereits die Tatsache, dass diese auf fünf (recte: elf) Jahre angesetzt worden sei, zeige, dass keine derart grosse Dringlichkeit bestehe, wie von der Beschwerdegegnerin behauptet. Andernfalls hätte vom Verordnungsgeber eine deutlich kürzere Frist angesetzt werden müssen.

In ihrer Stellungnahme vom 26. Juni 2014 macht die Beschwerdeführerin sodann geltend, mit der unterdessen vorgesehenen Verordnungsänderung reagiere der Gesetzgeber darauf, dass es gar nicht möglich sei, bis Ende des laufenden Jahres sämtliche Bahnübergänge zu sanieren. Unter Berücksichtigung der anstehenden Änderung könne vorliegend eine gewisse Verzögerung zwecks Abstimmung des Sanierungsprojekts auf das mittelfristige Verkehrskonzept hingenommen werden.

9.4 In grundsätzlicher Hinsicht ist zunächst festzuhalten, dass ein erhebliches Interesse der Öffentlichkeit und der Eisenbahnunternehmen an der Vermeidung von Unfällen bzw. der Verminderung des Unfallrisikos auf Bahnübergängen besteht (vgl. dazu Urteile des BVGer A-3341/2013 vom 17. März 2014 E. 7.3.1 und A-5941/2011 vom 21. Juni 2012 E. 6.4 je mit Hinweisen). Entsprechend hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 19. August 2013 festgehalten, es bestehe kein Anlass, in den Anstrengungen zur Sanierung der Bahnübergänge nachzulassen. Vielmehr sei eine möglichst weitgehende Sanierung der Übergänge bis Ende 2014 anzustreben (vgl. Urteil des BVGer A-78/2013 vom 19. August 2013 E. 5.2). Zu den konkreten Folgen der Nichteinhaltung der Sanierungsfrist nach Art. 37f Abs. 1 EBV hat sich das Bundesverwaltungsgericht hingegen nicht geäussert.

9.5 Wie das BAV in einer Medienmitteilung vom 26. Mai 2014 ausführt, ist absehbar, dass mehrere hundert Bahnübergänge nicht bis Ende 2014 saniert werden können. Das BAV habe daher eine Anpassung der Vorschriften in die Anhörung geschickt (vgl. Medienmitteilung "Bahnübergänge: Gesuche für Sanierung müssen bis Ende 2014 eingereicht werden" vom 26. Mai 2014, abrufbar unter: <www.bav.admin.ch> > Aktuell > Medieninformationen [besucht am 26. Mai 2014]).

Gemäss dem Änderungsentwurf würde die heutige Bestimmung von Art. 37f Abs. 1 EBV aufgehoben. Dieser Artikel würde somit allein noch auf die Ersatzpflicht bei Fuss- und Wanderwergen hinweisen (heutiger Absatz 2). Dafür würde ein neuer, als Übergangsbestimmung konzipierter Artikel 83f in die Verordnung eingefügt, der wie folgt lauten würde:

> [1] Entspricht ein Bahnübergang nicht den Artikeln 37a–37d in der Fassung vom ..., so ist er aufzuheben oder anzupassen. Das Gesuch um Aufhebung oder Anpassung ist bis spätestens 31. Dezember 2014 bei der zuständigen Behörde einzureichen.

> [2] Der Bahnübergang ist innerhalb eines Jahres nachdem die rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung oder Baubewilligung vorliegt, aufzuheben oder anzupassen.
>
> [3] Aufhebungen und Anpassungen, die (…) genehmigungsfrei durchgeführt werden können, sind bis spätestens 31. Dezember 2014 abzuschliessen.
>
> [4] An Bahnübergängen mit ungenügenden Sichtverhältnissen müssen unverzüglich alle verhältnismässigen risikoreduzierenden Massnahmen ergriffen werden. Für diese Massnahmen ist kein Gesuch nach Artikel 5 Absatz 2 erforderlich.

