

BVGer A-1004/2020 vom 7. Juli 2021

Bundesverwaltungsgericht, 2021-07-07, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-1004_2020

FR: TAF A-1004/2020 du 7 juillet 2021

IT: TAF A-1004/2020 del 7 luglio 2021

Regeste

Personen- und Warentransport

Erwägungen

E. 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), sofern eine Vorinstanz im Sinne von Art. 33 VGG entschieden hat und keine Ausnahme nach Art. 32 VGG gegeben ist. Die angefochtene Personenbeförderungskonzession ist eine Verfügung im genannten Sinn und ist von einer zulässigen Vorinstanz gemäss Art. 33 Bst. d VGG erlassen worden. Da keine Ausnahme gemäss Art. 32 VGG vorliegt, ist das Bundesverwaltungsgericht zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerden zuständig.

E. 1.2

Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

E. 1.3

Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat (Bst. a), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung besitzt (Bst. c). Das Bundesverwaltungsgericht prüft die Beschwerdelegitimation von Amtes wegen, wobei die Beschwerdeführenden ihre Legitimation zu substantizieren haben (Urteile des Bundesverwaltungsgerichts [BVGer] A-1096/2020 vom 19. Januar 2021 E. 1.4.4 und A-6433/2018 vom 30. Juli 2019 E. 1.2; Isabelle Häner, in: Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren [VwVG], 2019 [nachfolgend: Kommentar VwVG], Rz. 2 zu Art. 48 VwVG). Vorliegend bestreiten sowohl die Vorinstanz als auch der Beschwerdegegner die Beschwerdelegitimationen der Beschwerdeführerin 1 (nachfolgend: E. 2) und der Beschwerdeführerin 2 (nachfolgend E. 3).

E. 2.1

Zu ihrer Beschwerdelegitimation bringt die Beschwerdeführerin 1 im Wesentlichen vor, dass ihr Wohnhaus an der Bahnstrecke Hinwil - Bauma, unmittelbar gegenüber dem Bahnhof (...) liege. Sie sei daher von den Emissionen, welche vom Bahnbetrieb des Beschwerdegegners ausgehen, besonders stark und mehr als die Allgemeinheit betroffen. Ihre starke Betroffenheit ergebe sich zudem aus dem Umstand, dass der Zugangsweg zu ihrem Haus direkt über den Bahnübergang führe. Die Gefährlichkeit dieser Situation werde sich im Falle einer Einführung eines täglichen Bahnverkehrs während sechs Wochen im

September und Oktober akzentuieren. Dies insbesondere mit Blick darauf, dass sie jede Woche ihre minderjährigen Enkelinnen hüten, namentlich an Werktagen, an denen nach bisherigem Fahrplan keine fahrplanmässigen, regelmässigen Fahrten stattgefunden hätten. Berufstätige und Schulkinder seien davon ebenfalls betroffen. Zum Beispiel sei der Bahnübergang in Hinwil, welcher zur Migros führe, mit dem Andreaskreuz bereits heute unzureichend gesichert. Der bei ihr (...) mit Schranken gesicherte Bahnübergang sei noch gefährlicher, da die Fussgänger aufgrund der bestehenden Barriere den Kontrollblick unterlassen würden. Mithin werde die Ausdehnung des Fahrplans für sie und ihr nahes Umfeld ein spezieller Gefahrenherd mit erhöhtem Risiko schaffen. In Anbetracht der bestehenden Sicherheitsmängel biete der Beschwerdegegner als Konzessionär keine Gewähr dafür, dass die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten würden. An täglich verkehrende Personenzüge mit bis zu 200 Passagieren müssten denn auch höhere bzw. andere Sicherheitsanforderungen gestellt werden als an Leer- und Güterzüge. Letztere seien nämlich nur von wenigen Zugsfachleuten besetzt und würden keinen Publikumsverkehr an den Bahnhöfen und neben der Bahnlinie (Schaulustige, Fotografen) erzeugen. Im Weiteren legt die Beschwerdeführerin 1 dar, weshalb sie zur Wahrung ihrer Rechte gegen die Erneuerung der Personenbeförderungskonzession vorgehen müsse. Sie bzw. die vormaligen Eigentümer ihres Grundstücks hätten keinen Grund gehabt, gegen den Bau und Betrieb der Bahnstrecke vorzugehen, zumal Dampfbahnen zu Beginn des 20. Jahrhunderts unverzichtbaren Transportzwecken gedient hätten. Ferner sei es nicht notwendig gewesen, die Eisenbahninfrastruktur-Konzession vom 13. Juni 2000 anzufechten. Diese habe sich nur auf einen fahrplanmässigen jährlichen Eisenbahnverkehr im Umfang von zwölf Tagen pro Jahr bezogen. Von einer Ausweitung des Bahnbetriebs habe deshalb nicht ausgegangen werden müssen. Ausserdem seien die Sicherheitsgenehmigung (für die Infrastruktur) sowie die Sicherheitsbescheinigung (für den Verkehr) für die Strecke Hinwil - Bauma per Januar 2019 für eine Dauer von fünf Jahren erteilt worden und hätten sich auf den Zustand im Januar 2019 bezogen. Die mit der erneuerten Personenbeförderungskonzession verbundenen Änderungen seien davon nicht erfasst. Gemäss der «Richtlinie zum Erlangen von Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung» der Vorinstanz vom 1. Dezember 2019 (nachfolgend: Richtlinie BAV) sei bei wesentlichen Änderungen der Art oder des Umfangs des Betriebs eine Aktualisierung der Sicherheitsbescheinigung bzw. -genehmigung zu beantragen. Die Verantwortung für die Beurteilung, ob eine Änderung im Betrieb vorliege, liege beim Gesuchsteller. Demzufolge hätte die Vorinstanz diese Änderungen aufgrund eines entsprechenden Gesuchs des Beschwerdegegners und der Sursee Triengen Bahn AG neu beurteilen müssen. Soweit ersichtlich, sei dies nicht geschehen. Da nicht davon auszugehen sei, dass eine solche noch vorgenommen werde, verbleibe ihr zur Wahrung der erforderlichen Sicherheit nur die Option, sich gegen die sicherheitsgefährdende Fahrbetriebserweiterung zur Wehr zu setzen und die Personenbeförderungskonzession anzufechten. Denn erst durch die Ausdehnung des regelmässigen Personenverkehrs würden sich die Sicherheitsprobleme ergeben. Art. 37b Abs. 1 der Eisenbahnverordnung [EBV, SR 742.141.1] sehe denn auch vor, dass die Sicherung von Bahnübergängen von der konkreten Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation abhängig und dementsprechend auszugestalten sei. Die Sicherheitsfrage sei somit eng mit der Bewilligung des erweiterten Betriebs verknüpft, weshalb sie zum Verfahrensgegenstand gehöre. Zudem seien gemäss Urteil A-678/2014 des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. September 2014 Einschränkungen der Betriebsdauer der Fahrzeuge zwecks Vermeidung übermässiger

Emissionen auf eine begrenzte Anzahl Betriebsstunden pro Jahr möglich und durch die Rechtsprechung geboten. Anfechtungsobjekt sei dabei die Konzession als Bewilligung der Mehrfahrten und nicht der Fahrplan an sich, welcher die zeitliche Abfolge der Mehrfahrten bestimme. Unabhängig davon betrage die geplante Verkehrszunahme mit 156 zusätzlichen Kurspaaren pro Saison weit mehr als 10%, was sie gemäss Urteil A-98/2011 des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. September 2011 zur Beschwerde legitimiere. Zusammengefasst sei sie von der angefochtenen Verfügung mehr als jeder andere betroffen und habe auch ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung. Ihre Beschwerdelegitimation sei somit gegeben.

