

BVGer A-1034/2010 vom 13. Januar 2011

Bundesverwaltungsgericht, 2011-01-13, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-1034_2010

FR: TAF A-1034/2010 du 13 janvier 2011

IT: TAF A-1034/2010 del 13 gennaio 2011

Regeste

Bahninfrastruktur

Erwägungen

E. 1.1

Gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021), sofern keine Ausnahme nach Art. 32 VGG vorliegt. Als Vorinstanzen gelten die in den Art. 33 und Art. 34 VGG genannten Behörden. Das BAV gehört zu den in Art. 33 VGG erwähnten Behörden. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, ist nicht gegeben (Art. 32 VGG). Das Bundesverwaltungsgericht ist deshalb zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

E. 1.2

Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c).

E. 1.2.1

Bei der Beschwerde gegen einen Nichteintretensentscheid kann nur geltend gemacht werden, die Vorinstanz habe zu Unrecht das Bestehen der Eintretensvoraussetzungen verneint. Das Anfechtungsobjekt wird folglich auf die Eintretensfrage beschränkt und die beschwerdeführende Partei kann nur die Anhandnahme beantragen, nicht aber die Aufhebung oder Änderung der Verfügung verlangen; auf materielle Begehren kann entsprechend nicht eingetreten werden (André Moser/Michael Beusch/Lorenz Kneubühler, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2008, S. 78 Rz. 2.164). Vorliegend ist die Vorinstanz in Ziff. 1 des Dispositivs der angefochtenen Verfügung auf die Gesuche der Beschwerdeführerin 2 sowie der SBB nicht eingetreten. Indem die Beschwerdeführerin 2 im Beschwerdeverfahren ausschliesslich materielle Rügen vorbringt, prozessiert sie demzufolge (zumindest soweit sie betreffend) am Anfechtungsobjekt vorbei. Soweit die Beschwerdeführerin 2 betreffend, ist auf die Beschwerde daher nicht einzutreten.

E. 1.2.2

Das schutzwürdige Interesse an der Anfechtung einer Verfügung kann rechtlicher oder auch bloss tatsächlicher Natur sein und es genügt, wenn rein tatsächliche, praktische, wirtschaftliche, ideelle oder andere Interessen der beschwerdeführenden Person verletzt werden. Es besteht mithin im praktischen Nutzen, den die erfolgreiche Beschwerde dem

Beschwerdeführer eintragen würde, das heisst in der Abwendung eines materiellen oder ideellen Nachteils, den der angefochtene Entscheid für ihn zur Folge hätte. Dem drohenden Nachteil muss dabei eine nicht unbedeutende Schwere zukommen und der Schadenseintritt muss relativ wahrscheinlich sein; bloss geringfügige, unwahrscheinliche Beeinträchtigungen reichen nicht aus (Moser/Beusch/Kneubühler, a.a.O., S. 47 f. Rz. 2.65 ff.). Die Beschwerdeführerin 2 hat den SBB, welche die Sanierung des Bahnüberganges Steinegg im Jahre 2006 vorgenommen und der Beschwerdeführerin 1 die Infrastruktur der Bahnstrecke Lichtensteig - Wattwil - Ebnat-Kappel im gleichen Jahr zum Eigentum übertragen haben (Quelle: www.sob.ch), den nach Auffassung der SBB auf die Strassenseite entfallenden Anteil von Fr. 138'000.- im August 2007 überwiesen. Ob es sich dabei - wie die Beschwerdeführerinnen übereinstimmend geltend machen - um einen blossen Kostenvorschuss gehandelt hat, welcher von der Beschwerdeführerin 1 (nach Abzug des freiwilligen Gemeindebeitrages von Fr. 40'000.-) als Rechtsnachfolgerin der SBB der Beschwerdeführerin 2 oder - falls die Beschwerdeführerin 2 die SBB in die Pflicht nehmen sollte und diese ihrerseits auf die Beschwerdeführerin 1 Regress nehmen sollten - den SBB zurückzuerstatten ist, kann letztlich offenbleiben. Denn die Beschwerdeführerin 1 trägt zumindest das Risiko, dass eine solche Rückerstattungspflicht besteht. Folglich hat sie - um dieses Risiko auszuschliessen - ein faktisches Interesse daran, dass sich die von ihr in die Pflicht genommenen Anstösser im Umfang von Fr. 98'000.- an den Kosten beteiligen und sie die Beschwerdeführerin 2 in diesem Umfang befriedigen kann. Mit Bezug auf die Beschwerdeführerin 1 ist auf die form- und fristgerecht (Art. 50 und Art. 52 VwVG) eingereichte Beschwerde demnach einzutreten.

E. 2

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

E. 3

Die Beschwerdeführerin 1 und die Beschwerdegegnerin 3 beantragen zwecks Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes die Einholung ergänzender Unterlagen (u.a. Plangenehmigungsunterlagen zur Sanierung des Bahnüberganges Steinegg sowie zur Umfahrung Lichtensteig, Bahnfahrpläne, Regulativ der Gemeinde Wattwil betreffend Gemeindebeiträge an Strassensanierungen).

E. 3.1

Das Bundesverwaltungsgericht stellt den Sachverhalt von Amtes wegen fest (Art. 12 VwVG) und bedient sich nötigenfalls verschiedener Beweismittel. Es hat die von den Parteien angebotenen Beweismittel abzunehmen, wenn diese zur Abklärung des Sachverhaltes tauglich erscheinen (Art. 33 Abs. 1 VwVG). Bei der Beurteilung dieser Frage kommt der entscheidenden Instanz ein gewisser Ermessensspielraum zu. Sie kann von einem beantragten Beweismittel namentlich dann absehen, wenn bereits Feststehendes bewiesen werden soll, wenn zum Voraus gewiss ist, dass der angebotene Beweis keine wesentlichen Erkenntnisse zu vermitteln vermag, oder wenn sie den Sachverhalt aufgrund eigener Sachkunde ausreichend würdigen kann (sogenannte antizipierte Beweiswürdigung; BGE 131 I 153 E. 3 mit Hinweisen; Alfred Kölz/Isabelle Häner, *Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes*, 2. Aufl., Zürich 1998, Rz. 320;

Moser/Beusch/Kneubühler, a.a.O., S. 159 Rz. 3.125 sowie S. 165 Rz. 3.144).

E. 3.2

Vorliegend vermitteln die sich in den Vorakten befindlichen und von den Parteien ergänzend eingereichten Unterlagen ein umfassendes und genügend klares Bild der tatsächlichen Verhältnisse, weshalb sich die Durchführung ergänzender Beweismassnahmen als nicht notwendig erweist. Soweit die Parteien somit ergänzende Beweisanträge stellen, ist in antizipierter Beweiswürdigung davon abzusehen.