(Vgl. Dokument "Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen [Eisenbahnverordnung, EBV]", abrufbar unter <www.bav.admin.ch> > Dokumentation > Abgeschlossene Vernehmlassungen > Revision EBV 2014 – Bahnübergänge [besucht am 23. Juli 2014]; vgl. dazu auch Stellungnahme der Vorinstanz vom 5. Juni 2014).

9.6 Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht klar, ob die vom BAV vorgeschlagenen Änderungen der EBV in Kraft treten werden. Ohnehin hätten diese Änderungen, selbst wenn sie bereits feststehen würden, keine Auswirkungen auf die im vorliegenden Fall vorzunehmende Interessenabwägung:

Gemäss den Erläuterungen des BAV müssten die säumigen Eisenbahnunternehmen, sollte die Verordnung nicht angepasst werden, entweder die Vorschriftskonformität dadurch herstellen, dass sie die Bahnübergänge nur noch mit reduzierter Geschwindigkeit oder mit Fahrt auf Sicht befahren, oder sie müssten gestützt auf Art. 5 Abs. 2 EBV ein Ausnahmegesuch für eine befristete Abweichung von Art. 37c EBV stellen. Mit Art. 83f EBV solle nun gegenüber Art. 5 Abs. 2 EBV eine spezialgesetzliche Regelung geschaffen werden. Diese entspreche in materieller Hinsicht Art. 5 Abs. 2 Bst. b EBV, wonach kein inakzeptables Risiko entstehen dürfe und alle verhältnismässigen risikoreduzierenden Massnahmen ergriffen werden müssten. In formeller Hinsicht werde den Eisenbahnunternehmen in Abweichung von Art. 5 Abs. 2 EBV jedoch gestattet, die für erforderlich erachteten Massnahmen zu treffen, ohne ein Gesuch zu stellen und eine Bewilligung abzuwarten. Dies unter der Bedingung, dass bis Ende 2014 wenigstens ein vollständiges Plangenehmigungs- bzw. Baubewilligungsgesuch bei der zuständigen Behörde eingereicht worden sei (vgl. Dokument "Erläuterungen zu Änderungen der EBV, Sanierung der Bahnübergänge" [Erläuterungen], abrufbar unter <www.bav.admin.ch> > Dokumen-

tation > Abgeschlossene Vernehmlassungen > Revision EBV 2014 – Bahnübergänge [besucht am 23. Juli 2014]).

Demnach hätte die neue Regelung im Wesentlichen zur Folge, dass für den Weiterbetrieb sanierungsbedürftiger Bahnübergänge nicht in jedem Fall eigens eine Ausnahmebewilligung eingeholt werden müsste. An den materiellen Voraussetzungen, um von der Bestimmung von Art. 37c EBV abzuweichen, würde sich hingegen nichts ändern. Ein Erkenntnisgewinn ergibt sich aber insofern, als sich das BAV in den Erläuterungen zu diesen materiellen Voraussetzungen äussert und damit eine bestimmte Praxis diesbezüglich in Aussicht stellt.

9.7 Im Einzelnen ist den Erläuterungen – auf welche die Beschwerdegegnerin in ihrer Stellungnahme vom 5. Juni 2014 ebenfalls verweist – Folgendes zu entnehmen: Ein Ausnahmegesuch nach Art. 5 Abs. 2 Bst. b EBV müsse erstens aufzeigen, dass kein inakzeptables Risiko bestehe, insbesondere, dass die minimalen Sichtzeiten nicht unterschritten würden. Seien die Sichtzeiten nicht genügend, müssten im Rahmen des Gesuchs geeignete Massnahmen vorgesehen werden, um während der Übergangszeit ein akzeptables Risiko zu erreichen, z.B. eine Geschwindigkeitsreduktion. Seien die Sichtzeiten bereits akzeptabel, müssten für die Übergangszeit keine zusätzlichen Massnahmen getroffen werden. Zweitens müsse im Ausnahmegesuch dargelegt werden, dass die Einreichung eines Sanierungsprojekts und dessen rechtzeitige Realisierung unverhältnismässig wäre. Unverhältnismässig sei eine Sanierung innerhalb der vorgegebenen Fristen insbesondere dann, wenn z.B. der sanierte Bahnübergang nur wenige Jahre genutzt würde, weil er innerhalb dieses Zeitraums im Rahmen eines Drittprojektes, z.B. eines Strassen- oder Überbauungsprojekts, erneut umgebaut, aufgehoben oder durch eine Über- oder Unterführung ersetzt würde.

