7 Öffentliche Werke – Energie – Verkehr
Travaux publics – Energie – Transports et communications
Lavori pubblici – Energia – Trasporti e comunicazioni

12

Auszug aus dem Urteil der Abteilung I
i. S. Schweizerische Südostbahn AG und politische Gemeinde Wattwil
gegen Wirth'sche Stipendienstiftung,
Wilhelm und Martha Raymann, politische Gemeinde Lichtensteig
und Bundesamt für Verkehr
A–1034/2010 vom 13. Januar 2011

Kostenverteilung für die Sanierung eines Bahnübergangs. Begriff der öffentlichen Strasse nach EBG. Eisenbahnrechtliches Verursacherprinzip. Eisenbahnrechtliche Vorteilsanrechnung.

Art. 24 ff., insbesondere Art. 26 Abs. 2 und Art. 27 Abs. 1 EBG.

1. **Eine Strasse gilt als öffentlich im Sinne von Art. 24 ff. EBG, wenn sie tatsächlich dem öffentlichen Verkehr dient und der Allgemeinheit zugänglich ist (E. 6 ff.).**
2. **Haben die Zunahme des Schienenverkehrs sowie die Verschärfung der Sicherheitsvorschriften eine Sanierung des Bahnübergangs unumgänglich gemacht, so hat als (kostenpflichtige) Verursacherin im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG einzig die Bahnunternehmung zu gelten (E. 8 ff.).**
3. **Korrektur allfälliger Auswirkungen einer strikten Anwendung des Verursacherprinzips über Art. 27 Abs. 1 EBG. Die teleologische Auslegung dieser Bestimmung lässt keinen anderen Schluss zu, als dass grundsätzlich sämtliche Personen, welche aus der Errichtung einer automatischen Schrankenanlage einen wesentlichen Sondervorteil erzielen, kostenpflichtig werden (E. 9 ff.).**

Répartition des frais de l'assainissement d'un passage à niveau. Notion de route publique au sens de la LCdF. Principe de causalité selon la législation sur les chemins de fer. Participation aux frais à raison des avantages selon la législation sur les chemins de fer.

Art. 24 ss, en particulier art. 26 al. 2 et art. 27 al. 1 LCdF.

1. **Une route est publique au sens des art. 24 ss LCdF lorsqu'elle sert effectivement à la circulation publique et est accessible au public (consid. 6 ss).**
2. **Si l'augmentation du trafic ferroviaire et l'adoption de prescriptions de sécurité plus strictes ont rendu indispensable l'assainissement d'un passage à niveau, l'entreprise ferroviaire devra supporter seule les frais conformément au principe de causalité au sens de l'art. 26 al. 2 LCdF (consid. 8 ss).**
3. **Correctif apporté par l'art. 27 al. 1 LCdF aux éventuelles conséquences d'une application stricte du principe de causalité. L' interprétation téléologique de cette disposition ne permet pas d'autre conclusion que d'affirmer l'obligation de principe, pour toute personne qui tire un avantage particulier considérable de l'installation de barrières mobiles automatiques, de participer aux frais (consid. 9 ss).**

Ripartizione dei costi per il risanamento di un passaggio a livello. Nozione di strada pubblica ai sensi della Lferr. Principio di causalità nel diritto ferroviario. Partecipazione in proporzione ai vantaggi nell'ambito del diritto ferroviario.

Art. 24 segg., in particolare art. 26 cpv. 2 e art. 27 cpv. 1 Lferr.

1. **Una strada è considerata pubblica ai sensi degli art. 24 segg. Lferr, quando serve oggettivamente al traffico pubblico ed è accessibile al pubblico (consid. 6 segg.).**
2. **Se l'aumento del traffico ferroviario e le più rigide norme di sicurezza hanno reso indispensabile un risanamento del passaggio a livello, le spese devono essere assunte unicamente dall'impresa ferroviaria, secondo il principio di causalità di cui all'art. 26 cpv. 2 Lferr (consid. 8 segg.).**
3. **Correttivo apportato dall'art. 27 cpv. 1 Lferr ad eventuali conseguenze dell'uso rigoroso del principio di causalità. L'interpreta-**

zione teleologica di questa disposizione non lascia nessun'altra conclusione possibile se non l'obbligo di partecipazione alle spese da parte delle persone, che conseguono un vantaggio essenziale e particolare dall'installazione di una barriera automatica (consid. 9 segg.).

Im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme der Bahnlinie Wil-Wattwil-Ebnat-Kappel wurde im Jahre 1870 auf dem Gemeindegebiet von Wattwil (SG) zwecks Erschliessung der (vorbestehenden) Gebäude auf den Parzellen Nr. 701 sowie Nr. 702 von der Krinauerstrasse her je ein (unbewachter) Bahnübergang erstellt. Die Liegenschaft auf der Parzelle Nr. 702 ist – dokumentiert in einem Grundbuchkatasterplan von 1927 – zusätzlich von Lichtensteig her über die Sackstrasse erreichbar. Im Jahre 1983/1984 wurde der Bahnübergang bei der Parzelle Nr. 702 aufgehoben und Letztere nach einer Verlängerung der Sackstrasse bis zur Parzelle Nr. 701 fortan über den dortigen Bahnübergang Steinegg (Bahnkilometer 16.846) in Richtung Krinau erschlossen.