E. 2.2

Die Vorinstanz entgegnet im Wesentlichen, dass der Beschwerdeführerin 1 die Beschwerdelegitimation nur für Fragen innerhalb des Verfahrensgegenstandes zukommen könne. Die angefochtene Verfügung habe einzig die Frage nach der Erneuerung der Konzession für die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung nach Art. 6 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG, SR 745.1) zum Gegenstand. Allfällige Fragen, welche die Fahrzeugzulassung oder den Betrieb der Infrastruktur als solches betreffen würden, seien nicht Gegenstand der Verfügung. Letzteres sei Teil der Infrastrukturkonzession bzw. der Sicherheitsgenehmigung gemäss Art. 5 ff. des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101). Für die vorgebrachten Sicherheitsmängel sowie für die durch den Betrieb entstandenen Emissionen sei die erneuerte Personenbeförderungskonzession rechtlich nicht ursächlich. Ausserdem beziehe sich weder die Infrastrukturkonzession noch die Sicherheitsgenehmigung auf eine beschränkte Betriebsdauer. Die von der Beschwerdeführerin 1 vorgebrachten zwölf Tage seien einzig für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des angebotenen Betriebs relevant gewesen. Einerseits sei damit ein fahrplanmässiger Mehrbetrieb möglich, andererseits seien auch ausserfahrplanmässige Fahrten durch die Infrastrukturkonzession gedeckt. Auch im Rahmen der ausgelaufenen Personenbeförderungskonzession sei ein Fahrplan wie der hier in Frage stehende möglich gewesen. So sei in der bisherigen sowie auch in der erneuerten Verfügung der Saisonbetrieb ganz allgemein von Mai bis Oktober gestattet worden. Die Sicherheitsanforderungen seien aus den gleichen Überlegungen nicht lediglich bezüglich zwölf Fahrtagen, sondern losgelöst von einer bestimmten Betriebsdauer geprüft worden. Weiter liege es in der Natur einer Eisenbahnanlage, dass eine gewisse Gefahr von ihr ausgehe. Diese bestehe unabhängig vom konzessionierten Personenverkehr bereits aufgrund von möglichen Güter- und Leerfahrten. Diese potenzielle Gefahr zu minimieren, sei primär die Aufgabe der Betreiber der Eisenbahnanlage durch die Erfüllung strenger, gesetzlicher Vorgaben. Unbesehen davon stelle der vorliegende fahrplanmässige Mehrbetrieb keine wesentliche Änderung im Sinne von Ziffer 11 Richtlinie BAV dar. Eine solche würde beispielsweise vorliegen, wenn ein Güterverkehrsunternehmen neu auch Personenbeförderungen durchführen würde, oder wenn durch die Einführung eines täglichen Halbstundentakts der Charakter von Museumsbahnfahrten verloren ginge. Eine Neubeurteilung der Sicherheitsbescheinigung des Beschwerdegegners und der Sicherheitsgenehmigung der Sursee Triengen Bahn AG sei deshalb nicht notwendig gewesen.

E. 2.3

Der Beschwerdegegner schliesst sich im Wesentlichen der Argumentation der Vorinstanz an. Ergänzend fügt er an, dass das Urteil A-98/2011 den Busbereich betroffen habe und

deshalb nicht auf den vorliegenden Fall anwendbar sei. Zudem sei eine aussagekräftige Beurteilung der Umweltauswirkungen des gesamten Verkehrs auf einer Eisenbahnstrecke nur im Rahmen der Plangenehmigung bzw. der Erteilung oder Erneuerung der Infrastrukturkonzession möglich. Denn nebst dem Verkehr aus der konzessionierten Personenbeförderung werde die Eisenbahninfrastruktur in der Regel auch durch den Güterverkehr, nicht-konzessionierte Personenzüge, Bau- und Unterhaltszüge usw. frequentiert. Die Beschwerdeführerin 1 bzw. ihre Vorgänger hätten denn auch gegen die damalige Plangenehmigung oder die Eisenbahninfrastruktur-Konzession vorgehen müssen. Im Übrigen könne die Anerkennung der Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführerin 1 kaum im Wille des Gesetzgebers liegen. Ansonsten könnten bei der Erteilung von Personenbeförderungskonzessionen sämtliche Anwohner der befahrenen Strecke jeweils Beschwerde erheben.

E. 2.4.1

Mit der Erneuerung der Personenbeförderungskonzession auf der Linie Nr. 742 werden direkt nur die Rechte und Pflichten des Beschwerdegegners als Konzessionär geregelt, nicht aber diejenigen der Beschwerdeführerin 1. Somit stellt sich die Frage, ob letztere als Drittperson aus anderen Gründen im Sinne von Art. 48 Abs. 1 Bst. b und c VwVG beschwerdelegitimiert ist (vgl. BVGE 2007/1 E. 3.4; Urteile BVGer A-596/2020 vom 28. Dezember 2020 E. 6.2 und A-98/2011 vom 27. September 2011 E. 2.6). Andernfalls darf auf ihre Beschwerde nicht eingetreten werden (Häner, in: Kommentar VwVG, a.a.O., Rz. 4 zu Art. 48 VwVG).

E. 2.4.2

Die Regelung von Art. 48 Abs. 1 VwVG soll die Popularbeschwerde ausschliessen und den Charakter des allgemeinen Beschwerderechts als Instrument des Individualrechtsschutzes unterstreichen. Diese Anforderungen sind besonders bedeutend bei der Beschwerde eines Dritten, der nicht Verfügungsadressat ist. Der Beschwerdeführer muss durch den angefochtenen bzw. den zu erlassenden Entscheid stärker als ein beliebiger Dritter betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache stehen. Neben der spezifischen Beziehungsnähe zur Streitsache muss der Beschwerdeführer einen praktischen Nutzen aus einer allfälligen Aufhebung oder Änderung des angefochtenen Entscheids ziehen, d.h. seine Situation muss durch den Ausgang des Verfahrens in relevanter Weise beeinflusst werden können. Das schutzwürdige Interesse besteht im Umstand, einen materiellen oder ideellen Nachteil zu vermeiden, den der angefochtene Entscheid mit sich bringen würde. Ein bloss mittelbares oder ausschliesslich allgemeines öffentliches Interesse begründet - ohne die erforderliche Beziehungsnähe zur Streitsache selber - keine Parteistellung (statt vieler BGE 142 II 451 E. 3.4.1).

E. 2.4.3

Worin die besondere Beziehungsnähe zur Streitsache besteht, wird nach objektiven Kriterien aufgrund der konkreten Sachumstände bestimmt. Gründe, welche ausschliesslich den subjektiven Eindruck der beschwerdeführenden Person wiedergeben, vermögen demgegenüber nicht zu genügen (Urteil BVGer A-1107/2013 vom 3. Juni 2015 E. 1.3.2; Häner, in: Kommentar VwVG, a.a.O., Rz. 12 zu Art. 48 VwVG). Es gibt keine rechtslogisch stringente, sondern nur eine praktisch vernünftige Abgrenzung zur Popularbeschwerde oder zur Aufsichtsbeschwerde, die dem Anzeiger keine Parteistellung verschafft (vgl. Art. 71 Abs. 2 VwVG); wo diese Grenze verläuft, ist für jedes Rechtsgebiet

gesondert zu beurteilen. Wegleitend dafür sind namentlich einerseits die Möglichkeit für die Interessierten, den angestrebten Erfolg auf anderem Weg zu erreichen, und andererseits das Anliegen, die Verwaltungstätigkeit nicht übermässig zu erschweren (statt vieler BGE 142 II 451 E. 3.4.2).

E. 2.4.4

Zwischen dem Streitgegenstand und dem legitimationsbegründenden persönlichen und spürbaren Nachteil muss ein Kausalzusammenhang bestehen. Erst dann ist die Beziehungsnähe zur Streitsache vollumfänglich hergestellt. Der Streitgegenstand, der mit dem Anfechtungsgegenstand übereinstimmen kann oder allenfalls, je nach Parteibegehren enger gefasst ist, hat mithin die Ursache für den geltend gemachten Nachteil in der persönlichen Angelegenheit zu bilden (Isabelle Häner, Die Beteiligten im Verwaltungsverfahren und Verwaltungsprozess, 2000, S. 285, Rz. 615; vgl. Urteil A-596/2020 E. 6.3). Bei der Überprüfung der Beschwerdebefugnis ist deshalb der Natur des spezifischen Verwaltungsakts Rechnung zu tragen (BGE 129 II 331 E. 2). Im Zusammenhang mit der Erteilung von Konzessionen kann folglich umstritten sein, ob die Konzessionierung selbst Anfechtungsobjekt für das schutzwürdige Interesse bildet (vgl. Daniel Kunz, Verfahren und Rechtsschutz bei der Vergabe von Konzessionen, 2003, S. 331; Hepp/Stückelberger, Die Konzession im Strassenverkehr, Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2011, 2011, S. 205, 231). Der Inhalt der Personenbeförderungskonzession ergibt sich dabei nicht nur aus der Umschreibung des Gegenstandes derselben, sondern auch indirekt durch den Regelungsinhalt anderer Verfügungen. Inhalt der Personenbeförderungskonzession kann zudem nur bilden, was überhaupt verfügungsweise zu regeln ist (Entscheid des Bundesrates [BR] vom 23. August 2000, Verwaltungspraxis der Bundesbehörden [VPN] 2001 Nr. 24, S. 234, E. 5).