E. 4

Die Beschwerdegegnerin 1 bestreitet die Aktivlegitimation der beiden Beschwerdeführerinnen im vorinstanzlichen Verfahren. Die Beschwerdeführerin 2 sei gar kein Bahnunternehmen und die Beschwerdeführerin 1 sei von der Beschwerdeführerin 2 bereits vollumfänglich befriedigt worden und könne aus dem Kostenverlegungsverfahren gar keine Vorteile mehr für sich ableiten. Zudem könne das Kostenverlegungsverfahren aufgrund einer Vereinbarung zwischen der Beschwerdeführerin 2 und den SBB gar nicht mehr aufgehoben werden. Die Beschwerdeführerin 2 hat den Nichteintretensentscheid der Vorinstanz nicht beanstandet (vgl. E. 1.2.1 hiervor), so dass das Bundesverwaltungsgericht sich auch nicht weiter mit ihrer Parteistellung im vorinstanzlichen Verfahren befassen muss. Die Beschwerdeführerin 1 wiederum trägt ein Rückzahlungsrisiko und hat schon aus diesem Grund ein Interesse an einer Kostenbeteiligung der Anstösser (vgl. E. 1.2.2 hiervor). Darüber hinaus lässt auch die Vereinbarung zwischen der Beschwerdeführerin 2 und den SBB das Kostenverlegungsverfahren nicht obsolet werden: Gemäss Art. 32 EBG finden die Art. 25-31 EBG insoweit keine Anwendung, als zwischen den Beteiligten abweichende Vereinbarungen über die Kosten bestehen oder getroffen werden; diesen wird mithin die Freiheit belassen, unter den im einzelnen Fall gegebenen besonderen Verhältnissen von den gesetzlichen Grundsätzen abweichende Regelungen über die Kosten zu treffen (Botschaft des Bundesrates zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 3. Februar 1956, BBl 1956 I 213 250 [nachfolgend: Botschaft]). Vorliegend erscheint fraglich, ob es sich bei der Absprache zwischen der Beschwerdeführerin 2 und den SBB überhaupt um eine solche Vereinbarung handelt, wurde doch mit dieser - zumindest nach Auffassung der Beschwerdeführerinnen - nur eine vorläufige, nicht aber eine definitive Kostenübernahme durch die Beschwerdeführerin 2 verabredet. Dessen ungeachtet bestand eine solche Abmachung aber ohnehin nur zwischen diesen beiden Parteien, so dass es der Beschwerdeführerin 1 als Bahnunternehmen grundsätzlich unbenommen blieb, - mangels einvernehmlicher Lösung zwischen ihr und den übrigen Beteiligten - bei der Vorinstanz ein Kostenverlegungsverfahren gemäss Art. 40 Abs. 2 EBG anzuheben und den Anteil der Anstösser an den Sanierungskosten verbindlich festlegen zu lassen.

E. 5

Die Beschwerdeführerin 1 beantragt, die Beschwerdegegner seien zur Leistung eines Kostenbeitrages von insgesamt Fr. 98'000.- (mit 5 % Zins ab dem 13. März 2008) an die Sanierung des Bahnüberganges Steinegg zu verpflichten. Zur Begründung macht sie geltend, dass nicht nur die Eisenbahn, sondern auch die Strasse die Sanierung (mit-) verursacht habe und den Strasseneigentümern aus dieser zudem ein Sondervorteil erwachsen sei.

E. 6

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

E. 6.1

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

E. 6.2

Aus den Vorakten ergibt sich, dass die Sackstrasse über die privaten Grundstücke der Beschwerdegegnerin 1 und der Beschwerdegegner 2 führt und schliesslich in die Liegenschaft der Beschwerdegegnerin 3 bzw. (auf der anderen Seite der Thur) in das Industriegebiet Hof mündet. Weiter lässt sich ihnen entnehmen, dass die Sackstrasse als Gemeindestrasse dritter Klasse eingestuft ist, mithin der übrigen Erschliessung sowie der Land- und der Forstwirtschaft dient, nicht aber dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen steht (vgl. Art. 8 Abs. 3 des kantonalen Strassengesetzes vom 12. Juni 1988 [sGS 732.1]), und (Stand: Dezember 2008) mit einem Fahrverbot beschildert ist, welches nur den Zubringerverkehr gestattet. Letztlich haben aber diese rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten für die Beurteilung der Frage, ob die Sackstrasse als öffentliche oder private Strasse zu qualifizieren ist, ausser Acht zu bleiben und es kann auch dahingestellt bleiben, ob das momentan angebrachte Verbotsschild mit der Strassenklassifikation vereinbar ist (vgl. auch Mail der Kantonspolizei St. Gallen vom 5. August 2005; bzgl. der Unbeachtlichkeit eines Fahrverbotes vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes A 5896/2007 vom 19. Mai 2009 E. 3.2.3 in fine). Denn ausschlaggebend ist einzig, dass die Sackstrasse de facto nicht nur von den Eigentümern der Liegenschaften im Gebiet Sack/Feldegg bzw. einem von ihnen bestimmten Personenkreis (Mieter, Pächter und

Angestellte), sondern allgemein von Besuchern sowie - obwohl nicht als kantonaler Wanderweg eingestuft - von Wanderern und von Fussgängern, welche das Eisenbahnmuseum im Industriegebiet Hof aufsuchen wollen, benutzt wird (vgl. auch Artikel der Zeitung "Der Toggenburger" vom 18. Mai 2005, Stellungnahme der Beschwerdegegnerin 3 vom 22. Juli 2009). Folglich ist bei ihr von einer öffentlichen Strasse im Sinne des EBG auszugehen und einer Anwendung der Art. 25 ff. EBG auf den vorliegenden Sachverhalt steht grundsätzlich nichts entgegen.

E. 7.1

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

E. 7.2

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

E. 8

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

E. 8.1

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

E. 8.2

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

E. 8.3

Wie die Beschwerdeführerin 1 selber einräumt und von den Beschwerdegegnern bestätigt wird, hat der Schienenverkehr auf dem relevanten Streckenabschnitt mit Einführung des Taktfahrplanes markant zugenommen. Aber auch die rechtlichen Rahmenbedingungen haben sich - vor allem bedingt durch eine Zunahme der Fahrgeschwindigkeiten und des Verkehrsaufkommens auf dem Schweizerischen Schienennetz - in der Zwischenzeit verändert: So sind die Bahnunternehmen aufgrund des auf den 14. Dezember 2003 in Kraft getretenen (und auf den 1. Juli 2010 bereits wieder teilweise angepassten) revidierten 6. Abschnittes der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, AS 2003 4289) verpflichtet, Bahnübergänge, die der EBV nicht entsprechen, aufzuheben oder bis spätestens 31. Dezember 2014 anzupassen (vgl. den unverändert gebliebenen Art. 37f Abs.

1 EBV [SR 742.141.1]). Gemäss dem (für die Sanierung des Bahnüberganges Steinegg im Jahre 2006 massgeblichen und seither ebenfalls weitgehend unverändert gebliebenen) Art. 37c Abs. 3 Bst. c Ziff. 2 EBV genügt an Bahnübergängen - falls die Sichtverhältnisse genügend sind oder die Eisenbahnfahrzeuge bei zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen zweckdienliche Achtungssignale abgeben - das Aufstellen von Andreaskreuzen als einzigem Signal, sofern der Strassenverkehr schwach (d.h. nicht mehr als 8 Personenäquivalente pro Stunde) und der Schienenverkehr langsam ist (d.h. bis zu 50 km/h Höchstgeschwindigkeit; vgl. auch Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung, Ausgabe 2006 [AB-EBV 2006], zu Art. 37b Blatt Nr. 1). Da beim Bahnübergang Steinegg die Sichtdistanz für eine gefahrlose Gleisüberquerung bloss 7 statt den erforderlichen 16 Sekunden beträgt (vgl. Schreiben der SBB an die Beschwerdeführerin 2 vom 10. März 2005), die Fahrgeschwindigkeit der Züge mit 75 km/h angegeben wird (vgl. Präsentation der SBB vom 21. Januar 2002) und das Aufstellen von Andreaskreuzen bei gleichzeitiger Abgabe von Pfeifsignalen bzw. eines provisorischen Lichtsignales nur als Übergangslösung zulässig war, blieb den SBB - ungeachtet des konkreten Verkehrsaufkommens auf der Sackstrasse - somit gar nichts anderes übrig, als eine automatische Schrankenanlage zu errichten oder zumindest eine gleichwertige Sicherungsmassnahme zu ergreifen.

