

BVGer A-4862/2023 vom 8. Mai 2025

Bundesverwaltungsgericht, 2025-05-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-4862_2023

FR: TAF A-4862/2023 du 8 mai 2025

IT: TAF A-4862/2023 del 8 maggio 2025

Regeste

Eisenbahnen (Übriges)

Erwägungen

E. 1.1

Der angefochtene Entscheid ist eine Verfügung nach Art. 5 Abs. 1 Bst. c VwVG. Diese wurde gestützt auf Art. 40 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) im Anstandsverfahren (vgl. Urteile des BVGer A-4896/2021 vom 11. Juli 2023 E. 3.2, 5.2; A-4708/2018 vom 15. Oktober 2019 E. 1.3) im Sinne von Art. 33 Bst. d VGG erlassen. Eine Ausnahme hinsichtlich des Sachgebietes liegt nicht vor (Art. 32 VGG), weshalb das Bundesverwaltungsgericht für die Beurteilung

A-4862/2023 Seite 7 der Beschwerde zuständig ist (Art. 31 VGG). Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

E. 1.2

Als Verfügungsadressatin ist die Beschwerdeführerin durch die vollumfängliche Abweisung ihres Gesuches um Kostenbeteiligung (unter Auferlegung der Verfahrenskosten) besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung der angefochtenen Verfügung. Sie ist daher zur Beschwerde berechtigt (Art. 48 Abs. 1 VwVG).

E. 1.3

Somit ist auf die frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 und Art. 52 VwVG) einzutreten.

E. 2.1

Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen – einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ausübung des Ermessens – sowie auf Angemessenheit hin (vgl. Art. 49 VwVG). Das Bundesverwaltungsgericht wendet das Recht von Amtes wegen an und ist an die Begründung der Parteien nicht gebunden (Art. 62 Abs. 4 VwVG). Es stellt, wie die Vorinstanz, den Sachverhalt unter Vorbehalt der Mitwirkungspflicht der Parteien von Amtes wegen fest (Art. 12 und Art. 13 VwVG). Es hat die vorinstanzliche Sachverhaltsermittlung auf ihre Richtigkeit hin zu überprüfen (vgl. BVGE 2014/36 E. 1.5). Allerdings auferlegt es sich eine gewisse Zurückhaltung, wenn technische Fragen zu beurteilen sind oder die Vorinstanz gestützt auf eigene besondere Fachkompetenz oder die ihr vom Gesetzgeber beigegebenen Fachbehörden entschieden hat. Voraussetzung für diese Zurückhaltung ist indes, dass im konkreten Fall keine

Anhaltspunkte für eine unrichtige oder unvollständige Sachverhaltsfeststellung vorliegen und davon ausgegangen werden kann, die Vorinstanz habe die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend vorgenommen (vgl. BGE 142 II 451 E. 4.5.1, 139 II 185 E. 9.3; Urteil A-4896/2021 E. 2, je m.w.H.).

A-4862/2023 Seite 8

E. 2.2.1

Das Bundesverwaltungsgericht nimmt angebotene Beweismittel ab, wenn sie zur Abklärung des Sachverhaltes tauglich erscheinen (vgl. Art. 33 Abs. 1 VwVG) und kann vom Beizug eines beantragten Beweismittels absehen, wenn bereits Feststehendes bewiesen werden soll, wenn von vornherein gewiss ist, dass der angebotene Beweis keine wesentlichen Erkenntnisse zu vermitteln vermag oder wenn der Sachverhalt auf Grund eigener Sachkunde ausreichend gewürdigt werden kann (sog. antizipierte Beweiswürdigung; vgl. für viele das Urteil des BVGer A-956/2024 vom

E. 2.2.2

Die dem Gericht zugegangenen Akten vermitteln ein umfassendes und genügend klares Bild der tatsächlichen Verhältnisse. Deshalb ist in antizipierter Beweiswürdigung davon abzusehen, dem Beschwerdeantrag 5 (erster Abs.) zu entsprechen und die Akten aus dem Plangenehmigungsverfahren (Ref-Nr.: BAV-411.211-00004/00002) beizuziehen, zumal im vorinstanzlichen Plangenehmigungsentscheid vom 18. Juli 2017 (act. 7 der Beschwerdebeilagen) nicht über Kosten entschieden wird, wie die Vorinstanz zutreffend bemerkt (Vernehmlassung, B. I. Rz. 4). 3. Hauptsächlich strittig ist, ob die Beschwerdeführerin die Sanierungskosten und die Aufwendungen für weitere Massnahmen in der Höhe von Fr. 601'019.47 selber tragen muss, oder ob – und wenn ja, in welchem Umfang – sich der Beschwerdegegner daran zu beteiligen hat. 3.1 Wer die Kosten aus dem Bau, der Änderung oder der Erneuerung einer Kreuzungsanlage zwischen einer öffentlichen Strasse und einer Bahnlinie zu tragen hat, ist in den Art. 25-32 EBG geregelt. Diese Bestimmungen wurden im Zuge der Bahnreform 2 unter einem neuen Abschnitt (8. Abschnitt: Kreuzungen zwischen öffentlichen Strassen und Bahnen) zusammengefasst und geringfügigen redaktionellen Anpassungen unterzogen, wobei insbesondere die Rand- bzw. Übertitel einzelner Bestimmungen geändert wurden (Botschaft des Bundesrats an die Bundesversammlung zur Bahnreform 2 vom 23. Februar 2005, BBl 2005 2415 ff.). Diese Änderungen beeinflussen den Inhalt und die Tragweite dieser Normen indessen nicht, weshalb die dazu von Lehre und Rechtsprechung unter altem Recht entwickelten Grundsätze weiterhin gelten (BVGE 2013/53 E. 6.2; 2011/12 E. 6; Urteil des BVGer A-2945/2013 vom 10. Dezember 2013 E. 3).

A-4862/2023 Seite 9 3.2 Art. 25 Abs. 1 EBG sieht vor, dass der Eigentümer eines neuen Verkehrsweges die Kosten der ganzen Anlage an der Kreuzungsstelle trägt, wenn ein neues, dem öffentlichen Verkehr dienendes Bahngleise eine öffentliche Strasse oder eine neue öffentliche Strasse eine bereits bestehende Bahnlinie kreuzt. Wird ein Niveauübergang durch eine Über- oder Unterführung ersetzt oder infolge Verlegung der Strasse aufgehoben, so hat das Eisenbahnunternehmen die Kosten aller Änderungen an der Bahn- und Strassenanlage zu tragen, wenn die Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs bedingt ist. Ist die Änderung hingegen vorwiegend auf die Bedürfnisse des Strassenverkehrs zurückzuführen, so hat der Strasseneigentümer die Kosten zu tragen

(Art. 26 Abs. 1 EBG). Bei allen anderen Änderungen einer Kreuzung, einschliesslich der Anpassung und Verbesserung von Sicherheitseinrichtungen, haben Eisenbahnunternehmen und Strasseneigentümer die Kosten aller Änderungen der Bahn- und Strassenanlage in dem Verhältnis zu tragen, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt (Art. 26 Abs. 2 EBG). Jede Partei hat sich in dem Umfang an den Kosten zu beteiligen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen (Art. 27 Abs. 1 EBG) und jene Kosten zu tragen, die durch besondere Begehren verursacht wurden, welche eine Partei im Interesse der dauernden Verbesserung oder des künftigen Ausbaues ihrer eigenen Anlage gestellt hat (vgl. Art. 27 Abs. 2 EBG). Nach Art. 29 EBG finden diese Regelungen sinngemäss auf die Kosten für Unterhalt und Erneuerung sowie auf alle vorübergehenden und dauernden Massnahmen zur Verhütung von Unfällen an der Kreuzungsstelle mit Einchluss der Bedienung der dazu bestimmten Anlagen Anwendung. 3.3 Gemäss Art. 17 Abs. 4 EBG sind Bahnunternehmen für den sicheren Betrieb der Bahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich. Nach Art. 19 Abs. 1 EBG sind sie 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. Nach Art. 37c Abs. 1 der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1) sind Bahnübergänge mit Schranken- oder Halbschrankenanlagen auszurüsten. Gemäss Art. 37c Abs. 3 Bst. c Ziff. 2 EBV genügt an Bahnübergängen, falls die Sichtverhältnisse ausreichend sind

A-4862/2023 Seite 10 oder die Eisenbahnfahrzeuge bei zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen zweckdienliche Achtungssignale abgeben, das Aufstellen von Andreaskreuzen als einzigem Signal, sofern der Strassenverkehr schwach und der Schienenverkehr langsam ist. Nach Art. 2 Abs. 4 EBV ist der Stand der Technik zu berücksichtigen, wenn dadurch ein Risiko mit verhältnismässigem Aufwand weiter reduziert werden kann.

E. 3

Hauptsächlich strittig ist, ob die Beschwerdeführerin die Sanierungskosten und die Aufwendungen für weitere Massnahmen in der Höhe von Fr. 601'019.47 selber tragen muss, oder ob - und wenn ja, in welchem Umfang - sich der Beschwerdegegner daran zu beteiligen hat.

E. 3.1

Wer die Kosten aus dem Bau, der Änderung oder der Erneuerung einer Kreuzungsanlage zwischen einer öffentlichen Strasse und einer Bahnlinie zu tragen hat, ist in den Art. 25-32 EBG geregelt. Diese Bestimmungen wurden im Zuge der Bahnreform 2 unter einem neuen Abschnitt (8. Abschnitt: Kreuzungen zwischen öffentlichen Strassen und Bahnen) zusammengefasst und geringfügigen redaktionellen Anpassungen unterzogen, wobei insbesondere die Rand- bzw. Übertitel einzelner Bestimmungen geändert wurden (Botschaft des Bundesrats an die Bundesversammlung zur Bahnreform 2 vom 23. Februar 2005, BBl 2005 2415 ff.). Diese Änderungen beeinflussen den Inhalt und die Tragweite dieser Normen indessen nicht, weshalb die dazu von Lehre und Rechtsprechung unter altem Recht entwickelten Grundsätze weiterhin gelten (BVGE 2013/53 E. 6.2; 2011/12 E. 6; Urteil des BVGer A-2945/2013 vom 10. Dezember 2013 E. 3).

