

BVGer A-1182/2017 vom 25. März 2019

Bundesverwaltungsgericht, 2019-03-25, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-1182_2017

FR: TAF A-1182/2017 du 25 mars 2019

IT: TAF A-1182/2017 del 25 marzo 2019

Regeste

Bahninfrastruktur

Erwägungen

E. 1.1

Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021), sofern keine Ausnahme nach Art. 32 VGG gegeben ist und eine Vorinstanz im Sinn von Art. 33 VGG entschieden hat. Sämtliche Voraussetzungen sind erfüllt. Das Bundesverwaltungsgericht ist demnach zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig. Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

E. 1.2

Weder die Legitimation (Art. 48 Abs. 1 VwVG) noch die weiteren formellen Beschwerdevoraussetzungen (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) geben Anlass zu Bemerkungen. Demnach ist auf die Beschwerde einzutreten.

E. 1.3

Auf die Anträge der Einwohnergemeinde Leissigen in der Stellungnahme vom 19. September 2017 ist mangels Parteistellung hingegen nicht einzutreten.

E. 2

Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Verletzungen von Bundesrecht - einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des Sachverhalts und Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens - sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG). Es auferlegt sich allerdings dann eine gewisse Zurückhaltung, wenn unter anderem technische Fragen zu beurteilen sind. Verfügt die Vorinstanz - wie vorliegend das BAV - über bessere Kenntnisse, namentlich bei technischen Verhältnissen, setzt die Beschwerdeinstanz ihr eigenes Ermessen nicht "ohne Not" an die Stelle der Vorinstanz (statt vieler: BGE 133 II 35 E. 3.5; Urteil des BVGer A-314/2016 vom 10. August 2016 E. 5.1, welches auf den weiten Entscheid- und Ermessenspielraum des BAV im Zusammenhang mit der Sanierung von Bahnübergängen hinweist; Oliver Zibung/Elias Hofstetter, in: Waldmann/Weissenberger [Hrsg.], Praxiskommentar Verwaltungsverfahrensgesetz, 2. Aufl. 2016 [nachfolgend: Praxiskommentar VwVG], Art. 49 Rz. 22 und 46 ff.).

E. 3.1

Der Beschwerdeführer rügt, die Vorinstanz habe seinen Anspruch auf rechtliches Gehör mehrfach verletzt. Die Vorinstanz sei auf seine Einwände nicht eingegangen, dass die Erschliessung nicht im Plangenehmigungsverfahren bewilligt werden könne. Sodann fehle jede Begründung, weshalb auf eine Koordination zwischen dem Uferweg und der Ersatzerschliessung verzichtet werden könne und warum eine Ausnahmegewilligung für die Entfernung der Ufervegetation nicht nötig sei. Schliesslich habe sich die Vorinstanz weder mit seinem Antrag auseinandergesetzt, die mündlich am vorinstanzlichen Augenschein gemachten Ausführungen zu den einzelnen Sanierungsvarianten schriftlich zusammenzufassen noch sei sie auf seine Einwände gegen die einzelnen Sanierungsvarianten eingegangen.

E. 3.2

Aus dem Grundsatz des rechtlichen Gehörs folgt die Pflicht der Behörden, die Vorbringen der Parteien sorgfältig und ernsthaft zu prüfen und ihren Entscheid zu begründen (Art. 32 Abs. 1 und Art. 35 Abs. 1 VwVG). Die Begründung muss so abgefasst sein, dass sich der Betroffene über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen kann. Dabei ist es nicht erforderlich, dass sich die Behörde mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt. Vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Punkte beschränken. In diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt (BGE 143 III 65 E. 5.2; Urteil des BVGer A-169/2018 vom 23. Januar 2019 E. 3.3).

E. 3.3

Die Vorbringen des Beschwerdeführers sind unbegründet.

E. 3.3.1

Einerseits äusserte sich die Vorinstanz unter Hinweis auf die massgeblichen Gesetzesbestimmungen und die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum anwendbaren (Bewilligungs-)Verfahren betreffend die Ersatzerschliessung. Für den Beschwerdeführer war somit ohne Weiteres nachvollziehbar, warum aus Sicht der Vorinstanz die Ersatzerschliessung im Plangenehmigungsverfahren bewilligt werden durfte.

E. 3.3.2.1

Andererseits führte die Vorinstanz bezüglich der strittigen Koordinationspflicht aus, dass sie den geplanten Ersatzweg als bewilligungsfähig erachte. Damit bringt sie unmissverständlich zum Ausdruck, dass aus ihrer Sicht der geplante Uferweg und die Ersatzerschliessung nicht koordiniert werden müssen. Zwar fällt die weitere Begründung, weshalb keine Koordination der Wegverbindungen zu erfolgen habe, knapp aus, da die Vorinstanz hierzu einzig auf die eine Koordination ablehnende Einschätzung des BAFU vom 25. Mai 2016 verweist. Dennoch erscheint die Begründung aufgrund der folgenden Ausführungen als ausreichend.

E. 3.3.2.2

Eine Begründung mittels Verweis auf ein anderes Schriftstück ist zulässig, sofern dies nicht pauschal geschieht, sondern eine Auseinandersetzung damit erfolgt. Dabei muss sich aus der Verfügung eindeutig ergeben, welche Argumente für die Behörde massgeblich waren (vgl. Urteil des BVGer A-7589/2015 vom 14. November 2016 E. 7.2; Felix

Uhlmann/Alexandra Schilling-Schwank, in: Praxiskommentar VwVG, Art. 35 Rz. 13).

E. 3.3.2.3

Im konkreten Fall setzt sich die Vorinstanz in der Verfügung selbst nicht mit der Stellungnahme des BAFU vom 25. Mai 2016 auseinander. Dies war jedoch nicht nötig, da das BAFU darin einzig festgehalten hat, dass es aufgrund der eingereichten Unterlagen und der Begründung im Schreiben der Vorinstanz vom 13. April 2016 seinen zuvor gestellten Antrag auf Koordination der Wege zurückziehe. Damit beruft sich das BAFU seinerseits auf die Ausführungen der Vorinstanz. Diese hatte in ihrem Schreiben vom 13. April 2016 dargelegt, dass aufgrund ihrer Abklärungen die Realisierung des Uferwegs seitens der Einwohnergemeinde Leissigen mittelfristig nicht vorgesehen sei und aus Sicht des Tiefbauamtes des Kantons Bern kein Anlass bestehe, die Erschliessung in einem kantonalen Verfahren zu bewilligen, welches mehrere Jahre (Zeithorizont von rund 10 Jahren) dauern könne. Aufgrund dieser Ausgangslage fragte die Vorinstanz das BAFU um eine erneute Beurteilung an bzw. ersuchte dieses implizit, auf seinen Antrag zurückzukommen. Dieses Schreiben samt der Stellungnahmen der angehörten Ämter bzw. der Einwohnergemeinde Leissigen war dem Beschwerdeführer bekannt. Vor diesem Hintergrund kann der Verweis auf die Stellungnahme des BAFU ausnahmsweise als ausreichend beurteilt werden, denn indirekt ergeben sich daraus auch die Argumente (Verweis auf das Schreiben der Vorinstanz vom 13. April 2016), die aus Sicht der Vorinstanz für ein Absehen von der Koordinationspflicht sprechen. Damit ist die Verfügung in diesem Punkt nachvollziehbar und einer sachgerechten Anfechtung zugänglich, wie die Beschwerde denn auch zeigt.

E. 3.3.3

Im Zusammenhang mit der Ausnahmbewilligung für die Entfernung der Ufervegetation und der Erstellung eines Fusswegs im Gewässerraum hat die Vorinstanz die Einschätzung des BAFU aus dem Fachbericht vom 25. Mai 2016 in der Plangenehmigungsverfügung wiedergegeben. Die Vorinstanz führte sodann aus, es bestehe kein Anlass, von der Beurteilung der Fachbehörde abzuweichen. Damit schliesst sie sich ausdrücklich deren Einschätzung an und erachtete somit eine Ausnahmbewilligung als nicht erforderlich. Auch insoweit war für den Beschwerdeführer klar, auf welche Argumente sich die Vorinstanz stützt. Mithin ist die Begründung ausreichend.

E. 3.3.4.1

Ferner rügt der Beschwerdeführer, die anlässlich des vorinstanzlichen Augenscheins gemachten Ausführungen des BAV-Mitarbeiters zu den Sanierungsvarianten des Bahnübergangs seien - entgegen seinem Antrag - nicht protokolliert worden. Da diese nicht schriftlich festgehalten wurden und da er nicht über die nötigen Fachkenntnisse verfüge, könne er die diskutierten Varianten nicht überprüfen.