9.8 Der Bahnübergang "Altes Gemeindehaus" ist, da der strassenseitige Verkehr nicht mehr als schwach zu qualifizieren ist, gestützt auf Art. 37c Abs. 1 und 3 EBV mit Schranken zu sichern (vgl. vorne E. 6.1 bis 6.3). Bis diese Sicherung erfolgt ist, könnte die Beschwerdegegnerin die Vorschriftskonformität nur herstellen, indem sie im Bereich des Bahnübergangs vorübergehend im Strassenbahnbetrieb mit Fahrt auf Sicht verkehren würde (vgl. dazu Art. 37c Abs. 5 EBV). Immerhin aber ist der Bahnübergang bereits mit einer Blinklichtsignalanlage gesichert und nur noch für Fussgänger geöffnet. Sein Gefährdungspotenzial ist damit weit geringer als dasjenige der unbewachten Bahnübergänge mit ungenügenden

Sichtzeiten, welche das BAV nicht mehr zu akzeptieren bereit ist. Ein vorübergehender Weiterbetrieb des Bahnübergangs würde daher kein inakzeptables Risiko im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Bst. b EBV darstellen. Umstände, die gegen eine sofortige Sanierung des Bahnübergangs sprechen, sind daher im Rahmen einer Interessenabwägung zu berücksichtigen. Wie sich aus den Ausführungen weiter oben (E. 9.4) ergibt, ist dabei das Interesse an einer möglichst fristgerechten Sanierung des Übergangs aber als erheblich zu gewichten.

10.
Als Zweites ist demnach zu beurteilen, inwiefern die von der Beschwerdeführerin geltend gemachten planerischen bzw. finanziellen Interessen einer sofortigen Sanierung des Bahnübergangs entgegenstehen.

10.1 Die Vorinstanz hält in der angefochtenen Verfügung fest, die künftige Verkehrsführung in der Gemeinde Egg sei noch relativ unbestimmt und befinde sich keineswegs in der Realisierungsphase. Auch stehe das von der Beschwerdegegnerin eingereichte Sanierungsprojekt einer späteren Verbreiterung der Forchstrasse und dem Bau einer Mittelinsel nicht entgegen.

10.2 Die Beschwerdeführerin führt in ihrer Beschwerde aus, der Gemeinderat setze sich im Rahmen der "Ortsentwicklung Egg+" seit 2007 aktiv mit der Verkehrsführung im Zentrum von Egg auseinander. Im Sommer 2013 seien in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Amt für Verkehr die Ingenieurarbeiten für die Erarbeitung der drei Varianten "Verkehr im Zentrum", "Ortskernumfahrung" und "Ortskernumfahrung überdeckt" vergeben worden. Diese Vorprojekte dienten als Grundlage für eine Volksabstimmung im Juni 2014. Sämtliche Projekte berücksichtigten auch die zu sanierenden Bahnübergänge. Bei der Variante "Verkehr im Zentrum" sei ein Ausbau der Forchstrasse gemäss den kantonalen Vorgaben vorgesehen, der mit massiven baulichen Massnahmen inklusive Verschiebung der Gleise im Bereich des Übergangs "Altes Gemeindehaus" verbunden wäre. Auch bei den anderen Varianten komme es zu einer Anpassung der Forchstrasse. In der Zwischenzeit werde zudem eine zusätzliche Variante geprüft, bei der die Forchbahn im Zentrum von Egg in die Mittellage der Strasse verlegt würde.