Die Sackstrasse in ihrer heutigen Form führt von der Krinauerstrasse her (in dieser Reihenfolge) zuerst über die Parzelle Nr. 2687 der Wirth'schen Stipendienstiftung, dann über den Bahnübergang Steinegg und schliesslich über die Parzelle Nr. 701 der Wirth'schen Stipendienstiftung sowie über die Parzellen Nr. 702 und Nr. 2992 von Wilhelm und Martha Raymann. Am Ufer der Thur mündet sie letztlich einerseits in die Parzelle Nr. 2401 der politischen Gemeinde Lichtensteig, andererseits über eine Brücke über die Thur in das Industriegebiet Hof der Gemeinde Lichtensteig. An die Parzellen Nr. 2992, Nr. 701 sowie Nr. 2687 grenzen – ohne unmittelbare Strassenanbindung – zwei Waldstücke (Parzellen-Nr. 700) an, welche sich im Eigentum der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) befinden.

Im Jahre 1968 wurde auf der Parzelle Nr. 2401 eine Kläranlage (ARA) erstellt, welche über die Thur und spätestens ab 1984 – gleich wie die Grundstücke des Ehepaares Raymann – zusätzlich über den Bahnübergang Steinegg dem Strassenverkehr zugänglich gemacht wurde. 1993 wurde die ARA ausgebaut; in der Zwischenzeit ist ihr Betrieb eingestellt worden und sie wird nur noch als Pumpwerk betrieben.

Am 11. April 2005 reichten die SBB beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein Gesuch um Genehmigung der Sicherung des bis anhin unbewachten

Bahnübergangs Steinegg mit einer automatischen Schrankenanlage ein. Bereits zuvor hatten sie sich gegenüber der politischen Gemeinde Wattwil bereit erklärt, von den von ihr (nach Abzug eines Beitrages des Bundesamts für Strassen in der Höhe von Fr. 99'000.–) vorläufig errechneten Nettokosten für den Bau, den Unterhalt und die Erneuerung des Bahnübergangs von Fr. 513'500.– einen Anteil von Fr. 375'500.– (73 %) zu übernehmen, wenn die politische Gemeinde Wattwil im Gegenzug als alleinige Verhandlungspartnerin auftrete und für den auf Drittpersonen entfallenden Anteil von Fr. 138'000.– (27 %) eine entsprechende Kostengutsprache leiste. Diesem Ansinnen kam die politische Gemeinde Wattwil mit Gemeinderatsbeschluss vom 26. April 2005 nach; im August 2007 zahlte sie den entsprechenden Betrag aus.

Im Jahre 2006 sanierten die SBB den Bahnübergang Steinegg und errichteten eine automatische Schrankenanlage. In der Folge führte die politische Gemeinde Wattwil Verhandlungen mit der Wirth'schen Stipendienstiftung, dem Ehepaar Raymann sowie der politischen Gemeinde Lichtensteig, um eine Einigung über die Verteilung des auf die Strasse entfallenden Kostenanteils von Fr. 138'000.– zu erzielen. Obwohl die politische Gemeinde Wattwil eine Kostenübernahme im Umfang von Fr. 40'000.– zusicherte, blieben die Verhandlungen erfolglos.

Am 9. Dezember 2008 ersuchten die SBB, die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) und die politische Gemeinde Wattwil das BAV betreffend die Sanierung des Bahnübergangs Steinegg um Verlegung des « Kostenanteils Strasse » auf die Kostenpflichtigen. Mit Schreiben vom 12. Februar 2009 präzisierten sie ihr Gesuch dahingehend, dass sie gegenüber den Strasseneigentümern eine Forderung von insgesamt Fr. 98'000.– geltend machten, wovon gemäss einer Perimeterberechnung der Gemeinde Wattwil die Wirth'sche Stipendienstiftung Fr. 9'809.90 (10,01 %), Wilhelm und Martha Raymann Fr. 13'925.70 (14,21 %), die politische Gemeinde Lichtensteig Fr. 73'638.80 (75,14 %) und die SBB einen (vernachlässigbaren) Betrag von Fr. 625.60 (0,64 %) zu übernehmen hätten; am 21. August 2009 beantragten sie überdies, ihnen sei auf den geforderten Fr. 98'000.– ab dem 1. Oktober 2007 ein Zins von 5 % zu entrichten.

Mit Verfügung vom 19. Januar 2010 trat das BAV (nachfolgend: Vorinstanz) auf die Gesuche der politischen Gemeinde Wattwil und der SBB nicht ein (Ziff. 1 des Dispositivs), verpflichtete die Wirth'sche Stipen-

dienstiftung, an die SOB einen Betrag von Fr. 2'889.40 auszurichten und wies im Übrigen das Gesuch der SOB als unbegründet ab (Ziff. 2).

Gegen diese Verfügung lassen die SOB (nachfolgend: Beschwerdeführerin 1) und die politische Gemeinde Wattwil (nachfolgend: Beschwerdeführerin 2) am 19. Februar 2010 Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht führen. Darin beantragen sie, die Verfügung sei aufzuheben, die Wirth'sche Stipendienstiftung (nachfolgend: Beschwerdegegnerin 1), Wilhelm und Martha Raymann (nachfolgend: Beschwerdegegner 2) sowie die politische Gemeinde Lichtensteig (nachfolgend: Beschwerdegegnerin 3) seien mit insgesamt Fr. 98'000.– (zuzüglich Zins von 5 % seit dem 13. März 2008) an den Kosten der Sanierung des Bahnübergangs Steinegg zu beteiligen, eventualiter sei die Angelegenheit zur Neubeurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Das Bundesverwaltungsgericht tritt auf die Beschwerde – soweit die Beschwerdeführerin 2 betreffend – nicht ein. Im Übrigen heisst es die Beschwerde mit Bezug auf die Beschwerdeführerin 1 teilweise gut, hebt Ziff. 2 des Dispositivs der angefochtenen Verfügung auf und verpflichtet die Beschwerdegegnerin 1 zur Bezahlung von Fr. 21'236.75, die Beschwerdegegner 2 und die Beschwerdegegnerin 3 zur Bezahlung von je Fr. 10'618.40 (jeweils zuzüglich Zins von 5 % seit dem 17. Februar 2009) an die Beschwerdeführerin 1.