E. 3.2

Art. 25 Abs. 1 EBG sieht vor, dass der Eigentümer eines neuen Verkehrsweges die Kosten der ganzen Anlage an der Kreuzungsstelle trägt, wenn ein neues, dem öffentlichen Verkehr dienendes Bahngleise eine öffentliche Strasse oder eine neue öffentliche Strasse eine bereits bestehende Bahnlinie kreuzt. Wird ein Niveauübergang durch eine Über- oder Unterführung ersetzt oder infolge Verlegung der Strasse aufgehoben, so hat das Eisenbahnunternehmen die Kosten aller Änderungen an der Bahn- und Strassenanlage zu tragen, wenn die Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs bedingt ist. Ist die Änderung hingegen vorwiegend auf die Bedürfnisse des Strassenverkehrs zurückzuführen, so hat der Strasseneigentümer die Kosten zu tragen (Art. 26 Abs. 1 EBG). Bei allen anderen Änderungen einer Kreuzung, einschliesslich der Anpassung und Verbesserung von Sicherheitseinrichtungen, haben Eisenbahnunternehmen und Strasseneigentümer die Kosten aller Änderungen der Bahn- und Strassenanlage in dem Verhältnis zu tragen, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt (Art. 26 Abs. 2 EBG). Jede Partei hat sich in dem Umfang an den Kosten zu beteiligen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen (Art. 27 Abs. 1 EBG) und jene Kosten zu tragen, die durch besondere Begehren verursacht wurden, welche eine Partei im Interesse der dauernden Verbesserung oder des künftigen Ausbaues ihrer eigenen Anlage gestellt hat (vgl. Art. 27 Abs. 2 EBG). Nach Art. 29 EBG finden diese Regelungen sinngemäss auf die Kosten für Unterhalt und Erneuerung sowie auf alle vorübergehenden und dauernden Massnahmen zur Verhütung von Unfällen an der Kreuzungsstelle mit Einschluss der Bedienung der dazu bestimmten Anlagen Anwendung.

E. 3.3

Gemäss Art. 17 Abs. 4 EBG sind Bahnunternehmen für den sicheren Betrieb der Bahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich. Nach Art. 19 Abs. 1 EBG sind sie verpflichtet, die gesetzlich vorgesehenen Vorkehrungen zu treffen, die zur Sicherheit des Baus und Betriebs der Bahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind. Nach Art. 37c Abs. 1 der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1) sind Bahnübergänge mit Schranken- oder Halbschrankenanlagen auszurüsten. Gemäss Art. 37c Abs. 3 Bst. c Ziff. 2 EBV genügt an Bahnübergängen, falls die Sichtverhältnisse ausreichend sind oder die Eisenbahnfahrzeuge bei zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen zweckdienliche Achtungssignale abgeben, das Aufstellen von Andreaskreuzen als einzigem Signal, sofern der Strassenverkehr schwach und der Schienenverkehr langsam ist. Nach Art. 2 Abs. 4 EBV ist der Stand der Technik zu berücksichtigen, wenn dadurch ein Risiko mit verhältnismässigem Aufwand weiter reduziert werden kann.

E. 4

Dezember 2024 E. 1.5 m.H.).

E. 4.1

Die Vorinstanz hält in der angefochtenen Verfügung die Beschwerdeführerin als "Eigentümerin des neuen Verkehrsweges" für verpflichtet, gestützt auf Art. 25 Abs. 1 (i.V.m. Art. 27 und Art. 29) EBG die Kosten für Unterhalt und Erneuerung sowie für alle vorübergehenden und dauernden Sicherungsmassnahmen zur Verhütung von Unfällen an der Kreuzungsstelle selbst zu tragen. Diese Kosten würden auch die Ausrüstung mit Halbschranken umfassen (angefochtene Verfügung, Ziff. II. B. Rz. 12). Allerdings anerkennt sie neu in ihrer Vernehmlassung vom 18. Oktober 2023 (Antrag 1, ad.C. 5 Rz. 152), dass der

Beschwerdegegner gestützt auf Art. 27 Abs. 2 EBG der Beschwerdeführerin für die Umrüstung der Verkehrsregelungsanlage den Betrag von Fr. 246'917.37 bezahlen müsse.

E. 4.2

Die Beschwerdeführerin vertritt demgegenüber die Auffassung, die strittige Kostenfrage sei einzig nach Art. 26 Abs. 2 EBG zu beurteilen und nicht nach Art. 25 Abs. 1 EBG, wobei auch die Vorteilsanrechnung nach Art. 27 EBG hauptsächlich zu ihren Gunsten ausfallen müsse. Im Rahmen einer detaillierten Aufwandsberechnung macht sie anrechenbare (d. h. aufzuteilende) Sanierungskosten von insgesamt Fr. 955'121.57 (inkl. MwSt.) geltend, bei denen ein Restwertabzug von Fr. 36'792.85 (ohne MwSt.) wegen der voraussichtlich im Jahre 2027 erfolgenden Aufhebung des Bahnübergangs zu berücksichtigen sei (Beschwerde Rz. 28, 33):

A-4862/2023 Seite 11

Ausgehend von einer angeblichen Verkehrsentwicklung (vom Eröffnungsjahr 1902 bis zum Sanierungsjahr 2018), welche die Beschwerdeführerin gemäss folgendem Schema errechnet hat und ihren Darlegungen zu Grunde legt (Beschwerde, Rz. 199),

A-4862/2023 Seite 12

fordert sie eine jeweils gleich zu gewichtende Kostenverteilung einerseits nach Art. 26 Abs. 2 EBG und andererseits nach Art. 27 Abs. 1 EBG: Der Beschwerdegegner habe (1.) nach Art. 26 Abs. 2 EBG einen Anteil von 90 % sowie (2.) nach Art. 27 Abs. 1 EBG einen Anteil von 75 %, insgesamt einen Anteil von 82.5 % ($90\% + 75\% = 165\%$ von 200%, also 82.5% von 100%) zu übernehmen (im Unterschied zur Eigenquote von 17.5% [$10\% + 25\% = 35\%$ von 200%, also 17.5% von 100%]). Aufgrund dieser Berechnung sei der Beschwerdegegner – unter Berücksichtigung der Umrüstungskosten von Fr. 246'917.37 gemäss Art. 27 Abs. 2 EBG – verpflichtet, Sanierungskosten in der Höhe von Fr. 831'185.84 zu tragen gemäss folgender Aufstellung (Beschwerde Rz. 212 f., 209 f.):

A-4862/2023 Seite 13

Zu diesem Betrag von Fr. 831'185.84 erklärt die Beschwerdeführerin, sie sei im Gesuch vom 22. Dezember 2022 im Rahmen des Anstandverfahrens – mit Blick auf den leider nie stattgefundenen runden Tisch – bereit gewesen, den Kostenteiler von 82.5 % zu Lasten des Beschwerdegegners (bzw. von 17.5% zu ihren Lasten) auf die gesamten Sanierungskosten anzuwenden, einschliesslich der Umrüstung der Verkehrsregelungsanlage mit folgendem Ergebnis (Beschwerde, Rz. 214 f.):

Hierzu beklagt die Beschwerdeführerin, dass der Beschwerdegegner im vorinstanzlichen Verfahren den in der Regeltechnik Eisenbahn ("Norm R

A-4862/2023 Seite 14 RTE 25931 [VSS 71 512] «Bahnübergang, Basisdokumentation») vorgeesehenen Kostenteiler von 50 % nicht akzeptiert habe. Trotzdem sei sie bereit, diesen Kostenteiler von 50 %, der einer sinnvollen schematischen Branchenlösung entspreche, dem Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht zu Grunde zu legen, wobei die finanziellen Folgen der besonderen Begehren separat zu entschädigen seien. Gestützt auf diese Überlegungen macht die Beschwerdeführerin vor Bundesverwaltungsgericht den im Antrag 2 der Beschwerde geforderten Teilbetrag von Fr. 601'019.47 geltend und erklärt, eine spätere Geltendmachung der Restforderung – einschliesslich Zins von 5 % – bleibe vorbehalten (Beschwerde Rz. 215, 220 ff.):

E. 4.3

Der Beschwerdegegner hingegen lehnt (mit Verweis auf seine Eingaben im Anstandsverfahren) jegliche Pflicht zur Kostenbeteiligung ab und schliesst sich vollumfänglich der Argumentation in der angefochtenen Verfügung an (Vernehmlassung des Beschwerdegegners, Ziff. 4 ff.).

E. 5

Bei dieser Ausgangslage ist in einem ersten Schritt zu prüfen, ob im Sinne der Vorinstanz und des Beschwerdegegners Art. 25 Abs. 1 EBG analog oder vielmehr der Beschwerdeführerin folgend einzig Art. 26 Abs. 2 EBG anzuwenden ist.

E. 5.1.1

Nach Ansicht der Vorinstanz findet Art. 26 Abs. 2 EBG nur auf Änderungen Anwendung, welche ausschliesslich durch Entwicklungen des Verkehrs verursacht wurden, nicht aber, wenn die Änderungen aus anderen

A-4862/2023 Seite 15 Gründen, wie etwa neuen Vorschriften, notwendig geworden sind. In solchen Fällen seien gemäss bundesverwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung die Artikel 25 Abs. 1, 27 und 29 EBG analog anzuwenden. Die Beschwerdeführerin sei verpflichtet gewesen, den Bahnübergang Honeret mit Halbschranken auszurüsten, um einen nach Art. 37c Abs. 1 EBV vorschriftsgemässen Zustand herzustellen. Die Verpflichtung dazu könne frühestens 1976 entstanden sein. Denn nach Art. 6 Abs. 2 der Verordnung vom 15.

Dezember 1975 über die Signalisierung von Bahnübergängen (i.K. am 1. Juli 1976, AS 1976 892) hätten in der Regel Schranken angebracht werden müssen (bzw. Halbschranken ausserorts und in locker bebauten Gebieten). Die Verkehrsentwicklung könne nur dann ursächlich für die Notwendigkeit der Beschränkung geworden sein, wenn bei Einführung der Beschränkungspflicht wegen schwachem Strassenverkehr (gestützt auf Art. 37c Abs. 3 Bst. c Ziff. 2 EBV) noch auf Schranken hätte verzichtet werden dürfen, jedoch später eine Zunahme des Strassenverkehrs die Installation von Schranken erforderlich gemacht hätte:

Unter schwachem Strassenverkehr verstehe man acht oder weniger Queerungen von Personenäquivalenten pro Spitzenstunde, wobei ein Motorfahrzeug 1.3

Personenäquivalenten entspreche. Laut Beschwerdeführerin seien am 6. September 2022 "in der Stunde bis 18 Uhr 865 (328+226+173+138) Fahrzeuge" gezählt worden. Gehe man mit ihr davon aus, dass sich die Entwicklung des Strassenverkehrs ungefähr aus der Anzahl immatrikulierter Fahrzeuge ableiten lasse, für 2018 somit 6'050'245 immatrikulierte Fahrzeuge, und lege man mit ihr 509'279 PKW im Jahr 1960 zugrunde, so ergebe sich eine Entwicklung um den Faktor 11.88. Daher sei anzunehmen, dass bereits 1960 pro Spitzenstunde über 72 Fahrzeuge den Bahnübergang benutzten. Mithin könne die Entwicklung des Strassenverkehrs nicht ursächlich geworden sein für die Ausrüstung des Bahnübergangs mit Schranken. Vielmehr habe beim Bahnübergang Honeret schon bei Einführung der Pflicht zur Beschränkung ein mehr als nur schwacher Strassenverkehr bestanden. Infolgedessen habe nicht die Verkehrsentwicklung die Ausrüstung des Bahnübergangs erforderlich gemacht, sondern die Einführung der Vorschrift, mit welcher die Beschwerdeführerin zur Sicherung des fraglichen Bahnübergangs mit einer Halbschrankanlage verpflichtet worden sei (vgl. angefochtene Verfügung, Ziff. II. B. Rz. 2-12).