E. 3.3.4.2

Aus dem Anspruch der Verfahrensbeteiligten auf rechtliches Gehör ergibt sich eine Protokollierungspflicht für Augenscheine (vgl. für das Verwaltungsjustizverfahren: BGE 142 I 86 E. 2.3 und für das Verwaltungsverfahren: BGE 130 II 473 E. 4.2). Danach sind grundsätzlich die Ergebnisse des Augenscheins, insbesondere die vom Gericht bzw. von der Behörde vor Ort gemachten Feststellungen und Wahrnehmungen ihrem wesentlichen Inhalt nach schriftlich zu protokollieren und allenfalls mit Fotos, Plänen etc. zu ergänzen. Den Parteien muss zudem vor der Entscheidung Gelegenheit gegeben werden, davon Kenntnis zu nehmen und sich dazu zu äussern (vgl. BGE 142 I 86 E. 2.3). Der Augenschein

dient dem Gericht oder der Behörde als Beweismittel zur Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts (Art. 12 Bst. d VwVG). Mithin erschöpft sich sein Zweck in der Sachverhaltsermittlung, weshalb sich die Protokollierungspflicht auch einzig auf die entscheiderelevanten Feststellungen und Wahrnehmung vor Ort beschränkt. Nicht davon erfasst sind von vornherein (rechtliche) Vorbringen und Erläuterungen.

E. 3.3.4.3

Ob demnach die seitens der Vorinstanz gemachten Ausführungen zu den Sanierungsvarianten von der Protokollierungspflicht überhaupt erfasst werden, kann jedoch offen bleiben. Denn nach der bundesgerichtlichen Praxis kann im Verwaltungsverfahren von den genannten Grundsätzen abgewichen werden, wenn die Ergebnisse des Augenscheins und die wesentlichen Äusserungen der Parteien in den Erwägungen des Entscheiders hinlänglich wiedergegeben und gewürdigt werden (vgl. BGE 130 II 473 E. 4.2; Urteil des BGer 1C_372/2010 vom 11. Februar 2011 E. 7; kritisch hierzu: Alfred Kölz/Isabelle Häner/Martin Bertschi, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 3. Aufl. 2013, Rz. 497).

E. 3.3.4.4

Die Vorinstanz hat sich in der angefochtenen Verfügung mit sämtlichen Sanierungsvarianten auseinandergesetzt und die dagegen sprechenden Punkte aufgezeigt. Sie hat sich auch hinreichend zu den Einwänden des Beschwerdeführers zu den einzelnen Sanierungsvarianten geäußert und seine Bemerkungen zum Protokoll zur Kenntnis genommen. Dass sie sich in den Erwägungen teilweise den Einwänden der Beschwerdegegnerin anschloss und diese als "plausibel" oder "nachvollziehbar" bezeichnete, stellt keine Verletzung der Begründungspflicht dar. Dem Beschwerdeführer war es ohne Weiteres möglich, sich mit den Erwägungen der Vorinstanz auseinanderzusetzen und die Plangenehmigungsverfügung sachgerecht anzufechten.

E. 3.4

Der Anspruch auf rechtliches Gehör wurde somit nicht verletzt.

E. 4.1

Der Beschwerdeführer macht geltend, dass die neue Ersatzerschliessung für zwei private Grundstücke weder ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn diene noch eine Nebenanlage im Sinn von Art. 18m des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) darstelle. Zudem würden die Aufhebung des Bahnübergangs und die Erstellung einer neuen baurechtlichen Erschliessung der privaten Liegenschaften nicht baulich, funktionell oder betrieblich zusammenhängen und sie würden auch keine Einheit bilden. Mithin sei die Rechtsprechung zu den gemischten Anlagen nicht anwendbar. Die Ersatzerschliessung hätte deshalb nicht im Plangenehmigungsverfahren bewilligt werden dürfen. Vielmehr handle es sich um eine Baulanderschliessung, die im kantonalen oder kommunalen Verfahren zu erfolgen haben. Die Verfügung verletze Art. 18 EBG und Art. 19 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700).

E. 4.2

Die Beschwerdegegnerin wendet ein, sie habe die Pflicht, bei der Aufhebung eines Bahnübergangs die Erschliessung der rückwärtigen Liegenschaften sicherzustellen und gegebenenfalls Ersatzmassnahmen zu treffen. Vorliegend seien die Seeparzellen aufgrund der Aufhebung des Bahnübergangs nicht mehr erschlossen, wenn keine Ersatzmassnahmen

getroffen würden. Folglich sei die Ersatzerschliessung notwendiger Bestandteil des Projekts und keine selbständige, lediglich wünschbare Massnahme. Entsprechend sei die Bewilligung zu Recht im Plangenehmigungsverfahren erfolgt.

E. 4.3

Bauten und Anlagen sind im eisenbahn- und damit im bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen, wenn sie ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb der Eisenbahn dienen (Art. 18 Abs. 1 EBG), andernfalls untersteht die Errichtung und die Änderung von Bauten und Anlagen dem kantonalen Recht (Art. 18m Abs. 1 EBG). Die Abgrenzung erfolgt nach funktionellen Kriterien. Von einer ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienenden Anlage kann nur gesprochen werden, wenn sachlich und räumlich ein notwendiger, enger Zusammenhang derselben mit dem Bahnbetrieb besteht. Bei der Aufhebung von Bahnübergängen hat die Eisenbahnunternehmung die Erschliessung der betroffenen Liegenschaften weiterhin sicherzustellen und gegebenenfalls eine Ersatzerschliessung zu schaffen. Sind Ersatzmassnahmen erforderlich, bilden diese einen notwendigen Bestandteil des Projekts der Eisenbahnunternehmung. Demnach sind sie im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen (vgl. zum Ganzen: Urteile des BVGer A-314/2016 E. 7.2.4 sowie A-3341/2013, A-3384/2013 und A-3396/2013 vom 17. März 2014 E. 6.3).

E. 4.4

Es ist fraglich, ob im aktuellen Zeitpunkt sämtliche Seeparzellen eine rechtsgenügende Erschliessung aufweisen. Wie es sich damit verhält, kann aber offenbleiben, da unbestrittenermassen zumindest zwei Parzellen über den strittigen Bahnübergang erschlossen werden. Folglich fiele die Erschliessung dieser Parzellen durch die ersatzlose Aufhebung des Bahnübergangs dahin. Damit besteht seitens der Beschwerdegegnerin die Pflicht, die Erschliessung dieser Parzellen weiterhin zu gewährleisten. Die dazu nötigen Massnahmen (Ersatzerschliessung) bilden somit einen notwendigen Bestandteil des Projekts, werden sie doch erst durch die damit verbundene Aufhebung des Bahnübergangs aktuell. Sie stehen damit in einem engen sachlichen und räumlichen Zusammenhang und erscheinen nicht als bloss wünschbare Massnahme. Folglich hat die Vorinstanz die Ersatzerschliessung zu Recht im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren bewilligt. Dabei ist das kantonale Recht zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 18 Abs. 4 EBG). Ein Eingriff in die verfassungs- und gesetzmässige, föderale Kompetenzstruktur liegt insoweit nicht vor (vgl. A-314/2016 E. 7.2.4).

E. 5.1

Gemäss Art. 17 Abs. 4 EBG sind die Bahnunternehmen für den sicheren Betrieb der Bahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich. Sie sind verpflichtet, die gesetzlich vorgesehenen Vorkehren zu treffen, die zur Sicherheit des Baus und Betriebs der Bahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind (Art. 19 Abs. 1 EBG). Sicherheitsvorschriften finden sich insbesondere in der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1).

E. 5.2

Die Sicherung und Signalisation von Bahnübergängen ist in den Art. 37 ff. EBV geregelt. Nach Art. 37b Abs. 1 EBV sind Bahnübergänge entsprechend der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation entweder aufzuheben oder so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten,

dass sie sicher befahren und betreten werden können. Die Modalitäten der Signalisation von Bahnübergängen sowie die gesetzlich vorgesehenen Sicherungsmassnahmen (Schranken- oder Halbschrankenanlagen, Blinklichtsignalanlagen, Bedarfsschrankenanlagen, Lichtsignalanlagen, Andreaskreuze) sind in Art. 37c EBV aufgeführt. Zudem bestehen detaillierte Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11, nicht amtlich publiziert, abrufbar unter: <<https://www.bav.admin.ch>> > Rechtliches > Weitere Rechtsgrundlagen und Vorschriften > Ausführungsbestimmungen zur EBV [AB-EBV], besucht am 19. Februar 2019).

E. 5.3

Art. 37b und 37c EBV räumen der Vorinstanz als Plangenehmigungsbehörde einen weiten Entscheidungsspielraum ein. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Frage, ob ein Bahnübergang aufzuheben oder mit Signalen und Anlagen zu sichern ist und welche der in Art. 37c EBV genannten zulässigen Sicherungsmassnahmen für den Fall der Sicherung zu ergreifen ist. Das Bundesverwaltungsgericht auferlegt sich diesbezüglich eine gewisse Zurückhaltung, sofern die Anordnung gestützt auf eine Abwägung der massgeblichen betroffenen Interessen sowie unter Berücksichtigung der weiteren Sicherungsvarianten als zulässig und angemessen erscheint (vgl. Urteil des BVGer A-1353/2014 vom 30. Juli 2015 E. 5.3).

E. 5.4

Gemäss Art. 83f Abs. 1 EBV sind sämtliche Bahnübergänge, die den Art. 37a-37d EBV nicht entsprechen, aufzuheben oder anzupassen (sog. "Sanierung").

