

BGer 1C_605/2019 vom 24. September 2020

Bundesgericht, 2020-09-24, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_605_2019

FR: TF 1C_605/2019 du 24 septembre 2020

IT: TF 1C_605/2019 del 24 settembre 2020

Erwägungen

E. 1.1

Angefochten ist ein Endentscheid des Bundesverwaltungsgerichts in einer öffentlich-rechtlichen Angelegenheit (Art. 82 lit. a, Art. 86 Abs. 1 lit. a und Art. 90 BGG). Ein Ausschlussgrund nach Art. 83 BGG liegt nicht vor.

Nach Art. 89 Abs. 1 BGG ist zur Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat. Diese Regelung ist in erster Linie auf Privatpersonen zugeschnitten, doch kann sich auch ein Gemeinwesen darauf stützen, falls es durch einen angefochtenen Entscheid gleich oder ähnlich wie ein Privater oder in spezifischer, schutzwürdiger Weise in der Wahrnehmung einer hoheitlichen Aufgabe betroffen wird. Die Beschwerdebefugnis zur Durchsetzung hoheitlicher Anliegen setzt eine erhebliche Betroffenheit in wichtigen öffentlichen Interessen voraus (BGE 141 II 161 E. 2.1 S. 164 mit Hinweisen). Zu diesen Interessen der Gemeinden zählen der Schutz der Einwohner oder die hinreichende Erschliessung des Gemeindegebiets (vgl. BGE 136 I 265 E. 1.4 S. 268; Urteil 1C_620/2018 vom 14. Mai 2019 E. 1.3.3; vgl. auch Urteil 1C_480/2010 vom 23. Februar 2011 E. 1.1 betreffend den Schutz vor Lärmemissionen). Da vorliegend solche öffentlichen Interessen der beschwerdeführenden Gemeinde betroffen sind und diese am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen hatte, ist sie beschwerdelegitimiert.

Die Beschwerdeführerin stellt gemäss ihrem formellen Begehren keinen reformatorischen Antrag, wie in der Sache zu entscheiden sei. Aus der Begründung ihrer Beschwerde ergibt sich jedoch, dass sie die Aufhebung der durch die Vorinstanz bestätigten Plangenehmigungsverfügung anstrebt, weshalb ein Antrag in der Sache vorliegt (BGE 133 II 409 E. 1.4 S. 414 f. mit Hinweisen; vgl. auch Urteil 1C_348/2017 vom 21. Februar 2018 E. 1.1).

Da auch die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen gegeben sind, ist auf die Beschwerde grundsätzlich einzutreten.

E. 1.2

Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann insbesondere die Verletzung von Bundesrecht gerügt werden (Art. 95 lit. a BGG). Das Bundesgericht wendet dieses Recht grundsätzlich von Amtes wegen an (Art. 106 Abs. 1 BGG). Es prüft die Verletzung von Grundrechten (vgl. Art. 7-34 BV) jedoch nur insofern, als eine solche Rüge in der Beschwerde vorgebracht und begründet worden ist (Art. 106 Abs. 2 BGG).

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat (Art. 105 Abs. 1 BGG). Gemäss Art. 97 BGG kann diese Feststellung des Sachverhalts und damit die Beweiswürdigung nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und die Behebung des Mangels für den Verfahrensausgang entscheidend sein kann. Für solche Rügen gilt - gleich wie für die Rüge der Verletzung von Grundrechten - eine qualifizierte Begründungspflicht (BGE 143 I 377 E. 1.1 S. 380). Das Bundesgericht prüft solche Rügen nur, wenn sie in der Beschwerde präzise vorgebracht und begründet worden sind (BGE 145 I 26 E. 1.3 S. 30).

E. 2

Die Rechtsprechung leitet aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör gemäss Art. 29 Abs. 2 BV ab, dass die Gerichte ihre Entscheide zu begründen haben. Die Begründung muss die wesentlichen Überlegungen nennen, auf die sich der Entscheid stützt, damit er sachgerecht angefochten werden kann. Nicht erforderlich ist dagegen, dass sich die Begründung mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt (BGE 142 II 49 E. 9.2 S. 65 mit Hinweisen).

