

BVGer A-4112/2021 vom 5. Juli 2023

Bundesverwaltungsgericht, 2023-07-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-4112_2021

FR: TAF A-4112/2021 du 5 juillet 2023

IT: TAF A-4112/2021 del 5 luglio 2023

Regeste

Bahninfrastruktur

Erwägungen

E. 1.1

Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes (VGG, SR 173.32) Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG, SR 172.021), sofern diese von einer Vorinstanz im Sinne von Art. 33 VGG erlassen worden sind und keine Ausnahme gemäss Art. 32 VGG gegeben ist. Die Aufhebung von Bahnübergängen mit Ersatzerschliessung wird im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren gemäss Art. 18 ff. des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) angeordnet. Mit der Plangenehmigung entscheidet die Genehmigungsbehörde gleichzeitig auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen (Art. 18h Abs. 1 EBG). Eine Plangenehmigung stellt eine Verfügung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 VwVG und somit ein taugliches Anfechtungsobjekt dar. Mit dem BAV hat eine Behörde im Sinne von Art. 33 Bst. d VGG verfügt und eine Ausnahme, was das Sachgebiet betrifft, ist nicht gegeben (vgl. Art. 32 VGG). Das Bundesverwaltungsgericht ist demnach zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde sachlich und funktional zuständig. Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

E. 1.2

Zur Beschwerde ist berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung besitzt (Art. 48 Abs. 1 VwVG). Der Beschwerdeführer hat als Einsprecher am Verfahren vor der Vorinstanz teilgenommen (vgl. Art. 18f EBG). Er setzt sich als Eigentümer des Grundstücks Nr. (...) dagegen zur Wehr, dass sein Grundstück auf dem Enteignungsweg mit einer Dienstbarkeit belastet wird. Der Beschwerdeführer ist daher als direkt in seinen Rechten Betroffener ohne Weiteres zur Beschwerdeerhebung berechtigt.

E. 1.3

Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) ist somit einzutreten.

E. 2

Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Plangenehmigung auf Verletzung von Bundesrecht - einschliesslich der unrichtigen oder unvollständigen Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehlern bei der Ausübung des

Ermessens - sowie auf Unangemessenheit hin (Art. 49 VwVG). Im letzten Punkt auferlegt es sich eine gewisse Zurückhaltung, wenn technische Fragen zu beurteilen sind oder die Vorinstanz gestützt auf eigene Fachkompetenz oder die ihr vom Gesetzgeber beigegebenen Fachbehörden entschieden hat. Die Zurückhaltung setzt allerdings voraus, dass im konkreten Fall der Sachverhalt vollständig und richtig abgeklärt worden ist und die Vorinstanz die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend vorgenommen hat (Urteil des BGer 2C_388/2020 vom 20. Oktober 2020 E. 5.4.5 und Urteil des BVerger A-3484/2018 vom 7. September 2021 E. 8, je mit Hinweisen; vgl. auch Urteil des BGer 1C_539/2021 vom 15. November 2022 E. 4.3.2). Das Bundesverwaltungsgericht stellt sodann den rechtserheblichen Sachverhalt unter Vorbehalt der Mitwirkungspflicht der Parteien von Amtes wegen fest (Art. 12 und Art. 13 VwVG) und wendet das Recht grundsätzlich frei und von Amtes wegen an, ohne an die rechtliche Begründung der Parteibegehren gebunden zu sein (Art. 62 Abs. 4 VwVG). Es kann eine Beschwerde auch aus anderen als den geltend gemachten Gründen gutheissen oder den angefochtenen Entscheid im Ergebnis mit einer von der Vorinstanz abweichenden Begründung bestätigen (sog. Motivsubstitution; vgl. Urteil des BVerger A-3484/2018 vom 7. September 2021 E. 8 und E. 34.6.3 mit Hinweisen).

E. 3.1

Der Beschwerdeverfänger ist der Ansicht, die mit der Plangenehmigung vom 12. Juli 2021 verfügte Aufhebung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» und damit verbunden die rückwärtige Erschliessung der Streueflächen trage den berührten Interessen nicht optimal Rechnung. Dabei wendet er sich insbesondere gegen die Beanspruchung von seinem landwirtschaftlichen Kulturland und erachtet die Enteignung als nicht verhältnismässig. Er verlangt eine alternative rückwärtige Erschliessung der Streueflächen. Die Vorinstanz und die Beschwerdegegnerin bestreiten demgegenüber, dass die vom Beschwerdeführer geforderte Variante konform, insbesondere mit dem Naturschutzrecht des Bundes, realisiert werden könne. Vor diesem Hintergrund ist im Folgenden zunächst die gesetzliche Ordnung im Zusammenhang mit der Sicherung und Signalisation von Bahnübergängen darzustellen (nachfolgend E. 3.2). Anschliessend ist auf die Rechtsprechung im Zusammenhang mit der Aufhebung von Bahnübergängen einzugehen (nachfolgend E. 3.3) und schliesslich ist zu prüfen, was sich daraus in Bezug auf das streitbetroffene Projekt ergibt (nachfolgend E. 4).