E. 6

Der Bahnübergang ist derzeit einzig mit Andreaskreuzen gesichert. Gemäss Art. 37c Abs. 3 Bst. c EBV ist eine derartige Sicherung nur zulässig, wenn unter anderem die Sichtverhältnisse genügend sind. Wie die Vorinstanz zu Recht darlegt, ist angesichts der Streckengeschwindigkeit von 75 km/h eine Sicht von 190 m nötig, um den Bahnübergang sicher überqueren zu können (zur Berechnung der Sichtdistanzen: AB-EBV, AB 37c, Ziff. 4.2). Beim Übertritt von der Hauptstrasse beträgt die Sicht ostwärts nur 112 m. Damit ist die minimale Sichtweite deutlich unterschritten und der Bahnübergang zu sanieren.

E. 7

Strittig ist, wie der Bahnübergang zu sanieren ist. Bevor diese Frage beantwortet werden kann, sind zunächst die konkret zulässigen Sanierungsvarianten darzulegen.

E. 7.1

Möglich ist in jedem Fall die Ausrüstung des Bahnübergangs mit Schranken- oder Halbschrankenanlagen (Art. 37c Abs. 1 EBV).

E. 7.2

Sodann kommen vorliegend grundsätzlich Blinklichtsignalanlagen in Frage (Art. 37c Abs. 3 Bst. b EBV). Nicht zulässig ist hingegen die Sicherung des Bahnübergangs mit einer Lichtsignalanlage ohne Schlagbäume mit fehlersicherer Sperrung des Strassen- bzw. Fussgängerverkehrs (sog. MICRO-Anlage, Art. 37c Abs. 3 Bst. bbis EBV). Derartige MICRO-Anlagen setzen voraus, dass die Sichtverhältnisse genügend sind, was auf den strittigen Bahnübergang nicht zutrifft (vgl. oben E. 6).

E. 7.3

Ferner bietet die Eisenbahnverordnung die Möglichkeit den Bahnübergang mittels sog. Bedarfsschrankenanlagen zu sichern, sofern der Strassenverkehr schwach ist (Art. 37c Abs. 3 Bst. b EBV). Unter den Begriff "Bedarfsschranke" fallen verschiedene Arten von Absperranlagen, denen gemeinsam ist, dass sie in der Grundstellung geschlossen sind und bei Bedarf durch den Strassenbenützer geöffnet werden (vgl. AB-EBV, AB 37c.3, Ziff. 2). Es wird zwischen automatischen und manuellen Bedarfsschranken unterschieden.

E. 7.3.1

Automatische Bedarfsschrankenanlagen weisen Schlagbäume auf, die von den Strassenbenutzern mittels einer Bedieneinrichtung (z.B. Taster) geöffnet werden und sich wieder schliessen. Diese Anlagen unterscheiden sich technisch kaum von normalen Schranken- oder Halbschrankenanlagen (vgl. A-314/2016 E. 7.3.1). Sie können grundsätzlich zur Sanierung des Bahnübergangs eingesetzt werden.

E. 7.3.2.1

Manuelle Bedarfsschrankenanlagen weisen demgegenüber eine von Hand zu bedienende Absperrrichtung auf. Die berechtigten Personen dürfen die Bedarfsschranke öffnen, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Für das Öffnen der Bedarfsschranke kommen verschiedene Varianten in Frage, wie eine "Benutzung nach Zugsdurchfahrt", eine "Benutzung nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter", eine "Benutzung aufgrund SA-Kriterium" und eine "Benutzung mit Gleissperrung" (A-314/2016 E. 7.3.1). All diesen Varianten ist gemein, dass sie einen strassenseitig eingeschränkten Benutzerkreis bedingen. Die Infrastrukturbetreiberin hat dabei den Nachweis der betrieblichen Sicherheit zu erbringen sowie die Berechtigungen und die Nutzungsbedingungen zu dokumentieren, diese den Benutzern abzugeben und sie nachvollziehbar zu instruieren (vgl. AB-EBV, AB 37c.3, Ziff. 2.6).

E. 7.3.2.2

Die Beschwerdegegnerin schliesst hierzu mit sämtlichen Nutzern Vereinbarungen betreffend der Bahnübergangsbenuztung ab. Anlässlich des Augenscheins wurde festgestellt, dass die Eigentümerin der Parzelle Nr. (...) über ein Haus mit einer Ferienwohnung verfügt. Die Ferienwohnung wird an Gäste vermietet, denen die Benutzung des privaten Badeplatzes auf der Seeparzelle Nr. (...) ebenfalls offensteht (vgl. Augenscheinprotokoll, S. 5 und 7). Damit besteht kein eingeschränkter Benutzerkreis. Eine Instruktion der Gäste durch die Grundeigentümerin kommt nicht in Frage, da diese der Beschwerdegegnerin obliegt, welche letztlich die Verantwortung für die betriebliche Sicherheit trägt. Mithin scheiden sämtliche Varianten der manuellen Bedarfsschranke zur Sanierung des Bahnübergangs von vornherein aus.

E. 7.3.2.3

Die in diesem Zusammenhang vom Beschwerdeführer vorgebrachten Einwände sind unbehelflich. Nach dem Gesagten bestand für die Vorinstanz weder Anlass, den Benutzerkreis positiv zu beurteilen noch waren weiterführende Abklärungen zur Bedarfsschranke nötig gewesen. Mithin kann offen bleiben, ob die Vorinstanz einzig mit dem Verweis, dass die Aufhebung des Bahnübergangs sicherer sei als eine manuelle Bedarfsschranke, auf weitere Abklärungen verzichten durfte. Ebenso braucht an dieser Stelle nicht weiter auf die von der Beschwerdegegnerin angeführten technischen Hindernisse einer Bedarfsschranke mit SA-Kriterium eingegangen zu werden.

E. 7.4

Schliesslich ist die Aufhebung des Bahnübergangs und die Erstellung sowohl einer Über- oder Unterführung als auch einer rückwärtigen Erschliessung der Seeparzellen möglich (Art. 37b Abs. 1 EBV). Bezüglich der Über- oder Unterführung erscheint jedoch bereits die technische Realisierung aufgrund der Topographie als fraglich. Zudem ist gerichtsnotorisch zuweilen mit hohen Kosten zu rechnen. Diese Sanierungsvariante wurde denn auch von keiner Seite gefordert. Sie wird deshalb im Folgenden von vornherein nicht weiter berücksichtigt.

E. 8

Soll unter mehreren möglichen Varianten für die Sanierung eines Bahnübergangs die geeignetste gewählt werden, ist eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen (vgl. oben E. 5.3; A-314/2016 E. 7). Dafür sind an erster Stelle die massgeblichen Interessen zu identifizieren. Anschliessend sind die auf dem Spiel stehenden Interessen jeder Sanierungsvariante gegeneinander abzuwägen.

E. 8.1

Der Beschwerdeführer macht geltend, die Vorinstanz habe keine korrekte Interessenabwägung vorgenommen. Einerseits habe die Aufhebung eines Bahnübergangs gegenüber der Sicherung keine Priorität. Andererseits habe die Vorinstanz lediglich die Kosten der Sanierungsvarianten seinen Interessen gegenübergestellt. Ohnehin dürften die Kosten nicht das ausschlaggebende Kriterium für die eine oder andere Sicherungsmassnahme sein und selbst Kosten von Fr. 400'000.- würden als finanziell tragbar für die Beschwerdegegnerin erscheinen. Weiter gelte es zu berücksichtigen, dass neben seinen privaten Interessen (Beeinträchtigung durch die Wegführung entlang des Bahndamms in geringer Distanz zu seiner Parzelle; drohende "Umzingelung" bzw. "Einkesselung" seiner Parzelle von Wegen) auch erhebliche öffentliche Interessen für eine Sicherung des Bahnübergangs sprechen. So würde mit der Sicherung den Interessen an der Schonung der Landschaft und am Schutz von Flora und Fauna besser Rechnung getragen. Überdies könnte auf die Erteilung zahlreicher Ausnahmegewilligungen verzichtet werden. Ferner stelle die Ersatzerschliessung im Bahndamm keine nachhaltige Lösung dar, da die Beschwerdegegnerin eine Erweiterung der Kreuzungsstelle und den Bau einer zweiten Spur plane, womit der Weg im Bahndamm dahinfallen werde. Schliesslich sei der von ihm eingebrachte Vorschlag der Erschliessung West nicht korrekt geprüft worden. Dieser habe gegenüber der Erschliessung Ost den Vorteil, dass der Weg teilweise mit dem bereits vorhandenen Weg sowie dem geplanten Uferweg übereinstimmen würde. Mithin wäre bei dieser Variante die Koordination sichergestellt und es würde dem Prinzip der Schonung der Landschaft entsprechen.