In ihrer Eingabe vom 12. Mai 2014 teilt die Beschwerdeführerin dem Bundesverwaltungsgericht sodann mit, die drei Vorprojekte für die Varianten "Verkehr im Zentrum", "Ortskernumfahrung" und "Ortskernumfahrung

überdeckt" seien unterdessen ausgearbeitet worden, die technischen Berichte und die Pläne seien jedoch erst Mitte April 2014 bei der Beschwerdeführerin eingetroffen. Ein Urnengang im Juni 2014 sei daher nicht mehr möglich, weshalb der 28. September 2014 als Abstimmungstermin festgesetzt worden sei. Die Beschwerdeführerin reicht dem Bundesverwaltungsgericht die erwähnten technischen Berichte und Pläne ein.

10.3 Die Beschwerdegegnerin macht in ihrer Beschwerdeantwort geltend, die Beschwerdeführerin zeige nicht im Einzelnen auf, inwiefern die Sanierung des Übergangs "Altes Gemeindehaus" den drei Varianten der Verkehrsführung entgegenstehe. Überdies liessen sich die angebrachten Schranken bei geänderter Linienführung der Strasse ohne grossen baulichen Aufwand versetzen. Die von der Beschwerdeführerin erwähnte zusätzliche Variante, bei der die Bahn in die Mittellage der Strasse versetzt würde, komme für die Beschwerdegegnerin sodann ohnehin nicht in Frage.

In ihrer Duplik vom 12. Mai 2014 erläutert die Beschwerdegegnerin zudem, in den Jahren 2011 und 2012 sei ein Workshopverfahren durchgeführt worden, an dem neben der Beschwerdeführerin und der Beschwerdegegnerin auch Vertreter des Kantons Zürich teilgenommen hätten. Gestützt auf die Ergebnisse dieses Workshops habe die Beschwerdegegnerin ein auflagereifes Projekt für die Sanierung der Bahnübergänge im Zentrum von Egg ausgearbeitet, das auch eine Verschiebung der Gleisachse vorgesehen habe. In der Folge habe die Beschwerdeführerin die Ergebnisse des Workshops jedoch nicht mehr mittragen wollen. Die Beschwerdegegnerin habe daher lediglich für das vorliegende Projekt ein Plangenehmigungsgesuch eingereicht, da dieses nach ihrer Beurteilung mit jeder zur Diskussion stehenden Variante der Verkehrsführung vereinbar, insbesondere nicht von einer allfälligen Gleisverschiebung betroffen gewesen sei. Unterdessen habe sie sich aufgrund der laufenden Sanierungsfrist im Übrigen aber gezwungen gesehen, auch die Sanierung der weiteren Bahnübergänge im Zentrum von Egg voranzutreiben.

10.4 Zunächst ist auf die Festsetzungen im Richtplan des Kantons Zürich einzugehen (vgl. dazu oben E. 8). Dieser besteht aus mehreren aufeinander abgestimmten Teilrichtplänen, darunter dem Verkehrsplan (vgl. § 20 Abs. 1 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 [PBG, LS 700.1]). Er wurde mit Beschluss des Kantonsrats vom 18. März 2014 neu festgesetzt. Die Genehmigung des Bundesrats steht noch aus.