Mit der Angabe, die Vorinstanz sei auf eine Rüge leider nicht eingegangen, vermag die Beschwerdeführerin keine Verletzung der Begründungspflicht aufzuzeigen, weil das angefochtene Urteil die wesentlichen Überlegungen nennt, von denen sich die Vorinstanz leiten liess, und es daher sachgerecht angefochten werden konnte.

E. 3.1

Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen), dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden (Art. 18 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957; EBG; SR 742.101). Genehmigungsbehörde ist das BAV (Art. 18 Abs. 2 EBG). Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 18 Abs. 3 EBG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 18 Abs. 4 EBG). Diesbezüglich ist eine Interessenabwägung vorzunehmen, welche die durch kantonale oder kommunale Normen erfassten Interessen und die eisenbahnbetrieblichen sowie übrigen öffentlichen Interessen berücksichtigt (vgl. BGE 121 II 378 E. 9a S. 397; Urteil BVGer A-373/2014 vom 31. Juli 2014 E. 8; je mit Hinweisen). Den Belangen der Raumplanung, des Umweltschutzes und des Natur- und Heimatschutzes ist bereits bei der Planung und Projektierung Rechnung zu tragen (Art. 3 der Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. November 1983 [Eisenbahnverordnung, EBV, SR 742.141.1]). So ist bei der Erstellung oder Änderung von Eisenbahnanlagen - namentlich bei der Aufhebung von Bahnübergängen - zu beachten, dass Bauten gemäss Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG in Verbindung mit Art. 19 Abs. 1 RPG nur bewilligt werden dürfen, wenn das Land erschlossen ist (vgl. Urteil 1C_221/2019 vom 17. April 2020 E. 4.1.1.). Die Erschliessung setzt unter anderem voraus, dass eine für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt besteht (Art. 19 Abs. 1 RPG). Gemäss der Rechtsprechung ist eine Zufahrt hinreichend, wenn die Zugänglichkeit sowohl für die Benutzer der Bauten als auch für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste gewährleistet ist. Die Zufahrten sollten verkehrssicher sein und haben sich nach den zonengerechten Baumöglichkeiten jener Flächen zu richten, die sie

erschliessen sollen. Die einzelnen Anforderungen ergeben sich im Detail erst aus dem kantonalen Recht und der kantonalen Gerichts- und Verwaltungspraxis, die sich am bundesrechtlichen Rahmen zu orientieren haben (BGE 136 III 130 E. 3.3.2 S. 135 ; 121 I 65 E. 3a S. 68; je mit Hinweisen).

E. 3.2

Die Vorinstanz führte zur Erschliessung des südlichen Gebiets der Gemeinde Schmerikon zusammengefasst aus, gemäss Art. 67 Abs. 1 lit. a des St. Gallischen Planungs- und Baugesetzes vom 5. Juli 2017 (PBG, sGS 731.1) gelte Land u.a. als erschlossen, wenn eine hinreichende Zu- und Wegfahrt bestehe. Die kantonale Rechtsprechung weise auf das Kriterium einer hinreichenden Zufahrt für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste hin. Eine Zufahrt gelte dann als hinreichend, wenn sie tatsächlich so beschaffen sei, dass sie bau- und verkehrstechnisch der bestehenden und der geplanten Überbauung genüge, den zu erwartenden Fahrzeugen und Fussgängern sicheren Weg biete und von den öffentlichen Diensten (namentlich Feuerwehr, Sanität, Kehr- und Schneeräumung) ungehindert benützt werden könne.