A-4862/2023 Seite 16

E. 5.1.2

Die Beschwerdeführerin hält demgegenüber dafür, dass Art. 25 EBG die Kostentragung nur bei neu geschaffenen Kreuzungen zwischen öffentlichen Strassen und Bahnen regle. Der Bahnübergang Honeret sei jedoch keine neue Kreuzung zwischen Schiene und Strasse; er bestehe unverändert seit dem Jahr 1902. Bei Änderungen bestehender Kreuzungen, die, wie hier, nicht unter Art. 26 Abs. 1 EBG fielen, sei einzig Art. 26 Abs. 2 EBG anwendbar (Beschwerde, Rz. 117). Die Erstellung der Halbschranke, mit welcher der Niveauübergang Honeret zusätzlich gesichert werde, sei sowohl eine "Änderung einer Kreuzung" als auch eine "Anpassung und Verbesserung von Sicherheitseinrichtungen" im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG. Entsprechend dem normgemäss bezweckten Ausgleich unter Verkehrsträgern seien die Kosten entsprechend der Verkehrszunahme zu verteilen, wobei derjenige, der die Zunahme generiere, die zusätzlichen Sicherungskosten tragen müsse, unabhängig davon, wer verpflichtet sei, diese zu installieren (Beschwerde, Rz. 71-98). Art. 26 Abs. 2 EBG finde auf alle Änderungen an Kreuzungen Anwendung, unabhängig von der Verkehrsentwicklung. Diese sei nicht relevant dafür, ob Kosten grundsätzlich zu tragen seien, sondern nur dafür, wie die Kosten zu tragen seien. Die Kostentragung gemäss der Verkehrsentwicklung (als Rechtsfolge) trete unabhängig davon ein, ob noch andere Gründe zur Änderung der Kreuzung geführt hätten. Faktoren, wie eine Verordnungsänderung, fänden im klaren Wortlaut dieser Bestimmung keine Stütze. Dies entspreche auch deren Sinn und Zweck. Daher seien die Kosten der Halbschrankenanlage einzig entsprechend der Verkehrsentwicklung auf beide Verkehrsträger zu verteilen (Beschwerde, Rz. 99-114). Dabei könne es nicht darauf ankommen, ob eine Halbschranke (als Sicherungsmassnahme) in einer Verordnung ausdrücklich erwähnt werde oder nicht. Vielmehr müssten nach Art. 26 Abs. 2 EBG die Kosten aller erforderlichen Sicherungsmassnahmen auf die Verkehrsträger verteilt werden. Verfehlt sei die vorinstanzliche Auffassung, wonach die gesetzliche Beschränkungspflicht ursächlich für die Erstellung der Halbschrankenanlage gewesen sei und deshalb die Kosten von der Bahn zu tragen seien. Jede Sicherungsmassnahme bedürfe einer Gesetzesgrundlage, was jedoch nicht bedeute, dass stets der Ersteller der Massnahme die Kosten tragen müsse. Wäre dem so, wären die Art. 25 ff. EBG überflüssig, insbesondere Art. 26 Abs. 2 EBG. Diese Vorschriften bezweckten, die Kosten einer Massnahme auf die Verkehrsträger zu verteilen, unabhängig davon, wer die Massnahme habe erstellen müssen (Beschwerde, Rz. 71 f.).

A-4862/2023 Seite 17 Auch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts seien Kosten nach Art. 26 Abs. 2 EBG "auf die Eigentümer beider Verkehrsträger zu verteilen", wenn die Risiken der zu sanierenden Sicherungsanlage zugleich auf eine Verkehrszunahme auf demjenigen Verkehrsträger zurückzuführen seien, welcher die Kreuzung ursprünglich nicht verursacht habe. Hier seien die Risiken der Kreuzung primär auf die Zunahme des Strassenverkehrs zurückzuführen. Somit sei Art. 26 Abs. 2 EBG anwendbar (Beschwerde, Rz. 123). Die massgebliche Verkehrsentwicklung seit dem Eröffnungsjahr 1902 bis zum Sanierungsjahr 2018 sehe wie folgt aus (vgl. für Details die Tabelle in E. 4.2): Beim Abstellen auf die Zahl immatrikulierter Fahrzeuge sei die Zunahme des Strassenverkehrs 1'265-mal höher als jene auf der Schiene. Aber auch beim strassenseitigen Abstellen auf die Anzahl Fahrzeugquerungen (in der Annahme, dass der seinerzeit abgelegene Bahnübergang im Jahre 1902 von täglich 5 Fahrzeugen gequert worden sei) falle die Verkehrszunahme auf der Strasse gleichwohl 210-mal höher aus als jene auf der Schiene (Beschwerde, Rz. 200). Üblicherweise würden in vergleichbaren Fällen Eisenbahnunternehmen und Strasseneigentümer einen Kostenteiler von 50 % vereinbaren (inkl. Abgeltung allfälliger besonderer Vorteile nach Art. 27 Abs. 2 EBG). Dieser hälftige

Kostenteiler sei auch in der Regeltechnik Eisenbahn (RTE) vorgesehen und werde von vielen befolgt. Verhielte es sich so, wie behauptet, so müssten die Eisenbahnunternehmen bei allen Bahnübergängen die Kosten von Schranken alleine tragen, wenn die Übergänge am 1. Juli 1976 von mehr als 8 Personenäquivalenten pro Stunde benützt worden seien. Nach Art. 29 EBG würde dies auch für die Unterhalts- und Erneuerungskosten gelten und diese müssten ebenfalls ausschliesslich von der Eisenbahn bezahlt werden. Art. 26 Abs. 2 EBG käme somit bei Bahnübergängen fast gar nicht mehr zur Anwendung. Die meisten der schweizweit rund 4'370 Bahnübergänge dürften am 1. Juli 1976 von mehr als 8 Personenäquivalenten pro Stunde frequentiert worden sein. Sollte sich die vorinstanzliche Auffassung durchsetzen, so müssten die Eisenbahnunternehmen wohl bei vielen Bahnübergängen die praktizierten Kostenteiler zu ihren Lasten ändern. Vermutlich würden gewisse Strasseneigentümer gestützt auf Art. 32 EBG abgeschlossene Vereinbarungen kündigen oder zu Lasten der Eisenbahnen neu verhandeln (Beschwerde, Rz. 95, 164-169).

E. 5.1.3

Der Beschwerdegegner hält dem entgegen, die Vorinstanz habe schlüssig dargelegt, dass nicht die Verkehrsentwicklung, sondern ein veränderter regulatorischer Rahmen die Sanierung der Kreuzung Honeret nötig gemacht habe (Eingabe des Beschwerdegegners vom 18. Oktober

A-4862/2023 Seite 18 2023, Ziff. 3 f.). Die Sanierung habe nicht direkt wegen der Verkehrszunahme irgendeines Verkehrsträgers erfolgen müssen, sondern wegen der Einführung von Art. 37 c EBV, wonach Bahnübergänge grundsätzlich mit Schranken zu versehen seien. Daher sei Art. 26 Abs. 2 EBG – mangels unmittelbarer Kausalität zwischen Verkehrsentwicklung und der Notwendigkeit einer Anpassung – weder direkt noch indirekt anwendbar. Ohne diese Kausalität gelange diese Bestimmung nicht zur Anwendung. Hier sei die Anpassung bzw. Sanierung des Bahnübergangs nicht durch die Verkehrsentwicklung "bedingt" gewesen, wie der Normwortlaut verlange, sondern durch die politische Entscheidung, Übergänge nach Art. 37c EBV ganz grundsätzlich mit Schranken oder Halbschranken zu versehen (vgl. act. 3 Rz. 8 ff. der vorinstanzlichen Beilagen). Deshalb sei Art. 25 EBG zu Recht analog angewendet worden. Aber selbst bei einer Kostenverlegung nach Art. 26 Abs. 2 EBG würde sich am Ergebnis der Kostenverlegung nichts ändern, wie bereits im vorinstanzlichen Verfahren ausführlich dargelegt worden sei (Eingabe des Beschwerdegegners vom 18. Oktober 2023, Ziff. 3 f. sowie act. 3 Rz. 20 ff. der vorinstanzlichen Beilagen).

E. 5.2.1

Den Artikeln 25 ff. EBG (zitiert in E. 3.2) liegen drei Prinzipien zu Grunde: Nach dem Ebenbürtigkeitsprinzip sind die öffentlichen Verkehrswege einander gleichgestellt und die Kosten nicht zum Vornherein einer Seite aufzubürden. Aus der grundsätzlichen Ebenbürtigkeit der öffentlichen Verkehrswege ergibt sich als zweiter Grundsatz das eisenbahnrechtliche Verursacherprinzip: Wer eine Veränderung des bestehenden Zustandes auslöst, hat daraus herrührende Kosten zu tragen. Nach dem Prinzip der Vorteilsanrechnung wird der Verursacher einer Kreuzungsumgestaltung von deren Finanzierung so weit befreit, als der Nichtverursacher der Anlage daraus Vorteile zieht (vgl. für viele das Urteil des BVGer A-2798/2023 vom 6. Februar 2025 E. 3.4.3.4 m.H.).