E. 3.2

Die Grundsätze der Planung, des Baus und des Betriebes von Eisenbahnen sind in den Art. 17 ff. EBG verankert. Nach diesen sind die Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge entsprechend den Anforderungen des Verkehrs, des Umweltschutzes und gemäss dem Stande der Technik zu erstellen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern (Art. 17 Abs. 1 Satz 1 EBG). Der Bundesrat erlässt sodann gemäss Art. 17 Abs. 2 EBG Vorschriften unter anderem über den Bau und Betrieb im Eisenbahnwesen. Die Eisenbahnunternehmen sind im Rahmen der Vorschriften für den sicheren Betrieb der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich (Art. 17 Abs. 4 Satz 1 EBG) und (entsprechend) verpflichtet, die Vorkehren zu treffen, die gemäss den Vorschriften des Bundesrates und den mit den genehmigten Plänen verbundenen Auflagen zur Sicherheit des Baues und Betriebes der Eisenbahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind (Art. 19 Abs. 1 Satz 1 EBG). Die ausführlichen Sicherheitsvorschriften finden sich in der gestützt unter anderem auf Art. 17 Abs. 2 EBG erlassenen Eisenbahnverordnung (EBV, SR 742.141.1). Diese enthält in den Art. 37 ff. Bestimmungen über die Sicherung und Signalisation von

Bahnübergängen. Gemäss 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 Halbschrankenanlage, Blinklichtsignalanlage, Lichtsignalanlage, Andreaskreuze) sind in Art. 37c EBV ausgeführt. Zudem hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gestützt auf Art. 81 EBV Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung erlassen (AB-EBV, SR 741.141.11, nicht amtlich publiziert, abrufbar unter: < www.bav.admin.ch > Rechtliches > Weitere Rechtsgrundlagen und Vorschriften, besucht am 27. Juni 2023).

E. 3.3

Bauten und Anlagen, die wie Bahnübergänge ganz oder überwiegend dem sicheren Betrieb der Eisenbahn dienen, sind im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen (Art. 18 Abs. 1 EBG; vgl. Urteil des BGer 1C_221/2019 vom 17. April 2020 E. 3 mit Hinweisen). Dies gilt unbestrittenermassen auch für die in Frage stehende Aufhebung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» und die damit verbundene rückwärtige Erschliessung. Dabei kommt der Vorinstanz als Fach- und Genehmigungsbehörde in der Anwendung der Bestimmungen von Art. 37b und Art. 37c EBV ein nicht unerheblicher Entscheidungsspielraum zu. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Frage, ob ein Bahnübergang mit Blick auf die Verkehrsbelastung und die Gefahrensituation aufzuheben oder mit Signalen und Anlagen zu sichern ist (sog. Tatbestandsermessen) sowie in letzterem Fall der Frage, welche der in Art. 37c EBV genannten zulässigen Sicherungsmassnahmen zu ergreifen ist (sog. Auswahlermessen). Das Bundesverwaltungsgericht auferlegt sich daher, wie vorstehend bereits ausgeführt (vgl. vorstehend E. 2), eine gewisse Zurückhaltung in der Überprüfung einer Plangenehmigung, wenn sich Fragen der Zweckmässigkeit einer Anordnung stellen. Dies setzt jedoch voraus, dass alle berührten Interessen ermittelt sowie beurteilt worden und die möglichen Auswirkungen des Projekts bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt worden sind (vgl. Urteile des BVGer A-314/2016 vom 10. August 2016 E. 5.1 und A-2463/2015 vom 25. April 2016 E. 3.4, je mit Hinweisen). Berührt eine Entscheidung - wie hier die Entscheidung zur Aufhebung eines Bahnüberganges - verschiedene Interessen und öffnet das anwendbare Recht Entscheidungsspielräume, setzt die Plangenehmigung eine umfassende Interessenabwägung voraus (Urteile des BVGer A-314/2016 vom 10. August 2016 E. 7 und A-2463/2015 vom 25. April 2016 E. 3.4, je mit Hinweisen). Für die Interessenabwägung sind in einem ersten Schritt die berührten Interessen zu ermitteln. Anschliessend sind die ermittelten Interessen mithilfe rechtlich ausgewiesener Massstäbe zu beurteilen und hiernach die Interessen entsprechend ihrer Beurteilung im Entscheid möglichst umfassend zu berücksichtigen bzw. gegeneinander abzuwägen. Die Abwägung ist sodann in der Entscheidungsbegründung offenzulegen. Die Interessenabwägung schliesst die Prüfung von Alternativen mit ein, wozu in der Regel auch die Sanierung des bestehenden Bahnübergangs gehört (BVGer A-2463/2015 vom 25. April 2016 E. 6). Der Vergleich unterschiedlicher Lösungen ist jedoch grundsätzlich nur dann angezeigt, wenn es sich um echte Alternativen handelt; stellt sich bereits aufgrund einer summarischen Prüfung heraus, dass eine Alternative mit erheblichen Nachteilen belastet ist, so darf sie aus dem weiteren Auswahlverfahren ausgeschieden werden. Dieser Grundsatz wurde in der jüngsten bundesgerichtlichen Rechtsprechung insofern relativiert, als bei Projekten, die selbst mit erheblichen Nachteilen verbunden sind, nur jene Varianten vorweg ausgeschlossen werden dürfen, die im Vergleich zum vorgeschlagenen Projekt insgesamt