E. 8.4

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

E. 8.4.1

Die Beschwerdegegner 2 benützen - was auch von der Beschwerdeführerin 1 anerkannt wird - vor allem die Zufahrtsstrasse über die Thurbrücke und sind auf eine Erschliessung ihrer Liegenschaft via den Bahnübergang Steinegg nicht zwingend angewiesen; von der Beschwerdeführerin 1 wird weiter auch nicht geltend gemacht, dass die Beschwerdegegnerin 1 ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Strasse zu verantworten habe. Ein allfälliger Mehrverkehr auf der Sackstrasse kann somit - wenn überhaupt - einzig durch die Kläranlage auf der Parzelle der Beschwerdegegnerin 3 verursacht worden sein. Diese besteht seit dem Jahre 1968 und hat in den Jahren 1983/1984 neben dem Zugang über die Thur eine zusätzliche Zufahrtmöglichkeit via den Bahnübergang Steinegg erhalten (vgl. Bst. A.c hiuvor). Im Zusammenhang mit der Erneuerung und dem Ausbau der Kläranlage im Jahre 1993 wurden (vor allem von Seiten der Beschwerdegegnerin 3) erste Stimmen laut, welche wegen dem Baustellenverkehr die Errichtung einer Schrankenanlage verlangten. Mangels Bereitschaft der Anstösser, sich an den Sanierungskosten zu beteiligen, wurde dieses Projekt allerdings in der Folge nicht realisiert (vgl. Protokoll des Gemeinderates Lichtensteig zur Besprechung vom 29. Juni 1993 betreffend "Bahnübergang

Sack / Zufahrt Baustelle ARA und Liegenschaften"). Hauptursache für diesen ersten Sanierungsversuch war demzufolge vor allem die erhöhte Unfallgefahr aufgrund des (zeitlich ohnehin beschränkten) Mehrverkehrs von und zu der Baustelle bei der Kläranlage, nicht aber - wie die Beschwerdeführerin 1 geltend zu machen scheint - deren anschliessender Betrieb. Dessen ungeachtet ist auch nicht ersichtlich, inwiefern die Erschliessung und der Betrieb der (sanierten) Kläranlage zu einem übermässigen Lastwagenverkehr und dieser seinerseits zu einer erhöhten Kollisionsgefahr auf dem Bahnübergang geführt haben sollte (zumal die SBB ansonsten wohl kaum mit der Sanierung des Bahnüberganges bis ins Jahre 2006 zugewartet hätten).

E. 8.4.2

Dazu kommt noch ein Weiteres: Nach den unwidersprochen gebliebenen Ausführungen der Beschwerdegegnerin 3 wurde die ARA im Jahre 2006 stillgelegt bzw. zu einem Pumpwerk zurückgebaut. Der genaue Zeitpunkt der Stilllegung braucht nicht überprüft zu werden, denn es ist schlechthin nicht vorstellbar, dass bei Einreichung des Plangenehmigungsgesuches zur Sanierung des Bahnüberganges Steinegg (April 2005) bzw. im Zeitpunkt der Sanierung (2006) - insbesondere angesichts der erfahrungsgemäss langwierigen Planungsphase vor der Realisierung eines solchen Projektes - nicht zumindest bereits entsprechende Absichten der Beschwerdegegnerin 3 bekannt waren (vgl. auch Schreiben der SBB vom 10. März 2005, in welchem auf den Zusammenschluss der ARA Lichtensteig mit der ARA Wattwil verwiesen wird). Die Sanierung des Bahnüberganges Steinegg wurde somit durch die SBB als Rechtsvorgängerin der Beschwerdeführerin 1 vorangetrieben, obwohl absehbar war, dass der Strassenverkehr nach der Stilllegung der Kläranlage sogar rückläufig sein würde. Unter diesen Umständen können aber weder der Betrieb der ARA noch (angesichts der Möglichkeit der Anordnung von temporären Sicherheitsmassnahmen) der vorübergehende Mehrverkehr während der Rückbauphase eine Ursache gesetzt haben.

E. 8.5

Als Zwischenfazit ist folglich festzuhalten, dass die Strassenseite - im Gegensatz zur Bahnseite - die Sanierung des Bahnüberganges Steinegg nicht verursacht und die Beschwerdeführerin 1 als Rechtsnachfolgerin der SBB grundsätzlich die gesamten Kosten zu tragen hat. Bei diesem Ergebnis kann - zumindest vorerst - offenbleiben, ob die Beschwerdegegnerin 3 als "Strasseneigentümer" im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG einzustufen und eine allfällige, durch sie bedingte Verkehrsentwicklung auf der Sackstrasse überhaupt zu berücksichtigen wäre.

E. 9

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

Kostenbeteiligung sämtlicher Beschwerdegegner als angezeigt.

E. 9.1

Ziel der Auslegung einer Gesetzesbestimmung ist die Ermittlung ihres wahren Sinngehalts. Das Bundesverwaltungsgericht folgt dabei der höchstrichterlichen Auslegungsmethodik, wonach das Gesetz in erster Linie aus sich selbst heraus, das heisst nach Wortlaut, Sinn und Zweck und den ihm zugrunde liegenden Wertungen auf der Basis einer teleologischen Verständnismethode ausgelegt werden muss. Auszurichten ist die Auslegung auf die ratio legis, die zu ermitteln dem Gericht allerdings nicht nach seinen eigenen, subjektiven Wertvorstellungen, sondern nach den Vorgaben des Gesetzgebers aufgegeben ist. Die Auslegung des Gesetzes hat zwar nicht entscheidend historisch zu erfolgen, ist im Grundsatz aber dennoch auf die Regelungsabsicht des Gesetzgebers und die damit erkennbar getroffenen Wertentscheidungen auszurichten, da sich die Zweckbezogenheit des rechtsstaatlichen Normverständnisses nicht aus sich selbst begründen lässt, sondern aus den Absichten des Gesetzgebers abzuleiten ist, die es mit Hilfe der herkömmlichen Auslegungselemente zu ermitteln gilt. Die Gesetzesauslegung hat sich vom Gedanken leiten zu lassen, dass nicht schon der Wortlaut die Rechtsnorm darstellt, sondern erst das an Sachverhalten verstandene und konkretisierte Gesetz. Gefordert ist die sachlich richtige Entscheidung im normativen Gefüge, ausgerichtet auf ein befriedigendes Ergebnis aus der ratio legis. Dabei befolgt das Bundesgericht einen pragmatischen Methodenpluralismus und lehnt es namentlich ab, die einzelnen Auslegungselemente einer hierarchischen Prioritätenordnung zu unterstellen (vgl. dazu statt vieler: BGE 131 III 33 E. 2 mit Hinweisen; BVGE 2009/8 E. 7 mit Hinweisen; Ulrich Häfelin/Walter Haller/Helen Keller, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 7. Aufl., Zürich u. a. 2008, Rn. 80 ff.).

E. 9.2

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

E. 9.3

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

E. 9.4

Der Bundesrat unterbreitete der Bundesversammlung ursprünglich einen Entwurf des Art. 25 EBG (heute: Art. 27 EBG), welcher statt des Ausdruckes "jede Partei" den Passus "diejenige Partei, die nach den vorstehenden Bestimmungen keine Kosten oder nur einen Anteil zu tragen hat" enthielt (BBl 1956 I 291 298; vgl. auch Botschaft, a.a.O., BBl 1956 I

213 250). Im Ständerat führte Berichterstatter Häfelin hierzu aus, die vorberatende Kommission sei zwar materiell mit der Auffassung des Bundesrates einverstanden, schlage aber - um die Absicht des Gesetzgebers deutlicher zum Ausdruck zu bringen - vor, die Umschreibung der zu belastenden Partei wegzulassen, da solche Möglichkeiten immer denkbar seien und alle Parteien treffen könnten (Amtliches Bulletin der Bundesversammlung [AB] 1957 S 156 f.). Weiter wies Bundesrat Lepori in der Beratung darauf hin, dass sich jede Partei "même en dehors de l'article 24" (heute: Art. 26 EBG) im Umfang ihres Vorteils an den Kosten zu beteiligen habe (AB 1957 S 157). Die Gesetzesmaterialien lassen somit eher darauf schliessen, dass die eidgenössischen Räte den Kreis der Kostenpflichtigen gemäss Art. 27 Abs. 1 EBG weit fassen und nicht zum vornherein auf die Strasseneigentümer und Bahnunternehmen beschränken wollten.