E. 2.4.5

In diesem Sinne sind zum Beispiel Anwohner oder Eigentümer von Liegenschaften im Lärmeinflussbereich eines Flugplatzes zwar berechtigt, gegen das Betriebsreglement vorzugehen, in welchem der Flugbetrieb geregelt wird. Dies, weil die Auswirkungen des Betriebs auf Raum und Umwelt Gegenstand des betreffenden Genehmigungsverfahrens sind. Demgegenüber steht dieser Personengruppe mangels Betroffenheit kein Beschwerderecht gegen die Verleihung der Betriebskonzession zu, mit welcher bloss das Recht zum Betrieb eines dem öffentlichen Verkehr dienenden Flugplatzes verliehen wird (vgl. BGE 129 II 331 E. 2.1; ferner BGE 127 II 306 E. 7b; Entscheid BR vom 11. Mai 1994, VPB 1995 Nr. 41, S. 339, E. 3.3; VPB 2001 Nr. 24 E. 6.4 und 7; zur Übersicht Kunz, a.a.O., S. 331). Gleichermassen verneinte das Bundesverwaltungsgericht kürzlich die Beschwerdelegitimation von Anwohnern einer Buslinie im Anwendungsbereich des PBG. Es wies darauf hin, dass Personen, welche sich gegen die Umweltauswirkungen eines Busbetriebs wehren möchten, ihre Interessen im Plangenehmigungs- bzw. kantonalen Baubewilligungsverfahren der betreffenden Strasseninfrastruktur einbringen könnten, jedoch nicht im bundesrechtlichen Verfahren auf Erteilung einer Personenbeförderungskonzession. In Konstellationen, wo ein Busbetrieb durch den bestimmungsgemässen Gebrauch gewisser abgrenzbarer Strassenabschnitte zu (umweltrechtlichen) Grenzwertüberschreitungen führe, hätten vom Busbetrieb gestörte Anwohner die Möglichkeit, mittels Anzeigen und Aufsichtsbeschwerden an die zuständigen Behörden zu gelangen (Urteil A-596/2020 E. 6.3.1.3 und 6.3.2.1 f.).

E. 2.5

Im Lichte der dargelegten Lehre und Rechtsprechung ist nachfolgend zu klären, ob die angefochtene Erneuerung der Personenbeförderungskonzession auf der Linie Nr. 742 für die geltend gemachte Betroffenheit der Beschwerdeführerin 1 überhaupt ursächlich ist. Zu diesem Zweck ist die Personenbeförderungskonzession von den anderen (für den vorliegenden Fall relevanten) eisenbahnrechtlichen Verfahren abzugrenzen.

E. 2.5.1

Die Eisenbahnregulierung zeichnet sich durch seine Zweiteilung in infrastruktur- und verkehrsbezogene Bestimmungen aus. In diesem Sinne wird bei den Eisenbahnunternehmen differenziert zwischen jenen Unternehmen, welche die Infrastruktur bauen und betreiben (Infrastrukturbetreiberinnen; Art. 2 Bst. a EBG), und jenen, welche den Verkehr auf der Infrastruktur durchführen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Art. 2 Bst. b EBG). Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dabei mit unterschiedlichen Verfahren konfrontiert. Bezüglich den von ihnen eingesetzten Fahrzeugen unterliegen sie hingegen denselben Bestimmungen (vgl. Kern/König, Verwaltungsrecht, Fachhandbuch, 2015 [nachfolgend: FH Verwaltungsrecht], Rz. 9.10 und 9.26).

E. 2.5.2

Wer eine Eisenbahninfrastruktur bauen und betreiben will, benötigt eine Infrastrukturkonzession (Konzession; Art. 5 Abs. 1 EBG). Das konzessionierte Eisenbahnunternehmen ist berechtigt und verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur nach den Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung und der Konzession zu bauen und zu betreiben (Art. 5 Abs. 2 EBG). Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur umfasst die Einrichtung und den Unterhalt der Anlagen sowie die Führung der Stromversorgungs-, Betriebsleit- und Sicherheitssysteme (Art. 5 Abs. 3 EBG). Der Bundesrat erteilt die Infrastrukturkonzession, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind (vgl. Art. 6 Abs. 1 f. EBG). Er legt darin unter anderem die Traktionsart sowie den Umfang der Betriebspflicht und allfällige Einschränkungen des Verkehrs und der Betriebszeiten fest (Art. 10 Bst. d und h der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur [KPFV, SR 742.12]). Bei der Erteilung einer Infrastrukturkonzession handelt es sich um einen überwiegend politischen Entscheid, welcher einer gerichtlichen Überprüfung entzogen ist (vgl. Art. 32 Abs. 1 Bst. f VGG i.V.m. Art. 86 BGG; Kölz/Häner/Bertschi, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 3. Aufl. 2013, Rz. 857 f; Oliver Bucher, Open Access im Schienenverkehr, Zürcher Studien zum öffentlichen Recht, 2006, S. 220). Für den Betrieb der Infrastruktur ist zusätzlich eine Sicherheitsgenehmigung erforderlich (vgl. Art. 5 Abs. 4 EBG). Diese umfasst die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems der Infrastrukturbetreiberin und die Zulassung der Vorkehrungen, die diese getroffen hat, um einen sicheren Betrieb auf ihren Strecken zu gewährleisten (Art. 8a Abs. 2 EBG). Sie wird für höchstens fünf Jahre erteilt und kann erneuert werden (Art. 8a Abs. 3 EBG).

E. 2.5.3

Um die Eisenbahnanlage bauen zu können, benötigt die Infrastrukturbetreiberin eine Plangenehmigung (vgl. Art. 18 Abs. 1 EBG). Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und öffentlichen oder privaten Strassen und Wegen (Bahnübergänge) gelten ebenfalls als Eisenbahnanlagen, sofern sie ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn

dienen. Andernfalls werden sie als Nebenanlagen qualifiziert, welche dem kantonalen Recht unterstehen (Art. 24 Abs. 1 i.V.m. Art. 18m EBG; BGE 127 II 227 E. 3; Urteil BVGer A-3266/2019 vom 23. September 2020 E. 4.4.1 ff.). Neue Eisenbahnlinien und Eisenbahnanlagen unterstehen der Umweltverträglichkeitsprüfung (Art. 10a des Umweltschutzgesetzes [USG, SR 814.01] i.V.m. Art. 1 und Anhang 12 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung [UVPV, SR 814.011]). Die Infrastrukturbetreiberin muss der zuständigen Behörde einen Umweltverträglichkeitsbericht unterbreiten, welcher die Grundlage der Umweltverträglichkeitsprüfung bildet (vgl. Art. 10b Abs. 1 USG). Der Bericht enthält alle Angaben, die zur Prüfung des Vorhabens nach den Vorschriften über den Schutz der Umwelt nötig sind. Er wird nach den Richtlinien der Umweltschutzfachstellen erstellt und umfasst unter anderem die voraussichtlich verbleibende Belastung der Umwelt (Art. 10b Abs. 2 Bst. c USG). Darin sind bei Verkehrsanlagen die Informationen aufzuführen, die als Grundlage zur Quantifizierung und Beurteilung der Umweltauswirkungen (insbesondere in den Bereichen Luft, Lärm und Störfallvorsorge/Katastrophenschutz) nötig sind. Hierfür sind hinsichtlich des Schienenverkehrs Verkehrsprognosen zu treffen (vgl. Richtlinie des Bundes für die Umweltverträglichkeitsprüfung, 2009, UVP-Handbuch Modul 5: Inhalt der Umweltberichterstattung, S. 18). Bei der Prüfung wird festgestellt, ob das Projekt den Vorschriften über den Schutz der Umwelt, mitunter jenen des USG entspricht (Art. 3 Abs. 1 UVPV). Wer nach den Vorschriften des VwVG Partei ist, kann während der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen (Art. 18f Abs. 1 Satz 1 EBG). Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 18 Abs. 3 EBG). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sind Nachbarn zur Beschwerdeführung gegen ein Bauvorhaben legitimiert, wenn sie mit Sicherheit oder zumindest grosser Wahrscheinlichkeit durch Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen, Licht oder andere Einwirkungen) betroffen werden, die der Bau oder Betrieb der fraglichen Anlage hervorruft (statt vieler BGE 140 II 214 E. 2.3).