E. 8.2

Die Beschwerdegegnerin wendet ein, die Interessenabwägung sei umfassend und korrekt vorgenommen worden. Sie habe ein Interesse an einem sicheren, ungestörten und finanziell tragbaren Bahnbetrieb. Sinngemäss macht sie geltend, das private Interesse des Beschwerdeführers an der ungestörten Nutzung des südseitigen Sitzplatzes sowie am Schutz der Räume und Fenster vor der Einsicht Dritter, sei nicht gewichtig. Einerseits werde das Ferienhaus nur unregelmässig, während kurzer Dauer genutzt und der Aufenthalt beschränke sich wohl eher auf die nördliche dem Thunersee zugewandte Seite. Schliesslich komme nur ein kleiner Teil des Erschliessungswegs in der Uferschutzzone zu liegen und

dessen Erstellung bedeute keinen grossen Eingriff in die Landschaft. Flora und Fauna würden nicht übermässig beeinträchtigt. Ohnehin seien diese Interessen geringer zu gewichten als die Sicherheitsinteressen.

E. 8.3

Generell sind im Zusammenhang mit der Sanierung eines Bahnübergangs die folgenden öffentlichen Interessen zu berücksichtigen.

E. 8.3.1

Die Öffentlichkeit und die Eisenbahnunternehmen haben ein erhebliches Interesse an der Vermeidung von Unfällen bzw. der Verminderung des Unfallrisikos auf Bahnübergängen. Diesem Interesse kommt zentrale Bedeutung zu (Urteil des BGer 1C_162/2012 vom 14. Dezember 2012 E. 3.2.3; A-314/2016 E. 7.1). Das Bundesverwaltungsgericht hat zudem wiederholt festgehalten, dass jede höhengleiche Querung zwischen Schiene und Strasse oder Wegen - unbesehen ihrer Sanierungsbedürftigkeit - eine Gefahrenquelle darstellt (vgl. statt vieler: A-314/2016 E. 7.3.5). Dass der Beschwerdeführer hierzu vorbringt, es sei bislang glücklicherweise noch nie ein Unfall an dieser Stelle passiert, vermag das dargelegte Interesse demnach nicht zu schmälern.

E. 8.3.2

Die Eisenbahnunternehmen und die öffentliche Hand haben ferner ein berechtigtes Interesse an finanziell tragbaren Sanierungslösungen. Aufgrund der grossen Zahl von Bahnübergängen, die zu sanieren waren oder noch zu sanieren sind, können sich die Bahnunternehmen nicht bei jedem Übergang eine "Luxusvariante" leisten (vgl. Urteil des BGer 1A.117/2003 vom 31. Oktober 2003 E. 5.4; A-314/2016 E. 7.1).

E. 8.4

Im Folgenden (E. 8.5-8.9) sind betreffend der zulässigen Sanierungsmassnahmen die konkret auf dem Spiel stehenden Interessen zu identifizieren und gegeneinander abzuwägen.

E. 8.5

An erster Stelle ist auf die finanziellen Interessen einzugehen.

E. 8.5.1

Der Bahnübergang könnte mit einer standardisierten Schrankenanlage gesichert werden. Die Vorinstanz beurteilte die von der Beschwerdegegnerin ausgewiesenen Kosten von rund Fr. 400'000.- für eine derartige Sicherung als plausibel. Entgegen den Vorbringen des Beschwerdeführers ist diese Einschätzung nicht zu beanstanden. Einerseits verfügt die Vorinstanz über ausreichendes Fachwissen und kann aufgrund ihrer Erfahrungswerte aus den bisherigen Bewilligungsverfahren die ungefähren Kosten einer Sanierungsvariante abschätzen; der Beizug eines Fachmanns ist nicht angezeigt. Andererseits zeigt sich anhand der vom Bundesverwaltungsgericht bislang beurteilten Fälle, dass bei derartigen Sicherungsvarianten mit erheblichen Erstellungskosten (Fr. 300'000.- [A-1353/2014 E. 8.1] bis Fr. 350'000.- [A-3341/2013, A-3384/2013 und A-3396/2013 E. 7.4.2] oder gar Fr. 500'000.- [Urteil A-699/2011 vom 9. Februar 2012 E. 9.2.1.1]) zu rechnen ist und diese rund alle 25 Jahre - nach Ablauf der Lebensdauer einer Schrankenanlage - wieder anfallen (vgl. A-3341/2013, A-3384/2013 und A-3396/2013 E. 7.4.2 f.).

E. 8.5.2

Sodann wäre eine Sanierung mittels einer Blinklichtsignalanlage möglich. Die von der Vorinstanz als plausibel anerkannten und in der Interessenabwägung berücksichtigten Kosten von rund Fr. 350'000.- erscheinen zwar angesichts der Erfahrungswerte des Bundesverwaltungsgerichts (Fr. 150'000.- bis Fr. 200'000.- [A-314/2016 E. 7.4.3 und A-1353/2014 E. 8.1]) als hoch. Die vorgenommene Wertung ist jedoch mit Blick auf das technische Ermessen und dem Fachwissen der Vorinstanz nicht in Zweifel zu ziehen (vgl. oben E. 2]). Ohnehin würden selbst die vom Beschwerdeführer angeführten tieferen Erstellungskosten nichts ändern, da auch im Fall der Blinklichtsignalanlage die Erstellungskosten alle 25 Jahre anfallen und damit auf lange Sicht mit hohen Sanierungskosten zu rechnen wäre (vgl. A-3341/2013, A-3384/2013 und A-3396/2013 E. 7.4.2 f).

E. 8.5.3

Analoges gilt schliesslich für die automatische Bedarfsschranke, welche angesichts ihrer Einbindung in die Bahnsicherungsanlage im Kern mit einer Schrankenanlage vergleichbar ist. Soweit die Vorinstanz die Angaben der Beschwerdegegnerin bestätigt, wonach derselbe Betrag wie für eine Schrankenanlage zu veranschlagen sei und diese alle 25 Jahre anfallen, ist auch dies nicht zu beanstanden (vgl. A-699/2011 E. 9.2.1.1 f.).

E. 8.5.4

Die mit den genannten Anlagen verbundenen Kosten können mit Blick auf das Interesse an finanziell tragbaren Sanierungslösungen nicht ohne Weiteres anerkannt und bewilligt werden. Vielmehr müssen zusätzlich, erhebliche Interessen für eine derartige Sanierung sprechen. Dies gilt es nachfolgend zu prüfen.

E. 8.6

Soweit der Beschwerdeführer geltend macht, für die Sicherung des Bahnübergangs spreche, dass keine Umwege für die Benutzer der Seeparzellen entstünden, kann ihm nicht gefolgt werden. Der Beschwerdeführer macht in diesem Zusammenhang Drittinteressen geltend, da er den Bahnübergang nicht benützt und er nicht von einem Umweg betroffen wäre. Demgegenüber haben sich sämtliche Benutzer des Bahnübergangs unbestrittenermassen mit dessen Aufhebung einverstanden erklärt. Deshalb ist unerheblich, ob die Benutzer mit einer allfälligen Sicherung ebenfalls einverstanden wären oder ob ihnen von der Beschwerdegegnerin verschiedene Variante angeboten wurden. Dieses Interesse fällt somit ausser Betracht.

E. 8.7.1

Sodann führt der Beschwerdeführer zu Recht die wichtigen öffentlichen Interessen an der Schonung der Landschaft, dem Schutz von Flora und Fauna sowie der Uferzone an. Diese sprechen seiner Ansicht nach für die Sicherung des Bahnübergangs, da damit eine Ersatzerschliessung verhindert werden könne, welche die genannten öffentlichen Interessen tangiere.

E. 8.7.2

Vorliegend gilt es zu berücksichtigen, dass die projektierte Ersatzerschliessung Ost weder in ein nationales oder kantonales Landschafts- und Biotopinventar eingreift noch die Ufervegetation beeinträchtigt (vgl. hierzu weiter unten: E 9.5.3). Art. 3 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 (NHG, SR 451) verlangt im Zusammenhang mit einer Bundesaufgabe - wie sie vorliegend unbestrittenermassen vorliegt

- zudem keinen absoluten Schutz der Landschaft. Ein Eingriff ist jedoch nur gestattet, wenn ein überwiegendes allgemeines Interesse dies erfordert. Zur Beurteilung dieser Frage ist eine möglichst umfassende Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Interessen vorzunehmen (BGE 137 II 266 E. 4; Anne-Christine Favre, in: Keller/Zufferey/Fahrländer [Hrsg.], Kommentar NHG, 2019 2. Aufl. [nachfolgend: Kommentar NHG], Art. 3 NHG, Rz. 4 und 11 ff.). Schliesslich erlauben auch die Bestimmungen zum Schutz von Tieren und Pflanzen bzw. von schützenswerten Lebensräumen allfällige Eingriffe, wenn daran ein überwiegendes Interesse besteht und sie nicht vermieden werden können (Art. 18 Abs. 1, 1bis und 1ter NHG; Karl Ludwig Fahrländer, Kommentar NHG, Art. 18 Rz. 27 und 30). Diese Interessenabwägungen werden nun zusammen mit der Interessenabwägung zu den Sanierungsvarianten vorgenommen.