10.4.1 Der festgesetzte Verkehrsplan sieht den Neubau einer zweispurigen Strasse zwischen der Neuen Meilenerstrasse und der Meilenerstrasse sowie die Abklassierung der dadurch entlasteten Abschnitte der Forchstrasse und der Meilenerstrasse vor (vgl. Dokumente "Kapitel 4 Verkehr" und "Richtplankarte - Blatt Süd, hohe Auflösung", beide abrufbar unter <www.richtplan.zh.ch> > Text & Karte, besucht am 26. Mai 2014). Diese Festsetzung entspricht der von der Beschwerdeführerin erwähnten Variante "Ortskernumfahrung". Wie sich aus der Antwort des Regierungsrats auf eine parlamentarische Anfrage ergibt, soll diese Festsetzung dem Bau eines Tunnels (Variante "Ortskernumfahrung überdeckt") bzw. einem Verzicht auf die neue Strasse und auf die Abklassierung (Variante "Verkehr im Zentrum") jedoch nicht entgegenstehen (vgl. Regierungsratsbeschluss [RRB] 1158/2013 vom 23. Oktober 2013, abrufbar unter <www.zh.ch> > Aktuell > Regierungsratsbeschlüsse > Suche, besucht am 26. Mai 2014). Der Verkehrsplan trifft weiter keine Aussagen dazu, wie die verschiedenen Varianten der Verkehrsführung mit der Sanierung der Bahnübergänge abgestimmt werden sollen.

10.4.2 Der kantonale Richtplan enthält damit keine Festsetzungen, die gegen die angefochtene Plangenehmigung sprechen würden, steht umgekehrt aber auch einer Umgestaltung des Strassenraums nicht entgegen.

10.5 Die Beschwerdeführerin hat dem Bundesverwaltungsgericht am 12. Mai 2014 die technischen Berichte und Pläne zu den drei Vorprojekten "Verkehr im Zentrum", "Ortskernumfahrung oberirdisch" und "Ortskernumfahrung überdeckt" eingereicht. Diese Unterlagen wurden vom betreffenden Ingenieurbüro im Auftrag des kantonalen Amts für Verkehr und der Beschwerdeführerin erstellt.

10.5.1 Bei den Varianten "Ortskernumfahrung oberirdisch" und "Ortskernumfahrung überdeckt" soll die Forchstrasse im Ortszentrum zur kommunalen Strasse abklassiert und "verkehrsberuhigt umgestaltet" werden. Eine Verschiebung der Gleisachse der Forchbahn ist bei diesen Varianten nicht vorgesehen. Wie in den technischen Berichten ausgeführt wird, gehe es aber darum, "die Übergänge über Forchstrasse und Forchbahn gegegenüber dem Forchbahnprojekt zu optimieren" (vgl. Bericht "Ortskernumfahrung Egg, Variante Ortskernumfahrung oberirdisch, Vorprojekt" vom 16. April 2014 [act. 20/2], Ziff. 5.1 und 6.3, sowie Bericht "Ortskernumfahrung Egg, Variante Ortskernumfahrung überdeckt, Vorprojekt" vom 16. April 2014 [act. 20/3], Ziff. 4 und 6.4).

Wie dem vorhandenen Kartenmaterial entnommen werden kann (jeweiliger Anhang 2 zu den genannten Berichten sowie jeweils separat beiliegende Karte), gehört auch der Knoten Meilenerstrasse/Forchstrasse im Bereich des Bahnübergangs "Altes Gemeindehaus" zum Projektperimeter, wobei eine Anpassung dieses Knotens vorgesehen ist. Es wird dabei von einem mit Schranken gesicherten Bahnübergang ausgegangen, dessen Standort nicht wesentlich vom aktuellen Standort abweicht.