E. 5.2.2

Soweit die Beschwerdeführerin anzunehmen scheint, Art. 26 Abs. 2 EBG gelte unabhängig von der jeweiligen Verkehrsentwicklung für alle Änderungen an Kreuzungen und sei lediglich für die betragsmässigen Modalitäten der Kostenverteilung relevant, übersieht sie, dass Art. 26 Abs. 1 EBG die "Entwicklung des Verkehrs auf (ihren) Anlagen" als Grundlage für eine Kostenteilung nur unter der Voraussetzung vorsieht, dass die entsprechende Verkehrsentwicklung die Änderung an der Bahn- bzw. Strassenanlage "bedingt". Besteht diese kausale Verbindung zwischen Verkehrsentwicklung und der Erforderlichkeit einer Änderung der Kreuzungsanlage

A-4862/2023 Seite 19 nicht, so fällt eine Anwendung dieser Norm auch nicht in Betracht (vgl. schon BGE 94 I 569 E. 4 f., wonach zu untersuchen sei, in welchem Verhältnis die Notwendigkeit der automatischen Barrierenanlage durch die Entwicklung des Verkehrs auf der Bahnlinie einerseits und auf der sie überquerenden Strasse andererseits verursacht worden sei). In diesem Sinne anerkennt die Vorinstanz zu Recht, dass Art. 26 Abs. 2 EBG Anwendung finden kann, wenn ein Bahnübergang am 1. Juli 1976 von mehr als 8 Personenäquivalenten pro Stunde benutzt worden ist. Wie die Vorinstanz zu Recht betont, ist Voraussetzung dafür eine entsprechende kausale Verkehrsentwicklung, welche diesfalls eine Änderung der Kreuzung notwendig macht, häufig entsprechende Verbreiterungen (Vernehmlassung, Ad C. 3 Rz. 97). Insofern trifft der Vorwurf der Beschwerdeführerin nicht zu, dass die vorinstanzliche Auffassung dazu führen würde, dass Art. 26 Abs. 2 EBG bei Bahnübergängen fast gar nicht mehr zur Anwendung käme, weil die meisten der schweizweiten Bahnübergänge am 1. Juli 1976 von mehr als 8 Personenäquivalenten pro Stunde frequentiert worden sein dürften.

E. 5.2.3

Zutreffend ist auch die vorinstanzliche Auffassung, dass die Frage, wer die Massnahme erstellt hat, nicht für die Kostenverteilung massgeblich ist (vgl. Vernehmlassung, Ad C. 2 Rz. 72). Vielmehr ist entscheidend, wer zur Erstellung solcher Massnahmen verpflichtet ist, um eigene gesetzliche Verpflichtungen zu erfüllen. In diesem Sinne ist, wie der Beschwerdegegner und die Vorinstanz einwenden, nach feststehender Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Art. 26 Abs. 2 EBG jedenfalls immer dann nicht anwendbar, wenn die Sanierung eines Bahnübergangs nicht oder nicht ausschliesslich in einer Entwicklung des Verkehrs auf der Strasse oder Schiene begründet liegt, sondern – zumindest teilweise – in den Risiken der Anlage an der Kreuzungsstelle, die den Sicherheitsvorschriften nicht oder nicht mehr entspricht. In einem solchen Fall sind gestützt auf Art. 29 die Art. 25–28 EBG analog anzuwenden und die Kosten grundsätzlich demjenigen Verkehrsträger aufzuerlegen, der ursprünglich die Kosten verursachte (Art. 25 Abs. 1 EBG). Sind die Risiken der zu sanierenden Sicherungsanlage zugleich auf eine Verkehrszunahme auf demjenigen Verkehrsträger zurückzuführen, der die Kreuzung ursprünglich nicht verursacht hatte, so sind diese Kosten im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG auf die Eigentümer beider Verkehrsträger zu verteilen (vgl. das Urteil A-2798/2023 E. 3.4.3.1 mit

A-4862/2023 Seite 20 Verweis auf die BVGE 2013/53 E. 5.2.1 und 2011/12 E. 8.2 sowie das Urteil des BVGer A-5896/2007 vom 19. Mai 2009 E. 3.2.4.1).

E. 5.2.4

Unbestritten ist, dass die Beschwerdeführerin ursprüngliche Verursacherin des Kreuzungsbauwerks gemäss Art. 25 EBG (bzw. Art. 29 i.V.m. Art. 25 EBG) ist (vgl.

Beschwerde, Rz. 175 sowie betr. die Beschwerdeführerin act. 1 Rz. 32 und betr. den Beschwerdegegner act. 3 Rz. 5 der vorinstanzlichen Beilagen): Bei Eröffnung der Bahnlinie im Jahr 1902 haben die heutige Bremgartner- und Bernstrasse im Bereich des heutigen Bahnübergangs Honeret bereits existiert, das heisst die Strasse bestand im Sinne von Art. 25 EBG an der betroffenen Stelle schon vor den Bahngleisen (act. 1, Rz. 31 sowie act. 3, Rz. 6 der vorinstanzlichen Beilagen). In diesem Sinne räumte die Beschwerdeführerin im Rahmen des Anstandsverfahrens richtigerweise ein, dass sie als ursprüngliche Verursacherin die "streitgegenständlichen Kosten" zu tragen hätte (act. 1 Rz. 33 der vorinstanzlichen Beilagen; vgl. auch BGE 126 II 54 E. 4, wonach das "einfache Kriterium" gilt, dass derjenige bezahlen muss, der später kommt und den bisherigen Zustand ändert). Allerdings will die Beschwerdeführerin diese "ursprüngliche Kausalität" durch Art. 26 Abs. 2 EBG verdrängt sehen, wonach die Kosten von nachträglich erstellten Sicherheitseinrichtungen durch Eisenbahnunternehmen und Strasseneigentümer gemäss der Verkehrsentwicklung auf ihren Anlagen zu finanzieren seien (act. 1 Rz. 33 der vorinstanzlichen Beilagen).

E. 5.2.5

Im Unterschied zu anderen vom Bundesverwaltungsgericht beurteilten Fällen, wo es um Sanierungen von Bahnübergängen bei relativ wenig befahrenen Strassen ging (vgl. z.B. BVGE 2011/12 E. 8.4 zu Sack- bzw. Zufahrtsstrassen, bei denen kein Mehrverkehr die Sanierung des Bahnübergangs erforderlich gemacht hatte; Urteil A-5896/2007 E. 3.2.3 ff. sowie Urteil des BVGer A-5867/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 5 f. betr. dem öffentlichen Verkehr dienende Privatstrassen), handelt es sich bei der Bremgartnerstrasse um die regionale Verbindungsstrasse Nr. 630 und bei der Bernstrasse um eine Teilstrecke der Hauptstrasse Nr. 1 gemäss Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272), die vor dem Bau des Autobahnnetzes (ab den 1950er Jahren) die Hauptverbindung zwischen Zürich und Bern war (vgl. act. 3 Rz. 3 und 5 der vorinstanzlichen Beilagen). Im Sinne der treffenden Ausführungen der Vorinstanz, worauf zu verweisen ist, kann davon ausgegangen werden, dass schon bei Einführung der

A-4862/2023 Seite 21 Pflicht zur Beschränkung ein mehr als nur schwacher Strassenverkehr bestand. Insofern war nicht die Entwicklung des Strassenverkehrs ursächlich dafür, den Bahnübergang Honeret mit Schranken auszurüsten, sondern die Einführung von Art. 37c Abs. 1 EBV, mit welcher die Beschwerdeführerin zur Sicherung des Bahnübergangs mit einer Halbschrankanlage verpflichtet worden war. Wie auch der Beschwerdegegner überzeugend darlegt (vgl. act. 3 Rz. 16 der vorinstanzlichen Beilagen), wäre eine Sanierung des Bahnübergangs Honeret schon seit langer Zeit erforderlich gewesen angesichts der anspruchsvollen Kreuzungsgeometrie am Knoten Honeret und der daraus resultierenden Gefährlichkeit, die in naher Zukunft durch den geplanten Doppelspurausbau ausgeräumt werden soll (vgl. im Sachverhalt unter A.c). Dabei kann offengelassen werden, ob die Sanierungsbedürftigkeit schon bei Eröffnung der fraglichen Bahnverbindung bestand. Anzumerken ist, dass das Bundesverwaltungsgericht wiederholt festgehalten hat, dass jede höhengleiche Querung zwischen Schiene und Strasse oder Wegen – unbeachtet ihrer Sanierungsbedürftigkeit – eine Gefahrenquelle darstellt. Insofern haben die Öffentlichkeit und die Eisenbahnunternehmen ein erhebliches Interesse an der Vermeidung von Unfällen bzw. der Verminderung des Unfallrisikos auf Bahnübergängen (Urteil des BVGer A-1182/2017 vom 25. März 2019 E. 8.3.1 m.H.). Diesem Interesse kommt zentrale Bedeutung zu (Urteil A-1182/2017 E. 8.3.1 mit Verweis

auf das Urteil des BGer 1C_162/2012 vom 14. Dezember 2012 E. 3.2.3). In diesem Zusammenhang führt die Beschwerdeführerin aus, unmittelbar vor der Sanierung des Bahnübergangs Honeret seien zig Rotlichtüberfahr- ten während der Spitzenstunden beobachtet worden, weshalb dies in der Plangenehmigung bei der Beurteilung der Erforderlichkeit der Halbschran- kenanlage geprüft worden sei (Beschwerde, Rz. 24 ff. und 203). Die Vor- instanz erachtete im Plangenehmigungsentscheid die Erhöhung der Si- cherheit beim Bahnübergang Honeret grundsätzlich hoch ein, da Unfälle zwischen Strassen- und Schienenfahrzeugen ein erhebliches Schadens- potential aufwiesen, und hielt fest, die Halbschrankenanlage müsse unter anderem auch wegen der Rotlichtüberfahrten installiert werden (vgl. act. 7 S. 29 der Beschwerdebeilagen; zutreffend Beschwerde, Rz. 204). Hierzu beklagt der Beschwerdegegner, die Beschwerdeführerin hätte es seit Jahr- zehnten in der Hand gehabt, den – trotz Ampelanlage – nicht ungefährli- chen Bahnübergang mittels Schranken zu sanieren. Allerdings habe sie in all den Jahren nichts getan, sondern sich erst im Vorfeld der Plangenehmig zur Sanierung mit Schranken entschieden und zwar zu einem Zeitpunkt,

A-4862/2023 Seite 22 als sich schon die Obsolenz der Sanierung aufgrund des baldigen Doppel- spurausbaus abzeichnete (act. 3 Rz. 17 der vorinstanzlichen Beilagen).