E. 9.5

Mit Art. 27 Abs. 1 EBG beabsichtigte der Gesetzgeber, bei der Kreuzung zwischen einer öffentlichen Strasse und einer Bahnlinie allfällige (unerwünschte) Auswirkungen einer strikten Anwendung des Verursacherprinzipes zu korrigieren und auch diejenigen Personen kostenpflichtig zu erklären, welche - obwohl nicht (Haupt-) Verursacher - aus dem Neubau oder der Änderung der Kreuzungsanlage dennoch einen (zusätzlichen) Nutzen erzielen. Diese Regelung ist zugeschnitten auf den (Normal-) Fall, dass dem Eisenbahnunternehmen ein öffentliches Gemeinwesen (Kanton oder Gemeinde) als Strasseneigentümer gegenübersteht. Vorliegend gestalten sich die tatsächlichen Verhältnisse jedoch wesentlich komplizierter: Wie bereits ausgeführt (vgl. E. 6 ff. hiervor), handelt es sich bei der Sackstrasse zwar um eine öffentliche Strasse. Sie ist jedoch nicht als Parzelle ausgeschieden, sondern verläuft vor und nach dem Bahnübergang Steinegg über die privaten Grundstücke der Beschwerdegegnerin 1, anschliessend über diejenigen der Beschwerdegegner 2 und mündet letztlich in die Liegenschaft der Beschwerdegegnerin 3 bzw. über die Thurbrücke in das Industriegebiet Hof (vgl. A.b hiervor). Würde nun mit der Vorinstanz - neben der Beschwerdeführerin 1 als Verursacherin - einzig die Beschwerdegegnerin 1 als Eigentümerin der Strasse an der Kreuzungsstelle einer Kostenpflicht unterstellt, würde dies zum unbilligen Ergebnis führen, dass diese - aufgrund ihrer (rein zufälligen) räumlichen Nähe zum Bahnübergang - die strassenseitigen Kosten vollumfänglich zu übernehmen hätte, selbst wenn die rückwärtigen Liegenschaften in gleichem oder ungleich grösserem Umfang bzw. möglicherweise sogar ausschliesslich einen Nutzen aus der Sanierung des Bahnüberganges ziehen sollten. Eine solche Auffassung wäre jedoch mit Sinn und Zweck von Art. 27 Abs. 1 EBG nicht vereinbar. Eine teleologische Auslegung lässt somit keinen anderen Schluss zu, als dass grundsätzlich sämtliche Personen, welche aus der Errichtung einer automatischen Schrankenanlage einen Vorteil erzielen, Parteieigenschaft aufweisen und daher kostenpflichtig werden. Bei einem solchen Verständnis braucht aber - mangels Relevanz - auch an dieser Stelle (vgl. bereits E. 8.5 hiervor) nicht geprüft zu werden, wer überhaupt unter "Strasseneigentümer" im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG zu subsumieren und wie und ob die vom Bundesgericht in BGE 94 I 569 E. 5 erfolgte Konkretisierung dieses Begriffes auf die vorliegende Konstellation zu übertragen wäre.

E. 9.6

Was im Zusammenhang mit der Erneuerung einer Kreuzungsanlage unter "Vorteil" im Sinne von Art. 27 Abs. 1 EBG konkret zu verstehen ist, hat das Bundesgericht - soweit ersichtlich - bis anhin nicht beantwortet. Mit der Vorinstanz ist jedoch davon auszugehen,

dass dieser Vorteil nicht nur finanzieller, sondern - beispielsweise in Form eines Sicherheitsgewinnes - auch bloss ideeller Natur sein kann. Sogar die Erhaltung des Ist-Zustandes auf längere Zeit hinaus muss als Vorteil gewertet werden, auch wenn die Parteien keinen zusätzlichen Vorteil aus der Erneuerung ziehen, hätten sie doch ansonsten ohne diese über kurz oder lang etwas verloren. Die Vorteile, welche Art. 27 Abs. 1 EBG nennt und welche einzubeziehen sind, sind folglich künftige, wobei dazu auch diejenigen gehören, die (vor der Erneuerung) gegeben waren und weiterhin bestehen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes A 5867/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 8.1 mit Hinweis). Dabei versteht es sich von selbst, dass nicht irgendein beliebiger Vorteil gemeint sein kann, sondern - um den Kreis der Kostenpflichtigen weiter einzuschränken - nur ein wesentlicher Sondervorteil, der über das hinausgeht, was die Allgemeinheit aus der Sanierung des Bahnüberganges für einen Nutzen zieht.

E. 9.7

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

E. 9.8

Einer solchen Festlegung des Kreises der Kostenpflichtigen gemäss Art. 27 Abs. 1 EBG steht - zumindest im Ergebnis - auch die bisherige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes nicht entgegen: So wurde zwar im Urteil A-5896/2007 vom 19. Mai 2009 (neben dem Eisenbahnunternehmen) nur der Beschwerdeführer als (privater) Eigentümer der Strasse sowie des Grundstückes beim sanierten Bahnübergang kostenpflichtig erklärt, nicht aber der Eigentümer des ebenfalls erschlossenen, dahinter liegenden Grundstückes. Im Unterschied zum vorliegenden Verfahren hatte sich Letzterer gegenüber dem Beschwerdeführer jedoch bereit erklärt, einen Teil der Kosten zu übernehmen (vgl. E. 3.2.5). Im Urteil A-5867/2007 vom 27. Oktober 2008 wurden die Sanierungskosten schliesslich - ohne die Eigentumsverhältnisse an der Strasse offen zu legen und allfällige weitere Nutzniesser aufzuführen - ebenfalls auf zwei Eigentümerinnen von durch den Bahnübergang erschlossenen Grundstücken im Umfang ihres Sondervorteils verteilt (vgl. E. 8.2).

E. 10

Die Vorinstanz hat aufgrund des geringen strassenseitigen und des nicht unerheblichen schienenseitigen Verkehrsaufkommens sowie der überproportionalen Bedeutung des Sicherheitsgewinnes für die Strassenbenutzer den auf die Strasse entfallenden Vorteil auf 20 % festgesetzt und der Bahn - welche als Verursacherin vorneweg 50 % der Kosten alleine zu übernehmen habe - 90 % aller Kosten auferlegt. Die Beschwerdeführerin 1 beantragt gestützt auf einen (allerdings als unverbindlich erklärten) Verteilschlüssel nach

dem kantonalen Strassengesetz sowie aufgrund des erzielten Sicherheitsgewinnes eine pauschale Übernahme von 25 % der Sanierungskosten durch die Strassenseite. Die Beschwerdegegnerin 1 macht geltend, der höchstens marginale Sicherheitsgewinn für die Strasse sei durch die mit der Sanierung verbundenen Nachteile (erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Schiene, zusätzliche Wartezeiten vor der Bahnschranke) zu verrechnen bzw. ihr Kostenanteil auf höchstens 5 % festzusetzen. Die Beschwerdegegnerin 3 schliesslich bemängelt den von den Beschwerdeführerinnen für die Kostenverteilung verwendeten Perimeter, welcher eine falsche Gewichtung ihrer Parzelle vornehme und nicht berücksichtige, dass diese nach der Stilllegung der ARA weder umgenutzt noch überbaut werden könne; zudem seien die ARA und die Liegenschaften der Beschwerdegegner 2 - im Gegensatz zu denjenigen der Beschwerdegegnerin 1 - von zwei Seiten her erschlossen.