Die Groberschliessung des südlichen Gebiets der Gemeinde Schmerikon sei weiterhin gewährleistet, da es über bestehende Wege und Strassen zugänglich sei und dem motorisierten Individualverkehr die ungehinderte Zu- und Wegfahrt (über den Bahnübergang) von und aus den Ortsteilen Allmeind und Härti während rund 45 Minuten einer Stunde offenstehe. Damit die Blaublichtorganisationen im Notfall jederzeit passieren könnten, könnten sie sich gemäss der Auflage 8.2.3 der Planbewilligungsverfügung im Fall eines Einsatzes über eine Telefonnummer an die SBB wenden, die den Bahnverkehr kurzfristig sperre. Dieses funktionell zweckmässige Vorgehen entspreche einer geläufigen Praxis, die sich an anderen Orten im Alltag bewährt habe, so beispielsweise bei den Spitälern Zollikerberg und Burgdorf. Es schaffe zwischen den Sicherheitsinteressen und dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung (via motorisiertem Individualverkehr und Bahn), aber auch den finanziellen Aspekten, die mit dem Errichten von Infrastrukturbauten einhergehen, einen vernünftigen Ausgleich.

E. 3.3

Die Beschwerdeführerin bringt vor, zwar sei nachvollziehbar, dass die vom BAV in der Auflage Ziff. 8.2.3 für Blaublichtorganisationen verfügte Vorgehensweise bei den von der Vorinstanz genannten Spitälern funktioniere. So befinde sich das Spital Zollikerberg in unmittelbarer Nähe zum Bahnübergang, der von der S18 im Viertelstundentakt befahren werde. Vom Spital Emmental in Burgdorf aus könne die von der Bahngesellschaft BLS sechsmal pro Stunde befahrene Bahnlinie sowohl über die Oberburgstrasse als auch über die Zähringerstrasse in Entfernungen von 140 m bzw. 750 m überquert werden, wobei die Schliessungszeiten bei diesen Übergängen nicht länger sein sollten, als heute beim Bahnübergang Allmeindstrasse. Dagegen könne die vorgeschlagene Vorgehensweise in Schmerikon aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht funktionieren, da das Depot der Feuerwehr Uznach-Schmerikon und das Spital in Uznach rund vier bzw. acht Fahrminuten vom Bahnübergang Allmeindstrasse entfernt lägen, wobei die genaue Fahrzeit vom Rückstau vor der Schranke abhängt. Beim Eintreffen der Rettungskräfte müsse nämlich die Schranke nicht nur offenstehen, sondern auch ohne Stau passierbar sein.

E. 3.4

Diese Sachverhaltsrüge betrifft die Funktionstauglichkeit einer vom BAV als Fachbehörde auflageweise verfügbaren Vorgehensweise, bei deren Prüfung sich das Bundesgericht Zurückhaltung auferlegt, soweit technische Fragen zu beantworten sind (BGE 131 II 13 E. 3.4 S. 20; Urteil 1C_221/2019 vom 17. April 2020 E. 1.3.; je mit Hinweisen). Wird gemäss der (neuen) Tatsachenbehauptung der Beschwerdeführerin davon ausgegangen, die Rettungsfahrzeuge brauchten für die Fahrt vom Spital in Uznach bzw. der in dieser Gemeinde errichteten Feuerwehrstation Uznach Schmerikon bis zum Bahnübergang Allmeindstrasse vier bzw. acht Fahrminuten, stünde diese Zeit zum Anhalten der Züge zur Verfügung. Daher ist entgegen der Annahme der Beschwerdeführerin nicht ersichtlich, inwiefern aufgrund der Distanzen in Schmerikon das rechtzeitige Freigeben der Bahnüberfahrt für Rettungsfahrzeuge nicht möglich sein soll. Somit ging die Vorinstanz insoweit nicht von einem offensichtlich unrichtigen Sachverhalt aus.