10.5.2 Bei der Variante "Verkehr im Zentrum" wird auf die Umsetzung der im Richtplan vorgesehenen Umfahrung verzichtet. Die Forchstrasse verbliebe damit als Kantonsstrasse und Hauptverkehrsstrasse. Grundlage für das Vorprojekt bildet das von der Beschwerdegegnerin erwähnte Projekt zur Sanierung der Bahnübergänge mit Gleisachsenverschiebung. Zu einer solchen Verschiebung würde es aber lediglich im Bereich der Bahnstation kommen (vgl. Bericht "Ortskernumfahrung Egg, Variante Verkehr im Zentrum, Vorprojekt" vom 16. April 2014 [act. 20/1], Ziff. 5.1, 5.3.3 und 6.6). Im Bereich des Bahnübergangs "Altes Gemeindehaus" würde es somit auch bei dieser Variante nicht zu einer Gleisverschiebung kommen. Gemäss dem Kartenmaterial wird wiederum von einem mit Schranken gesicherten Bahnübergang ausgegangen, der sich ungefähr am aktuellen Standort befindet. Hingegen käme es auch bei dieser Variante zu einer Umgestaltung des Knotens Meilenerstrasse/Forchstrasse. Dabei würde die Strasse verbreitert und der direkt gegenüber dem Bahnübergang gelegene Fussgängerstreifen um eine Mittelinsel ergänzt. Dafür würde, soweit ersichtlich, auf der dem Bahnübergang gegenüberliegenden Strassenseite Platz geschaffen (vgl. Anhang 2 zum letztgenannten Bericht sowie beiliegende Karte).

10.5.3 Im Übrigen kann den Berichten entnommen werden, dass die von der Beschwerdeführerin erwähnte zusätzliche Variante, bei der die Forchbahn in Mittellage der Strasse verkehren würde, nicht weiterverfolgt wird (vgl. Bericht zur Variante Verkehr im Zentrum, a.a.O., Ziff. 5.2.3).

10.5.4 Somit setzt keine der Varianten, die hinsichtlich der Führung des Strassenverkehrs zur Diskussion stehen, eine Gleisverschiebung im Bereich des Bahnübergangs "Altes Gemeindehaus" voraus. Allerdings soll der Knoten Meilenerstrasse/Forchstrasse jeweils umgestaltet werden. Bei der entsprechenden Ausführungs- bzw. Detailprojektierung könnten sich der exakte Standort oder die genaue Ausgestaltung des Bahnübergangs allenfalls als nicht optimal erweisen. Anlass zur Annahme, dass sich eine der diskutierten Varianten auf Basis des vorliegenden Sanierungsprojekts

überhaupt nicht realisieren lässt, besteht jedoch nicht. Es ist daher nicht damit zu rechnen, dass eine nachträgliche Verschiebung des Bahnübergangs notwendig werden könnte. Demnach kann auch die Frage offen bleiben, ob sich eine solche Verschiebung tatsächlich "ohne grossen baulichen Aufwand" realisieren liesse, wie dies die Beschwerdegegnerin geltend macht.

10.6 Die Beschwerdeführerin hat somit ein gewisses Interesse daran, dass die Sanierung des Bahnübergangs "Altes Gemeindehaus" mit der weiteren Planung betreffend die Verkehrsführung im Ortszentrum abgestimmt wird. Grundsätzlich aber ist das von der Beschwerdegegnerin vorgelegte Sanierungsprojekt mit den verschiedenen Projektvarianten betreffend Umgestaltung des Strassenraums vereinbar. Das Interesse an einer näheren Abstimmung der Projekte ist deshalb nicht als gross zu bezeichnen. Angesichts des erheblichen Interesses, das an einer möglichst fristgerechten Sanierung des Bahnübergangs besteht (vgl. oben E. 9), rechtfertigt sich ein weiteres Zuwarten daher nicht.

11.

Die Vorinstanz ist demnach zu Recht zum Schluss gekommen, dem Interesse, das Unfallrisiko bis Ende 2014 zu vermindern, sei im vorliegenden Fall mehr Gewicht beizumessen als den Interessen der Ortsentwicklung. Es erweist sich damit als unverhältnismässig im Sinn von Art. 18 Abs. 4 EBG, der Beschwerdegegnerin die nachgesuchte Plangenehmigung unter Hinweis auf die kantonale bzw. kommunale Planung zu verweigern. Die Beschwerde ist somit abzuweisen.