E. 10.1

Bei der Bestimmung des jeweiligen Vorteils ist davon auszugehen, dass das hauptsächliche Interesse an der Erstellung oder Änderung einer Kreuzungsanlage in der Regel beim Inhaber der Bauherrschaft liegt. Als Bauherr wird regelmässig derjenige aktiv, der ein Interesse an der Ausführung eines Bauprojektes hat. In dessen Bereich liegt üblicherweise die Ursache für eine bauliche Änderung, weshalb er den hauptsächlichen Nutzen bzw. Vorteil daraus zieht. Schliesslich bestimmt der Bauherr auch den wesentlichen Umfang des Projekts und damit das Ausmass der Kosten (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes A-5867/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 9.1 mit Verweis auf Urteil des Bundesgerichtes 2A.80/1999 vom 5. Januar 2000 E. 4d).

E. 10.2

Wie bereits ausgeführt (vgl. E. 8.5 hiervor), ist die Beschwerdeführerin 1 als Rechtsnachfolgerin der SBB vorliegend als Verursacherin der Sanierung des Bahnüberganges Steinegg anzusehen. Sie bzw. die SBB hatten die Bauherrschaft inne und den Umfang des Projekts und das Ausmass der Kosten alleine bestimmt. Vor diesem Hintergrund kann zwar nicht in Frage stehen, dass die Bahnseite den Hauptteil der Kosten zu übernehmen hat, zumal vor allem sie aufgrund des nicht unerheblichen Verkehrsaufkommens auf der Schiene aus der zusätzlichen Sicherung des Bahnüberganges einen Nutzen zieht. Zugleich gilt es aber (in einem grösseren Umfang, als dies die Vorinstanz getan hat) in Erwägung zu ziehen, dass auch die Strassenseite - selbst bei Berücksichtigung der von der Beschwerdegegnerin 1 angeführten Nachteile - insgesamt einen Vorteil aus der Errichtung der automatischen Schrankenanlage erzielt hat (vgl. E. 9.7 hiervor). Das Bundesverwaltungsgericht erachtet es daher als angemessen, der Bahnseite drei Viertel und der Strassenseite ein Viertel der Sanierungskosten aufzuerlegen.

E. 10.3

Damit bleiben noch die einzelnen Anteile der Beschwerdegegner am strassenseitigen Anteil festzulegen: Die Beschwerdegegner 2 und die Beschwerdegegnerin 3 haben ein dingliches Fuss- und Fahrwegrecht über die Thurbrücke sowie das Industriegebiet Hof (vgl. Kaufverträge zwischen der Stoffel AG und der Politischen Gemeinde Lichtensteig vom 28. Juni 1967 betreffend die Parzelle Nr. 2401 sowie zwischen der Konkursmasse der Thurotex AG sowie dem Ehepaar Raymann vom 30. März 1983 betreffend die Parzellen Nr. 702 sowie Nr. 703; vgl. auch Gesuch um Löschung des Fuss- und Fahrwegrechtes z.L. Parzelle Nr. 702 bzw. z.G. Parzelle Nr. 2401 vom 25. September 1997). Die Beschwerdegegner 2 benützen daher vor allem diesen Zugang bzw. diese Zufahrt zu ihren Liegenschaften und

auch der Verkehr über den Bahnübergang von und zu der Liegenschaft der Beschwerdegegnerin 3 dürfte nicht erst seit dem Rückbau der Kläranlage zu einem Pumpwerk nicht allzu stark ins Gewicht fallen. Anders die (vermietete) Liegenschaft der Beschwerdegegnerin 1 auf der Parzelle Nr. 701: Diese grenzt unmittelbar an den Bahnübergang an und ist - mangels eines Fuss- und Fahrwegrechtes im vorerwähnten Umfang - wenn nicht in tatsächlicher, so doch zumindest in rechtlicher Hinsicht einzig von der Krinauerstrasse her erschlossen. Die Beschwerdegegnerin 1 hat somit als hauptsächliche Nutzniesserin der Sanierung auf der Strassenseite zu gelten und die Hälfte der auf die Strasse entfallenden Kosten zu übernehmen, während den Beschwerdegegnern 2 und der Beschwerdegegnerin 3 je ein Viertel aufzuerlegen ist. Nichts zu ändern an dieser Gewichtung vermögen allfällige zukünftige bessere Nutzungsmöglichkeiten auf der Liegenschaft der Beschwerdegegnerin 3, zumal offenbar gar kein konkretes Bauprojekt besteht und fraglich ist, ob ein solches überhaupt umsetzbar wäre.

E. 10.4

Daraus ergibt sich für die Tragung der Kosten für die Sanierung des Bahnüberganges Steinegg folgender Verteilschlüssel: · 12/16 für die Beschwerdeführerin 1 · 2/16 für die Beschwerdegegnerin 1 · 1/16 für die Beschwerdegegner 2 · 1/16 für die Beschwerdegegnerin 3

E. 11

Umstritten ist schliesslich der Rechnungsbetrag, welcher der Kostenverteilung zu Grunde zu legen ist. Die Vorinstanz ist in der angefochtenen Verfügung lediglich von Erstellungskosten im Umfang von Fr. 428'894.- ausgegangen und hat von dem auf die Strassenseite entfallenden Anteil den von der Beschwerdeführerin 2 geleisteten Beitrag von Fr. 40'000.- vollumfänglich in Abzug gebracht. Die Beschwerdeführerin 1 macht geltend, dass auch die auf 25 Jahre kapitalisierten Unterhaltskosten (Fr. 107'223.-) in die Berechnung einzubeziehen seien; zudem habe sich die Beschwerdeführerin 2 nur bereit erklärt, den ursprünglich ermittelten Strassenanteil von Fr. 138'000.- mit Fr. 40'000.- zu alimentieren, nicht aber, einen freiwilligen Beitrag unterhalb der zur Kostenverlegung beantragten Summe von Fr. 98'000.- zu leisten. Die Beschwerdegegnerin 1 bestreitet generell den Umfang der von den Beschwerdeführerinnen in Rechnung gestellten Baukosten sowie eine gesetzliche Pflicht zur Vorfinanzierung von künftigen Unterhaltsarbeiten und vertritt die Auffassung, die Beschwerdeführerin 2 habe ihre Zusage im Umfang von Fr. 40'000.- vorbehaltlos und in verbindlicher Weise erteilt. Auch die Beschwerdegegnerin 3 weist die Kostenberechnung der Beschwerdeführerinnen als ungenügend zurück und will von den Baukosten von Fr. 428'894.- den vom ASTRA geleisteten Beitrag von Fr. 99'000.- in Abzug bringen, nicht aber allfällige Unterhaltskosten aufrechnen. Der Beitrag der Beschwerdeführerin 2 im Umfang von Fr. 40'000.- entspreche der langjährigen Praxis für die Abgeltung von öffentlichen Interessen und sei - in analoger Anwendung des kantonalen Strassengesetzes - geschuldet gewesen.

E. 11.1

Die SBB haben im vorinstanzlichen Verfahren eine Kostenzusammenstellung vom 24. Juli 2007 eingereicht, welche für den Bahnübergang Steinegg Erstellungskosten in der Höhe von insgesamt Fr. 428'894.- ausweist (Projektierung und Bauleitung: Fr. 70'000.-, Ortsfeste Bauten und Einrichtungen: Fr. 252'674.-, Stromversorgung und Kabelanlage: Fr. 106'220.-). Die Vorinstanz hat diese Abrechnung - auch wenn die Beschwerdeführerinnen und die SBB

der Aufforderung zur Einreichung weiterer Belege nicht nachgekommen sind - offenbar als schlüssig angesehen und die darin ausgewiesenen Kosten übernommen. Das Bundesverwaltungsgericht sieht keine Veranlassung, von dieser Einschätzung der Vorinstanz abzuweichen, zumal sich die von den Beschwerdeführerinnen im Beschwerdeverfahren nachgereichte Abrechnung vom 13. April 2007 im Ergebnis mit derjenigen vom 24. Juli 2007 deckt, die Beschwerdegegnerinnen keine substantiierte Kritik dagegen vorbringen und der Einwand der Beschwerdegegnerin 1, die (angeblich) für die Fernbedienung der Schrankenanlage veranschlagten Kosten dürften mangels Beitrags an die Sicherheit nicht auf die Strasse überbunden werden, nicht zu überzeugen vermag.