Bezüglich der von der Beschwerdeführerin angeführten Staus ist zu beachten, dass beim Wahrnehmen der besonderen Warnsignale (Blaulichter mit einem wechseltönigen Zweiklanghorn) alle Strassenbenutzer namentlich den Fahrzeugen der Sanität den Vortritt lassen, nötigenfalls auch anhalten oder, sofern unerlässlich, mit der gebotenen Vorsicht auf das Trottoir ausweichen müssen (Art. 27 Abs. 2 SVG ; vgl. auch Art. 16 Abs. 1 und 2 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11] ; Urteil 1C_530/2014 vom 4. Januar 2016 E. 2.1 und 2.2; vgl. auch BGE 113 IV 126 E. 2c S. 127). Dank diesem besonderen Vortrittsrecht führen nach der allgemeinen Lebenserfahrung die innerorts zu Stosszeiten häufig auftretenden Staus in der Regel nicht zu übermässigen Behinderungen der Rettungsfahrzeuge. Weshalb dies im Bereich des Bahnübergangs Allmeindstrasse anders sein soll, zeigt die Beschwerdeführerin nicht bzw. nicht rechtsgenügend begründet auf. Demnach ist davon auszugehen, die hinreichende Zugänglichkeit für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste sei für die relativ kleinen Ortsteile Allmeind und Härtili, die überwiegend Industriezonen aufweisen, auch dann gewährleistet, wenn sich nach dem bewilligten Doppelspurausbau beim Bahnübergang Allmeindstrasse zu Stosszeiten Staus bilden können. Die Vorinstanz hat daher entgegen der Meinung der Beschwerdeführerin die Sicherheitsinteressen der Personen, die im südlichen Siedlungsgebiet von Schmerikon wohnen, arbeiten oder die Freizeitanlagen am Seeufer nutzen, nicht missachtet oder ungenügend berücksichtigt.

E. 4.1

Bezüglich der Gesamtsicherheit des Bahnübergangs Allmeindstrasse führte die Vorinstanz im Wesentlichen aus, laut der Verkehrserhebung 2016 sei bei einem Szenario ohne Verbindungsstrasse A53-Gaster aufgrund der erhöhten Sperrzeiten von einem deutlichen Rückstauereffekt und betrieblich negativen Beeinflussungen auszugehen. Es obliege dem Kanton St. Gallen, im Rahmen der verfassungsrechtlichen Kompetenzausscheidung Massnahmen zur Staureduktion in Rücksprache mit der Gemeinde Schmerikon zu ergreifen. Laut der Verkehrserhebung könnten neben der geplanten Verbindungsstrasse im Rahmen des Verkehrsmanagements Massnahmen, wie beispielsweise die Dosierung der Anzahl Fahrzeuge mittels Lichtsignalanlagen auf den Kantonsstrassen (Haupt- und St. Gallerstrasse), ergriffen werden. Diese Strassen fielen - anders als die kommunalen Strassen - in die alleinige Hoheit des Kantons St. Gallen. Demzufolge seien die auftretenden Verkehrsprobleme gemeinsam durch den Kanton St. Gallen und die Gemeinde Schmerikon zu lösen. Diesbezüglich dürfe das BAV nur im Rahmen seiner eigenen Befugnisse Einfluss nehmen, weil es die jeweilige Hoheit über die Kantonsstrassen bzw. Gemeindestrassen zu

beachten habe. Das BAV habe im Rahmen der vorgenommenen Interessenabwägung sowohl die Sicherstellung der hinreichenden Erschliessung als auch die Verkehrssicherheit genügend berücksichtigt und die in ihrem Kompetenzbereich liegenden und nötigen Anordnungen getroffen. Die Plangenehmigung habe deshalb mit den verfügbaren Anordnungen ergänzt und erteilt werden dürfen, zumal sie nicht zu polizeiwidrigen Zuständen führe. Der Hauptantrag auf Aufhebung der Plangenehmigung sei deshalb abzuweisen. Da das südliche Gebiet der Gemeinde Schmerikon bereits durch den Bahnübergang Allmeindstrasse hinreichend, wenn auch nicht besonders angenehm, erschlossen werde, sei entgegen dem Eventualantrag der Beschwerdeführerin der Bau einer weiter östlich geplanten Umfahrung mit Unterführung für die Plangenehmigung nicht erforderlich.