E. 8.7.3

Wie oben dargelegt, bestehen erhebliche öffentliche Interessen an einem sicheren Bahnbetrieb und der Vermeidung von Unfällen. Zugleich soll dem Interesse an finanziell tragbaren Sanierungen Rechnung getragen werden (vgl. oben E. 8.3). Demgegenüber wäre der Eingriff in die Landschaft im konkreten Fall von untergeordneter Bedeutung. Entsprechend dem Gebot der grösstmöglichen Schonung wurde die Ersatzerschliessung Ost optimiert (vgl. Bericht [...] vom 4. August 2015 [vi-act. 9], S. 4). Sie verläuft nun über weite Strecken im Bahndamm entlang der Gleise und tangiert die Uferschutzzone nur geringfügig, wobei im konkreten Fall gewisse Flächen als Baugebiet (Wohnzone W2a) ausgeschieden sind (vgl. Technischer Bericht, Ziff. 2.5). Der Weg weist lediglich eine Breite von 1 m auf und führt zu keiner wesentlichen Veränderung der Uferlandschaft (Technischer Bericht, Ziff. 2.2.2 und 2.5). Die Hecken und Einzelbäume, die bei Realisierung der Ersatzerschliessung Ost gerodet würden, bilden zwar Teil des Uferschutzplans und gelten als schützenswerte Lebensräume im Sinn von Art. 18 Abs. 1bis NHG. Betroffen sind aber lediglich ein Heckenabschnitt von 40 m² und ein Saum im Umfang von 10 m², deren Wegfallen im Rahmen von Ersatzmassnahmen nach Art. 18 Abs. 1ter NHG vollumfänglich kompensiert wird (vgl. Fachbericht BAFU, S. 3). Entsprechend hat auch das BAFU festgehalten, dass dem Gebot der grösstmöglichen Schonung Rechnung getragen werde (Fachbericht des BAFU vom 25. Mai 2016, S. 3).

E. 8.7.4

Nach dem Gesagten überwiegen die Interessen an einer Aufhebung des Bahnübergangs die konkret betroffenen Interessen an der Schonung der Landschaft und dem Schutz von Tieren und Pflanzen. Allein damit lässt sich eine teure Sicherung des Bahnübergangs nicht rechtfertigen.

E. 8.8

Sodann spricht gegen eine Sicherung des Bahnübergangs, dass dieser mit einer rückwärtigen Erschliessung der Seeparzellen obsolet wird und dauerhaft aufgehoben werden kann. Zwar führt auch die projektierte Ersatzerschliessung Ost zu Kosten von insgesamt Fr. 250'000.- (inkl. der Kosten von Fr. 20'000.- für die Aufhebung des Bahnübergangs). Bei diesen Kosten handelt es sich - im Gegensatz zu den Sicherungsvarianten - grundsätzlich um einmalige Kosten für die Beschwerdegegnerin. Der künftige Instandhaltungsbedarf wird sodann von sämtlichen berechtigten Grundeigentümern übernommen; mithin wird die ebenfalls berechtigzte Beschwerdegegnerin nur einen Bruchteil der Unterhaltskosten mitzutragen haben. Ferner

wurde seitens der Beschwerdegegnerin bestätigt, dass der geplante Streckenausbau im Bereich des Bahnübergangs (Projekt: Leissigen - Verlängerung der Kreuzungsstelle) zu keiner Anpassung im Bahndamm führen und keine Auswirkungen auf die Ersatzerschliessung Ost haben wird (Augenscheinprotokoll, S. 8). Insgesamt handelt es sich somit um eine nachhaltige Lösung. Schliesslich dient die Aufhebung des Bahnübergangs am besten den öffentlichen Sicherheitsinteressen, da jede höhengleiche Querung zwischen Schiene und Strasse eine Gefahrenquelle darstellt.

E. 8.9.1

Der Beschwerdeführer macht sodann geltend, durch die projektierte Ersatzerschliessung Ost werde sein Eigentum erheblich beeinträchtigt. Der Weg soll in geringer Distanz zu seinem Grundstück entlang der Südseite und damit der Hauptwohnseite geführt werden, wo sich zudem ein Sitzplatz befinde. Sinngemäss macht er geltend, mit einer Sicherung des Bahnübergangs würde diese Beeinträchtigung (Einblick in die Zimmer und auf den Sitzplatz) entfallen.

E. 8.9.2

Dagegen bringt die Beschwerdegegnerin vor, es handle sich bei der beschwerdeführerischen Liegenschaft um ein Ferienhaus. Dieses werde jeweils nur während einer kurzen Dauer bewohnt. Ohnehin stellt sie angesichts des nordseitigen, auf den Thunersee ausgerichteten Sitzplatzes mit uneingeschränkter Aussicht die Nutzungshäufigkeit des südlichen Sitzplatzes in Frage.

E. 8.9.3

Entspricht ein Bauvorhaben den massgeblichen öffentlich-rechtlichen Bestimmungen und wurden diese im Rahmen einer detaillierten, den Zielen und Planungsgrundsätzen des Raumplanungsrechts entsprechenden Bau- und Zonenordnung erlassen, gehen von der geplanten Baute in der Regel keine übermässigen Immissionen im Sinn von Art. 684 ZGB aus (vgl. BGE 132 III 49 E. 2.2, Urteil des BGer 5A_47/2016 vom 26. September 2016 E. 2.2). Ob dies auch für die konkret zu beurteilende Ersatzerschliessung gilt, kann vorliegend offenbleiben. Denn selbst nach der angeführten bundesgerichtlichen Rechtsprechung kommt das Bundesprivatrecht (insbesondere Art. 684 ZGB) im Sinn einer Mindestgarantie zur Anwendung, wenn das öffentliche Recht nicht ausreicht, um den Nachbarn zu schützen (BGE 138 III 49 E. 4.4.4). Gemäss Art. 684 Abs. 1 ZGB ist jedermann verpflichtet, bei der Ausübung seines Eigentums, sich aller übermässigen Einwirkungen auf das Eigentum der Nachbarn zu enthalten. Untersagt sind unter anderem ideelle oder immaterielle Immissionen, welche insbesondere auch den Schutz der Ungestörtheit und der Privatsphäre betreffen können (vgl. Urteile des BGer 5A_47/2016 E. 4.1; vgl. BGE 138 II 49 E. 4.5.2).

E. 8.9.4

Im vorliegenden Fall ist nicht einzusehen, dass aus der schlichten Nutzung der Ersatzerschliessung durch die berechtigten Grundeigentümer übermässige Einwirkungen auf das Grundstück des Beschwerdeführers entstehen könnten. Es handelt sich nicht um einen öffentlichen Weg, sondern um eine private Erschliessung, welche neu zusätzlich die drei Seeparzellen erschliessen wird; die vorgesehene Nutzung durch das Grundstück Nr. (...), führt dabei zu keiner zusätzlichen Belastung, da dieses Grundstück bereits heute über die Parzelle des Beschwerdeführers erschlossen wird. Die Seeparzellen werden sodann nur saisonal genutzt. Insgesamt werden sich die Nutzungsfrequenzen auf tiefem Niveau bewegen. Folglich spricht auch dieses Vorbringen nicht gegen die Ersatzerschliessung Ost

bzw. für die Sicherung des Bahnübergangs.

E. 8.10

Insgesamt sind die Interessen an der Aufhebung des Bahnübergangs sowie einer rückwärtigen Erschliessung der Seeparzellen höher zu gewichten als die Interessen an dessen Sicherung.

E. 8.11

Es stellt sich die Frage, wie die Seeparzellen nach der Aufhebung des Bahnübergangs erschlossen werden sollen (Ersatzerschliessung Ost oder Ersatzerschliessung West).

E. 8.11.1

Der Beschwerdeführer bringt sinngemäss vor, dass die von ihm eingebrachte Ersatzerschliessung West deutliche Vorteile gegenüber der Ersatzerschliessung Ost habe. Bezeichnenderweise habe diese Variante in der Variantenprüfung der Beschwerdegegnerin gefehlt. Die Variante West führe teilweise über einen bereits vorhandenen Weg und würde mit dem geplanten und rechtskräftig bewilligten Uferweg übereinstimmen. Damit würde dem Gebot der Koordination entsprochen und die Landschaft besser geschont als bei der Ersatzerschliessung Ost. Sodann wäre der Steg über den Griessbach technisch möglich und bewilligungsfähig. Er stellt ferner dessen Kosten von Fr. 50'000.- in Frage und vermutet, dass die Kosten insgesamt tiefer lägen als bei der projektierten Ersatzerschliessung Ost. Insbesondere treffe es nicht zu, dass von der Ersatzerschliessung Ost weniger Drittgrundstücke betroffen seien. Zudem würde ihn die Ersatzerschliessung West im Gegensatz zur Ersatzerschliessung Ost nicht tangieren. Schliesslich müssten die Betroffenen weniger Wegstrecke zurücklegen.

E. 8.11.2

Die Beschwerdegegnerin hält dagegen, dass bei der westseitigen Erschliessung insgesamt sechs Drittgrundstücke betroffen wären. Es müssten mehrere Wegrechte errichtet werden, wobei dies grösstenteils unbeteiligte Dritte treffen würde. Demgegenüber seien von der Ersatzerschliessung Ost lediglich fünf Grundstücke betroffen, wovon sich zwei in ihrem Eigentum befänden. Folglich könne mit dem genehmigten Projekt die beanspruchte Landfläche Dritter auf ein Minimum reduziert werden. Dies sei zudem für die Kostenfolgen des Projekts entscheidend. Bei der Ersatzerschliessung West würden neben den Kosten für den Steg (Fr. 50'000.- zuzüglich der Ausgaben für die beidseitigen Zugänge) weitere Kosten für den Weg anfallen (Erstellungskosten, Entschädigung Dritter für Wegrechte und Minderwerte der belasteten Grundstücke). Schliesslich sei vorliegend keine Koordination mit dem Uferweg erforderlich. Die Realisierung des Uferwegs liege in weiter Ferne. Die Sanierung des Bahnübergangs müsse jedoch umgehend an die Hand genommen werden, um eine Gefahrenquelle eindämmen zu können.

E. 8.11.3.1

Allein der Umstand, dass die Beschwerdegegnerin in ihrem Projekt nicht auch auf die Ersatzerschliessung West als Alternative einging, kann ihr nicht zum Vorwurf gemacht werden. Vielmehr ist es gerade der Zweck des Einspracheverfahrens, dass die Einsprecher sämtliche Einwände gegen ein Projekt und ihre Alternativvorschläge möglichst genau und umfassend einbringen. Es ist dann Aufgabe der Plangenehmigungsbehörde, die verschiedenen Einwände gegen das Projekt und alle zur Diskussion gestellten Varianten zu beurteilen (vgl. Urteil des BVGer A-5466/2008 vom 3. Juni 2009 E. 1.3.3). Abzustellen ist

demnach einzig auf die angefochtene Verfügung. Darin hat sich die Vorinstanz mit der Ersatzerschliessung West auseinandergesetzt. Somit ist nicht erheblich, ob die Beschwerdegegnerin die Variante der Ersatzerschliessung West prüfte.

E. 8.11.3.2

Bezüglich des Uferwegs fällt in Betracht, dass nicht feststeht, wann mit dessen Erstellung begonnen werden soll. Der bewilligte Sondernutzungsplan, der den Wegverlauf rechtskräftig festsetzt, datiert vom 12. April bzw. 18. Mai 1995 (Genehmigung: 6. Juni 1996). Ein konkretes Projekt für den Weg wurde bislang jedoch noch nicht von der Einwohnergemeinde Leissigen angestossen und einem Bewilligungsverfahren zugeführt. Die Gemeinde räumt selbst ein, dass eine Realisierung des Uferwegs mittelfristig nicht vorgesehen sei und demnach nicht vorausgesagt werden könne, wann dieser realisiert werden wird (vgl. Schreiben der Einwohnergemeinde Leissigen vom 17. März 2016 [vi-act. 13]). Zudem würden die Finanzen der Einwohnergemeinde Leissigen nicht ausreichen, um den Uferweg zu realisieren und die betroffenen Grundeigentümer zu entschädigen (vgl. Augenscheinprotokoll, S. 13). Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern hält in diesem Sinn fest, dass "die Realisierung des Uferwegs daher aus heutiger Sicht keineswegs gesichert" sei (vgl. Email der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern vom 18. November 2015 [vi-act. 13]). Die Erstellung ist damit zu unsicher, als dass diese im vorliegenden Verfahren berücksichtigt werden könnte. Sodann beabsichtigt die Beschwerdegegnerin nicht einen öffentlichen Weg, d.h. einen Uferweg im Sinne des See- und Flussufergesetzes des Kantons Bern vom 6. Juni 1982 zu erstellen. Sie baut lediglich eine private Ersatzerschliessung zu den Seeparzellen, die durch die Aufhebung des Bahnübergangs nötig wird. Damit handelt es sich um einen privaten Zugang, der nur von den Benutzern der Seeparzellen sowie der Parzelle Nr. (...) betreten werden darf und demzufolge nicht wie der Uferweg der Allgemeinheit offensteht. Ferner handelt es sich nicht um eine Wegverbindung (Spazier- oder Wanderweg); die Ersatzerschliessung endet auf dem Grundstück Nr. (...) in einer Sackgasse. Mithin dienen die beiden Wege einem völlig anderen Zweck. Im Übrigen wäre auch bei Erstellung der Ersatzerschliessung West keine vollständige Koordination mit dem Uferweg möglich, da dieser ab dem Griessbach auf den Seeparzellen parallel zur Ersatzerschliessung verlaufen würde und für die Einwohnergemeinde Leissigen eine Anpassung der Führung des Uferwegs an die Ersatzerschliessung nicht in Frage kommt (vgl. Schreiben der Einwohnergemeinde Leissigen vom 17. März 2016 [vi-act. 13]). Zusammengefasst besteht kein Anlass für eine Koordination der Ersatzerschliessung mit dem Uferweg. Insoweit stellt der Bau der Ersatzerschliessung Ost keinen Verstoss gegen das Gebot der grösstmöglichen Schonung dar. Ein überwiegendes Interesse an der Erstellung der Ersatzerschliessung West ist somit nicht ersichtlich.

E. 8.11.3.3

Sodann gilt es zu berücksichtigen, dass im Falle der Ersatzerschliessung Ost ab der Unterführung nur ein Fussweg 187 m neu erstellt werden muss. Auf einer Länge von 107 m kann auf den bereits existierenden privaten Fussweg, der unter anderem die Parzelle des Beschwerdeführers erschliesst, zurückgegriffen werden. Damit hält sich auch der Landverbrauch in Grenzen.

E. 8.11.3.4

Ferner ist mit einer deutlich geringeren Belastung von Drittgrundstücken zu rechnen. Im vorliegenden Fall müsste die Ersatzerschliessung West über drei Grundstücke westlich des Griessbachs geführt werden, da dort kein Bahndamm besteht, der für die Erschliessung benutzt werden könnte. Diese Grundstücke gehören zwei Eigentümern, welche nicht von der Aufhebung des Bahnübergangs betroffen sind. Demgegenüber bietet die Ersatzerschliessung Ost den Vorteil, dass der Weg grösstenteils im Bahndammgrundstück der Beschwerdegegnerin verläuft und nur minimal auf den Grundstücken Nr. (...) und Nr. (...) zu liegen kommt. Das Grundstück Nr. (...) ist dabei direkt von der Aufhebung des Bahnübergangs betroffen. Für den Weg werden das Grundstück Nr. (...) mit einer Dienstbarkeit (Fusswegrecht) von 29 m² und das Grundstück Nr. (...) mit einer Dienstbarkeit von 17 m² belegt werden. Durch die minimale Beanspruchung von Drittgrundstücken erweist sich die Ersatzerschliessung Ost als schonender und die Kosten lassen sich dadurch tief halten.

E. 8.11.3.5

Schliesslich ist für die Abwägung zwischen den beiden alternativen Ersatzerschliessungen weder die Länge des Umwegs für die Benutzer relevant noch resultieren aufgrund der Ersatzerschliessung Ost übermässige Einwirkungen auf das Grundstück des Beschwerdeführers (vgl. oben E. 8.9). Sollte sich bei Erstellung des Uferwegs tatsächlich die vom Beschwerdeführer geltend gemachte "Umzingelung" seines Grundstücks mit Wegen ergeben, wäre er im dannzumaligen Verfahren für einen allfälligen Minderwert zu entschädigen. Die dargelegten Interessen sprechen somit nicht für die Ersatzerschliessung West.

E. 8.11.3.6

Nach dem Gesagten überwiegt das Interesse an der Ersatzerschliessung Ost jenes am westseitigen Zugang.

E. 8.12

Die Vorinstanz hat somit im Plangenehmigungsverfahren zu Recht die Aufhebung des Bahnübergangs samt der Ersatzerschliessung Ost geprüft.

E. 9

Es stellt sich die Frage, ob die Ersatzerschliessung Ost von der Vorinstanz genehmigt werden durfte.

E. 9.1

Der Beschwerdeführer macht geltend, für die Ersatzerschliessung Ost seien zahlreiche Ausnahmegewilligungen nötig. Für diese seien grösstenteils weder Gesuche gestellt noch seien sie publiziert worden. Der Dispens von Art. 18 Abs. 4 EBG gelte nicht für Ausnahmen von bundesrechtlichen Vorschriften. Konkret fehle die Ausnahmegewilligung für das Bauen ausserhalb der Bauzone (Art. 24 RPG), die Ausnahmegewilligung für die Entfernung der Ufervegetation (Art. 22 Abs. 2 NHG), die Ausnahmegewilligung für das Bauen im Gewässerraum (Art. 41c der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 [GSchV, SR 814.201]), die Ausnahmegewilligung für Eingriffe in Hecken und Feldgehölze (Art. 18 Abs. 1bis und 1ter NHG) sowie die kantonale Ausnahmegewilligung für das Bauen in der Uferschutzzone. Ferner verstosse der Weg gegen den Grundsatz der grösstmöglichen Schonung der Landschaft, da er nicht mit dem Uferweg koordiniert worden sei. Ausserdem befinde sich der Weg in einem Gefahrenbereich. Folglich sei die Plangenehmigung

widerrechtlich.

E. 9.2

Die Beschwerdegegnerin bringt vor, dass für die Erteilung einer Plangenehmigung keine kantonalen Bewilligungen erforderlich seien. Weiter führe die Interessenabwägung zum Schluss, dass der Bahnübergang aufzuheben sei. Damit würden die Seeparzellen eine Ersatzerschliessung benötigen, weshalb der neue Zugang zu den Grundstücken standortgebunden sei. Eine Koordinationspflicht mit dem Uferweg stellt die Beschwerdegegnerin aus den oben genannten Gründen (vgl. E. 8.11.2) in Abrede.

E. 9.3

Das Plangenehmigungsverfahren wird vom Grundgedanken geprägt, die Entscheidungsverfahren bei einer einzigen Behörde (sog. Leitbehörde) zu konzentrieren, welche erstinstanzlich die Einhaltung aller anwendbaren bundes- und kantonalrechtlichen Vorschriften beurteilt (vgl. Botschaft des Bundesrats vom 19. Mai 1998 zu einem Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung der Plangenehmigungsverfahren, BBl 1998 III 2596 Ziff. 13.221; Urteil des BGer 1C_78/2012 vom 10. Oktober 2012 E. 4.1). Als Folge dieser Konzentration werden mit der Plangenehmigung sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt; weitere Bewilligungen, auch kantonalrechtliche, sind nicht erforderlich. Immerhin ist das kantonale Recht aber zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 18 Abs. 3 und 4 EBG; vgl. Urteil des BVGer A-1251/2012 vom 15. Januar 2014 E. 3.1). Die Genehmigungs- bzw. Leitbehörde hat im Genehmigungsverfahren vor einer Entscheidung die Stellungnahmen sämtlicher Fachbehörden einzuholen und bei Widersprüchen auf deren Bereinigung hinzuwirken (sog. Anhörungs- und Bereinigungsverfahren; Art. 62 ff. des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997 [RVOG, SR 172.010]; vgl. zum Ganzen: BVGE 2016/35 E. 3.1 f.).

E. 9.4

Die Plangenehmigung schliesst nach dem Gesagten sämtliche Bewilligungen nach Bundesrecht mit ein. Dem beschwerdeführerischen Einwand, die Bewilligungen hätten separat erteilt werden müssen, ist damit nicht zu folgen.

E. 9.5

Weiter hat die Vorinstanz im Plangenehmigungsverfahren Berichte verschiedener Fachbehörden eingeholt (Fachbericht des Amtes für Gemeinden und Raumordnung vom 10. Februar 2015; Stellungnahme des Tiefbauamtes des Kantons Bern [Oberingenieurskreis I] vom 5. März 2015; Stellungnahmen des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern vom 13. April 2015, vom 17. Juni 2015 und vom 9. September 2015; Amtsbericht des Amtes für Landwirtschaft und Natur des Kantons Bern vom 6. März und vom 31. August 2015; Fachbericht des BAFU vom 16. Oktober 2015 und vom 25. Mai 2016). Daraus ergibt sich folgendes Bild:

E. 9.5.1

Sämtliche Fachbehörden haben letzten Endes das Vorhaben als zulässig bzw. bewilligungsfähig erachtet.

E. 9.5.2

Das BAFU hat in seinem Fachbericht vom 25. Mai 2016 festgehalten, dass es sich um einen standortgebundenen, im öffentlichen Interesse liegenden Fussweg handle. Für derartige Anlagen sei gemäss Art. 41c Abs. 1 GSchV keine Ausnahmegewilligung nötig (vgl. auch die Stellungnahme des Tiefbauamtes des Kantons Bern vom 5. März 2015, wonach das Projekt aus wasserbaupolizeilicher Sicht unproblematisch sei). Dieser Einschätzung ist beizupflichten. Der Fussweg dient der Erschliessung der Seeparzellen, die ansonsten durch die Aufhebung des Bahnübergangs keinen Zugang mehr aufweisen würden. Sein Standort kommt unweigerlich im Gewässerraum zu liegen und seine Erstellung liegt im öffentlichen Interesse, da damit ein sanierungspflichtiger Bahnübergang mit finanziell tragbarem Aufwand aufgehoben werden kann (vgl. oben E. 8.3). Mithin ist das genehmigte Projekt auf keine Ausnahmegewilligung für das Bauen im Gewässerraum angewiesen.

E. 9.5.3

Sodann folgt implizit aus dem Fachbericht des BAFU vom 16. Oktober 2015 und dem Amtsbericht des Amtes für Landwirtschaft und Natur des Kantons Bern vom 31. August 2015, dass die zu entfernende Hecke nicht als Ufervegetation zu qualifizieren ist. Beide Fachbehörden haben die Entfernung der Vegetation ausschliesslich unter dem Blickwinkel von Art. 18 Abs. 1bis NHG geprüft und als geschützte Hecke oder Feldgehölz eingestuft. Sie stützten sich dabei unter anderem auf den eingeholten Bericht zur Abklärung der betroffenen Naturwerte. Dieser hält fest, dass nur der untere Teil als Ufervegetation gemäss Art. 21 NHG zu qualifizieren sei und die Vegetation des rund 3 m höher gelegenen Bereichs beim Bahndamm nicht mehr im Einflussbereich des Seewassers stehe (Bericht [...] vom 4. August 2015 [vi-act. 9], S. 3 f.). Wie das BAFU sodann festhält, liege die vom Projekt beanspruchte Bestockung mehrheitlich im Bereich des Bahndamms (Stellungnahme vom 1. Juni 2017) und die Hecke weise keine typischen Pflanzen des Uferbereichs auf (vgl. Augenscheinprotokoll, S. 15). Es liege deshalb keine Ufervegetation vor. Vorliegend besteht für das Bundesverwaltungsgericht keine Veranlassung die Einschätzung der Fachbehörde in Zweifel zu ziehen. Liegt demnach keine Ufervegetation vor, kann die Hecke und deren Saum ohne Ausnahmegewilligung nach Art. 22 Abs. 2 NHG entfernt werden.

E. 9.5.4

Das Amt für Landwirtschaft und Natur des Kantons Bern erachtete ferner die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegewilligung für die Beseitigung der Hecke als erfüllt (Art. 18 Abs. 1bis und 1ter i.V.m. Art. 14 Abs. 7 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz vom 16. Januar 1991 [NHV, SR 451.1]). Das Vorhaben sei standortgebunden und es bestünden überwiegende Interessen. Die erforderlichen Ersatzmassnahmen seien vollumfänglich umzusetzen und die Abholzung der Bestockung auf ein Minimum zu beschränken (Amtsbericht des Amtes für Landwirtschaft und Natur des Kantons Bern vom 31. August 2015). Das BAFU stimmte dem Projekt ebenfalls zu, da es optimiert wurde und sich die Eingriffe auf das absolute Minimum beschränken würden. Zusätzlich werde als Ersatz eine neue Hecke samt Saum und Reptilienstrukturen angelegt (Fachbericht des BAFU vom 16. Oktober 2015). Darauf ist ohne Weiteres abzustellen. Dass das Projekt standortgebunden ist und daran überwiegende öffentliche Interessen bestehen, welche die Erteilung einer Ausnahmegewilligung rechtfertigen, wurden bereits oben dargelegt (vgl. E. 9.5.2). Mithin konnte das Vorhaben genehmigt werden.

E. 9.5.5

Ausserdem hat das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern in seinem Fachbericht zur Raumplanung und Landschaft beantragt, das Vorhaben zu bewilligen. Soweit die Ersatzerschliessung ausserhalb der Bauzone bzw. in der Uferschutzzone zu liegen komme, seien Bauten und Anlagen nur zulässig, die nach ihrem Zweck einen Standort in der Uferschutzzone erfordern, im öffentlichen Interesse liegen und die Uferlandschaft nicht negativ beeinträchtigen (vgl. Art. 4 des Gesetzes über Seen- und Flussufer des Kantons Bern vom 6. Juni 1982). Das Amt erachtet sämtliche Voraussetzung für gegeben, da der Zugangsweg der Erschliessung der Seeparzellen diene und aufgrund der geringen Breite und der Asphaltierung landschaftsverträglich sei (Fachbericht des Amtes für Gemeinden und Raumordnung vom 10. Februar 2015). Diese Begründung ist entgegen den Vorbringen des Beschwerdeführers ausreichend. Insgesamt berücksichtigte die Plangenehmigung somit auch das kantonale Recht.

E. 9.5.6

Was die Ausnahmenbewilligung für Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone gemäss Art. 24 RPG anbelangt, trifft es zu, dass sich die Fach- und Amtsberichte nicht ausdrücklich dazu äussern. Art 24 RPG setzt seinerseits für die Erteilung einer Ausnahmbewilligung voraus, dass der Zweck der Bauten und Anlagen einen Standort ausserhalb der Bauzonen erfordert und keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Im vorliegenden Fall haben sich das Amt für Landwirtschaft und Natur des Kantons Bern sowie das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern je mit der Standortgebundenheit und dem öffentlichen Interesse der Ersatzerschliessung auseinandergesetzt (vgl. oben E. 9.5.4 f.). Sie haben damit dieselben Voraussetzungen, wie sie Art. 24 RPG vorgibt, beurteilt und als erfüllt erachtet (vgl. Urteil des BVGer A-5641/2016 vom 18. Mai 2017 E. 9.1.3, wonach die Standortgebundenheit im Zusammenhang mit dem Gewässerraum, der Ufervegetation und dem Raumplanungsrecht nach denselben Kriterien beurteilt wird). Das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern ist zudem die zuständige Stelle für die Erteilung von Ausnahmbewilligungen gemäss Art. 24 RPG (Art. 84 Abs. 1 des Baugesetzes des Kantons Bern vom 9. Juni 1985 [BauG-BE]; vgl. <<https://www.jgk.be.ch/>> > Baubewilligungen > Bauen ausserhalb Bauzonen, abgerufen am 1. März 2019). Unter diesen Umständen schliesst der Antrag des zuständigen Amtes für Gemeinden und Raumordnung auf Bewilligung des Projekts zugleich die Ausnahmbewilligung gemäss Art. 24 RPG mit ein. Das Projekt erscheint auch unter diesem Blickwinkel als bewilligungsfähig.