E. 11.2

Gemäss Art. 29 EBG finden die Art. 25-28 EBG sinngemäss Anwendung auf die Kosten für Unterhalt und Erneuerung sowie für alle vorübergehenden und dauernden Massnahmen zur Verhütung von Unfällen an der Kreuzungsstelle mit Einschluss der Bedienung der dazu bestimmten Anlagen. Übertragen auf den im Streite liegenden Sachverhalt kann dies nichts anderes bedeuten, als dass die Beschwerdegegner grundsätzlich im Rahmen der Vorteilsanrechnung gemäss Art. 27 EBG mit dem gleichen Verteilschlüssel wie bei den Sanierungskosten auch an die Unterhaltskosten beizutragen haben (vgl. BGE 94 I 569 E. 5 am Ende; unklar: Riva, a.a.O., S. 342-349). Denn mit der Wartung der automatischen Schrankenanlage erwächst einer Partei - entgegen der Auffassung der Vorinstanz - sehr wohl ein zusätzlicher Vorteil, indem ihr der durch die Sanierung erzielte Sicherheitsgewinn über einen längeren Zeitraum erhalten bleibt. Zu berücksichtigen sind allerdings nur die effektiven, bis anhin angefallenen Unterhaltskosten, welche unmittelbar auf die Sanierung des Bahnüberganges zurückzuführen sind, während für die Erhebung einer blossen Unterhaltspauschale von 25 % der Sanierungskosten (wie sie der Beschwerdeführerin 1 vorschwebt) kein gesetzlicher Spielraum besteht (vgl. auch Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes A 5867/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 10.2). Dies gilt umso mehr, als sich eine solche Pauschale vorliegend auch sachlich nicht rechtfertigen lässt, ist diese doch - entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin 1 - nicht ohne weiteres mit einer Kapitalisierung der Unterhaltskosten auf 25 Jahre gleichzusetzen. Im Ergebnis sind somit die geltend gemachten Unterhaltskosten im Umfang von Fr. 107'223.- nicht zu den Sanierungskosten hinzuzurechnen; vielmehr hat die Beschwerdeführerin 1 (rückwirkend ab dem Jahre 2006) eine jährliche Abrechnung über die effektiv angefallenen Kosten für den Unterhalt der automatischen Schrankenanlage zu erstellen und der Eigentümer der Parzelle Nr. 701 (zur Zeit: Beschwerdegegnerin 1) hat sich daran anschliessend mit 2/16 zu beteiligen, derweil der Anteil des Eigentümers der Parzellen Nr. 702 sowie Nr. 2992 (zur Zeit: Beschwerdegegner 2) sowie der Parzelle Nr. 2401 (zur Zeit: Beschwerdegegnerin 3) je 1/16 beträgt (vgl. auch BGE 94 I 569 E. 6).

E. 11.3

Was den vom ASTRA gesprochenen Bundesbeitrag in der Höhe von Fr. 99'000.- anbelangt, vertritt die Vorinstanz die Auffassung, es handle sich dabei um einen Beitrag gestützt auf Art. 18 des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG, SR 725.116.2). Dieser solle grundsätzlich diejenigen entlasten, welche ansonsten bei der Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr die Kosten der im Interesse der Allgemeinheit gebauten Infrastruktur tragen müssten. Ziehe hingegen - wie vorliegend - ein Privater einen persönlichen Vorteil aus einem Kreuzungsbauwerk und werde daher gemäss Art. 27 EBG kostenpflichtig, hätte ein

Abzug des Bundesbeitrages von den gesamten Erstellungskosten und eine Errechnung des strassenseitigen Kostenanteils aus diesem reduzierten Betrag eine mittelbare Subventionierung eines Partikularinteresses durch die öffentliche Hand zur Folge; eine solche Vorgehensweise verfehle den Zweck dieses Bundesbeitrages.

E. 11.3.1

Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden: Es trifft zwar zu, dass die Beschwerdegegner aus der Sanierung des Bahnüberganges Steinegg einen wesentlichen Sondervorteil erzielen (vgl. E. 9.7 hiervor); zugleich handelt es sich bei der Sackstrasse aber auch um eine Gemeindestrasse dritter Klasse, welche de facto von der Allgemeinheit (mit-) benutzt wird (vgl. E. 6.2 hiervor), mithin auch eine öffentliche Aufgabe wahrnimmt. Bereits aus diesem Grund rechtfertigt es sich vorliegend, den vom ASTRA gewährten Bundesbeitrag von den gesamten Erstellungskosten in Abzug zu bringen und sowohl die Strassen- wie auch die Bahnseite daran teilhaben zu lassen (wie dies die SBB in ihren Schreiben vom 13. Dezember 2002 sowie vom 10. März 2005 im Übrigen selber auch getan haben).

E. 11.3.2

Gemäss der bis Ende 2004 geltenden Fassung von Art. 3 Bst. c Ziff. 1 MinVG (AS 1985 834, 2004 1633) verwendete der Bund die Mineralölsteuer, die für den Strassenverkehr bestimmt ist, unter anderem auch für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen, wobei er sich an den Gesamtkosten, d.h. an den Kosten von Strasseneigentümern und Bahnen, beteiligte (Art. 18 Abs. 3 MinVG in seiner bis Ende 2007 gültigen Fassung [AS 1985 834, 2007 5779]; vgl. auch AB 1984 S 366). Dem bis Ende 2006 geltenden Art. 1 Bst. a der Verkehrstrennungsverordnung vom 6. November 1991 (AS 1991 2404, 2004 4625) kann weiter entnommen werden, dass der Bund diese Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Kreuzungen von Bahngleisen mit öffentlichen oder privaten Strassen und Wegen, die dem allgemeinen motorisierten Verkehr dienen, ausrichtete. Ob das ASTRA seine Kostengutsprache zu einem Zeitpunkt erteilt hat, in welchem diese Bestimmungen noch in Kraft waren, kann nicht schlüssig beantwortet werden (vgl. immerhin Schreiben der SBB vom 13. Dezember 2002, gemäss welchem das ASTRA am 25. April 2002 einen Beitrag von max. Fr. 99'000.- in Aussicht gestellt habe; vgl. auch Kostenzusammenstellung der SBB vom 24. Juli 2007, gemäss welcher das ASTRA am 19. Dezember 2006 eine Kostenbeteiligung von Fr. 99'000.- verfügt habe). Dessen ungeachtet zeigen aber auch sie auf, dass nicht nur die Bahnseite bzw. auf der Strassenseite nicht einzig die öffentliche Hand finanziell entlastet werden sollten.

E. 11.4

Die Beschwerdeführerin 2 hat in ihrem Schreiben vom 4. Januar 2008 den Beschwerdegegnern eine Kostenbeteiligung von Fr. 40'000.- zugesichert, ohne diese ausdrücklich an irgendwelche Bedingungen zu knüpfen. Dem Gesuch vom 9. Dezember 2008 lässt sich entnehmen, dass dieser Beitrag einerseits als freiwillige Zuwendung des Gemeinwesens an die Strassenlasten der Grundeigentümer erfolgte, andererseits, weil der Sackstrasse als öffentlicher Fussweg auch eine gewisse öffentliche Bedeutung zugemessen wurde. Auf entsprechende Nachfrage hin haben die Beschwerdeführerinnen mit Schreiben vom 12. Februar 2009 gegenüber der Vorinstanz präzisierend ausgeführt, dass dieser (bereits) geleistete Beitrag von der Beschwerdeführerin 2 nach wie vor anerkannt werde und zwischen den Gesuchstellern nicht umstritten sei; auch in ihrer Stellungnahme vom 21. August 2009 haben sie bekräftigt, dass sich die Beschwerdeführerin 2 mit Fr. 40'000.- an