E. 5.2.6

Hierzu anerkennt die Beschwerdeführerin, dass sie gesetzlich ver- pflichtet war, am Bahnübergang "Honeret" eine Halbschrankenanlage zu erstellen (Beschwerde, Rz. 68). Art. 37c Abs. 1 EBV, wonach Bahnübergänge mit Schranken- oder Halb- schrankenanlagen auszurüsten sind, sofern nicht die Ausnahmen nach Abs. 3 greifen, wie auch der frühere Art. 6 der UVEK-Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen – konkretisieren in Bezug auf Schran- kenanlagen an Bahnübergängen Art. 2 Abs. 4 EBV, wonach der Stand der Technik zu berücksichtigen sei. Zu Recht bestreitet die Beschwerdeführe- rin nicht, dass sie für den Bahnübergang "Honeret" bis zum Ablauf der ge- setzlichen Sanierungspflicht (am 31. Dezember 2014) ein Plangenehmi- gungsgesuch nach Art. 83 f Abs. 1 EBV einzureichen hatte, was sie auch fristgerecht tat (vgl. Beschwerde, Rz. 74; act. 7 der Beschwerdebeilagen, Ziff. 5.2.2.3 der vorinstanzlichen Plangenehmigungsverfügung; Schlussbe- merkungen Rz. 25).

E. 5.2.7

Im Lichte dieser Ausführungen ist mit der Vorinstanz davon auszuge- hen, dass nicht die Verkehrsentwicklung auf den beiden Strassen die Aus- rüstung des Bahnübergangs Honeret erforderlich machte, sondern die Ein- führung von Art. 37c Abs. 1 EBV, der die Beschwerdeführerin zur Sicherung des Bahnübergangs mit einer Halbschranke verpflichtete (angefochtene Verfügung, Ziff. II. B. Rz. 2-12). Insofern braucht hier auf die Methodik der Beschwerdeführerin zur Berech- nung der Verkehrsentwicklung am Bahnübergang Honeret (Beschwerde Rz. 177-199) und der daran geübten ausführlichen Kritik des Beschwerde- gegners (act. 3 Rz. 21-56 der vorinstanzlichen Beilagen) nicht weiter ein- gegangen zu werden.

E. 5.2.8

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass hier – im Sinne der vorinstanzlichen Erwägungen und in Übereinstimmung mit der bundesver- waltungsgesgerichtlichen Rechtsprechung – Art. 25 EBG analog anzuwenden ist: Die Strassenseite hat – im Gegensatz zur Bahnseite – die Sanierung des Bahnübergangs Honeret nicht verursacht, weshalb angesichts der ge-

gesetzlichen Sanierungspflicht der Beschwerdeführerin – vorbehaltlich einer Vorteilsanrechnung nach Art. 27 EBG – auch diese allein – als Verursacherin der Halbschrankenanlage – deren Kosten zu tragen hat.

A-4862/2023 Seite 23

E. 6

In einem zweiten Schritt ist gestützt auf Art. 27 Abs. 1 EBG im Rahmen der Vorteilsanrechnung zu prüfen, ob die Kostenregelung gemäss der Erwägung 5 insoweit zu korrigieren ist, als die Beschwerdeführerin von der Finanzierung der Sanierung Honoret in dem Umfang zu befreien ist, als der Beschwerdegegner daraus Vorteile zieht (vgl. BVGE 2013/53 E. 6; 2011/12 E. 7.2; Urteil A-5867/2007 E. 6.1).

E. 6.1.1

Die Vorinstanz lehnt in der angefochtenen Verfügung eine Kostenbeteiligung des Beschwerdegegners ab, weil ihm aus der Sanierung des Bahnübergangs keine bezifferbaren Vorteile erwachsen seien. Die Kosten seien immaterieller Natur und daher nicht durch ihn zu tragen. Im Einzelnen führt die Vorinstanz aus, die Sicherung eines Bahnübergangs mit Barrieren sei für die Benutzer ein Sicherheitsgewinn. Verglichen mit einer ungesicherten Strasse stelle diese Sicherung aber lediglich eine Reduktion des mit dem Bahnübergang verbundenen Risikos dar. Der Sicherheitsgewinn sei für den konkreten Benutzer dann ein geldwerter Vorteil, wenn die Barriere ihn vor einem Schaden schütze, für den er bei einer Pflichtverletzung verantwortlich gewesen wäre. Dieser individuelle, geldwerte Vorteil sei aber für den Beschwerdegegner als Strasseneigentümer ohne geldwerten Vorteil. Dies anerkenne die Beschwerdeführerin, zumal sie keine konkreten Kosten benenne, die der Beschwerdegegner durch vermiedene Unfälle spare. Deshalb bezeichne es die Beschwerdeführerin als irrelevant, ob mit dem Sicherheitsgewinn ein Geldwert verbunden sei. Art. 27 EBG bezwecke eine Korrektur der Kostentragungspflicht nach Art. 25 oder 26 EBG. Nach Art. 27 EBG müsse eine Partei in dem Umfang an die Kosten beitragen, als ihr aus der Umgestaltung der Verhältnisse nachweisbare Vorteile erwachsen würden, für die sie nicht bereits nach Art. 25 bzw. 26 EBG finanziell aufkommen müsse. Dass die Beschwerdeführerin durch die vorschriftsgemässe Sicherung des Bahnübergangs mit Halbschranken die Gefahr von Unfällen reduziere und damit auch das Risiko, aus Art. 58 OR belangt zu werden, sei für sie kein Vorteil gemäss Art. 27 EBG. Zwar sei sie für die Fehlerfreiheit und die ordnungsgemässe Instandhaltung der Schranken verantwortlich. Aber ihr könne aus dieser Norm keine zusätzliche Kostentragungspflicht erwachsen, da sie bereits zu 100 % kostenpflichtig sei. Daher könnten ihr auch keine anderen geldwerte Vorteile erwachsen, für die sie nach Art. 27 EBG zusätzlich aufkommen

A-4862/2023 Seite 24 müsste. Allein der Strasseneigentümer käme hier für eine Kostentragung in Betracht. Zwar führten die Barrieren zu einem Sicherheitsgewinn. Dieser stelle aber lediglich eine Reduktion des Risikos dar, welches durch den Bau der Bahn mit dem Kreuzungsbauwerk verursacht worden sei. Diese Risikoreduktion sei für den Strasseneigentümer kein geldwerter Vorteil. Gleiches gelte für den Gewinn an Verfügbarkeit. Wenn aufgrund der Beschränkung für die Benutzer des Bahnübergangs das Unfallsrisiko an der Kreuzung reduziert und damit deren Verfügbarkeit erhöht werde, sei dies kein geldwerter Vorteil für den Strasseneigentümer. "Vorteile", die lediglich in einer Reduktion der aus dem Kreuzungsbauwerk resultierenden Nachteilen bestünden und mit keinem Sicherheitsgewinn verbunden seien, der über das gesetzlich geschuldete Mass

hinausgehe, seien keine Vorteile im Sinne von Art. 27 EBG. Es bestünden keine Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber bei immateriellen Vorteilen ohne wirtschaftlichen Wert eine Kostenbeteiligungspflicht des Nichtverursachers habe begründen wollen. Eine solche sei auch nicht angezeigt, da in der hiesigen Rechtsordnung immaterielle Vorteile ohne wirtschaftlichen Wert keine Pflicht zur Kostenbeteiligung begründen würden. Wer keinen Anlass setze, müsse regelmässig auch nicht bezahlen, wenn öffentlich benützbare Infrastrukturen vom Verpflichteten in einen vorschriftskonformen Zustand gebracht oder in einem solchen erhalten würden. Wer hingegen als (Mit-)Verursacher einen Anlass setze, der eine Sicherheitsverbesserung und Risikoreduktion notwendig mache, müsse für diese Kosten entweder im Rahmen einer korrigierten primären Kausalität (sog. sekundäre Kausalität) oder im Rahmen der Vorteilsanrechnung aufkommen. Dass die Erhaltung des Ist-Zustandes für den nach den Art. 25 bzw. 26 i.V.m. Art. 29 EBG (Mit-)Kostentragungspflichtigen einen Vorteil darstellen könne, z.B. dann, wenn die andere Partei das Vorhaben verwirklicht habe, stehe dem nicht entgegen. Auch hier gehe es um materielle und nicht um immaterielle Vorteile. Letztlich könne offenbleiben, ob und wenn ja, in welchen Fällen Art. 27 EBG eine Kostenbeteiligungspflicht bei nicht geldwerten Vorteilen auslöse. Jedenfalls stelle die blosser Reduktion von Nachteilen, die nicht zu einem sichereren Zustand als dem gesetzlich geschuldeten führen würden, keinen solchen Vorteil dar. Auch sonst seien keine geldwerten Vorteile für den Beschwerdegegner erkennbar. Insbesondere habe die Beschwerdeführerin bei der Sanierung des Bahnübergangs keinen Strassenabschnitt des Beschwerdegegners erneuert. Auch sei dieser nicht der historische Verursacher der Kreuzung. Seien demzufolge keine geldwerten Vorteile für den Beschwerdegegner als Strasseneigentümer erkennbar, welche durch die

A-4862/2023 Seite 25 Herstellung des vorschriftsgemässen Zustands (durch die hierzu verpflichtete Beschwerdeführerin) entstanden seien, und seien auch keine anderen Vorteile erkennbar, die eine Kostenbeteiligungspflicht nach Art. 27 Abs. 1 EBG auslösen, so müsse die Beschwerdeführerin allein für die Sanierungskosten aufkommen (angefochtene Verfügung, Ziff. II. B. Rz. 13-30). Vor Bundesverwaltungsgericht bezeichnet die Vorinstanz, von der angefochtenen Verfügung abweichend, die Forderung der Beschwerdeführerin von Fr. 246'917.37, welche die Umrüstung der Verkehrsregelungsanlage auf LED betrifft, gemäss Art. 27 Abs. 2 EBG indessen als begründet (vgl. hierzu die nachfolgende E. 7).