Aus den Erwägungen:

6. Im Rahmen der Bahnreform 2 wurden auf den 1. Januar 2010 in den Art. 24 ff. des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) geringfügige redaktionelle Anpassungen vorgenommen und insbesondere die Rand- beziehungsweise Übertitel der einzelnen Bestimmungen einer Überarbeitung unterzogen. Sowohl im Titel zum neu geschaffenen 8. Abschnitt wie auch im (unverändert gebliebenen) Text von Art. 25 EBG ist jedoch nur von Kreuzungen zwischen öffentlichen Strassen und Bahnen die Rede, während Art. 28 EBG zwar die privaten Strassen erwähnt, sich aber gemäss seinem Wortlaut nur mit der Kreuzung einer Bahn durch eine *neue* private Strasse befasst. Das Bundesgericht hat bis anhin offen gelassen, ob bei einer Änderung *bestehender* Kreuzungen zwischen Bahnen und privaten Strassen das EBG überhaupt anwendbar ist (BGE 94 I 569 E. 1). Diese Frage muss jedoch dann nicht beurteilt werden, wenn die über den Bahnübergang Steinegg führende Sackstrasse als öffentliche Strasse im Sinne des EBG zu qualifizieren ist.

6.1 Gemäss der Rechtsprechung von Bundesgericht und Bundesverwaltungsgericht hat eine Strasse dann als öffentlich im Sinne von Art. 24 ff. EBG zu gelten, wenn sie dem Gemeingebrauch gewidmet ist, ohne dass dafür ein Widmungsakt der Verwaltung oder – anstelle eines solchen Aktes – ein öffentlicher Gebrauch seit unvordenklicher Zeit erforderlich wäre; vielmehr genügt es, dass die Strasse *tatsächlich* dem öffentlichen Verkehr dient und der Allgemeinheit zugänglich ist. Massgeblich ist nicht, ob die Strasse in privatem oder öffentlichem Eigentum steht, sondern nur, ob sie – selbst wenn die Benutzung nach Art oder Zweck eingeschränkt ist – in erkennbarer Weise einem unbestimmbaren Personenkreis zur Verfügung steht (BGE 104 IV 105 E. 3, BGE 94 I 569 E. 2, BGE 92 IV 10 E. 1, BGE 86 IV 29 E. 2; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A–5896/2007 vom 19. Mai 2009 E. 3.2.3 sowie Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5867/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 5.2). Bei der Beurteilung ist dabei auf den heutigen Sachverhalt bzw. die tatsächliche Situation im Zeitpunkt der vorliegend vorgenommenen Sanierung des Bahnübergangs abzustellen (ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 2. Aufl., Zürich 1998, Rz. 692), während es unerheblich ist, ob die bestehende Strasse ursprünglich öffentlich oder privat war.

6.2 Aus den Vorakten ergibt sich, dass die Sackstrasse über die privaten Grundstücke der Beschwerdegegnerin 1 und der Beschwerdegegner 2 führt und schliesslich in die Liegenschaft der Beschwerdegegnerin 3 beziehungsweise (auf der anderen Seite der Thur) in das Industriegebiet Hof mündet. Weiter lässt sich ihnen entnehmen, dass die Sackstrasse als Gemeindestrasse dritter Klasse eingestuft ist, mithin der übrigen Erschliessung sowie der Land- und der Forstwirtschaft dient, nicht aber dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen steht (vgl. Art. 8 Abs. 3 des kantonalen Strassengesetzes vom 12. Juni 1988 [StrG, sGS 732.1]), und (Stand: Dezember 2008) mit einem Fahrverbot beschildert ist, welches nur den Zubringerverkehr gestattet. Letztlich haben aber diese rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten für die Beurteilung der Frage, ob die Sackstrasse als öffentliche oder private Strasse zu qualifizieren ist, ausser Acht zu bleiben und es kann auch dahingestellt bleiben, ob das momentan angebrachte Verbotsschild mit der Strassenklassifikation vereinbar ist ([…]; bzgl. der Unbeachtlichkeit eines Fahrverbotes vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5896/2007 vom 19. Mai 2009 E. 3.2.3 in fine). Denn ausschlaggebend ist einzig, dass die Sackstrasse de facto nicht nur von den Eigentümern der Liegenschaften

im Gebiet Sack/Feldegg beziehungsweise einem von ihnen bestimmten Personenkreis (Mieter, Pächter und Angestellte), sondern allgemein von Besuchern sowie – obwohl nicht als kantonaler Wanderweg eingestuft – von Wanderern und von Fussgängern, welche das Eisenbahnmuseum im Industriegebiet Hof aufsuchen wollen, benutzt wird (vgl. auch Artikel der Zeitung *Toggenburger Tagblatt* vom 18. Mai 2005 « Unterschriften gegen Pfeifsignal »; […]). Folglich ist bei ihr von einer öffentlichen Strasse im Sinne des EBG auszugehen und einer Anwendung der Art. 25 ff. EBG auf den vorliegenden Sachverhalt steht grundsätzlich nichts entgegen.

7.

7.1 Art. 25 Abs. 1 EBG sieht vor, dass der Eigentümer eines neuen Verkehrsweges die Kosten der ganzen Anlage an der Kreuzungsstelle trägt, wenn ein neues, dem öffentlichen Verkehr dienendes Bahngeleise eine öffentliche Strasse oder eine neue öffentliche Strasse die Bahn kreuzen muss. Gemäss Art. 26 Abs. 1 Bst. a EBG trägt das Eisenbahnunternehmen die Kosten aller Änderungen an der Bahn- und Strassenanlage beim Ersatz eines Niveauüberganges durch eine Über- oder Unterführung oder bei dessen Aufhebung infolge Verlegung einer Strasse, wenn die Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs bedingt ist. Ist die Änderung hingegen vorwiegend auf die Bedürfnisse des Strassenverkehrs zurückzuführen, so hat der Strasseneigentümer die Kosten zu tragen (Art. 26 Abs. 1 Bst. b EBG). Bei allen anderen Änderungen einer Kreuzung, einschliesslich der Anpassung und Verbesserung von Sicherheitseinrichtungen, haben Eisenbahnunternehmen und Strasseneigentümer die Kosten aller Änderungen der Bahn- und Strassenanlage in dem Verhältnis zu tragen, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt (Art. 26 Abs. 2 EBG). Nach Art. 27 Abs. 1 EBG hat jede Partei in allen Fällen in dem Umfang an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen. Wenn eine Partei im Interesse der dauernden Verbesserung oder des künftigen Ausbaus ihrer eigenen Anlage besondere Begehren stellt, hat sie die daraus an der Kreuzungsstelle entstehenden Mehrkosten hingegen allein zu tragen (Art. 27 Abs. 2 EBG). Auf die Kosten für Unterhalt und Erneuerung sowie für alle vorübergehenden und dauernden Massnahmen zur Verhütung von Unfällen an der Kreuzungsstelle mit Einschluss der Bedienung der dazu bestimmten Anlagen finden die Art. 25–28 EBG sinngemäss Anwendung (Art. 29 EBG).

7.2 Den Art. 25-28 EBG liegen die Prinzipien der Ebenbürtigkeit der Verkehrswege, der Verursachung und der Vorteilsanrechnung zu Grunde. Nach dem Ebenbürtigkeitsprinzip sind die öffentlichen Verkehrswege einander gleichgestellt und die Kosten nicht zum Vornherein einer Seite aufzubürden. Aus der grundsätzlichen Ebenbürtigkeit der öffentlichen Verkehrswege ergibt sich als zweiter Grundsatz das eisenbahnrechtliche Verursacherprinzip, wonach diejenige Partei, die eine Veränderung des bestehenden Zustandes auslöst, die daraus herrührenden Kosten zu tragen hat. Nach dem Prinzip der Vorteilsanrechnung sodann soll derjenige, der die Umgestaltung einer Kreuzungsanlage verursacht, von der Finanzierung der Umgestaltung so weit befreit werden, als der Nichtverursacher daraus Vorteile zieht (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5867/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 6.1 mit Hinweisen; ENRICO RIVA, Kostentragung für den Unterhalt und die Erneuerung von Kreuzungsbauwerken Schiene-Strasse, Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht 94/1993, S. 333 ff., insbes. S. 335-340).

8. Der Bahnübergang Steinegg ist im Jahre 2006 mit einer automatischen Schrankenanlage ausgerüstet worden. Nachfolgend ist in einem ersten Schritt zu prüfen, wer als Verursacher dieser Sanierung anzusehen ist und demzufolge grundsätzlich die Kosten für die neue Sicherheitseinrichtung zu tragen hat.

8.1 Wie sich der chronologischen Abfolge der Ereignisse entnehmen lässt, hat die Eisenbahn als ursprüngliche Verursacherin der Kreuzung bei Bahnkilometer 16.846 zu gelten. Die Beschwerdeführerin 1 bringt nun jedoch vor, die ARA (und mit ihr auch die Liegenschaft der Beschwerdegegner 2) sei erst in den Jahren 1983/1984 durch eine Verlängerung der Sackstrasse bis zur Liegenschaft der Beschwerdegegnerin 1 über den Bahnübergang Steinegg auch für Schwertransporte erschlossen worden, nachdem diese die Brücke über die Thur wegen deren (zu) geringen Tragkraft nicht hätten befahren können. Die Sanierung des Bahnübergangs sei somit nicht nur wegen der erhöhten Sicherheitsanforderungen und der Einführung des Taktfahrplanes auf Seite der Bahn erforderlich geworden, sondern auch aufgrund einer durch den Strassenneubau erfolgten Erweiterung des Benutzerkreises auf der Sackstrasse. Als Hauptverursacherin auf der Strassenseite sei die Beschwerdegegnerin 3 anzusehen, welche mit ihren Schwertransporten zur ARA eine sicherheitstechnische Sanierung unabdingbar gemacht habe, um schwere Kollisionen zwischen Bahn und Lastwagen zu verhindern. Daran ändere

auch nichts, dass die ARA in der Zwischenzeit stillgelegt sei, sei doch ihr früherer Betrieb ein wesentlicher Faktor für die Sanierung gewesen.

8.2 Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil A–5896/2007 vom 19. Mai 2009 in E. 3.2.4.1 festgehalten, Art. 26 Abs. 2 EBG sei nicht anwendbar, wenn die Sanierung eines Bahnübergangs nicht oder nicht ausschliesslich in einer Entwicklung des Verkehrs auf der Strasse oder der Schiene begründet liege, sondern – zumindest teilweise – in den Risiken der Anlage an der Kreuzungsstelle, welche den Sicherheitsvorschriften nicht oder nicht mehr entspreche. Diesfalls habe gestützt auf Art. 29 EBG einzig eine analoge Anwendung der Art. 25-28 EBG zu erfolgen und die Kosten seien grundsätzlich demjenigen Verkehrsträger aufzuerlegen, welcher ursprünglich die Kreuzung verursacht habe (Art. 25 Abs. 1 EBG); seien die Risiken der zu sanierenden Sicherungsanlage zugleich auch auf eine Verkehrszunahme auf demjenigen Verkehrsträger zurückzuführen, welcher die Kreuzung ursprünglich nicht verursacht habe, so seien die Kosten auf die Eigentümer beider Verkehrsträger zu verteilen (Art. 26 Abs. 2 EBG).

8.3 Wie die Beschwerdeführerin 1 selber einräumt und von den Beschwerdegegnern bestätigt wird, hat der Schienenverkehr auf dem relevanten Streckenabschnitt mit Einführung des Taktfahrplanes markant zugenommen. Aber auch die rechtlichen Rahmenbedingungen haben sich – vor allem bedingt durch eine Zunahme der Fahrgeschwindigkeiten und des Verkehrsaufkommens auf dem Schweizerischen Schienennetz – in der Zwischenzeit verändert: So sind die Bahnunternehmen aufgrund des auf den 14. Dezember 2003 in Kraft getretenen (und auf den 1. Juli 2010 bereits wieder teilweise angepassten) revidierten 6. Abschnitts der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, AS 2003 4289) verpflichtet, Bahnübergänge, die der EBV nicht entsprechen, aufzuheben oder bis spätestens 31. Dezember 2014 anzupassen (vgl. den unverändert gebliebenen Art. 37*f* Abs. 1 der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 [EBV, SR 742.141.1]). Gemäss dem (für die Sanierung des Bahnübergangs Steinegg im Jahre 2006 massgeblichen und seither ebenfalls weitgehend unverändert gebliebenen) Art. 37*c* Abs. 3 Bst. c Ziff. 2 EBV genügt an Bahnübergängen – falls die Sichtverhältnisse genügend sind oder die Eisenbahnfahrzeuge bei zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen zweckdienliche Achtungssignale abgeben – das Aufstellen von Andreaskreuzen als einzigem Signal, sofern der Strassenverkehr schwach (d. h. nicht mehr als 8 Personenäquivalente pro Stunde) und der Schienenverkehr langsam ist (d. h. bis zu 50 km/h Höchstgeschwindigkeit; vgl.

auch Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung, Ausgabe 2006 [AB-EBV 2006], zu Art. 37b Blatt Nr. 1). Da beim Bahnübergang Steinegg die Sichtdistanz für eine gefahrlose Gleisüberquerung bloss 7 statt den erforderlichen 16 Sekunden beträgt (…), die Fahrgeschwindigkeit der Züge mit 75 km/h angegeben wird (…) und das Aufstellen von Andreaskreuzen bei gleichzeitiger Abgabe von Pfeifsignalen beziehungsweise eines provisorischen Lichtsignales nur als Übergangslösung zulässig war, blieb den SBB – ungeachtet des konkreten Verkehrsaufkommens auf der Sackstrasse – somit gar nichts anderes übrig, als eine automatische Schrankenanlage zu errichten oder zumindest eine gleichwertige Sicherungsmassnahme zu ergreifen.

8.4 Ob aufgrund der Nichteinhaltung dieser Sicherheitsvorschriften und der damit einhergehenden Gefährlichkeit des Bahnübergangs Steinegg Art. 26 Abs. 2 EBG direkt anwendbar ist, kann letztlich dahingestellt bleiben. Denn bei einer unmittelbaren Anwendung dieser Bestimmung hat die Beschwerdeführerin 1 aufgrund der Verkehrsentwicklung auf der Schiene (zumindest) eine Mitursache gesetzt und die Strassenseite hat – vorbehältlich Art. 27 Abs. 1 EBG – nur dann einen Kostenbeitrag zu leisten, wenn auch auf ihr ein Mehrverkehr eingetreten ist. Bei einer bloss mittelbaren Anwendung von Art. 25–28 EBG über Art. 29 EBG haben die SOB beziehungsweise die SBB als ursprüngliche Verursacher der Kreuzungsstelle die Kosten zwar grundsätzlich alleine zu übernehmen; einer eventuellen Verkehrsentwicklung auf der Strasse ist aber auch diesfalls in einem zweiten Schritt ergänzend Rechnung zu tragen. Wie nachfolgend aufzuzeigen ist, ist jedoch eine solche strassenseitige Verkehrszunahme nicht auszumachen.

8.4.1 Die Beschwerdegegner 2 benützen – was auch von der Beschwerdeführerin 1 anerkannt wird – vor allem die Zufahrtsstrasse über die Thurbrücke und sind auf eine Erschliessung ihrer Liegenschaft via den Bahnübergang Steinegg nicht zwingend angewiesen; von der Beschwerdeführerin 1 wird weiter auch nicht geltend gemacht, dass die Beschwerdegegnerin 1 ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Strasse zu verantworten habe. Ein allfälliger Mehrverkehr auf der Sackstrasse kann somit – wenn überhaupt – einzig durch die Kläranlage auf der Parzelle der Beschwerdegegnerin 3 verursacht worden sein. Diese besteht seit dem Jahre 1968 und hat in den Jahren 1983/1984 neben dem Zugang über die Thur eine zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit via den Bahnübergang Steinegg erhalten. Im Zusammenhang mit der Erneuerung und dem Ausbau der Kläranlage im Jahre 1993 wurden (vor allem von Seiten der

Beschwerdegegnerin 3) erste Stimmen laut, welche wegen des Baustellenverkehrs die Errichtung einer Schrankenanlage verlangten. Mangels Bereitschaft der Anstösser, sich an den Sanierungskosten zu beteiligen, wurde dieses Projekt allerdings in der Folge nicht realisiert (vgl. Protokoll des Gemeinderates Lichtensteig zur Besprechung vom 29. Juni 1993 betreffend « Bahnübergang Sack/Zufahrt Baustelle ARA und Liegenschaften »). Hauptursache für diesen ersten Sanierungsversuch war demzufolge vor allem die erhöhte Unfallgefahr aufgrund des (zeitlich ohnehin beschränkten) Mehrverkehrs von und zu der Baustelle bei der Kläranlage, nicht aber – wie die Beschwerdeführerin 1 geltend zu machen scheint – deren anschliessender Betrieb. Dessen ungeachtet ist auch nicht ersichtlich, inwiefern die Erschliessung und der Betrieb der (sanierten) Kläranlage zu einem übermässigen Lastwagenverkehr und dieser seinerseits zu einer erhöhten Kollisionsgefahr auf dem Bahnübergang geführt haben sollte (zumal die SBB ansonsten wohl kaum mit der Sanierung des Bahnübergangs bis ins Jahr 2006 zugewartet hätten).

8.4.2 Dazu kommt noch ein Weiteres: Nach den unwidersprochen gebliebenen Ausführungen der Beschwerdegegnerin 3 wurde die ARA im Jahre 2006 stillgelegt beziehungsweise zu einem Pumpwerk zurückgebaut. Der genaue Zeitpunkt der Stilllegung braucht nicht überprüft zu werden, denn es ist schlechthin nicht vorstellbar, dass bei Einreichung des Plangenehmigungsgesuches zur Sanierung des Bahnübergangs Steinegg (April 2005) beziehungsweise im Zeitpunkt der Sanierung (2006) – insbesondere angesichts der erfahrungsgemäss langwierigen Planungsphase vor der Realisierung eines solchen Projektes – nicht zumindest bereits entsprechende Absichten der Beschwerdegegnerin 3 bekannt waren (…). Die Sanierung des Bahnübergangs Steinegg wurde somit durch die SBB als Rechtsvorgängerin der Beschwerdeführerin 1 vorangetrieben, obwohl absehbar war, dass der Strassenverkehr nach der Stilllegung der Kläranlage sogar rückläufig sein würde. Unter diesen Umständen können aber weder der Betrieb der ARA noch (angesichts der Möglichkeit der Anordnung von temporären Sicherheitsmassnahmen) der vorübergehende Mehrverkehr während der Rückbauphase eine Ursache gesetzt haben.

8.5 Als Zwischenfazit ist folglich festzuhalten, dass die Strassenseite – im Gegensatz zur Bahnseite – die Sanierung des Bahnübergangs Steinegg nicht verursacht und die Beschwerdeführerin 1 als Rechtsnachfolgerin der SBB grundsätzlich die gesamten Kosten zu tragen hat. Bei diesem Ergebnis kann – zumindest vorerst – offenbleiben, ob die

Beschwerdegegnerin 3 als « Strasseneigentümer » im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG einzustufen und eine allfällige, durch sie bedingte Verkehrsentwicklung auf der Sackstrasse überhaupt zu berücksichtigen wäre.

9. In einem nächsten Schritt ist zu prüfen, wer im Rahmen der Vorteilsanrechnung nach Art. 27 Abs. 1 EBG neben der Beschwerdeführerin 1 als Verursacherin allenfalls auch noch an die Sanierungskosten beizutragen hat. Die Vorinstanz und auch die Beschwerdegegnerin 3 vertreten die Auffassung, einzig die Beschwerdegegnerin 1 sei als Eigentümerin der Strasse an der Kreuzungsstelle zusätzlich beitragspflichtig. Die Beschwerdeführerin 1 stuft sämtliche Beschwerdegegner aufgrund des bei ihnen eingetretenen Sondervorteils als Strasseneigentümer ein und will diese – neben einem allfälligen geringfügigen Kostenanteil der Beschwerdeführerin 2 – in dieser Eigenschaft und in diesem Umfang an den Kosten beteiligen. Die Beschwerdegegnerin 1 wiederum bestreitet den Eintritt eines anrechenbaren Vorteils auf Seiten der Anstösser, erachtet aber bei Bejahung eines solchen ebenfalls eine Kostenbeteiligung sämtlicher Beschwerdegegner als angezeigt.

9.1 Ziel der Auslegung einer Gesetzesbestimmung ist die Ermittlung ihres wahren Sinngehalts. Das Bundesverwaltungsgericht folgt dabei der höchstrichterlichen Auslegungsmethodik, wonach das Gesetz in erster Linie aus sich selbst heraus, das heisst nach Wortlaut, Sinn und Zweck und den ihm zugrunde liegenden Wertungen auf der Basis einer teleologischen Verständnismethode ausgelegt werden muss. Auszurichten ist die Auslegung auf die ratio legis, die zu ermitteln dem Gericht allerdings nicht nach seinen eigenen, subjektiven Wertvorstellungen, sondern nach den Vorgaben des Gesetzgebers aufgegeben ist. Die Auslegung des Gesetzes hat zwar nicht entscheidend historisch zu erfolgen, ist im Grundsatz aber dennoch auf die Regelungsabsicht des Gesetzgebers und die damit erkennbar getroffenen Wertentscheidungen auszurichten, da sich die Zweckbezogenheit des rechtsstaatlichen Normverständnisses nicht aus sich selbst begründen lässt, sondern aus den Absichten des Gesetzgebers abzuleiten ist, die es mit Hilfe der herkömmlichen Auslegungselemente zu ermitteln gilt. Die Gesetzesauslegung hat sich vom Gedanken leiten zu lassen, dass nicht schon der Wortlaut die Rechtsnorm darstellt, sondern erst das an Sachverhalten verstandene und konkretisierte Gesetz. Gefordert ist die sachlich richtige Entscheidung im normativen Gefüge, ausgerichtet auf ein befriedigendes Ergebnis aus der ratio legis. Dabei befolgt das Bundesgericht einen pragmatischen Methodenpluralismus und lehnt es namentlich ab, die einzelnen Auslegungs-

elemente einer hierarchischen Prioritätenordnung zu unterstellen (vgl. dazu statt vieler: BGE 131 III 33 E. 2 mit Hinweisen; BVGE 2009/8 E. 7 mit Hinweisen; ULRICH HÄFELIN/WALTER HALLER/HELEN KELLER, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 7. Aufl., Zürich 2008, Rn. 80 ff.).

9.2 Gemäss Art. 27 Abs. 1 EBG hat « jede Partei » (französisch: chacune des parties, italienisch: ciascuna delle parti) in allen Fällen in dem Umfange an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen. Aus dieser Formulierung geht nicht klar hervor, ob jeder beliebige Vorteilsempfänger als « Partei » anzusehen oder ob der Kreis der Kostenpflichtigen allenfalls weiter einzugrenzen ist.

9.3 Der Begriff « jede Partei » wird im 8. Abschnitt des EBG weder an anderer Stelle verwendet noch näher umschrieben. In Art. 25 Abs. 1 EBG wird zwar bei einer neuen Kreuzung der « Eigentümer des neuen Verkehrsweges » als kostenpflichtig erklärt und in Art. 26 EBG für die Kostenverteilung bei der Änderung bestehender Kreuzungen dem « Eisenbahnunternehmen » jeweils der « Strasseneigentümer » gegenübergestellt. Daraus ist jedoch nicht zwingend zu schliessen, dass auch unter « Partei » nur ein Eisenbahnunternehmen oder ein Strasseneigentümer zu subsumieren ist. Dies gilt umso mehr, als der Gesetzgeber in Art. 27 Abs. 1 EBG nicht die Formulierung « jede der beiden Parteien » verwendet, sondern stattdessen eine gänzlich neue Gruppenbezeichnung eingeführt hat.

9.4 Der Bundesrat unterbreitete der Bundesversammlung ursprünglich einen Entwurf des Art. 25 EBG (heute: Art. 27 EBG), welcher statt des Ausdruckes « jede Partei » den Passus « diejenige Partei, die nach den vorstehenden Bestimmungen keine Kosten oder nur einen Anteil zu tragen hat » enthielt (Botschaft des Bundesrates vom 3. Februar 1956 zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes [BBl 1956 I 213, 298, nachfolgend: Botschaft zum EBG]; vgl. auch Botschaft zum EBG, BBl 1956 I 213 250). Im Ständerat führte Berichterstatter Häfelin hierzu aus, die vorberatende Kommission sei zwar materiell mit der Auffassung des Bundesrates einverstanden, schlage aber – um die Absicht des Gesetzgebers deutlicher zum Ausdruck zu bringen – vor, die Umschreibung der zu belastenden Partei wegzulassen, da solche Möglichkeiten immer denkbar seien und alle Parteien treffen könnten (Stenografisches Bulletin der Bundesversammlung [Sten. Bull.] 1957 SR 156 f.). Weiter wies Bundesrat Giuseppe Lepori in der Beratung darauf hin, dass sich jede Partei

« même en dehors de l'article 24 » (heute: Art. 26 EBG) im Umfang ihres Vorteils an den Kosten zu beteiligen habe (Sten. Bull. 1957 SR 157). Die Gesetzesmaterialien lassen somit eher darauf schliessen, dass die eidgenössischen Räte den Kreis der Kostenpflichtigen gemäss Art. 27 Abs. 1 EBG weit fassen und nicht zum Vornherein auf die Strasseneigentümer und Bahnunternehmen beschränken wollten.