E. 4.2

Die Beschwerdeführerin stellt vor Bundesgericht keinen Eventualantrag bezüglich des Baus einer neuen Unterführung, sondern beschränkt sich darauf, die Tauglichkeit der in der Auflage 8.2.2 der Plangenehmigung für einen gehörigen Betrieb des Bahnübergangs Allmeindstrasse verlangten flankierenden Massnahmen in Frage zu stellen. Zur Begründung führt sie zusammengefasst aus, solche Massnahmen seien untauglich, weil es - abgesehen von der Umfahrungsstrasse - keine zweckmässige Lösung gebe, welche die Verkehrssicherheit auf der Kantonsstrasse gewährleisten könne. Ein Dosiersystem auf dieser Strasse helfe nicht, weil dadurch der verkehrsgefährdende Rückstau nur verschoben, aber nicht vermieden werde. Auf der rund 110 m langen Gemeindestrasse zwischen dem nördlichen Kreisel und der Bahnschranke seien flankierende Massnahmen nicht möglich. Demnach führe die Verlängerung der Schliesszeiten des Bahnübergangs Allmeindstrasse auf den nördlichen Kantonsstrassen zu Staus, die dort die Verkehrssicherheit gefährdeten, was Art. 18 Abs. 3 EBG sowie Art. 3 Abs. 1 und Art. 6 Abs. 2 EBV verletze.

E. 4.3

Entgegen der Darstellung der Beschwerdeführerin spricht die Vorinstanz - in Übereinstimmung mit dem BAV - nicht von einer unzulässigen Gefährdung der Verkehrssicherheit, sondern nur von einem deutlichen Rückstauereffekt auf die Kantonsstrasse mit negativen betrieblichen Auswirkungen, welche Massnahmen zur Staureduktion erforderlich machen. Als mögliche kurzfristige Massnahmen nennt die Vorinstanz unter Hinweis auf die Verkehrserhebung vom 2016 die Regulierung der Verkehrsströme durch den Bau von Lichtsignalen, die eine Dosierungsfunktion übernehmen. Inwiefern diese Massnahme von vornherein untauglich sein oder zu einer übermässigen Gefährdung der Verkehrssicherheit führen soll, legt die Beschwerdeführerin nicht substantiiert dar. Dies ist auch nicht ersichtlich, da innerorts namentlich bei Kreuzungen häufig Ampeln eingesetzt werden und namentlich bei Verbindungsachsen in den Stosszeiten gewisse Staus üblich und damit hinzunehmen sind, solange damit keine übermässigen Wartezeiten oder erhöhte Verkehrsgefährdungen verbunden sind, die namentlich bei Rückstaus bis auf die Autobahn bejaht werden (vgl. Urteil 1C_178/2014 vom 2. Mai 2016 E. 3.5). Inwiefern bei den vorliegend betroffenen Kantons- und Gemeindestrassen besondere Umstände vorliegen sollen, welche bei Staus erhöhte Unfallgefahren bergen könnten, legt die Beschwerdeführerin nicht dar und ergibt sich auch nicht aus den Akten. Demnach verletzte die Vorinstanz kein Bundesrecht, wenn sie im Rahmen der vorzunehmenden Interessenabwägung davon ausging, vorliegend könnten kurz- und mittelfristig die negativen betrieblichen Auswirkungen von Rückstaus auf den

Kantonsstrassen durch flankierende Massnahmen hinreichend reduziert werden, bis langfristig als Teil der regionalen Verbindungsstrasse A53-Gaster im Osten eine neue Strasse mit Unterführung gebaut wird.

E. 4.4

Den Ausführungen der Vorinstanz zu einem allfälligen vom Kanton St. Gallen bzw. der Gemeinde Schmerikon zu verantwortenden Planungsdefizit kommt keine entscheidende Bedeutung zu. Auf die dagegen gerichtete Kritik der Beschwerdeführerin ist daher nicht weiter einzugehen.

E. 5

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen. Der unterliegenden Beschwerdeführerin sind keine Kosten aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 4 BGG). Der nicht durch externe Anwälte vertretenen Beschwerdegegnerin ist keine Parteientschädigung zuzusprechen (vgl. Urteil 2C_807/2008 vom 19. Juni 2009 E. 4.3 mit Hinweisen).

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