E. 6.1.2

Die Beschwerdeführerin verlangt demgegenüber eine Vorteilsanrechnung zu ihren Gunsten, in dem Sinne, als ihr ein Vorteil von 25 % und dem Beschwerdegegner als Strasseneigentümer ein Vorteil von 75 % anzurechnen sei (vgl. auch die entsprechende Tabelle in E. 4.2): Ein Jahr vor der Sanierung seien zig Rotlichtüberfahrten verzeichnet worden. Im Rahmen der Plangenehmigung habe die Halbschrankenanlage (auch) wegen der Rotlichtüberfahrten installiert werden müssen (Beschwerde, Rz. 24 ff., 203 f.). Vom Zugewinn an Sicherheit würden beide Verkehrsträger profitieren; primär aber die Fahrzeuglenker, die durch die Rotlichtüberfahrten sich und andere gefährdeten. Durch die Halbschranke erlange die Strasse einen Vorteil, indem die Strassenverkehrsteilnehmer (inkl. Fussgänger) physisch vor eigenem Fehlverhalten geschützt würden. Die Eisenbahn ziehe aus der Anlage keinen gleichartigen Nutzen, denn die Züge seien durch eine Zugsicherung gesichert. Diese verhindere ein rechtswidriges Befahren des Bahnübergangs,

indem dieser nur befahren werden könne, wenn der Streckenblock freigegeben und der Strassenverkehr mit Rotlicht gestoppt worden sei. Die Vorteile der Halbschranken, Fahrzeuglenker und Fussgänger vor eigenem Fehlverhalten zu schützen, seien der Strasse anzurechnen. Deshalb müsse der Beschwerdegegner die entsprechenden Kosten tragen. Was für die Bahn die Zugsicherung sei, seien für die Strasse die Halbschranken: Beide Sicherungsmassnahmen schützten den jeweiligen Verkehrsträger vor eigenen Fehlern (vgl. Beschwerde, Rz. 128-132, 204 f.). Die Vorinstanz irre, wenn sie nur geldwerte Vorteile als nach Art. 27 Abs. 1 EBG entschädigungspflichtig erachte. Denn gemäss dem Wortlaut dieser Bestimmung seien die Kosten entsprechend den Vorteilen auf die Verkehrsträger zu verteilen, ohne dass der Normwortlaut eine Einschränkung

A-4862/2023 Seite 26 auf geldwerte Vorteile enthalte. Gemäss bundesverwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung könne ein Vorteil nach Art. 27 Abs. 1 EBG auch bloss ideeller Natur sein. Sämtliche Vorteile seien einzubeziehen, welche der Nichtverursacher aufgrund der Umgestaltung der Kreuzungsanlage erwerbe oder ihm durch diese bauliche Vorkehr erhalten blieben (Urteil A-2945/2013 E. 6.3.4). Abzustellen sei daher auf den (geldwerten oder nicht geldwerten) Nutzen der fraglichen Halbschrankenanlage (Beschwerde, Rz. 133-136). In der Eventualbegründung hält die Beschwerdeführerin fest, für den Verkehrsträger Strasse habe die Halbschrankenanlage Honeret einen Geldwert. Denn damit würden die Risiken "Kollisionen" (Personen- und Sachschäden) sowie "Fast-Kollisionen" (z.B. Personenschäden wegen Stürzen infolge von Schnellbremsungen) erheblich reduziert. Insofern führe die Halbschranke durchaus zu einem geldwerten Vorteil, da jeder verhinderte Unfall Kosten spare (wie z.B. Kosten von Personenschäden, Sachschäden, volkswirtschaftliche Schäden). Ein einzelner Todes- oder Invaliditätsfall könne Schäden in Millionen Franken Höhe verursachen. Deshalb sei das Kosten-/Nutzenverhältnis von Schranken hervorragend. Sie, die Beschwerdeführerin, habe den Geldwert der Halbschrankenanlage Honeret im Anstandsverfahren mit einigen Millionen Franken pro Schadenfall beziffert. Dieser Betrag übersteige die zu verteilenden Kosten von Fr. 955'121.57 bei weitem. Dementsprechend sei keine nähere Bezifferung notwendig, denn der Nutzen (Vermeidung millionenhoher Schäden) übersteige deutlich die zu verteilenden Kosten. Ohnehin hätte die Vorinstanz von Amtes wegen die Frage der finanziellen Vorteile der Halbschrankenanlage Honeret für den Verkehrsträger Strasse (Verhinderung der Kosten von Unfällen samt Folgeschäden) begutachten lassen müssen. Dies sei nicht geschehen, weshalb ein Gutachten beantragt werde, für den Fall, dass das Bundesverwaltungsgericht im Rahmen von Art. 27 Abs. 1 EBG praxiswidrig nur noch Vorteile finanzieller Art anerkennen würde (Beschwerde, Rz. 137-142). Die Vorteile der Strassen- und Bahnbenutzer seien den entsprechenden Verkehrsträgern zuzurechnen, alles andere ergebe keinen Sinn: Die Infrastrukturen seien für die Benutzer erstellt worden und nicht für ein unbenutztes Herumstehen. Ohne Strassenbenutzer müsste der Bahnübergang nicht gesichert werden. "Vorteile" nach Art. 27 EBG seien alle Vorteile, welche die Verkehrsträger aus der bestimmungsgemässen Nutzung der Infrastrukturen ziehen würden. Hier sei der Sicherheitsgewinn als Vorteil/Nutzen der Halbschrankenanlage Honeret dem Verkehrsträger Strasse, also dem Beschwerdegegner zuzurechnen. Jede (Fast-)Kollision auf dem Bahnüber-

A-4862/2023 Seite 27 gang werde immer durch nicht vortrittsberechtigte Strassenbenutzer verursacht. Schranken würden an Bahnübergängen installiert, um die Missachtung von Rotlichtsignalen physisch zu verhindern. Für sich habe die Bahn auf eigene Kosten bereits

die Zugsicherung mit Streckenblock als Schutz installiert (Beschwerde, Rz. 143-146).

E. 6.1.3

Nach Ansicht des Beschwerdegegners bleibt für eine Vorteilsanrechnung nach Art. 27 EBG kein Raum. Zwar gebe es für die Benutzer der Strasse Vorteile, namentlich die Senkung des durch den Bahnübergang verursachten zusätzlichen Unfallrisikos. Doch lasse sich dieser einzig dem Strassenbenutzer zurechenbare Vorteil nicht der Strasse als Verkehrsträger zuordnen. Selbst bei einer Anwendung der Berechnungsmethode nach Art. 26 EBG wären die Kosten vollumfänglich der Schiene zu überbürden (Vernehmlassung des Beschwerdegegners, Ziff. 4 ff.).

E. 6.2.1

Entgegen der Ansicht der Vorinstanz und des Beschwerdegegners ist der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts keine Beschränkung der Vorteilsanrechnung nach Art. 25 EBG auf rein geldwerte Vorteile zu entnehmen: Vielmehr kann rechtsprechungsgemäss ein solcher Vorteil nicht nur finanzieller, sondern – beispielsweise in Form eines Sicherheitsgewinnes – auch bloss ideeller Natur sein, wobei die Erhaltung des Ist-Zustandes auf längere Zeit ebenfalls als Vorteil zu werten ist. Bei der Vorteilsanrechnung sind demnach sämtliche Vorteile einzubeziehen, welche der Nichtverursacher aufgrund der Umgestaltung der Kreuzungsanlage erwirbt oder ihm durch diese bauliche Vorkehrungen erhalten bleiben (BVGE 2013/53 E. 6.3.4; 2011/12 E. 9.6, E. 10; Urteil des BVGer A-4874/2021 vom 11. Juli 2023 E. 7.1; Urteil A-5867/2007 E. 8; vgl. auch die gleichläufige, im Internet publizierte Praxis der Vorinstanz, wie z.B. Verfügung 341.236-00728/1 vom 8. Dezember 2021 [i.S. Gemeinde Trélex gegen NStCM SA], Ziff. 8; Verfügung BAV-411.11-00011/00011 vom 20. November 2018 [i.S. SBB gegen Gemeinde Rochefort] Ziff. 15; Verfügung vom 20. Juni 2014 [i.S. BLS gegen Gemeinde Biglen] Ziff. 17 ff.; unter www.bav.admin.ch/bav/de/home.html > Rechtliches > Verfügungen des Amtes > Entscheide über Kostenteiler [Art. 40 EBG]). Dass ein erzielter Sicherheitsgewinn, wie die Vorinstanz behauptet, über das gesetzlich geschuldete Mass hinausgehen müsse, lässt sich der zitierten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wie auch der publizierten Amtspraxis nicht entnehmen. Bei der Bestimmung des Vorteils

A-4862/2023 Seite 28 ist rechtsprechungsgemäss davon auszugehen, dass das hauptsächliche Interesse an der Erstellung oder Änderung einer Kreuzungsanlage in der Regel beim Inhaber der Bauherrschaft liegt. Als Bauherr wird regelmässig derjenige aktiv, der ein Interesse an der Ausführung eines Bauprojektes hat. In dessen Bereich liegt üblicherweise die Ursache für eine bauliche Änderung, weshalb er den hauptsächlichen Nutzen bzw. Vorteil daraus zieht. Schliesslich bestimmt der Bauherr auch den wesentlichen Umfang des Projekts und damit das Ausmass der Kosten (Urteil A-4896/2021 E. 14.1; Urteil A-5867/2007 E. 9.1, je m.H.). Gemäss Bundesverwaltungsgericht handelt es sich bei der Vorteilsanrechnung nicht um einen rein rechtlichen Vorgang, sondern es sind nur diejenigen Vorteile zu beachten, die sich der Dritte billigerweise anrechnen lassen muss (Urteil A-4874/2021 E. 7.1). Wie bereits in E. 5.2.5 erwähnt, haben die Öffentlichkeit und die Eisenbahnunternehmen ein erhebliches, ja zentrales Interesse an der Vermeidung von Unfällen beziehungsweise der Verminderung des Unfallrisikos auf Bahnübergängen, die unbesehen ihrer Sanierungsbedürftigkeit eine Gefahrenquelle darstellen (Urteil A-1182/2017 E. 8.3.1 m.H.). Insofern muss rechtsprechungsgemäss auch der hier durch die erfolgte Sanierung des Bahnübergangs Honeret mit Halbschranken erzielte Sicherheitsge-

winn als "Vorteil" im Sinne von Art. 27 Abs. 1 EBG anerkannt werden, ohne dass es dafür auf die Verpflichtungslage eines Verkehrsträgers ankommt (vgl. für viele BVGE 2011/12 E. 9.6 f.).