E. 9.6

Auch die weiteren Einwände des Beschwerdeführers gegen die Bewilligungsfähigkeit der Ersatzerschliessung sind unbehelflich. So ist einerseits nicht zu beanstanden, dass das BAFU das Projekt zunächst nur unter der Auflage einer Koordination mit dem Uferweg als bewilligungsfähig erachtet und schliesslich davon wieder Abstand genommen hat. Massgebend ist einzig, dass es letztlich seine Zustimmung zum Projekt gab. Andererseits wurde bereits oben dargelegt, dass kein Verstoss gegen das Gebot der grösstmöglichen Schonung vorliegt (vgl. E. 8.11.3.2). Da zudem keine übermässigen Einwirkungen von der Ersatzerschliessung ausgehen (E. 8.9), wird nicht in die Eigentumsgarantie (Art. 26 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 [BV, SR 101]) eingegriffen. Schliesslich befindet sich der Standort der Ersatzerschliessung zwar in der Gefährzonen für Überschwemmungen und Murgänge. Das Tiefbauamt des Kantons Bern äusserte sich aber trotz der genannten Naturgefahren nicht abschlägig zur Bewilligungsfähigkeit der Ersatzerschliessung. Es hielt einzig fest, dass die Benützung des Weges auf eigene Gefahr erfolge (Stellungnahme des

Tiefbauamtes des Kantons Bern vom 5. März 2015, vgl. auch Stellungnahme des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination vom 13. April 2015, Ziff. 2). Damit hat es sein Bewenden. Das kantonale Recht ist nur insoweit zu berücksichtigen, als es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 18 Abs. 4 EBG). Mithin bestand für die Beschwerdegegnerin keine Veranlassung allfällige für die Bewilligung von Bauten und Anlagen in Gefahrengebieten nötige Schutzmassnahmen zu treffen bzw. nachzuweisen (vgl. Art. 6 Abs. 4 BE-BauG). Auch insoweit steht der erteilten Plangenehmigung nichts entgegen.

E. 9.7

Die Vorinstanz durfte somit die Ersatzerschliessung Ost genehmigen.

E. 10

Zusammengefasst hat die Vorinstanz zu Recht die Aufhebung des Bahnübergangs und die Ersatzerschliessung Ost genehmigt. Die Plangenehmigung ist insoweit zu bestätigen. Die Beschwerdebegehren Nrn. 1 und 2 sind abzuweisen.

E. 11

Der Beschwerdeführer verlangt in mehrfacher Hinsicht eine Korrektur oder Ergänzung des Dispositivs (Begehren Nr. 3). Dies betrifft die folgenden Punkte:

E. 11.1

Einerseits dürfe seiner Meinung nach der Technische Bericht vom 30. Oktober 2014 nicht genehmigt werden. Er enthalte einen Kostenteiler betreffend den Wegunterhalt, den er bestreite. Zudem habe die Vorinstanz in der angefochtenen Verfügung festgehalten, dass der Kostenteiler nicht Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens bilde. Dasselbe gelte für das genehmigte Verzeichnis der zu enteignenden Rechte, welches sich ebenfalls zum Kostenteiler äussere. Andererseits habe die Vorinstanz zwar zu Recht festgehalten, dass der Beschwerdegegnerin kein Recht auf vorübergehende Inanspruchnahme der Parzelle des Beschwerdeführers zustehe. Dennoch habe sie das Projekt vorbehaltlos genehmigt bzw. im Land- und Rechtserwerbsplan und im Verzeichnis der zu enteignenden Rechte die vorübergehende Landbeanspruchung nicht gestrichen. Der Beschwerdeführer übersieht, dass die Vorinstanz die Planvorlage mit den betreffenden Unterlagen im Sinn der Erwägungen genehmigte. Damit werden die Erwägungen ebenfalls Teil des Dispositivs und haben an der formellen Rechtskraft teil (Urteil des BGer 8C_272/2011 E. 1.3 [nicht publizierte Erwägung in BGE 137 I 327]). Wie der Beschwerdeführer selber festhält, bilden die Fragen des Kostentellers gemäss den Erwägungen der Vorinstanz gerade nicht Gegenstand der Plangenehmigungsverfügung. Ebenso führte die Vorinstanz in der Verfügung aus, dass die Parzelle des Beschwerdeführers nicht vorübergehend beansprucht werden darf. Diese Einschränkungen sind Teil des Dispositivs. Damit besteht kein Anlass, das Dispositiv anzupassen.

E. 11.2

Weiter macht der Beschwerdeführer geltend, dass die Vorinstanz in ihren Erwägungen zwar bestätigt habe, dass ihm eine Parteientschädigung zustehe. Sie verweise jedoch den Entscheid darüber auf eine spätere, separate Verfügung, ohne seinen Anspruch im Dispositiv aufzunehmen. Dies trifft zu. Das Dispositiv stellt weder fest, dass eine Parteientschädigung im Grundsatz geschuldet ist, noch wird der Entscheid darüber ausdrücklich auf eine separate Verfügung verwiesen. Das Dispositiv der Verfügung ist

entsprechend zu ergänzen.

E. 11.3

Schliesslich bringt der Beschwerdeführer vor, die Pläne "Längenprofil, 1:200/20" sowie "Normalprofile, 1:50" seien nicht unter den im Dispositiv genannten, zu genehmigenden Unterlagen aufgeführt. Dies trifft zu. Das Dispositiv ist auch insoweit zu ergänzen.

E. 11.4

Bezüglich der beiden letztgenannten Punkte dringt der Beschwerdeführer mit seiner Beschwerde durch.

E. 12

Zusammengefasst ist die Beschwerde damit teilweise gutzuheissen und das Dispositiv im soeben erwähnten Sinn zu ergänzen. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen. Aufgrund des Verfahrensausgangs werden sämtliche Beweisanträge des Beschwerdeführers abgewiesen.

E. 13

Es bleibt über die Kosten- und Entschädigungsfolgen des Beschwerdeverfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht zu befinden.

E. 13.1

Vorliegend hat die Vorinstanz im Plangenehmigungsverfahren unter anderem auch über eine enteignungsrechtliche Einsprache entschieden. Die für solche kombinierte Verfahren massgebenden enteignungsrechtlichen Spezialbestimmungen zu den Kosten- und Entschädigungsfolgen gelten im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht jedoch nur insoweit, als die Beschwerde ihrerseits als enteignungsrechtliche Einsprache zu qualifizieren ist (vgl. Urteile des BVGer A-4435/2012 vom 26. März 2013 E. 8.1 und A-5466/2008 vom 3. Juni 2009 E. 16.1). Solches ist nicht der Fall. Die Beschwerde richtet sich einzig gegen die erteilte Plangenehmigungsverfügung. Damit sind die Kosten und Entschädigungen nach den allgemeinen Regeln des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu verlegen.

E. 13.2

Der Beschwerdeführer dringt in zwei untergeordneten Punkten durch, welche die Plangenehmigung nicht im Kern betreffen. Es rechtfertigt sich deshalb nicht, dies bei der Verlegung der Verfahrenskosten und der Zusprechung einer Parteientschädigung zu berücksichtigen. Der Beschwerdeführer ist bei materieller Betrachtung insgesamt als vollständig unterliegend zu qualifizieren.

E. 13.3

Die Verfahrenskosten sind demnächst dem unterliegenden Beschwerdeführer aufzuerlegen (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Sie werden angesichts des Aufwands für das vorliegende Verfahren auf Fr. 2'500.- festgesetzt (Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Der vom Beschwerdeführer einbezahlte Kostenvorschuss in der Höhe von Fr. 2'500.- wird zur Bezahlung der Verfahrenskosten verwendet.

E. 13.4

Der obsiegenden Partei ist von Amtes wegen oder auf Begehren hin eine Entschädigung für die ihr erwachsenen notwendigen Kosten zuzusprechen (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 Abs. 1 VGKE). Die obsiegende Beschwerdegegnerin hat sich im Beschwerdeverfahren selber geäußert und sich nicht anwaltlich vertreten lassen. Sie hat daher keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (vgl. Art. 7 ff. VGKE, insbesondere Art. 9 Abs. 2 VGKE). Ebenso wenig steht der Vorinstanz eine solche Entschädigung zu (Art. 7 Abs. 3 VGKE).

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