den Sanierungskosten beteiligt habe, da die Sackstrasse der Allgemeinheit als Wanderweg diene. Private sind auch im Rechtsverkehr mit Verwaltungsbehörden frei, von früheren Standpunkten abzurücken. Von einem unerlaubten widersprüchlichen Verhalten wird man erst dann sprechen dürfen, wenn das Vorverhalten des Privaten einen klaren Bindungswillen erkennen liess, so dass der neu eingenommene Standpunkt keinen Rechtsschutz verdient (Pierre Tschannen/Ulrich Zimmerli/Markus Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 3. Aufl., Bern 2009, § 22 Rz. 24). Vorliegend hat die Beschwerdeführerin 2 erstmals im Beschwerdeverfahren darauf hingewiesen, dass sie nur an diejenigen Kosten, welche die von ihr zur Verlegung beantragte Summe von Fr. 98'000.- überstiegen, einen freiwilligen Beitrag in der Höhe von maximal Fr. 40'000.- habe leisten wollen. Eine solche Auffassung deckt sich jedoch nicht mit ihren ursprünglichen Aussagen und hätte in casu (vgl. sogleich E. 12) zur Folge, dass die Strassenseite von ihr - entgegen ihren vor der Vorinstanz bekundeten Absichten - überhaupt nicht mehr alimentiert würde. Sie hat sich daher auf ihr Vorverhalten behaften zu lassen und der von ihr freiwillig geleistete Beitrag von Fr. 40'000.- ist - ungeachtet der Höhe des auf die Strassenseite entfallenden Anteils - von diesem vollumfänglich in Abzug zu bringen. Unter diesen Umständen kann auch offenbleiben, ob dieser Beitrag allenfalls auch nach dem EBG (als dem für die Kostenverlegung bei der Sanierung eines Bahnüberganges einzig massgebenden Recht) geschuldet gewesen wäre.

E. 12

Der auf die Strassenseite entfallende Kostenanteil beträgt demnach Fr. 82'473.50 ([Fr. 428'894.- (Sanierungskosten) - Fr. 99'000.- (Bundesbeitrag des ASTRA)] x 1/4). Nach Abzug des freiwilligen Beitrags der Beschwerdeführerin 2 (Fr. 40'000.-) sind auf die Beschwerdegegner noch Kosten im Umfang von Fr. 42'473.50 zu verteilen. Davon haben die Beschwerdegegnerin 1 die Hälfte (Fr. 21'236.75), die Beschwerdegegner 2 und die Beschwerdegegnerin 3 je einen Viertel (Fr. 10'618.40) zu übernehmen.

E. 13

Die Beschwerdeführerin 1 beantragt in ihrer Beschwerde die Ausrichtung eines Zinses von 5 % seit dem 13. März 2008 auf dem durch die Beschwerdegegner auszurichtenden Kostenanteil, habe doch der Zinsenlauf für ihre Forderung spätestens mit der Einreichung des ersten Gesuches um Kostenverteilung desselben Datums bei der Vorinstanz eingesetzt.

E. 13.1

Es entspricht einem allgemeinen Rechtsgrundsatz, dass für öffentlich-rechtliche Geldforderungen ein Verzugszins bezahlt werden muss, sofern es nicht durch besondere gesetzliche Regelung oder dem Sinn nach ausgeschlossen ist (Urteil des Bundesgerichtes 2C_191/2007 vom 11. Oktober 2007 E. 3.2; BGE 101 Ib 252 E. 4b; Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes A-6178/2008 vom 17. Februar 2009 E. 9 sowie A 5896/2007 vom 19. Mai 2009 E. 3.3). Da das EBG die Folgen des Schuldnerverzuges nicht regelt, sind die Art. 102 ff. des Obligationenrechts vom 30. März 1911 (OR, SR 220) analog anwendbar. Art. 102 Abs. 1 OR besagt, dass der Schuldner durch Mahnung des Gläubigers in Verzug gesetzt wird, wenn eine Verbindlichkeit fällig ist. Befindet er sich mit der Zahlung einer Geldschuld in Verzug, so hat er Verzugszinse zu fünf vom Hundert für das Jahr zu bezahlen (Art. 104 Abs. 1 OR). Unter Mahnung versteht man jene an den Schuldner gerichtete Erklärung des Gläubigers, durch die er in unmissverständlicher Weise die unverzügliche Erbringung der fälligen Leistung beansprucht; sie muss dem Schuldner

inhaltlich nicht nur klar zum Ausdruck bringen, dass der Gläubiger die versprochene Leistung endgültig verlangt, sondern auch deren Quantität, Qualität und Erfüllungsort richtig bezeichnen. Eine Mahnung ohne Bezifferung des Betrages ist dann zulässig und wirksam, wenn dieser zur Zeit noch nicht feststeht; wird mit ihr mehr oder anderes verlangt, als dem Gläubiger zusteht, so ist prinzipiell darauf abzustellen, ob der Schuldner erkennen kann, dass die geschuldete Leistung gefordert wird (Wolfgang Wiegand, in: Basler Kommentar, Obligationenrecht I, 4. Aufl., Basel 2007, N. 5 ff. zu Art. 102 OR). Als Mahnung gilt beispielsweise die Zustellung einer Rechnung mit dem Vermerk "zahlbar innert dreissig Tagen" sowie die Erhebung einer Leistungsklage (vgl. Wiegand, a.a.O., N. 9 zu Art. 102 OR) oder die Gesuchseinreichung bei einer Behörde (vgl. Entscheid der ehemaligen Rekurskommission des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements [REKO EVD] vom 12. April 2001, publiziert in: VPB 66.20, E. 4.2).

E. 13.2

Vorliegend ist nicht ersichtlich, inwiefern die Beschwerdeführerin 2 und die Beschwerdegegner hinsichtlich der strittigen Forderungen in einem Schuldverhältnis stehen, diese mithin jene mit ihrem ersten Gesuch vom 13. März 2008 an die Vorinstanz in Verzug setzen konnte. Dessen ungeachtet lässt sich den Vorakten auch nicht entnehmen, dass die Beschwerdeführerin 2 in diesem Gesuch den ihrer Auffassung nach auf jeden einzelnen Beschwerdegegner entfallenden Kostenanteil beziffert und damit die Beschwerdegegner in rechtsgenügender Art und Weise gemahnt hätte. Es ist daher - mangels anderweitiger Anhaltspunkte - davon auszugehen, dass die beiden Beschwerdeführerinnen und die SBB erstmals mit ihrer Gesuchspräzisierung vom 12. Februar 2009 die einzelnen Forderungen gegenüber den Beschwerdegegnern aufgelistet und als primäre Gesuchstellerin und somit Gläubigerin die Beschwerdeführerin 1 bezeichnet haben. Als massgebender Stichtag ist folglich der 17. Februar 2009 (Datum der Zustellung der Verfügung der Vorinstanz vom 16. Februar 2009, des Gesuches vom 9. Dezember 2008 sowie der Gesuchspräzisierung vom 12. Februar 2009 an die Beschwerdegegner) anzusehen und die Beschwerdegegner haben ab diesem Datum einen Verzugszins von 5 % zu entrichten. An diesem Ergebnis ändert auch nichts, dass der Verzugszins erst am 21. August 2009, d.h. später als die Hauptforderung, geltend gemacht worden ist (vgl. Entscheid der REKO EVD vom 12. April 2001, publiziert in: VPB 66.20, E. 4.2).

E. 14.1

Die Vorinstanz hat der Beschwerdeführerin 1 gestützt auf Art. 43 der Verordnung vom 25. November 1998 über die Gebühren und Abgaben des Bundesamtes für Verkehr (Gebührenverordnung BAV [GebV-BAV], SR 742.102) i.V.m. Art. 1 ff. der Verordnung vom 10. September 1969 über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren (VwKV, SR 172.041.0) für das vorinstanzliche Verfahren Kosten im Umfang von Fr. 2'500.- auferlegt. Die Beschwerdeführerin 1 beantragt die Aufhebung der angefochtenen Verfügung und eine Kostenbeteiligung der Beschwerdegegner im Umfang von Fr. 98'000.- (mit 5 % Zins seit dem 13. März 2008) und dringt mit diesen Begehren teilweise durch, weshalb auch die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens neu zu verlegen sind.