E. 6.2.2

Dass ein solcher Vorteil dem Beschwerdegegner zuzurechnen ist, wird sowohl von diesem als auch von der Vorinstanz bestritten. Auch zu dieser Frage ist die Rechtsprechung insofern klar, als sich der Strasseneigentümer den Zugewinn an Sicherheit grundsätzlich als Vorteil im Sinne von Art. 27 Abs. 1 EBG anrechnen lassen muss, wie die Beschwerdeführerin zu Recht anmerkt (Beschwerde Rz. 205 sowie act. 1 Rz. 33, 52 ff. der vorinstanzlichen Beilagen). Zur Frage der Zurechenbarkeit hat das Bundesverwaltungsgericht festgehalten, dass Art. 27 Abs. 1 EBG auf den (Normal-)Fall zugeschnitten ist, in welchem sich ein Eisenbahnunternehmen und ein öffentliches Gemeinwesen (Kanton oder Gemeinde) als Strasseneigentümer gegenüberstehen (BVGE 2011/12 E. 9.5). Soweit ihnen aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen, können allerdings auch andere Personen vorteilsbehaftet und damit kostenpflichtig sein (vgl. Urteil A-2798/2023 E. 3.4.3.2 mit

A-4862/2023 Seite 29 Verweis auf BVGE 2013/53 E. 6.3.4 und 2011/12 E. 9.6 sowie Urteil A-4896/2021 E. 14.1). Diese Sichtweise lässt sich übrigens auch der im Internet publizierten Praxis der Vorinstanz entnehmen (vgl. z.B. Verfügung BAV-012-5/7/4 vom 15. September 2023 [i.S. BLS Netz AG gegen Einwohnergemeinde Hutwil] Ziff. 6.1 zur Vorteilsanrechnung, insbes. Ziff. 6.2 zur Zurechenbarkeit des Vorteils zu Gunsten des Gemeinwesens; Verfügung BAV-012-5/1 vom 25. Januar 2023 [i.S. Gemeinde Echallens gegen LEB SA] in Ziff. 7.5, wo "der Strasse" ein Vorteil durch eine Kreuzungssanierung zugebilligt wird, mit Verweis auf die publizierte amtliche Praxis; Verfügung 341.236-00728/1 vom 8. Dezember 2021 [i.S. Gemeinde Trélex gegen NStCM SA], Ziff. 8, insbes. Ziff. 8.2: « Les utilisateurs du chemin communal bénéficient d'une plus grande sécurité lors du franchissement du passage à niveau [du Ce-risier, Anm. BVGer]. Sur la base de ces considérations, l'OFT estime que la commune [de Trélex, Anm. BVGer], en sa qualité de propriétaire de l'installation routière, retire un avantage au sens de l'art. 27 al. 1 LCdF des travaux d'assainissement du croisement [= "sécurisation de ce passage à l'aide de barrières et de signalisation adéquate", Anm. BVGer]. Cet avantage doit lui être imputé dans le cadre de la répartition des coûts. Le fait que la quasi-totalité des utilisateurs soient potentiellement des employés et fournisseurs de NStCM SA ne change rien à cette appréciation (...) »; Verfügung BAV-411.11-00011/00011 vom 20. November 2018 [i.S. SBB gegen Gemeinde Rochefort] Ziff. 15, 19; Verfügung vom 20. Juni 2014 [i.S. BLS gegen Gemeinde Biglen] Ziff. 17 f.; unter www.bav.ad-min.ch/bav/de/home.html > Rechtliches > Verfügungen des Amtes > Entschiede über Kostenteiler [Art. 40 EBG]). Somit können im Rahmen der Vorteilsanrechnung grundsätzlich (1.) Bahnunternehmen, (2.) Strasseneigentümer sowie (3.) allenfalls weitere Kreise, wie z.B. Anwohner, kostenpflichtig werden (vgl. BVGE 2011/12 E. 9.6 zu dem für die dritte Kategorie verlangten "wesentlichen Sondervorteil", der über das hinausgehen muss, was die Allgemeinheit aus der Sanierung für einen Nutzen zieht). In diesem Sinne ist die Auffassung der Beschwerdeführerin unhaltbar, dass Zugsicherungen wie auch Halbschranken (als Sicherungsmassnahmen) den jeweiligen Verkehrsträger vor eigenen Fehlern schützen würden (Beschwerde, Rz. 131). Dies trifft in Bezug auf den Kanton als Verkehrsträger selbstredend nicht zu, da mittels Halbschranken einzig die

Strassenbenutzer "vor eigenen Fehlern" geschützt werden sollen.

A-4862/2023 Seite 30

E. 6.2.3

Somit steht fest, dass die vorinstanzlichen Überlegungen zur Vorteilsanrechnung nach Art. 27 Abs. 1 EBG nicht haltbar sind und sich die Beschwerde insofern als begründet erweist, auch wenn fraglich sein mag, ob diese, wie die Beschwerdeführerin meint, überwiegend zu ihren Gunsten ausfallen muss.

E. 6.2.4

Gemäss Art. 61 Abs. 1 VwVG entscheidet das Bundesverwaltungsgericht in der Sache selbst oder weist diese ausnahmsweise mit verbindlichen Weisungen an die Vorinstanz zurück. Bei der Wahl zwischen diesen beiden Entscheidarten steht dem Gericht ein weiterer Ermessensspielraum zu. Eine Rückweisung ist als Ausnahme insbesondere dann angezeigt, wenn die Vorinstanz infolge ihrer Kenntnisse als Fachbehörde zur Beurteilung besser geeignet erscheint (vgl. statt vieler Urteil A-4896/2021 E. 15.3 m.H.). Der Gesetzgeber hat den in Art. 27 Abs. 1 EBG verwendeten Begriff "Vorteil" als unbestimmten Rechtsbegriff ausgestaltet und ihn nicht näher ausgeführt. Das Bundesverwaltungsgericht übt bei der Überprüfung der Anwendung von unbestimmten Rechtsbegriffen eine gewisse Zurückhaltung aus, wenn der Entscheid eine besondere Fachkompetenz der Vorinstanz voraussetzt (Urteil A-4896/2021 E. 14.2 m.H.). Die – vor dem Hintergrund von Art. 25 Abs. 1 EBG (E. 5) – vorzunehmende Vorteilsanrechnung nach Art. 27 Abs. 1 EBG erfordert eine erneute amtliche Beurteilung und Bewertung der Sanierung des Bahnübergangs Hone ret. Bei der Bestimmung des den Umständen angemessenen Verteilungsschlüssels für die Tragung der Kosten der Halbschrankenanlage wird sich die Vorinstanz als Fachbehörde insbesondere mit der Kritik des Beschwerdegegners zum zeitlichen Faktor der Sanierung, welche fraglos den dem Beschwerdegegner zukommenden Vorteil beeinflusst, vertieft auseinandersetzen müssen, das heisst mit den angeblichen Versäumnissen der Beschwerdeführerin hinsichtlich der Sanierung und der sich daraus ergebenden "beschränkten Lebensdauer der Halbschranken" infolge der in naher Zukunft erfolgenden Aufhebung des Bahnübergangs (vgl. Schreiben des Beschwerdegegners vom 13. Februar 2023, act. 3 Rz. 7 und 17 ff. der vorinstanzlichen Beilagen). Demzufolge ist es angezeigt, die Angelegenheit, soweit die Anwendung von Art. 27 Abs. 1 EBG betroffen ist, im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen, damit sie den Vorteil zu Gunsten des Beschwerdegegners erstmals bemessen und – unter Berücksichtigung der in der

A-4862/2023 Seite 31 nachfolgenden Erwägung 7 anzustellenden Überlegungen – in die Kostenverteilung einfliessen lassen kann.

E. 7

Als nächstes ist zu klären, ob die auf Wunsch des Beschwerdegegners erfolgte Umrüstung der Verkehrsregelungsanlage auf LED-Signalgeber nach Art. 27 Abs. 2 EBG zu einer Vorteilsanrechnung zu dessen Lasten führt.

E. 7.1.1

Die Beschwerdeführerin macht geltend, im Plangenehmigungsverfahren habe sie nur um Anpassung der bestehenden Verkehrsregelungsanlage an die neue Halbschrankenanlage ersucht. Nach Erteilung der Plangenehmigung habe der Beschwerdegegner unter anderem

ge-wünscht, dass die Verkehrsregelungsanlage auf LED-Signalgeber umge-rüstet werde. Die erfolgte Umrüstung diene ausschliesslich der Regelung des Strassenverkehrs an der Strassenverkehrskreuzung Bremgartner-/Bernstrasse. Aus Sicht der Eisenbahn wäre die bestehende Anlage ohne LED-Signalgeber auch künftig ausreichend gewesen, zumal der Bahnüber-gang Honeret in absehbarer Zeit aufgehoben werde. Vier der elf umgerüs-teten Lichtsignale beträfen die Geradeausspuren auf der Bernstrasse und hätten von vornherein keinen Bezug zur Eisenbahninfrastruktur, da sie auch ohne die Eisenbahn zur Regelung des Strassenverkehrs an der Kreu-zung notwendig seien (Beschwerde Rz. 151 f.). Die Kosten dieser Umrüstung seien über das Projekt abgerechnet worden und hätten im vorinstanzlichen Verfahren verlegt werden müssen. Hätte die Vorinstanz ihr, der Beschwerdeführerin, vor ihrem Entscheid das rechtliche Gehör gewährt, so hätte sie im Sinne einer Eventualbegründung darauf hinweisen können, dass der Beschwerdegegner zumindest die Kosten der Umrüstung der Verkehrsregelungsanlage auf LED-Signalgeber überneh-men müsse. Die Vorinstanz hätte dies von Amtes wegen berücksichtigen müssen, denn die Kosten der Umrüstung seien im Gesuch vom 22. De-zember 2022 ausgewiesen worden. Weshalb die Vorinstanz bei der Vor-teilsanrechnung nach Art. 27 Abs. 2 EBG die strassenseitige Umrüstung auf LED-Signalgeber nicht berücksichtigt habe, sei nicht nachvollziehbar. Daher müsse der Beschwerdegegner diese Umrüstungskosten von Fr. 246'917.37 gemäss Art. 27 Abs. 2 EBG alleine zu tragen. Dies wäre selbst dann der Fall, wenn lediglich Art. 27 Abs. 1 EBG anwendbar wäre, zumal der Nutzen der Umrüstung der Verkehrsregelungsanlage auf LED-

A-4862/2023 Seite 32 Signalgeber bei der Strasse und somit beim Beschwerdegegner liege (Be-schwerde, Rz. 20 f., 36-39, 151-155, 207).

E. 7.1.2

Die Vorinstanz erachtet – mit Verweis auf die Beilage 12 der Be-schwerde – den Anspruch der Beschwerdeführerin als begründet, solange der Beschwerdegegner nicht darlege, weshalb die Umrüstung der Ver-kehrsregelungsanlage auf LED-Signalgeber auch zu finanziellen Vorteilen der Beschwerdeführerin führe, und die Kostenhöhe unstrittig sei (vorinstanzliche Vernehmlassung, Antrag Ziff.1 sowie Ad C. 5 Rz.152).