offenkundig nachteilig sind (Urteil des BGer 1C_567/2020, 1C_568/2020 vom 1. Mai 2023 E. 6.3 mit Hinweisen; vgl. auch bereits Urteil des BVGer A-2463/2015 vom 25. April 2016 E. 7 und E. 8). Kommt die Genehmigungsbehörde ihren Prüfungspflichten nicht nach und zieht sie im Plangenehmigungsverfahren Alternativen nicht in Betracht, so liegt eine fehlerhafte Interessenabwägung und damit ein Rechtsfehler vor (vgl. Urteil des BGer 1C_86/2020 vom 22. April 2021 E. 4.5.2 unter Hinweis auf BGE 139 II 499 E. 7.3.1; ferner die Urteile des BVGer A-3828/2020 vom 17. Juni 2021 E. 5.2 mit Hinweisen und A-702/2017 vom 26. März 2019 E. 7.2 mit Hinweisen, insbesondere auf das Urteil des BGer 1C_560/2010 vom 14. Juli 2011 E. 7). Vor diesem Hintergrund ist im Folgenden die angefochtene Entscheidung zur Aufhebung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» und rückwärtigen Ersatzerschliessung der Streueflächen ab dem Bahnübergang «3 Eidgenossen» zu überprüfen.

E. 4.1

Der aufzuhebende Bahnübergang «Vor Altmatt 2» befindet sich bei km 21.734 an der Eisenbahnstrecke Biberbrugg - Arth-Goldau im Gebiet Äussere Altmatt. Der Bahnübergang dient der Bewirtschaftung von drei westlich der Gleisanlage innerhalb von Moorschutzobjekten gelegenen zur Streuegewinnung genutzten Grundstücken, wobei die Nutzung auf jährlich rund 20 Fahrten von landwirtschaftlichen Fahrzeugen im Herbst beschränkt ist (vgl. vorstehend Sachverhalt Bst. A und B.f). Die Bahnstrecke ist in diesem Bereich einspurig und wird pro Stunde von zwei Regionalzügen und zwei Voralpenexpresszügen befahren. Die Streckengeschwindigkeit ist nicht bekannt. Die Vorinstanz bezeichnete den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» als zwischenzeitlich aufgehoben, gemäss den Ausführungen der Parteien anlässlich der Parteiverhandlung werden die Grundstücke Nrn. 1045, 1046 und 1047 jedoch weiterhin über den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» erschlossen, weshalb trotz Absperrung davon auszugehen ist, dieser bestehe weiterhin. Zum Bahnübergang zweigt ab der parallel zur Gleisanlage verlaufenden Hauptstrasse H8 ein wenige Meter langer Flurweg ab. Auf der Hauptstrasse H8 ist gemäss der unbestritten gebliebenen Angabe des Beschwerdeführers eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h signalisiert. Jede höhengleiche Querung zwischen Schiene und Strasse oder Weg stellt eine Gefahrenquelle dar (Urteil des BVGer A-327/2021 vom 14. Juli 2022 E. 5.2.3.1 mit Hinweisen auf die Rechtsprechung). Im Folgenden ist zunächst zu prüfen, ob der Bahnübergang in seinem heutigen Zustand den Mindestanforderungen gemäss Art. 37b und Art. 37c EBV und den entsprechenden Ausführungsbestimmungen entspricht.

E. 4.2

Der Bahnübergang «Vor Altmatt 2» dient nur der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung. Gemäss Art. 37c Abs. 3 Bst. c Ziff. 3 EBV können an Bahnübergängen, falls die Sichtverhältnisse genügend sind oder die Schienenfahrzeuge bei zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen zweckdienliche Achtungssignale abgeben, Andreaskreuze als einziges Signal angebracht werden, sofern der Weg nur der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung dient (Feldweg), keine bewohnte Liegenschaft erschliesst und aufgrund der Signalisation nur einem beschränkten Personenkreis offensteht, wobei die Infrastrukturbetreiberin diesen Personenkreis zu instruieren hat. Gemäss dem den Gesuchsunterlagen beiliegenden technischen Bericht lassen die Sichtverhältnisse ein sicheres Queren der Gleisanlage über den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» zu (Technischer Bericht vom 4. Dezember 2014 zur Aufhebung zwei unbewachter Bahnübergänge mit baulichen Massnahmen, Bahnübergang

Vor Altmatt 2, km 21.734, Nr. 58, S. 3, nachfolgend: Technischer Bericht). Die Mindestanforderungen gemäss Art. 37c Abs. 3 Bst. c Ziff. 3 EBV sind demnach eingehalten und eine Sicherung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» mit Andreaskreuzen grundsätzlich möglich und zulässig, wobei nicht bekannt ist, ob dies mit Blick auf das Erstellungsdatum des technischen Berichts auf der Grundlage der aktuell geltenden Vorgaben weiterhin zutrifft. Im technischen Bericht ist sodann festgehalten, dass Fahrzeuge, die in die Hauptstrasse H8 einmünden wollen, dies in einem Zug tun müssten, da zwischen Bahnlinie und Hauptstrasse kein Stauraum vorhanden sei. Diese Situation sei gefährlich und längerfristig nicht tragbar (Technischer Bericht, S. 3). Mit der Genehmigung des technischen Berichts in der angefochtenen Plangenehmigung ging auch die Vorinstanz aufgrund der Nähe von Gleisanlage und Hauptstrasse H8 von einer Gefahrensituation im Sinne von Art. 37b Abs. 1 EBV aus und hob den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» (aus diesem Grund) auf. Eine Anpassung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» wurde von der Beschwerdegegnerin nicht (näher) in Betracht gezogen. Bevor zu prüfen ist, ob sich diese Entscheidung mit Bundesrecht vereinbaren lässt (nachfolgend E. 4.4), ist darauf einzugehen, ob am Fortbestand des Bahnübergangs beziehungsweise an einer Ersatzerschliessung ein Interesse besteht (nachfolgend E. 4.3); bei fehlendem Bedarf gebietet es das öffentliche Interesse an einem sicheren Bahnbetrieb, auf den Bahnübergang zu verzichten.

E. 4.3

Der Bahnübergang «Vor Altmatt 2» dient der Bewirtschaftung von drei in Moorschutzobjekten gelegenen Grundstücken. Bei den Grundstücken handelt es sich um sogenannte Streueflächen, die jährlich im Herbst gemäht werden (vgl. vorstehend Sachverhalt Bst. A). Anschliessend an den Bahnübergang führt ein Prügelweg in die Schutzobjekte hinein, auf welchem die landwirtschaftlichen Fahrzeuge verkehren. Zur Erhaltung von Flach- und Übergangsmooren ist meist eine regelmässige extensive landwirtschaftliche Bewirtschaftung erforderlich; der mit einer Bewirtschaftung erfolgende Nährstoffentzug wirkt der Eigendüngung durch die Vegetation und dem Eintrag von Nährstoffen aus der Luft entgegen und verhindert die Verbreitung von Neophyten. Als frühester Schnittzeitpunkt gilt in der Regel der 1. September, wobei für die konkrete Regelung zur landwirtschaftlichen Nutzung der Flach- und Übergangsmoore eine Vereinbarung mit dem Bewirtschafter zu schliessen ist (vgl. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft [BUWAL, heute: BAFU], Handbuch Moorschutz in der Schweiz, Band 2, Vollzug des Moorschutzes, Ziff. 1.2.2 S. 16 f., abrufbar unter: < www.bafu.admin.ch > Themen > Biodiversität > Fachinformationen > Ökologische Infrastruktur > Biotop von nationaler Bedeutung > Moore > Dokumente > Handbuch Moorschutz in der Schweiz, besucht am 27. Juni 2023). Entsprechend ist in Art. 5 Abs. 1 der Flachmoorverordnung festgehalten, dass im Rahmen geeigneter Schutz- und Unterhaltmassnahmen der Erhaltung und Förderung der angepassten landwirtschaftlichen Nutzung eine besondere Bedeutung zukommt. Die drei Grundstücke Nrn. 1045, 1046 und 1047 werden unstrittig als Streueflächen genutzt und sollen auch weiterhin so genutzt werden; die häufig in Flach- und Übergangsmooren vorkommenden Pflanzen sind als Tierfutter nicht geeignet und werden daher als Streue, also als Bodenbelag für die Tierhaltung, verwendet (vgl. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft [BUWAL, heute: BAFU], Handbuch Moorschutz in der Schweiz, Band 2, Moorschutz und Landwirtschaft, Ziff. 3.3.1 S. 2, abrufbar unter: www.bafu.admin.ch Themen Biodiversität Fachinformationen Ökologische Infrastruktur Biotop von nationaler Bedeutung Moore Dokumente Handbuch Moorschutz in der

Schweiz, besucht am 27. Juni 2023). Für diese Flächen - die drei Grundstücke liegen innerhalb der Naturschutzzone A - schreibt die Verordnung des Kantons Schwyz vom 6. September 2007 betreffend die Moorlandschaft Rothenthurm (Systematische Gesetzessammlung des Kantons Schwyz [SRSZ] 722.311) in Art. 11 Abs. 2 Bst. d vor, dass sie höchstens einmal im Jahr im Zeitraum zwischen dem 1. September und dem 15. März gemäht werden dürfen, sofern die Bewirtschaftungsverträge nichts anderes vorsehen. An einer angepassten landwirtschaftlichen Bewirtschaftung und damit verbunden an einer hinreichenden Erschliessung der Streueflächen auf den Grundstücken Nrn. 1045, 1046 und 1047 besteht nach dem Gesagten ein insbesondere auch durch das Naturschutzrecht des Bundes begründetes gewichtiges öffentliches Interesse (vgl. auch Art. 78 Abs. 5 BV; ferner Urteil des BVGer A-314/2016 vom 10. August 2016 E. 7.2.3 mit Hinweis). Gegenwärtig sind die drei Grundstücke einzig über den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung erschlossen. Der Bahnübergang könnte also nicht ersatzlos aufgehoben werden, zumal auch das BAFU als die Fachbehörde des Bundes (Art. 12 Abs. 1 der Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation [OV-UVEK, SR 172.217.1]) nicht vorbringt, auf eine angepasste Bewirtschaftung der Streueflächen sei künftig etwa im Interesse des Moorschutzes zu verzichten. Der Beizug der Bewirtschaftungsverträge ist unter diesen Umständen nicht erforderlich.

E. 4.4.1

Die Vorinstanz hat, wie bereits ausgeführt, nicht näher in Betracht gezogen, den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» so anzupassen, dass die Gefahrensituation in angemessener Weise entschärft werden kann. Diese Möglichkeit fand entsprechend auch keinen Eingang in die geforderte umfassende Interessenabwägung. Eine einlässliche Begründung für den Verzicht auf eine Anpassung des bestehenden Bahnübergangs findet sich weder in der angefochtenen Plangenehmigung noch in den Gesuchsunterlagen der Beschwerdegegnerin. Offenbar gingen sowohl die Beschwerdegegnerin also auch die Vorinstanz davon aus, eine Anpassung des Bahnübergangs sei aufgrund der engen Platzverhältnisse von vornherein nicht möglich. Nach der Rechtsprechung darf eine Variante nur dann bereits aufgrund einer summarischen Prüfung ausgeschieden werden, wenn ein Vorhaben nicht selbst mit gewichtigen Nachteilen verbunden ist und die Variante im Vergleich zum vorgeschlagenen Projekt insgesamt offenkundig nachteilig ist (vgl. vorstehend E. 3.3). Es ist daher zunächst zu prüfen, ob das vorgeschlagene Projekt, die Aufhebung des Bahnübergangs mit einer Ersatzerschliessung, mit gewichtigen Nachteilen verbunden ist (nachfolgend E. 4.4.2) und eine Anpassung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» im Vergleich zum von der Vorinstanz genehmigten Projekt beziehungsweise der vom Beschwerdeführer geforderten Variante offenkundig nachteilig wäre (nachfolgend E. 4.4.3).

E. 4.4.2

Das von der Vorinstanz genehmigte Projekt sieht als Ersatz für den aufzuhebenden Bahnübergang «Vor Altmatt 2» eine rückwärtige Erschliessung ab dem Bahnübergang «3 Eidgenossen» vor. Die Erschliessung würde entlang des Bahndammes zunächst als mit einem Kieskoffer befestigter Flurweg und daran anschliessend als Prügelweg ausgestaltet. Diese würde bis zum bereits bestehenden Prügelweg führen, der an den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» anschliesst. Zunächst fällt in Betracht, dass für die Ersatzerschliessung im Rahmen des genehmigten Projekts im Anschluss an das Kulturland des Beschwerdeführers ein Prügelweg entlang des Bahndammes erstellt werden müsste. Dieser Prügelweg - ein

Prügelweg besteht aus Rundhölzern, die zur besseren Verteilung des Gewichts landwirtschaftlicher Fahrzeuge quer zur Längsachse des Weges aneinandergereiht werden können auf Moorvegetation zu liegen. Zwar bestreitet der Beschwerdeführer unter Verweis auf den gemäss der Hoch- und der Flachmoorverordnungen auf Bundesebene festgelegten Perimeter der beiden Moorschutzobjekte, dass die Moorvegetation bis an den Bahndamm reicht. Die Festlegung des genauen Grenzverlaufs von Hoch- und Flachmooren von nationaler Bedeutung obliegt jedoch den Kantonen (je Art. 3 Abs. 1 der Hochmoor- und der Flachmoorverordnung) und der Kanton Schwyz hat in Umsetzung dieses Auftrags mit der Verordnung betreffend die Moorlandschaft Rothenthurm eine bis an den Bahndamm reichende Naturschutzzone A ausgeschieden. Zudem bestätigt das BAFU mit Stellungnahme vom 28. März 2022 und unter Verweis auf den Augenschein vom 2. Juni 2015, dass die schützenswerte Moorvegetation bis an den Bahndamm reicht. Moore und Moorlandschaften von besonderer Schönheit und gesamtschweizerischer Bedeutung sind gemäss Art. 78 Abs. 5 BV geschützt. Die Verfassungsbestimmung räumt dem Schutz der Moore und Moorlandschaften in aller Regel Vorrang ein und belässt grundsätzlich keinen Raum für eine Abwägung mit anderen Interessen im Einzelfall (je Art. 4 der Hochmoor- und der Flachmoorverordnung; BGE 138 II 23 E. 3.3; Urteil des BGer 1C_222/2015 vom 26. Januar 2016 E. 3.1 unter Verweis auf BGE 138 II 281 E. 6.2). Ausgenommen hiervon sind Einrichtungen, die dem Moorschutz oder der angepassten landwirtschaftlichen Bewirtschaftung dienen (Art. 78 Abs. 5 Satz 2 BV). Zwar dient der im Rahmen der Ersatzerschliessung vorgesehene Prügelweg der angepassten landwirtschaftlichen Bewirtschaftung der Streueflächen, auch ein Prügelweg stellt jedoch eine Beeinträchtigung des Moores dar. So führt das BAFU in seiner Stellungnahme vom 8. Februar 2022 aus, ein Prügelweg sei mit Blick auf die notwendige Bewirtschaftung der Streueflächen die «schonendste Variante» der Erschliessung. Innerhalb von Moorschutzobjekten dürfen daher Prügelwege nicht nach Belieben erstellt werden. Vielmehr haben sich auch schutzzielkonforme Eingriffe in Form von Erschliessungsmassnahmen mit Blick auf das verfassungsrechtlich vorgegebene Beeinträchtigungsverbot unter Abwägung der berührten Interessen auf ein Minimum zu beschränken. Für die Interessenabwägung sind zudem Varianten in Betracht zu ziehen. Im Weiteren ist die vorgesehene Ersatzerschliessung mit einer Enteignung zur Errichtung eines Wegrechts verbunden; für die Erstellung des Flurweges würde von dem im Eigentum des Beschwerdeführers stehenden Kulturlandgrundstück eine Fläche von 459 m² beansprucht. Zwar handelt es sich dabei bereits im Vergleich zur Grundstücksfläche von mehr als zwei Hektaren nicht um eine grosse Fläche, welche der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung entzogen würde, und es ist zudem weder ersichtlich noch wird begründet geltend gemacht, dass die Errichtung des Wegrechts den Beschwerdeführer in seiner betrieblichen Existenz bedrohen würde. Mit der Erstellung des Flurweges auf dem Enteignungsweg wird jedoch in die grundrechtlich geschützte Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) eingegriffen. Hierfür müssen hinreichende Gründe vorliegen (vgl. Art. 36 BV). Bereits vor diesem Hintergrund kann somit nicht gesagt werden, mit dem vorgeschlagenen Projekt seien keine gewichtigen Nachteile verbunden. Vielmehr stehen diesem in Bezug auf die Ersatzerschliessung im Vergleich mit einer Anpassung des bestehenden Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» die gewichtigen Interessen der Eigentumsgarantie und des Moorschutzes entgegen. Würde der bestehende Bahnübergang angepasst, würden beide Interessen nicht nachteilig berührt, da weder eine Enteignung erforderlich wäre noch ein neuer Prügelweg erstellt werden müsste. Im Folgenden ist daher zu prüfen, ob eine Anpassung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» im

Vergleich zum genehmigten Projekt beziehungsweise der vom Beschwerdeführer geforderten Variante offenkundig nachteilig wäre und daher nicht näher in Betracht gezogen werden musste.

E. 4.4.3

Die Aufhebung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» wird (sinngemäss) mit der räumlichen Nähe der zu überquerenden Gleisanlage und der Hauptstrasse H8 begründet. Zwischen Bahnübergang und Hauptstrasse H8 stehe kein Stauraum zur Verfügung, was zur Folge habe, dass sich einbiegende Fahrzeugführer sowohl auf den Bahnverkehr als auch auf den Strassenverkehr konzentrieren müssten. Es bestehe mithin eine Gefahrensituation, die mittels Aufhebung des Bahnübergangs zu beheben sei. Es erscheint nachvollziehbar, dass der bestehende, lediglich mit einem Andreaskreuz gesicherte Bahnübergang eine Gefahrensituation darstellt. Auf der Hauptstrasse H8 beträgt die signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h. Zum Bahnübergang abbiegende landwirtschaftliche Fahrzeuge (mit Anhänger) werden daher noch auf der Hauptstrasse regelmässig vollständig abbremsen müssen, um den Bahnverkehr auf Sicht zu kontrollieren und anschliessend den Bahnübergang zu passieren. Von den Streueflächen kommende, auf die Hauptstrasse H8 einbiegende Fahrzeugführer müssen sich zudem nicht nur auf den Eisenbahnverkehr, sondern gleichzeitig auch auf den Strassenverkehr (von zwei Seiten) konzentrieren, bevor sie (mit Anhänger) den Bahnübergang befahren, um sich sodann unmittelbar in den Strassenverkehr einzufügen. Dies allein rechtfertigt es aber unter den konkreten Umständen nicht, eine Anpassung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» nicht näher in Betracht zu ziehen. Zwar kommen strassenseitig bauliche Anpassungen - etwa der Bau einer separaten Spur zum Ab- und Einbiegen sowie zur Nutzung als Warteraum - aufgrund der Platzverhältnisse wohl nicht in Betracht; östlich der Hauptstrasse H8 schliessen schutzwürdige Biotop an. Es fällt jedoch massgebend ins Gewicht, dass der Bahnübergang «Vor Altmatt 2» lediglich für 20 Fahrten pro Jahr an einer einstelligen Zahl an Tagen nach dem 1. September - aktuell offenbar an zwei Halbtagen - benutzt wird. Die Nutzung des Bahnübergangs ist somit ausserordentlich gering; Fussgänger und andere als landwirtschaftliche Fahrzeuge überqueren den Bahnübergang nicht. Für solche Situationen sehen die Ausführungsbestimmungen zu Art. 37b EVB die Möglichkeit vor, an einzelnen Tagen spezielle Massnahmen zu treffen; wird ein Bahnübergang mit sehr schwachem Strassenverkehr an einzelnen Tagen stärker frequentiert, sind die entsprechend höheren Verkehrsbewertungen zu berücksichtigen oder an diesen Tagen spezielle Massnahmen zu treffen (AB-EBV, AB 37b, Ziff. 1.1). Entsprechend könnte etwa auf der Hauptstrasse eine temporäre Reduktion der Geschwindigkeit signalisiert werden. Auch die offenbar in den vergangenen Jahren getroffenen Massnahmen (Begleitung durch Sicherheitspersonal) scheinen möglich und zulässig. Sodann hat das Bundesverwaltungsgericht unter Hinweis auf besondere Umstände sowie unter Verweis auf die Bestimmung von Art. 5 Abs. 2 Bst. a EBV im Einzelfall auch andere als die in Art. 37c EBV genannten Sicherungsmassnahmen als grundsätzlich zulässig erachtet, wenn mit diesen derselbe Grad an Sicherheit gewährleistet werden könne (Urteil des BVGer A-2463/2015 vom 25. April 2016 E. 8.5.1 f.). Weiter bestünde die Möglichkeit, den Bahnübergang gestützt auf Art. 37c Abs. 3 Bst. bbis EBV mit einer sogenannten MICRO-Anlage zu sichern (vgl. Urteil des BVGer A-2463/2015 vom 25. April 2016 E. 6.3.6). MICRO-Anlagen verfügen strassenseitig über Lichtsignale und Andreaskreuze. Hinzu kommt ein akustisches Signal. Die Lichtsignale sind in der Grundstellung dunkel und schalten vor einer Zugsdurchfahrt über Gelbblinken und Gelb auf Rot. Die Besonderheit der MICRO-Anlagen liegt darin, dass bei einer Störung

der Anlage weder die Lokführer informiert noch die Züge automatisch gestoppt werden (keine entsprechende Kontrolleinrichtung). Daher schaltet die Lichtsignalanlage im Falle einer Störung auf Gelbblinken. Dies soll den Strassenbenützern signalisieren, dass sie sich selber vergewissern müssen, ob der Übergang sicher befahren beziehungsweise begangen werden kann. Die Rechtsprechung ging bisher im Zusammenhang mit solchen Anlagen von Erstellungskosten in der Höhe von Fr. 150'000.- bis rund Fr. 180'000.- aus (vgl. Urteil des BVGer A-314/2016 vom 10. August 2016 E. 7.4.1 mit Hinweisen; AB-EBV, AB 37c, Ziff. 3.6 und AB 37c.3, Ziff. 4). Eine solche Anlage hätte den Vorteil, dass von den Streueflächen kommende Fahrzeugführer sich überwiegend auf den Strassenverkehr konzentrieren könnten, was ihnen im Falle einer gleichzeitig vorübergehend herabgesetzten Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstrasse das sichere Passieren des Bahnübergangs und das Eingliedern in den Strassenverkehr deutlich erleichtern würde. Die Kosten für eine solche Sicherung des Bahnübergangs würden immer noch deutlich unter den Kosten für die rückwärtige Ersatzerschliessung liegen; der technische Bericht geht von Kosten in der Höhe von Fr. 250'000.- aus (Technischer Bericht, S. 9). Eine Anpassung des bestehenden Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» verbunden mit temporären (strassenseitigen) Massnahmen erweist sich im Vergleich zum genehmigten Projekt auf der Grundlage der vorstehenden summarischen Prüfung somit nicht als offenkundig nachteiliger. Diese Variante hätte daher von der Beschwerdegegnerin und von der Vorinstanz näher in Betracht gezogen werden müssen.

E. 4.5

Zieht wie vorliegend die Genehmigungsbehörde im Plangenehmigungsverfahren eine Alternative zu Unrecht nicht in Betracht, so liegt eine fehlerhafte Interessenabwägung und damit ein Rechtsfehler vor. Zudem erweist sich der rechtserhebliche Sachverhalt als unzureichend erstellt (vgl. vorstehend E. 3.3). Die angefochtene Plangenehmigung vom 12. Juli 2021 ist daher in Gutheissung der Beschwerde aufzuheben und die Angelegenheit zur Ergänzung der Gesuchsunterlagen durch die Beschwerdegegnerin sowie zur anschliessenden neuen Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Bei diesem Verfahrensausgang ist auf die Durchführung des vom Beschwerdeführer (erneut) beantragten Augenscheins zu verzichten.

E. 5

Insgesamt ergibt sich, dass die Vorinstanz aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse im Nebeneinander von Gleisanlage und Hauptstrasse H8 eine Gefahrensituation erkannte und aus diesem Grund die Aufhebung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» verbunden mit einer Ersatzerschliessung zur Bewirtschaftung der Streueflächen genehmigt hat. Die genehmigte Ersatzerschliessung hätte jedoch die Beeinträchtigung von Moorschutzobjekten von nationaler Bedeutung zur Folge und würde eine Enteignung erfordern. Die vorgeschlagene Lösung ist somit mit erheblichen Nachteilen verbunden. Gleichwohl hat die Vorinstanz eine Anpassung des bestehenden Bahnübergangs nicht näher in Betracht gezogen, obschon dies mit Blick auf die berührten Interessen und die besonderen Umstände - der Bahnübergang wird mit rund 20 Fahrten im Jahr ausserordentlich wenig genutzt - erforderlich gewesen wäre. Die Plangenehmigung vom 12. Juli 2021 ist daher in Gutheissung der Beschwerde aufzuheben und die Angelegenheit zur Ergänzung der Gesuchsunterlagen durch die Beschwerdegegnerin und zur anschliessenden neuen Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

E. 6.1

Es bleibt, über die Kosten- und Entschädigungsfolgen für das vorliegende Beschwerdeverfahren zu entscheiden.

E. 6.2

Das Bundesverwaltungsgericht auferlegt die Kosten für das Beschwerdeverfahren in der Regel der unterliegenden Partei. Ausnahmsweise können die Kosten erlassen werden (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Die Rückweisung der Sache an die Vorinstanz zur neuen Entscheidung mit noch offenem Ausgang des Verfahrens gilt dabei praxisgemäss als vollständiges Obsiegen der Beschwerde führenden Partei (Urteil des BVGer A-3484/2018 vom 7. September 2021 E. 38.2 mit Hinweisen auf die Rechtsprechung). Vorinstanzen werden unabhängig vom Verfahrensausgang keine Kosten auferlegt (Art. 63 Abs. 2 VwVG). Ist gleichzeitig mit der Plangenehmigung über enteignungsrechtliche Begehren zu entscheiden, richten sich die Kosten- und Entschädigungsfolgen gegenüber Verfahrensbeteiligten, denen eine Enteignung droht, nach dem Enteignungsrecht. Demnach trägt die Kosten des Verfahrens, einschliesslich einer Parteientschädigung an den Enteigneten, der Enteigner. Werden die Begehren des Enteigneten ganz oder teilweise abgewiesen, können die Kosten auch anders verteilt werden (Art. 116 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Enteignung [EntG, SR 711]). Die Bestimmung von Art. 116 Abs. 1 EntG geht als Lex specialis der Regelung der Kosten- und Entschädigungsfolgen im VwVG grundsätzlich vor. Das Bundesverwaltungsgericht legt die Kosten für das vorliegende Beschwerdeverfahren unter Berücksichtigung insbesondere des Umfangs und der Schwierigkeit der Streitsache sowie des Kostenrahmens gemäss Art. 63 Abs. 4bis Bst. a VwVG auf Fr. 2'500.- fest. Diese sind der Beschwerdegegnerin als Enteignerin sowie als unterliegende Partei zur Bezahlung nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils aufzuerlegen (Art. 116 Abs. 1 EntG); es sind mit Blick insbesondere auf das Obsiegen des Beschwerdeführers keine Gründe ersichtlich, von der gemäss Art. 116 Abs. 1 EntG für den Regelfall vorgesehenen Kostenregelung abzuweichen.

E. 6.3

Die enteignungsrechtliche Kostenregelung schliesst eine Parteientschädigung an den Enteigneten ein (Art. 116 Abs. 1 EntG). Ein Abweichen von dieser Regelung kann insbesondere bei missbräuchlicher Beschwerdeführung oder offensichtlich übersetzten Forderungen gerechtfertigt sein. Wenn jedoch die Begehren in guten Treuen vertretbar waren und der Fall in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht Fragen aufwarf, die den Beizug eines Rechtsanwalts erforderlich machten, ist nicht ohne Weiteres von der im Enteignungsrecht vorgesehenen Kostenregelung abzuweichen (Urteile des BVGer A-6385/2020 vom 29. März 2021 E. 3.3 und A-1231/2012 vom 18. Dezember 2013 E. 11). Die Parteientschädigung umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere Auslagen (Art. 8 Abs. 1 des Reglements über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Das Bundesverwaltungsgericht legt die Parteientschädigung aufgrund einer detaillierten Kostennote oder, wenn keine Kostennote beigebracht wird, aufgrund der Akten fest (Art. 14 VGKE). Die Entschädigung für die anwaltliche Vertretung wird nach dem zeitlichen Aufwand bemessen, wobei in die Beurteilung des notwendigen und verhältnismässig hohen Aufwands nebst der Komplexität der Streitsache auch miteinzubeziehen ist, ob der Rechtsvertretung die Sach- und Rechtslage bereits bekannt war. Zu einer Herabsetzung der angebehrten Parteientschädigung haben nach der Rechtsprechung sodann Wiederholungen in

Rechtsschriften und Eingaben geführt (Urteil des BVGer A-6385/2020 vom 29. März 2021 E. 3.3 mit Hinweisen). Der Beschwerdeführer obsiegt mit seiner Beschwerde und der Beizug eines Rechtsanwalts war mit Blick auf die sich in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht stellenden Fragen im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens, das als konzentriertes Entscheidungsverfahren ausgestaltet ist, gerechtfertigt. Es besteht daher auch mit Blick auf die Parteientschädigung kein Anlass, von der enteignungsrechtlichen Kostenregelung abzuweichen und der Beschwerdeführer hat Anspruch auf eine Parteientschädigung. Daran ändert sodann nichts, dass das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde letztlich aus anderen als den geltend gemachten Gründen gutheisst. Der Beschwerdeführer hat keine Kostennote eingereicht, so dass die Parteientschädigung aufgrund der Akten festzusetzen ist. Dabei fällt in Betracht, dass dem Rechtsvertreter die Sachlage nicht bereits aus dem Verfahren vor der Vorinstanz bekannt und die Streitsache aufgrund der verschiedenen berührten Interessen von nicht unerheblicher Komplexität war. Zudem fand eine öffentliche Parteiverhandlung statt. Allerdings enthielten die Rechtsschriften und die Parteivorträge des Beschwerdeführers Wiederholungen, insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit beim Bahnübergang «3 Eidgenossen» und in Bezug auf die Möglichkeit der Erstellung und Befahrbarkeit eines Prügelweges ab dem Bahnübergang «Vor Altmatt 1» sowie die dabei erforderliche Überquerung eines Fliessgewässers. Unter Berücksichtigung der gesamten Umstände erachtet das Bundesverwaltungsgericht eine Parteientschädigung in der Höhe von Fr. 7'500.- als angemessen. Diese ist dem Beschwerdeführer von der Beschwerdegegnerin als Enteignerin nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu bezahlen. Die unterliegende Beschwerdegegnerin hat als Enteignerin keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung. (Das Dispositiv befindet sich auf der nächsten Seite.)

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