E. 2.5.4

Über die Rechtmässigkeit einer Eisenbahnanlage wird in einem Baubewilligungsverfahren nach der zur Zeit des Verfahrens geltenden Rechtsordnung entschieden. Neue und alte Eisenbahnanlagen sind umweltrechtlich jedoch grundsätzlich gleich zu behandeln. Zu solchen «Altanlagen» gehören mitunter Eisenbahnanlagen, die vor dem Inkrafttreten des USG (1. Januar 1985) errichtet worden sind (vgl. Schrade/Wiestner, in: Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Aufl. 2004 [nachfolgend: Kommentar USG], Rz. 2 und 16 zu Art. 16 USG). Sie müssen saniert werden, wenn sie den Vorschriften des USG betreffend Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen oder den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze nicht genügen (vgl. Art. 16 Abs. 1 i.V.m. Art. 11 Abs. 1 und Art. 7 Abs. 7 USG; Schrade/Wiestner, in: Kommentar USG, a.a.O., Rz. 23 zu Art. 16 USG). So hat beispielsweise in Bezug auf Luftverunreinigungen die zuständige Behörde bei bestehenden Verkehrsanlagen wie Geleisen (Art. 2 Abs. 3 der Luftreinhalte-Verordnung [LRV, SR 814.318.142.1]) vorsorglich alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen anzuordnen, mit denen die vom Verkehr verursachten Emissionen begrenzt werden können (Art. 16 Abs. 2 USG i.V.m. Art. 18 LRV; vgl. zur Anwendung des Vorsorgeprinzips gemäss Art. 11 Abs. 1 USG auf bestehende Anlagen Urteil des Bundesgerichts [BGer] 1A.34/1997 vom 18. März 1998 E. 3b; Schrade/Wiestner, in: Kommentar USG, a.a.O., Rz. 24 f. zu Art. 16 USG; Bernhard Waldmann, in: FH

Verwaltungsrecht, a.a.O., Rz. 6.76). Als vorsorgliche Emissionsbegrenzungen kommen zum einen bauliche (zum Beispiel Überdeckungen, Lüftungsanlagen, Filterinstallationen, Bremsschwellen) und betriebliche Massnahmen (zum Beispiel Tempolimitierungen, Sperrungen, Beschränkungen auf einseitigen Verkehr) an der Anlage selbst, zum anderen flankierende Massnahmen ausserhalb der Anlage in Frage. Letztere dienen insbesondere der Beschränkung des Betriebs der Verkehrsanlage (Jäger/Bühler, Schweizerisches Umweltrecht, 2016, Rz. 393; vgl. bezüglich den zu treffenden Massnahmen, falls eine Verkehrsanlage trotz vorsorglicher Emissionsbegrenzung übermässige Immissionen verursachen sollte Art. 31 Bst. a LRV; vgl. ferner bezüglich Lärmschutzmassnahmen bei bestehenden ortsfesten Eisenbahnanlagen Art. 7 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen [BGLE, SR 742.144]). Im gleichen Sinne müssen auch Bahnübergänge den heutigen Bestimmungen nach Art. 37a-37d EBV entsprechen. Bestehende Bahnübergänge, welche diese Vorgaben nicht einhalten, sind aufzuheben oder anzupassen (sog. "Sanierung"; Art. 83f Abs. 1 EBV).

E. 2.5.5

Wer den Eisenbahnverkehr durchführen will, benötigt eine Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (Netzzugangsbewilligung; vgl. für die Erteilungsvoraussetzungen Art. 8d Bst. a - e EBG) und eine Sicherheitsbescheinigung (Art. 8c Abs. 1 EBG). Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das über eine Sicherheitsbescheinigung verfügt, ist berechtigt, auf allen eigenen Strecken sowie auf den fremden Strecken, für welche die Sicherheitsbescheinigung gilt, den Eisenbahnverkehr durchzuführen (Art. 8c Abs. 2 EBG). Die Sicherheitsbescheinigung umfasst die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des Eisenbahnverkehrsunternehmens und die Zulassung der Vorkehrungen, die es getroffen hat, um einen sicheren Betrieb auf den zu befahrenden Strecken zu gewährleisten (Art. 8e Abs. 2 EBG). Die Infrastrukturbetreiberin gewährt den Eisenbahnverkehrsunternehmen den diskriminierungsfreien Netzzugang (Art. 9a Abs. 1 EBG). Der Netzzugang auf einem örtlich und zeitlich bestimmten Fahrweg (Trasse) kann von jedem Unternehmen beantragt werden, das an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiert ist (Art. 9a Abs. 4 EBG). Die ordentliche Trassenzuteilung erfolgt abgestimmt auf das Fahrplanverfahren (Art. 11 Abs. 1 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung [NZV, SR 742.122]). Letzteres bezweckt die Aufstellung und Veröffentlichung der Fahrpläne für die regelmässigen, der Personenbeförderung dienenden Fahrten der betreffenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (vgl. Art. 1 Abs. 1 der Fahrplanverordnung [FPV; SR 745.13]; ferner zur deren Fahrplanpflicht Art. 13 Abs. 1 PBG) und soll die Abstimmung zwischen den Unternehmen sowie eine ausreichende Anhörung der interessierten Kreise gewährleisten. Da es sich bei Fahrplänen des öffentlichen Verkehrs um organisatorische Massnahmen ohne Verfügungscharakter handelt, ist eine Anfechtung im Grundsatz ausgeschlossen (Kern/König, FH Verwaltungsrecht, a.a.O., Rz. 9.32 m.H.). Neben der ordentlichen Trassenzuteilung besteht für Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit, Trassen, welche nicht bereits im Rahmen des ordentlichen Trassenvergabeverfahrens zugeteilt worden sind, zu beantragen. So zum Beispiel für die Durchführung einzelner, nicht regelmässiger Fahrten (vgl. Bucher, a.a.O., S. 308; vgl. Art. 11 Abs. 1 ff. NZV).

E. 2.5.6

Beim Verkehr wird zwischen Personen- und Güterverkehr unterschieden. Der Güterverkehr ist weitestgehend liberalisiert. Voraussetzung für den Markteintritt ist grundsätzlich

lediglich eine Netzzugangsbewilligung sowie eine Sicherheitsbescheinigung (Kern/König, FH Verwaltungsrecht, a.a.O., Rz. 9.63). Demgegenüber hat grundsätzlich der Bund im Rahmen des verfassungsmässigen Personenbeförderungsregals das ausschliessliche Recht, Reisende mit regelmässigen und gewerbsmässigen Fahrten zu befördern. Zur Erfüllung dieser Aufgabe ist das BAV berechtigt, Konzessionen an Unternehmen zu erteilen und diese zu erneuern (vgl. Art. 92 der Bundesverfassung [BV, SR 101]; Art. 4 i.V.m. Art. 6 Abs.1 und 4 PBG; zum Ganzen Urteil A-596/2020 E. 6.1). Das um eine Konzession ersuchende Unternehmen muss unter anderem nachweisen, dass die geplante Transportleistung zweckmässig und wirtschaftlich erbracht werden kann und insbesondere keine wesentlichen Interessen der Raumplanung und des Umweltschutzes entgegenstehen (Art. 9 Abs. 2 Bst. a PBG). Personenbeförderungskonzessionen werden auf bestimmten Linien erteilt (Art. 9 Abs. 1 VPB). Dieses Monopolrecht ist jedoch nicht ein umfassendes, da der Konzedent für die gleiche Strecke unterschiedliche Konzessionsarten (zum Beispiel für den Regional- und den Personenfernverkehr) erteilen kann (vgl. Art. 9 Abs. 2 Bst. b PBG; Bucher, a.a.O., S. 225 zum aPBG). Die Konzession wird für zehn Jahre erteilt oder erneuert (Art. 6. Abs. 3 PGB i.V.m. Art. 15 Abs. 1 VPB). Nicht konzessionspflichtig sind dagegen zum Beispiel Fahrten, mit denen vorab gebildete Fahrgastgruppen von einem gemeinsamen Ausgangspunkt zu einem gemeinsamen Reiseziel befördert werden, sofern die Beförderung im Rahmen eines Pauschalreiseangebots erfolgt, oder mit denen vorab gebildete Gruppen befördert werden und jede Gruppe mit dem gleichen Fahrzeug an ihren Ausgangspunkt zurückgebracht wird (Rundfahrten; vgl. Art. 5 PBG i.V.m. Art. 8 Abs. 1 Bst. e und f VPB). Ebenfalls nicht konzessionspflichtig sind Fahrten, die innerhalb eines Jahres während höchstens 14 aufeinanderfolgender Tage regelmässig und fahrplanmässig angeboten werden (Art. 8 Abs. 1 Bst. b VPB).

E. 2.5.7

Für die Fahrzeuge ist eine Betriebsbewilligung erforderlich (Art. 18w Abs. 1 EBG). Das BAV erteilt diese, wenn der Sicherheitsnachweis erbracht wurde und das Fahrzeug den massgebenden Vorschriften entspricht (vgl. Art. 18w Abs. 2 EBG). Als zugelassen gelten Fahrzeuge, die am 1. Januar 1999 in der Schweiz in Betrieb waren (Art. 83g Abs. 1 EBV). Eisenbahnfahrzeuge unterstehen ebenfalls den Bestimmungen des USG (vgl. Art. 16 Abs. 1 i.V.m. Art. 7 Abs. 7 USG) und haben den rechtlichen Anforderungen des Umweltschutzes zu entsprechen (vgl. Art. 17 Abs. 1 EBG). Neue und ältere Fahrzeuge müssen jedoch nicht zwingend gleich behandelt bzw. denselben Vorschriften unterstellt werden. So kann zum Beispiel die Betriebsdauer für ein spezifisches historisches Fahrzeug auf eine bestimmte Anzahl Stunden pro Jahr beschränkt werden, solange kein Partikelfilter eingebaut ist (vgl. zum Ganzen Urteil BVGer A-678/2014 vom 4. September 2014 E. 4.3.3.5 und 4.4; ferner Schrade/Wiestner, in: Kommentar USG, a.a.O., Rz. 53 zu Art. 16 USG).

E. 2.6.1

Zunächst ist es verständlich, dass die Emissionen regelmässiger Museumsfahrten mit alten Dampflokomotiven von Anwohnern einer Eisenbahnlinie als störend empfunden werden können (Lärm, Luftverunreinigungen). Insbesondere, wenn diese an Ruhetagen stattfinden. Ebenso ist es nachvollziehbar, dass die Ursache für diese Emissionen wie auch für die Sicherheitsbedenken an den Bahnübergängen in der entsprechenden Personenbeförderungskonzession, welche die regelmässigen Museumsfahrten überhaupt erst ermöglicht, gesehen wird, zumal die betreffende Strecke von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen kaum befahren wird. Bei näherer Betrachtung der

verschiedenen eisenbahnrechtlichen Verfahren ist die erneuerte Personenbeförderungskonzession dafür jedoch nicht ursächlich. Dies zeigt sich in der notwendigen Abgrenzung des technischen Betriebs der Eisenbahnanlage zum Bahnbetrieb im Sinne der Personenbeförderung und des Güterverkehrs (vgl. in diesem Sinne bereits VPB 2001 Nr. 24, E. 6.1).

E. 2.6.2

Eisenbahnfahrzeuge erzeugen Emissionen, wenn sie in Bewegung sind bzw. ein Gleis befahren. Deren Hauptursache liegt somit in der Benutzung der entsprechenden Verkehrsanlage bzw. Eisenbahninfrastruktur. Dabei können die Emissionen von den verschiedensten Nutzungsarten herrühren (Güterverkehr, Personenbeförderung je im Fern- und Regionalverkehr, Pauschalreisen, Rund-, Lern- und Wartungsfahrten etc.; vgl. oben E. 2.5.6). Für die diesbezüglichen Fahrten dürfen zudem sämtliche in der Schweiz zugelassenen Eisenbahnfahrzeuge eingesetzt werden (vgl. oben E. 2.5.7). Aus diesem Grund werden im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens die Umweltauswirkungen einer Eisenbahnanlage aufgrund des gesamten darauf abzuwickelnden Verkehrs unter Einbezug der Verkehrsprognosen untersucht (vgl. oben E. 2.5.3). Dieses ist darauf ausgerichtet, dass die von den entsprechenden Projekten beeinträchtigten Interessen von privaten Personen in das Verfahren miteinbezogen und gegebenenfalls gegen das öffentliche Interesse an der Errichtung der Infrastrukturanlage abgewogen werden (Urteil A-596/2020 E. 6.3.2.1). Ebenfalls im (kantonalen oder eidgenössischen) Plangenehmigungsverfahren werden die Erstellung und Änderungen von Bahnübergängen beurteilt (vgl. oben E. 2.5.3). Gemäss ständiger Rechtsprechung stellt dabei jede höhengleiche Querung zwischen Schiene und Strasse - unbesehen ihrer Sanierungsbedürftigkeit - für sich genommen bereits eine Gefahrenquelle und damit eine Einschränkung der Verkehrssicherheit dar (vgl. Urteile BVGer A-312/2019 vom 16. Oktober 2020 E. 5.3; A-5292/2017 vom 10. April 2019 E. 8.4.3 und A-1182/2017 vom 25. März 2019 E. 8.3.1). Mithin ist bereits die zur Infrastruktur zählende Kreuzung, welche eine Begegnung von Zug sowie Menschen und Sachen ermöglicht, gefährlich und nicht der fahrende Zug als solcher. Die Gefährlichkeit eines Bahnübergangs hängt insbesondere nicht davon ab, ob die kreuzenden Zügen regel- und gewerbsmässig Personen befördern, sondern von den getroffenen Sicherheitsmassnahmen. Ob diese genügen, beurteilt sich allgemein nach der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation (vgl. Art. 37b Abs. 1 EBV), was den gesamten Eisenbahn-, Strassen- und Fussgängerverkehr miteinschliesst. Die erneuerte Personenbeförderungskonzession ist daher für die geltend gemachten Sicherheitsbedenken nicht ursächlich.

E. 2.6.3

Vielmehr steht bei der Erteilung einer Personenbeförderungskonzession die Frage im Vordergrund, welches Transportunternehmen sich anstelle des Gemeinwesens am besten dafür eignet, die öffentliche Aufgabe eines funktionierenden öffentlichen Verkehrs zweckmässig und wirtschaftlich zu erbringen (vgl. oben E. 2.5.6). Die Konzessionsvergabe beinhaltet nebst der Übertragung des Beförderungsrechts nicht nur marktregulierende Elemente, sondern legt insbesondere die Rechte und Pflichten zwischen dem Konzessionär und dem Gemeinwesen fest. Es zielt folglich auch nicht darauf ab, wie im Plangenehmigungsverfahren die breite Öffentlichkeit in das Verfahren miteinzubeziehen. (zum Ganzen Urteil A-596/2020 E. 6.3.2.1 m.w.H; vgl. Art. 6 Abs. 1 PBG i.V.m. Art. 13 Abs. 1 VPB). In diesem Sinne wird im Rahmen der Verleihung des

Personenbeförderungsrechts nicht die Einhaltung der Umweltvorschriften oder die Umweltbelastung für die einzelnen Anwohner der Bahnlinie überprüft. Die in Art. 9 Abs. 2 Bst. a PBG statuierte Forderung, wonach der geplanten Transportleistung keine wesentlichen Interessen des Umweltschutzes entgegenstehen dürfen, soll vielmehr sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zum Einsatz kommen, welche die Umwelt übermässig belasten. Darüber hinaus dient die Umweltverträglichkeit einer Transportleistung bei einer öffentlichen Ausschreibung bei vergleichbaren Angeboten als Auswahlkriterium (vgl. Art. 32g Abs. 2 PBG; Urteil A-596/2020 E. 6.3.3.2). Die Zulassung von Anwohnern zum Konzessions- und zu einem allfälligen Beschwerdeverfahren widersprüche daher dem Sinn und Zweck des Verfahrens und wäre aufgrund der sehr grossen Breitenwirkung nicht praktikabel (vgl. Urteil A-596/2020 E. 6.3.2.1). Alles andere würde ferner auf eine erneute Prüfung der Umweltverträglichkeit der Verkehrsanlage bei jeder Erteilung, Erneuerung oder Änderung einer Personenbeförderungskonzession hinauslaufen. Dies würde etwa im Fall der SBB praktisch das gesamte Bahnnetz der Schweiz betreffen, was nicht im Sinne des Gesetzgebers sein kann, wie es der Beschwerdegegner zu Recht betont. Ausserdem wäre eine Anerkennung der Beschwerdelegitimation von Anwohnern von vornherein nicht zielführend, da die Infrastrukturbetreiberin - welche für die infrastrukturseitigen Massnahmen zur Reduktion der Umweltauswirkungen und Erhöhung der Sicherheit an den Bahnübergängen zuständig ist - nicht Partei im Verfahren auf Erteilung der Personenbeförderungskonzession ist. Jedenfalls sofern sie nicht gleichzeitig als Eisenbahnverkehrsunternehmen die entsprechende Personenbeförderungskonzession auf ihrer Bahnstrecke beantragt.

E. 2.6.4

Zusammengefasst werden die mit den Museumsfahrten des Beschwerdegegners einhergehenden Begleitumstände der Verkehrsanlage zugerechnet und können nicht isoliert von jenen anderer Nutzungsarten (zum Beispiel Güterverkehr, Pauschal- und Rundreisen, etc.) betrachtet werden. Zudem stellen die Bahnübergänge für sich genommen und unabhängig davon wie oft sie von konzessionierten Personenzügen befahren werden eine Gefahrenquelle dar. Die Erneuerung des Personenbeförderungsrechts ist daher für die Beschwerdeführerin 1 weder aus umwelt- noch aus sicherheitstechnischer Sicht belastend (vgl. in diesem Sinne auch Kunz, a.a.O., S. 331). Stattdessen ergibt sich die geltend gemachte Betroffenheit der Beschwerdeführerin 1 aus dem bestimmungsgemässen Gebrauch der bereits bestehenden Infrastruktur, welche den Dampfbetrieb gemäss der Eisenbahninfrastruktur-Konzession vom 13. Juni 2000 ausdrücklich miteinschliesst.

E. 2.6.5

Was die Beschwerdeführerin 1 dagegen vorbringt, vermag an dieser Schlussfolgerung nichts zu ändern. Insbesondere trifft es nicht zu, dass sie sich mangels Alternativen gegen die erneuerte Personenbeförderungskonzession wenden musste, um ihre Rechte zu wahren.

E. 2.6.5.1

Zwar kann ihr nicht entgegengehalten werden, dass sie bzw. die vormaligen Eigentümer ihres Grundstücks sich gegen den Bau der Eisenbahnanlage im Baubewilligungsverfahren gegen Ende des vorletzten Jahrhunderts hätten zur Wehr setzen müssen. Denn vorliegend handelt es sich um eine altrechtliche Anlage, welche grundsätzlich den aktuellen Umwelt- und Sicherheitsvorschriften genügen muss. Ebenso wenig ist ihr die unterlassene Anfechtung der Eisenbahn-Infrastrukturkonzession vom 13. Juni 2000 vorzuwerfen, zumal

deren gerichtliche Überprüfung von Gesetzes wegen nicht möglich war (vgl. zum damaligen Recht Art. 99 Abs. 1 Bst. d des Bundesrechtspflegegesetzes vom 16. Dezember 1943 [OG, SR 173.110] in der Fassung vom 29. Februar 2000). Unzutreffend ist dagegen die Annahme der Beschwerdeführerin 1, wonach mit der Erneuerung der Personenbeförderungskonzession Mehrfahrten des Beschwerdegegners bewilligt worden seien, weil die Infrastrukturkonzession vom 13. Juni 2000 den fahrplanmässigen Eisenbahnverkehr nur auf zwölf Tage pro Jahr beschränkt habe. In der Infrastrukturkonzession wurde nichts dergleichen verfügt. Die darin erwähnten zwölf Fahrtage pro Jahr, welche der Beschwerdegegner im Jahr 2000 durchführte, wurden zur Beurteilung der damaligen Erteilungskriterien «Zweckmässigkeit» und «Wirtschaftlichkeit» der Transportdienstleistung herangezogen (vgl. aArt. 6 Abs. 1 Bst. a EBG in der Fassung vom 25. Januar 2000). Auch generell wurden mit der erneuerten Personenbeförderungskonzession keine Mehrfahrten des Beschwerdegegners bewilligt. Zwar muss dem Konzessionsgesuch der Fahrplan beigelegt werden (vgl. Anhang I Bst. i VPB). Die Vorinstanz erteilt indes die Personenbeförderungskonzession nur für eine bestimmten Linie (vgl. oben E. 2.5.6). Eine konkrete Anzahl konzessionierter Fahrten setzt sie hingegen nicht fest. Dafür gäbe es vorderhand auch keinen Grund. Wie oft ein Eisenbahnverkehrsunternehmen effektiv regelmässige Fahrten durchführen kann, ergibt sich erst im Trassenzuteilungsverfahren, wo die Bedürfnisse der verschiedenen Unternehmen aufeinander abgestimmt werden (vgl. oben E. 2.5.5) und wo im Konfliktfall ein Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Umständen von seinen Trassenwünschen Abstand nehmen muss (vgl. Art. 12 NZV ff.). Die Pflicht zur Einreichung des Fahrplans dient dagegen zum Beispiel der Beantwortung der Frage, ob die geplante Transportdienstleistung überhaupt konzessionspflichtig ist (vgl. Art. 6 PBG i.V.m. Art. 6 Bst. a VPB) oder ob diese die Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 2 Bst. a PBG erfüllt (vgl. oben E. 2.5.6). Bezeichnenderweise verfügte die Vorinstanz in Dispositivziffer 4 der erneuerten Personenbeförderungskonzession auch nur, dass ihr vorgesehene Fahrplanverdichtungen zur Prüfung einer Konzessionsänderung zu unterbreiten seien. Die Anzahl konzessionierter Fahrten kann daher bis zu einem gewissen Mass variieren und wäre dabei immer noch durch die bestehende Konzession gedeckt. Unbesehen davon wurde angeordnet, dass der Netzzugang gewährleistet werden müsse, was sowohl einen fahrplanmässigen Güterverkehr als auch zum Beispiel Rundfahrten oder Pauschalreisen des Beschwerdegegners oder anderer Unternehmen miteinschliesst. Im Übrigen wäre der Fahrplan als organisatorische Massnahmen ohne Verfügungscharakter ohnehin nicht der gerichtlichen Überprüfung zugänglich (vgl. oben E. 2.5.5). Schliesslich würde auch eine zu Unrecht unterlassene Beantragung der Aktualisierung der Sicherheitsgenehmigung und -bewilligung die Beschwerdeführerin 1 nicht zur Beschwerde im vorliegenden Verfahren legitimieren. Dafür stehen ihr andere Instrumente zur Verfügung, um die Vorinstanz auf einen allfälligen Missstand hinzuweisen (vgl. dazu unten E. 2.6.5.3).