12.

12.1 Grundsätzlich werden der unterliegenden Partei die Verfahrenskosten auferlegt; unterliegt diese nur teilweise, so werden die Verfahrenskosten ermässigt (vgl. Art. 63 Abs. 1 VwVG). Gemeinden, die Beschwerde führen und unterliegen, werden Verfahrenskosten jedoch nur auferlegt, wenn sich der Streit um vermögensrechtliche Interessen dreht (vgl. Art. 63 Abs. 2 VwVG; vgl. dazu statt vieler Urteil des BVGer A-78/2013 vom 19. August 2013 E. 6.1 mit Hinweis). Der Beschwerdeführerin sind entsprechend keine Kosten aufzuerlegen. Keine Kosten sind ferner der Vorinstanz aufzuerlegen (vgl. Art. 63 Abs. 2 VwVG).

Zu prüfen bleibt damit einzig eine Kostenauflage an die Beschwerdegegnerin (vgl. in diesem Zusammenhang Urteil des BVGer A-3505/2012 vom

24. Juni 2014 E. 13.1.2 betreffend Kostenpflicht der SBB). Die Beschwerdegegnerin obsiegt in der Hauptsache vollständig, ist allerdings, was den streitigen Bahnübergang "Altes Gemeindehaus" betrifft, mit ihrem Antrag auf Entzug der aufschiebenden Wirkung nicht durchgedrungen. Sie ist daher zu vier Fünfteln als obsiegend und zu einem Fünftel als unterliegend zu betrachten. Entsprechend hat sie einen Fünftel der auf Fr. 2'500.– festzusetzenden Verfahrenskosten zu tragen. Diese sind ihr demnach im Umfang von Fr. 500.– aufzuerlegen.

12.2 Der ganz oder teilweise obsiegenden Partei ist von Amtes wegen oder auf Begehren eine Entschädigung für ihr erwachsene notwendige und verhältnismässig hohe Kosten zuzusprechen (Art. 64 Abs. 1 VwVG). Bei nur teilweisem Obsiegen ist die Entschädigung entsprechend zu kürzen (Art. 7 Abs. 2 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Der nicht anwaltlich vertretenen Beschwerdeführerin sowie der Vorinstanz stehen keine Parteientschädigungen zu (vgl. Art. 7 Abs. 3 und 4 VGKE).

Demnach ist allein der anwaltlich vertretenen Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung zuzusprechen, soweit diese obsiegt. Nachdem keine Kostennote eingereicht wurde, ist diese Entschädigung aufgrund der Akten festzusetzen (vgl. Art. 14 Abs. 2 VGKE). Sie ist gestützt auf Art. 64 Abs. 2 und 3 VwVG der Beschwerdeführerin als unterliegender Gegenpartei aufzuerlegen (vgl. Urteil des BVGer A-3341/2013 vom 17. März 2014 E. 10). Da die Beschwerdegegnerin lediglich zu vier Fünfteln obsiegt, ist die Beschwerdeführerin zur Bezahlung einer von Fr. 4'000.– auf Fr. 3'200.– gekürzten Parteientschädigung zu verpflichten.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

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

2.
Der Beschwerdegegnerin werden Verfahrenskosten von Fr. 500.– auferlegt. Dieser Betrag ist innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu Gunsten der Gerichtskasse zu überweisen. Die Zustellung des Einzahlungsscheins erfolgt mit separater Post.

3.
Die Beschwerdeführerin wird verpflichtet, der Beschwerdegegnerin nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils eine Parteientschädigung von Fr. 3'200.– auszurichten.

4.
Dieses Urteil geht an:

– die Beschwerdeführerin (Gerichtsurkunde)
– die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. […]; Einschreiben)
– das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde)

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Die vorsitzende Richterin:	Der Gerichtsschreiber:
Marianne Ryter	Andreas Meier

Rechtsmittelbelehrung:

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

Versand: