

BGer 1C_35/2023 vom 13. Juni 2023

Bundesgericht, 2023-06-13, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_35_2023

FR: TF 1C_35/2023 du 13 juin 2023

IT: TF 1C_35/2023 del 13 giugno 2023

Erwägungen

E. 1

Angefochten ist ein kantonale letztinstanzliche Entscheidung im Bereich des Baurechts. Dagegen steht grundsätzlich die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten zur Verfügung (Art. 82 lit. a, Art. 86 Abs. 1 lit. d und Art. 90 BGG). Ein Ausnahmegrund gemäss Art. 83 BGG ist nicht gegeben. Der Beschwerdeführer hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen und ist als Eigentümer einer unmittelbar an das Bauvorhaben angrenzenden Liegenschaft zur Beschwerde berechtigt (Art. 89 Abs. 1 BGG).

Die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Auf die Beschwerde ist einzutreten.

E. 2.1

Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann insbesondere die Verletzung von Bundesrecht, unter Einschluss des Bundesverfassungsrechts, gerügt werden (Art. 95 lit. a BGG). Das kantonale Gesetzesrecht stellt, von hier nicht in Betracht fallenden Ausnahmen abgesehen, keinen Beschwerdegrund dar; die unrichtige Anwendung kantonalen Rechts kann grundsätzlich nur über das Willkürverbot erfasst werden (BGE 146 I 11 E. 3.1.3; 142 II 369 E. 2.1; je mit Hinweisen).

E. 2.2

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat (Art. 105 Abs. 1 BGG). Die vorinstanzliche Sachverhaltsfeststellung kann nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig, d.h. willkürlich ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG). Vorbehalten bleibt die Sachverhaltsberichtigung von Amtes wegen (vgl. Art. 105 Abs. 2 BGG).

E. 3

Das streitige Bauvorhaben umfasst die Erstellung von zwei Einfamilienhäusern mit Doppelgaragen und Stützmauern auf den unbebauten, gemäss Bauzonenplan der Gemeinde Berikon der Wohnzone W2 zugewiesenen Parzellen Nr. 137 und 1468. Auf dem ebenfalls in der Wohnzone W2 gelegenen Grundstück Nr. 1467, das einen schmalen Landstreifen von 54 m

2 darstellt, der zwischen den beiden östlich angrenzenden Baugrundstücken Nr. 137 und 1468 einerseits und der westlich angrenzenden Parzelle Nr. 125 (Gemeinde Zufikon) andererseits liegt, ist zudem eine Stützmauer mit Steinkörben und einer zugleich als Absturzsicherung dienenden Lärmschutzwand aus Glas geplant; das Terrain hinter der Stützkonstruktion soll aufgefüllt werden.

Die Parzelle Nr. 1467 ist Eigentum des Staates Aargau. Entlang der Parzelle Nr. 125, die ebenfalls dem Kanton gehört, verlaufen das Trasse der von der AVA betriebenen Bremgarten-Dietikon-Bahn und die Kantonsstrasse K127. Auch auf der Parzelle Nr. 125 und unterhalb der sich in Hanglage befindenden Bauparzellen liegt die Haltestelle Zufikon Belvédère. Die AVA beabsichtigt diese Haltestelle in den nächsten Jahren auszubauen.

E. 4

Der Beschwerdeführer macht geltend, dass ein Plangenehmigungsverfahren hätte durchgeführt werden müssen bzw. das Koordinationsgebot gemäss Art. 25a RPG (SR 700) verletzt worden sei. Daraus resultiere auch eine Verletzung von Art. 22 Abs. 1 RPG .

E. 4.1

Der Beschwerdeführer führt zunächst aus, die auf der Parzelle Nr. 1467 projektierte Stützmauer sei sowohl Bestandteil des vorliegend strittigen Bauvorhabens als auch des Haltestellenausbauprojekts der AVA. Demzufolge hätte die Stützmauer im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigt werden müssen. Der Gemeinderat sei für die Bewilligungserteilung nicht zuständig gewesen und die erteilte Bewilligung sei daher nichtig resp. zumindest rechtswidrig.

E. 4.1.1

Der bereits im Verwaltungsbeschwerdeverfahren anwaltlich vertretene Beschwerdeführer macht erstmals vor Bundesgericht die Unzuständigkeit der kommunalen bzw. kantonalen Baubewilligungsbehörden geltend.

Verfahrensrechtliche Rügen sind nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung grundsätzlich sofort zu erheben, widrigenfalls sie verwirken (vgl. BGE 143 V 66 E. 4.3 mit Hinweisen). Sollte es sich so verhalten, dass die Stützkonstruktion auf der Parzelle Nr. 1467 tatsächlich im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens hätte bewilligt werden müssen, würde sich indes die Frage der (Teil-) Nichtigkeit der Baubewilligung stellen, die von sämtlichen rechtsanwendenden Behörden - und damit auch im Rechtsmittelverfahren - von Amtes wegen zu berücksichtigen ist (BGE 137 III 217 E. 2.4.3 mit Hinweisen). Es drängt sich daher auf, die Frage der Anwendbarkeit des Plangenehmigungsverfahrens vorab zu prüfen.

E. 4.1.2

Bauten und Anlagen sind gemäss Art. 18 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) im eisenbahn- und damit bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen, wenn sie ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb der Eisenbahn dienen; Genehmigungsbehörde ist das BAV (Abs. 2). Dienen sie nicht ganz oder überwiegend dem Eisenbahnbetrieb (sog. Nebenanlagen), unterstehen sie dem kantonalen Recht (vgl. Art. 18m Abs. 1 EBG). Die Abgrenzung zwischen den beiden Arten von Anlagen hat aufgrund einer funktionellen Betrachtung zu erfolgen. Von einer ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienenden Anlage kann nur gesprochen werden, wenn sachlich und räumlich ein notwendiger, enger Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb besteht. Steht eine andere, bahnbetriebsfremde Zwecksetzung im Vordergrund, ist das kantonale Bewilligungsverfahren anwendbar (BGE 145 II 218 E. 4.1; 127 II 227 E. 4; je mit Hinweisen).

Bei gemischten Anlagen, die sowohl bahnbetriebliche als auch bahnbetriebsfremde Elemente aufweisen, ist nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung eine gesonderte

Prüfung der Zweckbestimmung einzelner Bauteile abzulehnen; vielmehr sind sie in einem einzigen Verfahren zu bewilligen, sofern sie baulich, betrieblich und funktionell als Einheit erscheinen. Das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren kommt dabei nur zum Zuge, wenn das Gesamtbauwerk überwiegend dem Bahnbetrieb dient (BGE 145 II 218 E. 4.1; 127 II 227 E. 4b f.; je mit Hinweisen).

E. 4.1.3

Gemäss den für das Bundesgericht verbindlichen (vgl. E. 2.3) Feststellungen der Vorinstanz ist die Stützkonstruktion auf der Parzelle Nr. 1467 einerseits für die Realisierung des vorliegend streitigen Bauprojekts erforderlich, andererseits dient sie zugleich auch der Personensicherung bzw. der Sicherung des neuen Perrons der Haltestelle Belvédère der Bremgarten-Dietikon-Bahn. Der Stützmauer kommt damit eine Doppelfunktion zu; sie stellt eine gemischte Anlage dar, die im Rahmen des Gesamtbauwerks jedoch nur von untergeordneter Bedeutung ist. Da die bahnbetriebliche Zwecksetzung gestützt auf den von der Vorinstanz festgestellten Sachverhalt nicht im Vordergrund steht, ist es nicht zu beanstanden, dass die Stützkonstruktion - im Sinne einer Nebenanlage (vgl. Art. 18m Abs. 1 EBG) - im kantonalen Baubewilligungsverfahren bewilligt wurde.

Mithin war entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers kein Plangenehmigungsverfahren durchzuführen.

E. 4.2

Weiter macht der Beschwerdeführer geltend, im Zeitpunkt der Bewilligungserteilung seien keine Unterlagen zum Vorhaben Haltestelle Belvédère vorhanden gewesen, obschon dieses das vorliegend streitige Bauvorhaben in massgeblicher Weise bedinge und beeinflusse. Die Entscheidwesentlichkeit des Bahnprojekts Haltestelle Belvédère erblickt er namentlich im Umstand, dass die Ausnahmegewilligungen für das private Bauvorhaben ausschliesslich mit dem Ausbauprojekt der AVA begründet worden seien. Ein Vorprojekt betreffend Haltestellensanierung sei jedoch erst im Zeitpunkt des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens zur Vorprüfung eingereicht worden. Damit habe eine ausreichende Koordination zwischen den beiden Projekten nicht stattfinden können, woraus eine Verletzung von Art. 25a RPG resultiere.

E. 4.2.1

Sachlich und zeitlich eng zusammenhängende Bauvorhaben müssen gemäss Art. 25a RPG koordiniert beurteilt werden, wenn zwischen den Vorhaben ein enger betrieblicher und funktioneller Zusammenhang besteht und sie daher eine materielle Einheit bilden bzw. wenn durch eine isolierte Beurteilung der Bauvorhaben eine materiell-rechtlich gebotene gesamthafte Interessenabwägung vereitelt würde. Das Koordinationsgebot verlangt eine materielle und soweit möglich formelle Koordination der für die Errichtung oder Änderung einer Baute erforderlichen Verfügungen. In materieller Hinsicht sind die Verfügungen inhaltlich aufeinander abzustimmen und dürfen keine Widersprüche enthalten. In formeller Hinsicht sorgt die für die Koordination verantwortliche Behörde unter anderem für eine gemeinsame öffentliche Auflage aller Gesuchsunterlagen und möglichst für eine gemeinsame oder gleichzeitige Eröffnung der Verfügungen (vgl. zum Ganzen Urteil 1C_238/2021 vom 27. April 2022 E. 1.3.2 mit zahlreichen Hinweisen).

E. 4.2.2

Vorab ist festzuhalten, dass dem Beschwerdeführer nicht gefolgt werden kann, soweit er geltend macht, das Bahnprojekt bedinge und beeinflusse das vorliegend streitige private Bauvorhaben in massgeblicher Weise. So scheint es ohne Weiteres möglich, das Bauprojekt der Beschwerdegegnerin ungeachtet der konkreten Ausgestaltung des Bahnprojekts gemäss den bewilligten Planunterlagen zu realisieren. Die geplante Stützkonstruktion auf der Parzelle Nr. 1467 bildet gemeinsam mit der projektierten Überbauung der Parzellen Nr. 137 und 1468 ein in sich stimmiges Gesamtbauvorhaben, das nach dem Gesagten ausschliesslich einer kantonalen Bewilligung bedarf. Der Umstand allein, dass die Vorinstanz den geplanten Haltestellenausbau bei der Prüfung zweier Ausnahmbewilligungen berücksichtigt hat (vgl. E. 5 und 7), hat nicht zur Folge, dass das Baubewilligungs- und das künftige Plangenehmigungsverfahren koordiniert werden müssten.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die gemäss Art. 18m Abs. 1 lit. a EBG bei Nebenanlagen geforderte Zustimmung des Eisenbahnunternehmens, d.h. vorliegend der AVA, bereits im Zeitpunkt der Gesuchseinreichung vorlag. Die Wahrung der eisenbahnrechtlichen Interessen ist bei Durchführung des kantonalen Bewilligungsverfahrens somit ebenfalls gesichert (vgl. BGE 127 II 227 E. 4b).

E. 4.3

Demzufolge ist weder eine Verletzung der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen noch des Koordinationsgebots auszumachen. Nachdem feststeht, dass die Stützkonstruktion keiner Bewilligung im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens bedarf, sondern (allein) dem kantonalen Baubewilligungsverfahren untersteht, geht auch die Rüge des Beschwerdeführers fehl, wonach das vorinstanzliche Vorgehen gegen Art. 22 Abs. 1 RPG verstosse.

E. 5

Der Beschwerdeführer rügt weiter eine willkürliche Anwendung des kantonalen Rechts im Zusammenhang mit der Gebäudelänge sowie den erteilten Ausnahmbewilligungen betreffend Strassenabstand und Terrainveränderungen.

E. 5.1

Die Anwendung von kantonalem und kommunalem Recht prüft das Bundesgericht wie gesehen grundsätzlich nur unter dem Blickwinkel der Willkür (vgl. E. 2.1). Willkürlich ist ein Entscheid nach konstanter Praxis nicht schon dann, wenn eine andere Lösung ebenfalls als vertretbar oder gar zutreffender erscheint. Willkür in der Rechtsanwendung liegt nur vor, wenn der angefochtene Entscheid offensichtlich unhaltbar ist, mit der tatsächlichen Situation in klarem Widerspruch steht, eine Norm oder einen unumstrittenen Rechtsgrundsatz krass verletzt oder in stossender Weise dem Gerechtigkeitsgedanken zuwiderläuft. Dabei ist erforderlich, dass der Entscheid nicht nur in der Begründung, sondern auch im Ergebnis willkürlich ist (BGE 148 III 95 E. 4.1 ; 144 I 113 E. 7.1; je mit Hinweisen).

E. 5.2

In Bezug auf die Unterschreitung des Strassenabstands macht der Beschwerdeführer geltend, bei der Beurteilung der Frage, ob eine Ausnahmbewilligung gewährt werden könne, sei in erster Linie auf das streitgegenständliche private Bauvorhaben der Beschwerdegegnerin abzustellen. Die Parzellen Nr. 137 und 1468 liessen sich auch unter

Einhaltung des Strassenabstands bestimmungsgemäss überbauen. Am "rein privaten" Bauvorhaben bestünden keine öffentlichen Interessen. Obschon das Bahnprojekt nach Auffassung der Vorinstanz nicht streitgegenständlich sei, habe sie die Ausnahmebewilligung betreffend Unterschreitung des Strassenabstands ausschliesslich mit diesem begründet. Ohnehin sei den Akten nicht ansatzweise zu entnehmen, ob die strittige Stützmauer als allfälliger Bestandteil des Ausbauprojekts Haltestelle Belvédère in der vorgesehenen Dimensionierung und Ausgestaltung tatsächlich notwendig sei.

E. 5.3

Gemäss § 67 Abs. 1 des Gesetzes des Kantons Aargau vom 19. Januar 1993 über Raumentwicklung und Bauwesen (BauG; SAR 713.100) kann der Gemeinderat bei der Bewilligung von Bauten und Anlagen, unter billiger Abwägung der beteiligten privaten Interessen, Ausnahmen von kommunalen Nutzungsplänen gestatten, wenn es mit dem öffentlichen Wohl sowie Sinn und Zweck der Rechtssätze vereinbar ist (lit. a) und ausserordentliche Verhältnisse vorliegen oder die Anwendung der Pläne zu hart wäre (lit. b).

E. 5.4

Die Vorinstanz hat ausführlich dargelegt, dass die den Strassenabstandsvorschriften zugrunde liegenden öffentlichen Interessen vorliegend nicht beeinträchtigt seien, jedoch das öffentliche Interesse am Haltestellenausbau für die Unterschreitung des Strassenabstands spreche. Dabei berücksichtigte sie insbesondere, dass die Bauparzelle Nr. 1467 zwar unmittelbar an die Strassenparzelle Nr. 125 angrenze, zwischen der Kantonsstrasse K127 und dem streitigen Bauvorhaben jedoch noch das Bahntrasse und die Haltestelle liege, die sich ebenfalls auf der Parzelle Nr. 125 befinden. Die ausserordentlichen Verhältnisse im Sinne von § 67 Abs. 1 lit. b BauG begründete die Vorinstanz mit der schwierigen Topografie (steile Hanglage) - die ihrer Ansicht nach für sich allein jedoch keinen Härtefall zu begründen vermag - und dem gewichtigen öffentlichen Interesse am Ausbau der Haltestelle Belvédère, dessen erster Schritt das private Bauvorhaben bilde.

E. 5.5

Beim streitgegenständlichen Bauvorhaben handelt es sich entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers nicht um ein solches rein privater Natur, da die Stützkonstruktion auf der Parzelle Nr. 1467 als Nebenanlage im Sinne von Art. 18m EBG auch dem Eisenbahnbetrieb dient. Somit hat die Vorinstanz das öffentliche Interesse am Haltestellenausbau folgerichtig und willkürfrei in die Interessenabwägung miteinbeziehen dürfen. Dass das konkrete Ausbauprojekt der Haltestelle nicht Streitgegenstand des angefochtenen Entscheids darstellt, ändert daran nichts. Kommt hinzu, dass das Bauvorhaben die öffentlichen Interessen, die mit den Strassenabstandsvorschriften verfolgt werden, gemäss den überzeugenden Ausführungen der Vorinstanz nicht tangiert. Damit gelingt es dem Beschwerdeführer nicht, das angefochtene Urteil in diesem Punkt als willkürlich auszuweisen.

E. 6.1

Im Zusammenhang mit der Gebäudelänge macht der Beschwerdeführer geltend, die Länge beider Baukörper sei gemeinsam zu messen. Beide Einfamilienhäuser würden einen annähernd gleichen Grundriss aufweisen und in ihrer Kubatur und architektonischen Formsprache beinahe identisch in Erscheinung treten. Entgegen ihrer eigenen Praxis habe die Vorinstanz nicht darauf abgestellt, wie das Bauvorhaben von aussen in Erscheinung

tritt. Damit habe sie das äussere Erscheinungsbild des Bauvorhabens, das mit einer "Reihenhausbebauung in Überlänge" vergleichbar sei, in willkürlicher Weise ausser Acht gelassen.

E. 6.2

Unbestrittenermassen ist in der Wohnzone W2 eine Gebäudelänge von maximal 30 m zulässig. Gemäss § 16 der Bauverordnung des Kantons Aargau vom 25. Mai 2011 (BauV; SAR 713.121) gelten die Baubegriffe und Messweisen der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe vom 22. September 2005 (IVHB), welche als Anhang 1 (Begriffe und Messweisen) und Anhang 2 (Skizzen) Eingang in die BauV gefunden haben.

E. 6.3

Die Vorinstanz hat zusammengefasst erwogen, dass im Aussenbereich zwischen den beiden freistehenden Einfamilienhäusern mit angebauten Doppelgaragen eine 1.30 m breite, nicht überdachte Treppe projektiert sei. Eine bauliche Verbindung zwischen den Häusern sei somit nicht vorgesehen. Die beiden Einfamilienhäuser stellen funktional zwei eigenständige, voneinander getrennte Baukörper dar. Da bei der Bestimmung der Fassadenflucht - aus der die (projizierte) Fassadenlinie und damit die Gebäudelänge abgeleitet werden - nach Anhang 1 Ziff. 3.1 BauV entscheidend auf die äusseren Punkte des Baukörpers über dem massgebenden Terrain abgestellt werde, könne die zwischen den beiden Häusern geplante Aussentreppe, die dem Geländeverlauf folge, nicht zur Fassadenflucht gezählt werden. Die beiden - separat zu messenden - Gebäudelängen würden 18.77 m und 18.72 m betragen, womit das Bauvorhaben die maximal zulässige Gebäudelänge von 30 m einhalte.

In ihrer Vernehmlassung hält die Vorinstanz der Kritik des Beschwerdeführers entgegen, dass sich die in der Beschwerde zitierte Praxis betreffend das äussere Erscheinungsbild auf eine altrechtliche Bestimmung beziehe.

E. 6.4

Die kantonale Praxis, auf welche der Beschwerdeführer Bezug nimmt, wurde unter Geltung einer altrechtlichen Bestimmung entwickelt, wonach die Gebäudelänge an der Seite des kleinsten Rechtecks gemessen wird, welches "das Gebäude" umfasst (Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Aargau vom 17. August 2016 E. II/2.3, in: Aargauische Gerichts- und Verwaltungsentscheide [AGVE] 2016 S. 169). Bei Konstellationen mit zwei Baukörpern stellte sich somit bisweilen die Frage, ob von einem oder zwei Gebäuden auszugehen war (vgl. AGVE 2008 S. 483 ff.). Diese beurteilte sich in erster Linie nach dem Erscheinungsbild (AGVE 2016 S. 169).

Ob die Vorinstanz eine (unzulässige) Praxisänderung vorgenommen hat, braucht nicht weiter vertieft zu werden. Jedenfalls durfte sie willkürfrei annehmen, dass die beiden Baukörper, die durch eine nicht überdachte Aussentreppe verbunden werden, als zwei separate Gebäude zu messen sind - dies unabhängig davon, ob das Erscheinungsbild oder die projizierte Fassadenlinie (und damit die äussersten Punkte des Baukörpers; vgl. Anhang 1 Ziff. 3.1-4.1 BauV) als Kriterium herangezogen wird.

E. 7.1

Gemäss § 44 Abs. 1 der Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Berikon (BNO) soll das Terrain nicht unnötig verändert werden. Terrainveränderungen müssen sich einwandfrei in

die Umgebung einordnen und dürfen die Verkehrssicherheit (Sicht, Lichtraumprofil) nicht beeinträchtigen. Das Oberflächenwasser ist soweit wie möglich versickern zu lassen (Abs. 1). Die Höhenlage der Geschosse ist so zu wählen, dass möglichst wenig Terrainveränderungen nötig sind (Abs. 2). Stützmauern innerhalb des Baugebiets bis zu einer Höhe von 80 cm dürfen an die Grenze gestellt werden. Höhere Stützmauern bis zu maximal 1.80 m sind um das Mehrmass ihrer Höhen, mindestens jedoch 50 cm zurückzusetzen und soweit notwendig mit einem Schutzgeländer zu versehen. Wenn die Terrainverhältnisse höhere Stützmauern erfordern, müssen diese in abgestufter Form erstellt werden (Abs. 3).

E. 7.2

Die Vorinstanz ist zum Schluss gekommen, dass die Stützkonstruktion auf der Parzelle Nr. 1467 der Vorgabe von § 44 Abs. 3 BNO nicht entspreche, weshalb sie einer Ausnahmegewilligung bedürfe. Da beim Haltestellenausbau das Perrondach zuoberst an der Stützmauer angebracht werden solle, sei eine abgestufte Bauweise weder erforderlich noch erwünscht, weil damit das Anbringen des ausladenden Perrondachs erschwert oder gar verunmöglicht würde. Mit der projektierten Mauer würden die mit § 44 Abs. 3 BNO verfolgten Interessen zudem nur geringfügig beeinträchtigt, da eine Abstufung der Mauer unter dem Perrondach nur beschränkt als Anpassung an das Gelände wahrgenommen werde. Die Höhe der Stützmauer mit Steinkörben und aufgesetzter Lärmschutzwand sei schliesslich auch deshalb notwendig, damit die Immissionsgrenzwerte bei den geplanten Einfamilienhäusern eingehalten werden können.

E. 7.3

Die Kritik des Beschwerdeführers erschöpft sich im erneuten Vorwurf, die Vorinstanz habe die erteilte Ausnahmegewilligung - wie bereits im Zusammenhang mit der Unterschreitung des Strassenabstands - einzig mit dem nicht streitgegenständlichen Bahnprojekt begründet. Diesbezüglich kann auf das oben Ausgeführte verwiesen werden (E. 5.5). Das angefochtene Urteil hält somit auch in dieser Hinsicht vor dem Willkürverbot stand.

E. 8

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen.

Bei diesem Verfahrensausgang wird der Beschwerdeführer kostenpflichtig (Art. 66 Abs. 1 BGG). Er hat zudem der anwaltlich vertretenen Beschwerdegegnerin für das bundesgerichtliche Verfahren eine Parteientschädigung auszurichten (Art. 68 BGG). Die AVA prozessiert in ihrem amtlichen Wirkungskreis als Eisenbahnunternehmen, weshalb sie keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung hat (Art. 68 Abs. 3 BGG ; vgl. Urteil 1C_126/2015 vom 5. November 2015 E. 8 mit Hinweisen).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.