E. 14.1.1

In analoger Anwendung von Art. 1 VwKV sind die Verfahrenskosten der unterliegenden Partei aufzuerlegen. Die Beschwerdeführerin 1 hat bereits im vorinstanzlichen Verfahren eine Kostenbeteiligung der Beschwerdegegner im Umfang von Fr. 98'000.- verlangt und ist

- in Berücksichtigung des vorliegenden Entscheides - im Umfang von Fr. 42'473.50, d.h. von rund 2/5, durchgedrungen, während die Beschwerdeführerin 2 vollumfänglich unterlegen ist. Den Beschwerdegegnern sind daher insgesamt 2/5 der vorinstanzlichen Verfahrenskosten aufzuerlegen, der Beschwerdeführerin 1 1/5 und der Beschwerdeführerin 2 grundsätzlich 2/5. Den SBB können nachträglich keine Kosten auferlegt werden, da sie am Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht nicht teilgenommen haben.

E. 14.1.2

Die Höhe der vorinstanzlichen Kosten (Fr. 2'500.-) liegt nicht im Streit und es kann offenbleiben, ob sie die Vorinstanz dem Streitwert entsprechend festgelegt hat. Sie sind damit zu 1/5, d.h. im Umfang von Fr. 500.-, der Beschwerdeführerin 1 aufzuerlegen, derweil die Beschwerdeführerin 2 als Gemeindebehörde keine Gebühr zu entrichten hat (vgl. Art. 3 Abs. 2 GebV-BAV). Der Restbetrag von Fr. 1'000.- ist von den Beschwerdegegnern 1-3 entsprechend dem Umfang des von ihnen zu vergütenden Vorteils (vgl. E. 10.3 hiervor) zu übernehmen, wobei auch die Beschwerdegegnerin 3 als Gemeindebehörde von der Gebührenpflicht befreit ist. Die Beschwerdegegnerin 1 hat demnach einen Kostenanteil von Fr. 500.- (1/2) zu bezahlen und die Beschwerdegegner 2 haben sich mit Fr. 250.- (1/4) an den Kosten zu beteiligen.

E. 14.2

Da die Gesetzgebung lediglich für Beschwerdeverfahren die Zusprechung einer Parteientschädigung vorsieht (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG, Art. 8 VwKV), ist weder der Beschwerdeführerin 1 noch der Beschwerdegegnerin 1 - obwohl beide teilweise obsiegen und anwaltlich vertreten waren - im vorinstanzlichen Verfahren eine Parteientschädigung auszurichten.

E. 15.1

Die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht werden in der Regel der unterliegenden Partei auferlegt. Unterliegt diese nur teilweise, so werden die Kosten ermässigt (Art. 63 Abs. 1 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). Als (im Falle ihres Unterliegens kostenpflichtige) Partei gilt auch, wer in einem verwaltungsrechtlichen Mehrparteienverfahren vor der Vorinstanz als Gegenpartei der nunmehr an das Bundesverwaltungsgericht gelangenden Partei beteiligt gewesen ist (Moser/Beusch/Kneubühler, a.a.O., S. 206 Rz. 4.41); er kann sich im Beschwerdeverfahren seiner Kosten- und Entschädigungspflicht auch dadurch nicht entledigen, dass er keine Anträge stellt (Marcel Maillard, in: Praxiskommentar VwVG, Waldmann/Weissenberger (Hrsg.), Zürich 2009, Art. 63 N 15; BGE 128 II 90 E. 2b).

E. 15.2

Vorliegend gilt die Beschwerdeführerin 2 als vollumfänglich unterliegend, wird insofern doch auf die Beschwerde nicht eingetreten, während die Beschwerdeführerin 1 zumindest teilweise obsiegt. Die Beschwerdeführerin 2 hat daher (als primär eigene Vermögensinteressen verfolgendes Gemeinwesen) 2/5 (Fr. 1'600.-) und die Beschwerdeführerin 1 1/5 (Fr. 800.-) der auf Fr. 4'000.- festzusetzenden Verfahrenskosten (vgl. Art. 4 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen

vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]) zu tragen, unter solidarischer Haftung eines jeden für den ganzen Betrag von Fr. 2'400.- (vgl. Art. 6a VGKE; bzgl. der Kostenaufteilung vgl. auch bereits E. 14.1.1). Der verbleibende Betrag von Fr. 1'600.- (2/5) ist auf die teilweise unterliegenden Beschwerdegegner gemäss der Vorteilsanrechnung (vgl. E. 10.3) zu verteilen, wobei auch die Beschwerdegegner 2 (obwohl sie im Beschwerdeverfahren keine eigenen Anträge gestellt haben) und die Beschwerdegegnerin 3 (als primär eigene Vermögensinteressen verfolgendes Gemeinwesen) kostenpflichtig werden. Der Anteil der Beschwerdegegnerin 1 beträgt folglich Fr. 800.-, derjenige der Beschwerdegegner 2 und der Beschwerdegegnerin 3 je Fr. 400.-. Von dem geleisteten Kostenvorschuss im Umfang von Fr. 4'000.- sind den Beschwerdeführerinnen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils Fr. 1'600.- zurückzuerstatten.

E. 16.1

Obsiegende Parteien haben Anspruch auf eine Parteientschädigung für die ihnen erwachsenden notwendigen Kosten; obsiegt die Partei nur teilweise, so ist die Parteientschädigung entsprechend zu kürzen. Keinen Anspruch auf Parteientschädigung haben Bundesbehörden und, in der Regel, andere Behörden, die als Parteien auftreten (Art. 7 Abs. 1-3 VGKE). Die Parteientschädigung 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). Auch bei Fehlen eigener Begehren kann eine unterliegende private Gegenpartei entschädigungspflichtig werden, wenn ihr Interesse am Verfahrensausgang auf der Hand liegt (Moser/ Beusch/Kneubühler, a.a.O., S. 216 Rz. 4.70; BGE 128 II 90 E. 2c).

E. 16.2

Die teilweise obsiegende und anwaltlich vertretene Beschwerdeführerin 1 hat Anspruch auf eine reduzierte Parteientschädigung; diese bemisst sich - ausgehend von einer von Amtes wegen festzusetzenden Entschädigung in der Höhe von Fr. 5'000.- (Art. 14 Abs. 2 VGKE) und unter Berücksichtigung ihres teilweisen Unterliegens (3/5) - auf Fr. 2'000.- und ist den Beschwerdegegnern gemäss der Vorteilsanrechnung (vgl. E. 10.3) zur Bezahlung aufzuerlegen (Beschwerdegegnerin 1: Fr. 1'000.-, Beschwerdegegner 2: Fr. 500.-, Beschwerdegegnerin 3: Fr. 500.-).

E. 16.3

Die teilweise obsiegende und anwaltlich vertretene Beschwerdegegnerin 1 hat ebenfalls Anspruch auf eine reduzierte Parteientschädigung; diese beläuft sich - ausgehend von einer von Amtes wegen festzusetzenden Entschädigung in der Höhe von Fr. 3'000.- und entsprechend ihrem teilweisen Unterliegen (2/5) auf Fr. 1'800.-. Dieser Betrag ist ihr von den Beschwerdeführerinnen unter solidarischer Haftung (vgl. Art. 6a und Art. 7 Abs. 5 VGKE) zu gleichen Teilen (je Fr. 900.-) zu vergüten. Die nicht anwaltlich vertretene Beschwerdegegnerin 3 und die nicht mit eigenen Anträgen am Beschwerdeverfahren teilnehmenden Beschwerdegegner 2 haben keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung.

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