E. 2.6.5.2

Ferner kann die Beschwerdeführerin 1 aus den zitierten Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts nichts zu ihren Gunsten ableiten. Im Urteil A-678/2014 ging es um die Betriebsbewilligung eines spezifischen Eisenbahnfahrzeugs im dafür vorgesehenen Bewilligungsverfahren und die Frage, welche Massnahmen im Sinne des umweltrechtlichen Vorsorgeprinzips anzuordnen sind (vgl. oben E. 2.5.7). Solche Fragen sind nicht Gegenstand einer die Eisenbahn betreffende Personenbeförderungskonzession. Weiter ist es zwar zutreffend, dass das Bundesverwaltungsgericht im Urteil A-98/2011 die

Beschwerdelegitimation von Anwohnern einer Buslinie bejahte, falls eine erteilte Personenbeförderungskonzession eine Verkehrs- und damit Lärm- und Schadstoffzunahme von mindestens 10% bewirken sollte. Die Beschwerdelegitimation wurde deshalb nicht von vornherein ausgeschlossen, weil mit der Konzessionsverfügung nicht nur das Recht zum Betrieb von Buslinien verliehen, sondern gleichzeitig im Einzelnen auch verschiedene betriebliche Aspekte, wie die konkrete Linienführung und Haltestellen der konzessionierten Buslinie, festgelegt werde. Wer sich durch den Betrieb der Buslinien betroffen fühle, hätte daher einzig im Rahmen des Konzessionserteilungs- bzw. -änderungsverfahrens die Möglichkeit zur Einbringung seiner Rechtsschutzinteressen (vgl. Urteil A-98/2011 E. 2.4 mit Verweis auf Urteil BVGer A-3199/2006 vom 7. März 2007 E. 3.1 [nicht veröffentlicht in BVGE 2007/1]). Unbesehen davon, dass diese Rechtsprechung mit Urteil A-596/2020 des Bundesverwaltungsgerichts vom 28. Dezember 2020 präzisiert wurde, wäre sie auf den vorliegenden Fall nicht übertragbar. So steht die «Linienführung» des Eisenbahnbetriebs aufgrund der vorbestehenden Eisenbahnanlage bereits fest. Sofern die Beschwerdeführerin durch den Betrieb der Infrastruktur in schützenswerter Weise betroffen ist, muss sie demnach gegen die Infrastrukturbetreiberin - vorliegend die Sursee-Triengen Bahn AG - in den dafür vorgesehenen Verfahren vorgehen.

E. 2.6.5.3

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das Gesetz die Interessen von Anwohnern altrechtlicher Anlagen bereits schützt. So haben die Infrastrukturbetreiberinnen eine Eisenbahnanlage nach den Massgaben der Umweltschutzgesetzgebung zu sanieren. Eine Sanierungspflicht trifft sie ebenfalls bezüglich den Bahnübergängen (vgl. oben E. 2.5.4). Zudem wird die Sicherheit der Bahnanlage alle fünf Jahre im Rahmen der Erteilung der Sicherheitsgenehmigung überprüft (vgl. oben E. 2.5.2). Sollte die Eisenbahnanlage aufgrund eines allgemein vermehrten Eisenbahnverkehrs aus umwelt- und sicherheitstechnischer Sicht sanierungsbedürftig werden und die Infrastrukturbetreiberin ihrer diesbezüglichen Sanierungspflichten nicht nachkommen, so könnte die Beschwerdeführerin 1 dies der Vorinstanz als eisenbahnrechtliche Aufsichtsbehörde zur Anzeige bringen (vgl. Art. 10 Abs. 2 EBG). Falls letztere daraufhin nicht tätig werden würde, könnte sie sich mittels Aufsichtsbeschwerde nach Art. 71 VwVG an das UVEK wenden (vgl. Stefan Vogel, in: Kommentar VwVG, a.a.O., Rz. 15 zu Art. 71 VwVG). Sollte die Beschwerdeführerin 1 durch den Betrieb der Infrastruktur tatsächlich in schützenswerter Weise in ihren Rechten betroffen sein, so kann sie dies gestützt auf Art. 40 Abs. 1 Bst. b EBG bei der Vorinstanz beanstanden. Gegenstand solcher «Anstandsverfahren» können sowohl Streitigkeiten im Zusammenhang mit Bahnübergängen (vgl. Art. 40 Abs. 1 Bst. b i.V.m. Art. 19 Abs. 1 EBG; Urteil BGer 1A.144/2004 vom 6. Oktober 2004 E. 1) als auch solche im Zusammenhang mit von Eisenbahnanlagen ausgehenden Immissionen sein (vgl. betreffend Lichtimmissionen Urteil BVGer A-3358/2011 vom 23. Oktober 2012 E. 5.3; ferner Urteil BVGer A-7744/2015 vom 29. November 2015 E. 8.2.2; sowie betreffend Quietschgeräusche von durchfahrenden Zügen Urteil BVGer A-604/2017 vom 22. März 2018; Urteil BGer 1C_218/2018 vom 2. November 2018; Stückelberger/Haldimann, in: Georg Müller [Hrsg.], Verkehrsrecht, Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Band IV, 2008, S. 278; ferner zum Anspruch auf Erlass einer Sanierungsverfügung bei entsprechender Betroffenheit Heinz Aemisegger, Praxiskommentar RPG: Baubewilligung, Rechtsschutz und Verfahren, 2020 Rz. 93 zu Art. 34 RPG; Schrade/Wiestner, in: Kommentar USG, a.a.O., Rz. 87 zu Art. 16 USG).

E. 2.7

Im Ergebnis liegt kein Kausalzusammenhang zwischen der Erneuerung der Personenbeförderungskonzession und der geltend gemachten Betroffenheit der Beschwerdeführerin 1 vor. Ihre Beschwerde ist vielmehr als Popularbeschwerde zu verstehen. Dafür spricht denn auch, dass sie im vorliegenden Verfahren im Wesentlichen Interessen der allgemeinen Bevölkerung geltend macht (Schulkinder, Werktätige, Sicherheitsinteressen am Bahnübergang in Hinwil bei der Migros, Passagiere der Personenzüge sowie Schaulustige). Die Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführerin 1 ist somit mangels besonderer Betroffenheit und schutzwürdigem Interesse nicht gegeben. Infolgedessen ist auf ihre Beschwerde nicht einzutreten.

E. 3.1

Die Beschwerdeführerin 2 führt zugunsten ihrer Beschwerdelegitimation zusammengefasst ebenfalls aus, dass die Eisenbahninfrastruktur-Konzession vom 13. Juni 2000 mit der erneuerten Personenbeförderungskonzession nicht vereinbar sei. Nur unter der Prämisse eines Bahnverkehrs während zwölf Tagen pro Jahr sei die Infrastrukturbau in Bezug auf die Sicherheit genügend. Dies ändere sich jedoch mit dem verdichteten Fahrplanverkehr. Wenn sie die Sicherheitsmängel im vorliegenden Verfahren nicht monieren könne, würde es ihr diesbezüglich an einem Rechtsschutz fehlen. Sie als Gemeinde sei durch die angefochtene Verfügung insofern betroffen, als sie mit der Forderung nach Sicherung der Bahnübergänge und Immissionsbeschränkungen gewichtige, schutzwürdige öffentliche Interessen geltend mache, welche einen Grossteil ihrer Bewohner unmittelbar betreffe. Sollten zur Sicherung der ungesicherten Bahnübergänge bauliche Sicherheitsmassnahmen getroffen werden müssen, müsste sie dafür überdies gestützt auf Art. 26 Abs. 2 EBG die Kosten teilweise übernehmen. Angesichts der zurzeit neun ungesicherten Bahnübergänge wären diese immens, ohne dass sie von den zusätzlichen Fahrten profitieren würde. Sie sei deshalb in ihren finanziellen Interessen erheblich betroffen. Überdies sei sie Eigentümerin zweier Grundstücke in unmittelbarer Nähe des Bahntrasses. Grundstück Nr. 2842 sei eine Waldparzelle und auf dem Grundstück Nr. 4904 befänden sich Schrebergärten. Durch die vorgesehene Fahrplanverdichtung und der damit einhergehenden Lärm- und Luftverschmutzung sei ein gemütliches Verweilen im Schrebergarten bei einer täglichen Fahrt nicht mehr möglich und aufgrund der durch die Dampfeisenbahn ausgestossenen Russpartikel würde das Gemüse ungeniessbar. Insbesondere in Bezug auf das Schrebergartengrundstück, aber auch in Bezug auf das Waldgrundstück sei sie wie eine Grundeigentümerin immissionsbelastet und damit im Sinne von Art. 48 Abs. 1 VwVG besonders betroffen.

E. 3.2

Die Vorinstanz bestreitet die Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführerin 2 im Wesentlichen mit denselben Argumenten wie bei der Beschwerdeführerin 1 (vgl. im Einzelnen oben E. 2.2). Ausserdem sei die Beschwerdeführerin 2 nicht wie eine Privatperson betroffen. Sie mache nicht unmittelbar eigene, sondern lediglich mittelbar diejenigen Interessen, welche ein Teil ihrer Einwohner im Rahmen der erfolgten Stellungnahme vorgebracht habe, geltend.