9.5 Mit Art. 27 Abs. 1 EBG beabsichtigte der Gesetzgeber, bei der Kreuzung zwischen einer öffentlichen Strasse und einer Bahnlinie allfällige (unerwünschte) Auswirkungen einer strikten Anwendung des Verursacherprinzips zu korrigieren und auch diejenigen Personen kostenpflichtig zu erklären, welche – obwohl nicht (Haupt-)Verursacher – aus dem Neubau oder der Änderung der Kreuzungsanlage dennoch einen (zusätzlichen) Nutzen erzielen. Diese Regelung ist zugeschnitten auf den (Normal-)Fall, dass dem Eisenbahnunternehmen ein öffentliches Gemeinwesen (Kanton oder Gemeinde) als Strasseneigentümer gegenübersteht. Vorliegend gestalten sich die tatsächlichen Verhältnisse jedoch wesentlich komplizierter: Wie bereits ausgeführt (vgl. E. 6 ff.), handelt es sich bei der Sackstrasse zwar um eine öffentliche Strasse. Sie ist jedoch nicht als Parzelle ausgeschieden, sondern verläuft vor und nach dem Bahnübergang Steinegg über die privaten Grundstücke der Beschwerdegegnerin 1, anschliessend über diejenigen der Beschwerdegegner 2 und mündet letztlich in die Liegenschaft der Beschwerdegegnerin 3 beziehungsweise über die Thurbrücke in das Industriegebiet Hof. Würde nun mit der Vorinstanz – neben der Beschwerdeführerin 1 als Verursacherin – einzig die Beschwerdegegnerin 1 als Eigentümerin der Strasse an der Kreuzungsstelle einer Kostenpflicht unterstellt, würde dies zum unbilligen Ergebnis führen, dass diese – aufgrund ihrer (rein zufälligen) räumlichen Nähe zum Bahnübergang – die strassenseitigen Kosten vollumfänglich zu übernehmen hätte, selbst wenn die rückwärtigen Liegenschaften in gleichem oder ungleich grösserem Umfang beziehungsweise möglicherweise sogar ausschliesslich einen Nutzen aus der Sanierung des Bahnübergangs ziehen sollten. Eine solche Auffassung wäre jedoch mit Sinn und Zweck von Art. 27 Abs. 1 EBG nicht vereinbar. Eine teleologische Auslegung lässt somit keinen anderen Schluss zu, als dass grundsätzlich sämtliche Personen, welche aus der Errichtung einer automatischen Schrankenanlage einen Vorteil erzielen, Parteieigenschaft aufweisen und daher kostenpflichtig werden. Bei einem solchen Verständnis braucht aber – mangels Relevanz – auch an dieser Stelle (vgl. bereits E. 8.5) nicht geprüft zu werden, wer überhaupt unter

« Strasseneigentümer » im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG zu subsumieren und wie und ob die vom Bundesgericht in BGE 94 I 569 E. 5 erfolgte Konkretisierung dieses Begriffes auf die vorliegende Konstellation zu übertragen wäre.

9.6 Was im Zusammenhang mit der Erneuerung einer Kreuzungsanlage unter « Vorteil » im Sinne von Art. 27 Abs. 1 EBG konkret zu verstehen ist, hat das Bundesgericht – soweit ersichtlich – bis anhin nicht beantwortet. Mit der Vorinstanz ist jedoch davon auszugehen, dass dieser Vorteil nicht nur finanzieller, sondern – beispielsweise in Form eines Sicherheitsgewinnes – auch bloss ideeller Natur sein kann. Sogar die Erhaltung des Ist-Zustandes auf längere Zeit hinaus muss als Vorteil gewertet werden, auch wenn die Parteien keinen zusätzlichen Vorteil aus der Erneuerung ziehen, hätten sie doch ansonsten ohne diese über kurz oder lang etwas verloren. Die Vorteile, welche Art. 27 Abs. 1 EBG nennt und welche einzubeziehen sind, sind folglich künftige, wobei dazu auch diejenigen gehören, die (vor der Erneuerung) gegeben waren und weiterhin bestehen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5867/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 8.1 mit Hinweis). Dabei versteht es sich von selbst, dass nicht irgendein beliebiger Vorteil gemeint sein kann, sondern – um den Kreis der Kostenpflichtigen weiter einzuschränken – nur ein *wesentlicher Sonder*vorteil, der über das hinausgeht, was die Allgemeinheit aus der Sanierung des Bahnübergangs für einen Nutzen zieht.

9.7 Vorliegend wurde mit der Errichtung einer automatischen Schrankenanlage einerseits die Sicherheit auf der Sackstrasse erheblich verbessert, andererseits der Ist-Zustand (Erschliessung der Liegenschaften im Gebiet Sack/Feldegg von der Krinauerstrasse her) erhalten. Davon profitieren zwar grundsätzlich alle Benutzer der Sackstrasse. Einen wesentlichen Sondervorteil erlangen jedoch einzig die drei Beschwerdegegner, welche Eigentümer von überbauten Parzellen im Gebiet Sack/Feldegg sind und als unmittelbare Anstösser den Bahnübergang Steinegg nutzen (nicht aber – was im Übrigen auch von keiner Partei vor Bundesverwaltungsgericht mehr geltend gemacht wird – die Eigentümerin des Industriegebietes Hof, welches sich auf der anderen Seite der Thur auf dem Gemeindegebiet von Lichtensteig befindet, sowie die SBB als Eigentümer der nicht überbauten Waldparzelle Nr. 700).

9.8 Einer solchen Festlegung des Kreises der Kostenpflichtigen gemäss Art. 27 Abs. 1 EBG steht – zumindest im Ergebnis – auch die bisherige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht entge-

gen: So wurde zwar im Urteil A–5896/2007 vom 19. Mai 2009 (neben dem Eisenbahnunternehmen) nur der Beschwerdeführer als (privater) Eigentümer der Strasse sowie des Grundstückes beim sanierten Bahnübergang kostenpflichtig erklärt, nicht aber der Eigentümer des ebenfalls erschlossenen, dahinter liegenden Grundstückes. Im Unterschied zum vorliegenden Verfahren hatte sich Letzterer gegenüber dem Beschwerdeführer jedoch bereit erklärt, einen Teil der Kosten zu übernehmen (vgl. E. 3.2.5). Im Urteil A–5867/2007 vom 27. Oktober 2008 wurden die Sanierungskosten schliesslich – ohne die Eigentumsverhältnisse an der Strasse offen zu legen und allfällige weitere Nutzniesser aufzuführen – ebenfalls auf zwei Eigentümerinnen von durch den Bahnübergang erschlossenen Grundstücken im Umfang ihres Sondervorteils verteilt (vgl. E. 8.2).