E. 3.3

Die Ausführungen des Beschwerdegegners dazu decken sich zum grossen Teil mit jenen der Vorinstanz und seinen eigenen zur Beschwerde-legitimation der Beschwerdeführerin 1.

Darüber hinaus fügt er an, dass die Eisenbahninfrastruktur-Konzession vom 13. Juni 2000 nur die Strecke Bäretswil - Bauma umfasse, weshalb die Beschwerdegegnerin daraus von vornherein nichts zu ihren Gunsten ableiten könne. Die Strecke verlaufe nicht über das Gebiet von Hinwil. Zudem seien die Bahnübergänge nicht streitgegenständlich und entsprechend auch nicht die Finanzierung der allfällig zu treffenden Massnahmen. Auch als Eigentümerin der besagten Grundstücke sei sie nicht zur Beschwerde legitimiert, da es ihr bezüglich Immissionen und Sicherheit an den Bahnübergängen an einem Rechtsschutzinteresse fehle.

E. 3.4

Die allgemeine Legitimationsklausel von Art. 48 Bst. a VwVG ist auf das Beschwerderecht von Privaten zugeschnitten. Gemeinwesen können sich jedoch als Drittbetroffene auf diese allgemeine Umschreibung der Legitimation berufen, wenn sie gleich oder ähnlich wie ein Privater betroffen oder aber in schutzwürdigen eigenen hoheitlichen Interessen berührt sind. Allerdings sind Gemeinwesen nur restriktiv zur Beschwerdeführung zur Durchsetzung hoheitlicher Anliegen zuzulassen; hierfür wird eine erhebliche Betroffenheit in wichtigen öffentlichen Interessen vorausgesetzt. Bejaht wurde die Legitimation von Gemeinden beispielsweise bei Streitigkeiten über spezifische öffentliche Anliegen wie den Grundwasserschutz oder den Schutz der Einwohner vor Fluglärm. In derartigen Fällen ist letztlich das Gemeinwesen als Ganzes in eigenen (öffentlichen) Interessen direkt betroffen; damit ist es in erster Linie zu deren Verteidigung berufen und auch gestützt auf die allgemeine Legitimationsklausel zur Beschwerdeführung legitimiert (statt vieler BGE 141 II 161 E. 2.1 f. und 131 II 753 E. 4.3.1 ff.; Häner, in: Kommentar VwVG, a.a.O., Rz. 24 ff. zu Art. 48 VwVG).

E. 3.5

Die Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführerin 2 kann im Wesentlichen aus denselben Gründen wie bei der Beschwerdeführerin 1 verneint werden. Die Erneuerung des Rechts des Beschwerdegegners, Personen regelmässig und gewerbsmässig auf der Linie Nr. 742 zu befördern, ist nicht ursächlich für die von ihr geltend gemachte Betroffenheit hinsichtlich der befürchteten Umweltauswirkungen und Sicherheitsrisiken an den Bahnübergängen (vgl. im Einzelnen oben E. 2.6.1 ff.). Dies gilt sowohl in Bezug auf ihre Stellung als Eigentümerin der beiden Grundstücke als auch in Bezug auf ihre Stellung als Verteidigerin ihrer eigenen öffentlichen Interessen. Im Übrigen betrifft die Eisenbahninfrastruktur-Konzession vom 13. Juni 2000 nicht eine Bahnlinie auf ihrem Gemeindegebiet, weshalb sie von dieser, worauf der Beschwerdegegner zu Recht hinweist, nichts zu ihren Gunsten ableiten kann. Ebenso wenig berechtigen sie die allfälligen zukünftigen Kosten im Zusammenhang mit der Sanierung der Bahnübergänge zur Beschwerde, sind doch letztere nicht Gegenstand der angefochtenen Verfügung. Im Ergebnis ist auf die Beschwerde der Beschwerdeführerin 2 ebenfalls nicht einzutreten.

E. 4

Vor diesem Hintergrund entfällt eine materielle Beurteilung der Streitsache. Die im vorliegenden Verfahren gestellten Beweisanträge werden damit gegenstandslos.

E. 5

Es bleibt, über die Kosten- und Entschädigungsfolgen des Beschwerdeverfahrens zu entscheiden.

E. 5.1

Die Beschwerdeinstanz auferlegt die Verfahrenskosten in der Regel der unterliegenden Partei (vgl. Art. 63 Abs. 1 VwVG). Eine Partei unterliegt, wenn ihren Begehren aus formellen oder materiellen Gründen nicht entsprochen wird (Marcel Maillard, in: Waldmann/Weissenberger [Hrsg.], Praxiskommentar VwVG, 2. Aufl. 2016, Rz. 14 zu Art. 63 VwVG). Keine Verfahrenskosten werden Vorinstanzen oder beschwerdeführenden und unterliegenden Bundesbehörden auferlegt; anderen als Bundesbehörden, die Beschwerde führen und unterliegen, werden Verfahrenskosten auferlegt, soweit sich der Streit um vermögensrechtliche Interessen von Körperschaften oder autonomen Anstalten dreht (Art. 63 Abs. 2 VwVG). Die Beschwerdeführerin 1 hat infolge ihres Unterliegens die auf ihren Verfahrensteil fallenden Verfahrenskosten zu tragen. Diese sind auf Fr. 1'500.-- festzusetzen und dem von ihr in gleicher Höhe geleisteten Kostenvorschuss zu entnehmen. Bei der Beschwerdeführerin 2 handelt es sich um eine Gemeinde, welche ihre Beschwerde nicht zum Schutz ihrer vermögensrechtlichen Interessen erhob. Zwar führte sie unter anderem allfällige zukünftige Kosten im Zusammenhang mit der Sanierung der Bahnübergänge zur Begründung ihrer Beschwerdelegitimation an. Im Wesentlichen wandte sie sich jedoch aus Gründen der Sicherheit und des Umweltschutzes gegen die Erneuerung der Personenbeförderungskonzession. Infolgedessen sind ihr keine Verfahrenskosten aufzuerlegen.

E. 5.2

Der ganz oder teilweise obsiegenden Partei steht eine Parteientschädigung zu (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 Abs. 1 des Reglements über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Die Entschädigung wird der Körperschaft oder autonomen Anstalt auferlegt, in deren Namen die Vorinstanz verfügt hat, soweit sie nicht einer unterliegenden Gegenpartei auferlegt werden kann (Art. 64 Abs. 2 VwVG). Einer unterliegenden Gegenpartei kann sie je nach deren Leistungsfähigkeit auferlegt werden, wenn sich die Partei mit selbständigen Begehren am Verfahren beteiligt hat (Art. 64 Abs. 3 VwVG). Keinen Anspruch auf Parteientschädigung haben Bundesbehörden (vgl. Art. 7 Abs. 3 VGKE). Vorliegend gilt der Beschwerdegegner gegenüber den Beschwerdeführerinnen als obsiegend. Letztere schulden dem Beschwerdegegner folglich je eine Parteientschädigung, zumal sie dazu finanziell in der Lage sein dürften. Da keine Kostennote eingereicht wurde, sind die Parteientschädigungen aufgrund der Akten festzusetzen (vgl. Art. 14 Abs. 2 VGKE). Unter Berücksichtigung der Schwierigkeit des Falles, des jeweiligen mutmasslichen Zeitaufwandes für das gesamte Beschwerdeverfahren (inkl. der [superprovisorischen] Anträge auf Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde), der objektiven Notwendigkeit gewisser Ausführungen sowie der Synergieeffekte zwischen den Verfahren erachtet das Bundesverwaltungsgericht eine Parteientschädigung von Fr. 4'000.-- zulasten der Beschwerdeführerin 1 und eine Parteientschädigung von Fr. 4'000.-- zulasten der Beschwerdeführerin 2 als angemessen (je inkl. Auslagen und Mehrwertsteuerzuschlag im Sinne von Art. 9 Abs. 1 Bst. b und c VGKE). Die Beschwerdeführerinnen sind zu verpflichten, dem Beschwerdegegner die entsprechenden Parteientschädigungen auszurichten.