E. 7.1.3

Der Beschwerdegegner anerkennt ausdrücklich die von der Be-schwerdeführerin behaupteten angefallenen Kosten für die Sanierung des Bahnübergangs in ihrer Gesamtheit (Schreiben vom 13. Februar 2023 Rz. 7, in act. 3 der vorinstanzlichen Beilagen; diesbezügliche zutreffend Beschwerde, Rz. 34). Zum Antrag 1 der Vorinstanz in ihrer Vernehmlassung vom 18. Oktober 2023 hat sich der Beschwerdegegner dem Bundesverwaltungsgericht ge-genüber nicht geäussert.

E. 7.2.1

Unbestritten ist, dass die Umrüstung der Verkehrsregelungsanlage auf LED-Signalgeber auf das besondere Begehren des Beschwerdegeg-ners hin umgesetzt wurde (vgl. E-Mail vom 9. Mai 2018, act. 12 der Be-schwerdebeilagen; vgl. Beschwerde Rz. 20, 36-39, 150 ff.). Die Vorinstanz hat daher zu Recht ihre unzutreffende Feststellung in der angefochtenen Verfügung (Rz. 29), wonach der Beschwerdegegner keine besonderen Begehren im Sinne von Art. 27 Abs. 2 EBG gestellt habe, in ihrer Vernehmlassung korrigiert (Ad. C. 5 Rz. 152 mit Verweis auf act. 12 der Beschwerdebeilagen). Deshalb anerkennt sie nun die vom Beschwer-degegner gestützt auf Art. 27 Abs. 2 EBG zu tragenden Umrüstungskosten der

Ampelanlage in der Höhe von Fr. 246'917.37. Diese vorinstanzlich anerkannte Summe entspricht auch genau dem von der Beschwerdeführerin geforderten Betrag (siehe E. 4.2 a.E.; Beschwerde, Rz. 39). Zu Recht wird die betragsmässige Höhe dieser Forderung von keiner Seite in Zweifel gezogen. Unbehelflich ist diesbezüglich die Erklärung der Vorinstanz, wonach sie die Umrüstungskosten nicht berücksichtigt habe, weil die Beschwerdeführerin keinen entsprechenden "geldwerten Vorteil" ausgewiesen habe (Vernehmlassung, Ad C. 5 Rz. 154). Entscheidend ist, dass

A-4862/2023 Seite 33 sie jetzt zu den Umrüstungskosten die teilweise Gutheissung der Beschwerde beantragt (vgl. im Sachverhalt unter C.).

E. 7.2.2

Ferner fällt ins Gewicht, dass – nach der unbestritten gebliebenen Ansicht der Beschwerdeführerin – die bestehende Anlage auch ohne LED- Signalgeber künftig ausreichend gewesen wäre, da der Bahnübergang Honeret bald aufgehoben werden wird (vgl. im Sachverhalt unter A.c). Wie die Beschwerdeführerin zu Recht einwendet, ergibt eine Umrüstung nur Sinn, wenn die modernisierte Verkehrsregelungsanlage nach Aufhebung des Bahnübergangs weiterbetrieben wird, wovon aufgrund des strassenseitigen Verkehrsaufkommens auch auszugehen ist (vgl. Beschwerde Rz. 152). Unter diesen Umständen ist, wie die Beschwerdeführerin überzeugend darlegt (Beschwerde Rz. 154), nicht erkennbar, inwiefern die fragliche Umrüstung auch ihr zu finanziellen Vorteilen gereichen sollte, was zu einer entsprechenden Vorteilsanrechnung zu ihren Lasten führen würde.

E. 7.2.3

Der auf Art. 27 Abs. 2 EBG gestützte Betrag von Fr. 246'917.37 lässt sich als Teilforderung unabhängig von den weiteren für die Sanierungskosten der Halbschrankenanlage geltend gemachten Forderungen beurteilen (im Unterschied zu Fallkonstellationen, wie z.B. im Urteil des BGer 2C_480/2023 vom 14. November 2024 E. 1.5.2). Dementsprechend ist dem von der Vorinstanz in ihrer Vernehmlassung gestellten Antrag zu folgen: Die Ziffer 1 des Dispositivs der angefochtenen Verfügung ist aufzuheben und der Beschwerdegegner ist zu verpflichten, der Beschwerdeführerin den Betrag von Fr. 246'917.37 an die Kosten der Sanierung des Bahnübergangs Honeret zu bezahlen.

E. 8.1.1

Die Beschwerdeführerin beklagt, die Vorinstanz habe sie vor Erlass der angefochtenen Verfügung in verschiedenen Dokumenten darauf hingewiesen, dass der Beschwerdegegner zumindest einen Teil der Sanierungskosten tragen müsse. Deshalb habe sie annehmen dürfen, ein Teil dieser Kosten würde ihm auferlegt werden. In diese Richtung habe auch die bisherige vorinstanzliche Praxis hingedeutet. Die Begründung, wonach Verordnungsänderungen und die angeblich bloss immateriellen Vorteile einer Halbschrankenanlage für den Strasseneigentümer ihre alleinige Kostentragungspflicht begründeten, hätten kein Verfahren mit mehrfachen Stellungnahmen erfordert. Die Vorinstanz hätte ihr dies bereits in der

A-4862/2023 Seite 34 Plangenehmigung vom 18. Juli 2017 mitteilen müssen, spätestens aber im Schreiben vom 16. Januar 2023. Oder sie hätte ihr zumindest Gelegenheit geben müssen, sich zur neuen vorinstanzlichen Auffassung zu äussern und das Gesuch mit einer zusätzlichen Eventualbegründung zu versehen, namentlich in Bezug auf die

Vorteilsanrechnung bei den Umrüstungskosten. Die Vorinstanz habe gegen Treu und Glauben verstossen (Art. 5 Abs. 3 und Art. 9 BV) und ihren rechtlichen Gehörsanspruch verletzt (Art. 29 Abs. 2 BV und Art. 29 ff. VwVG), indem ihr zur Änderung des Rechtsstandpunktes keine Gelegenheit zur vorgängigen Stellungnahme gegeben worden sei (Beschwerde, Rz. 55-64, 157; Schlussbemerkungen Rz. 46 ff.).

E. 8.1.2

Die Vorinstanz hält diese Rüge für unbegründet. Sie habe der Beschwerdeführerin im Rahmen des dritten Instruktionsschreibens vom 22. Juni 2023 (act. 9 der vorinstanzlichen Beilagen) Fragen gestellt, deren Beantwortung für den Inhalt der Verfügung entscheidend gewesen sei, was der anwaltlich vertretenen Beschwerdeführerin nicht habe verborgen bleiben können (Vernehmlassung, Ad B. 2.5).

E. 8.1.3

Der Beschwerdegegner lässt sich hierzu nicht vernehmen. Er hält daran fest, dass der Entscheid der Vorinstanz sachlich richtig erfolgt sei (Vernehmlassung des Beschwerdegegners, a.E.).

E. 8.2.1

Art. 29 Abs. 2 BV bzw. Art. 29 VwVG verleihen Parteien einen Anspruch auf rechtliches Gehör. Nach Art. 30 VwVG hört die Behörde die Parteien an, bevor sie verfügt. Gemäss Art. 32 VwVG würdigt die Behörde, bevor sie verfügt, alle erheblichen und rechtzeitigen Vorbringen der Parteien. Gemäss diesen Bestimmungen haben Parteien Anspruch darauf, vor Erlass einer Verfügung Stellung zu nehmen, wobei die Behörde (rechtserhebliche) Äusserungen der Betroffenen tatsächlich zur Kenntnis nehmen und sich damit in der Entscheidungsfindung und -begründung sachgerecht auseinandersetzen muss (BGE 142 II 243 E. 2.4; BVGE 2018 IV/5 E. 10). Der Anspruch auf vorgängige Anhörung und Äusserung steht den Parteien vorab in Bezug auf die Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts zu. Ihnen erwächst hingegen kein allgemeiner Anspruch auf vorgängige Anhörung zu Fragen der Rechtsanwendung. Ein Anhörungsrecht zu Rechtsfragen besteht ausnahmsweise dann, wenn der Betroffene vor

A-4862/2023 Seite 35 "überraschender Rechtsanwendung" zu schützen ist (BGE 150 I 174 E. 4.1). Ein Anhörungsrecht ist daher beispielsweise zu gewähren, wenn sich die Rechtslage im Verlaufe des Verfahrens geändert hat. Die verfassungskonforme Gewährung des rechtlichen Gehörs erfordert unter Umständen auch, dass die Behörde, bevor sie in Anwendung einer unbestimmten gehaltenen Norm oder in Ausübung eines besonders grossen Ermessensspielraums einen Entscheid von grosser Tragweite für die Betroffenen fällt, diese über ihre Rechtsauffassung orientiert und ihnen Gelegenheit bietet, dazu Stellung zu nehmen (vgl. BGE 150 I 174 E. 4.1; Urteil des BVGer A-4778/2019 vom 2. September 2020 E. 3.3 m.H.).

E. 8.2.2

Dass die Vorinstanz ihre Verfügung mit einer völlig neuen, von der Beschwerdeführerin in keiner Weise zu erwartenden Begründung versehen hätte, ohne ihr eine Möglichkeit zur Äusserung zu geben (vgl. auch BGE 115 Ia 94 E. 1b; 114 Ia 97 E. 2.a), kann der Vorinstanz hier nicht vorgeworfen werden. Aufgrund des Schreibens der Vorinstanz vom 22. Juni 2023, in welchem den Parteien zahlreiche Fragen im Zusammenhang mit der Vorteilsanrechnung gemäss Art. 27 EBG gestellt wurden, musste die Beschwerdeführerin

erkennen, dass die Vorinstanz einen Perspektivenwechsel in Erwägung zog. Wie die Vorinstanz treffend ausführt, erhielt die Beschwerdeführerin in diesem Schreiben auch Gelegenheit, zu allen entscheidenderheblichen Fragen Stellung zu nehmen (Vernehmlassung, Ad C. 6.2 Rz. 160). Der Beschwerdeführerin wäre es im Übrigen jederzeit frei gestanden, bei der Vorinstanz die für nötig befundenen Eingaben zur Sache einzureichen. Die behauptete Gehörsverletzung liegt somit nicht vor.

E. 9

Abschliessend ist zu prüfen, ob die Kosten des vorinstanzlichen Anstandsverfahrens in Übereinstimmung mit dem Bundesrecht verlegt worden sind.

E. 9.1.1

Die Vorinstanz setzte die von der unterliegenden Beschwerdeführerin zu tragenden Verfahrenskosten auf Fr. 5'500.– fest mit der Begründung, ein erhebliches finanzielles Interesse an der Streitsache sei gegeben, weil der im Gesuch geltend gemachte Betrag von Fr. 779'802.45 den maximalen Gebührenbetrag (von Fr. 7'000.–) um mehr als den Faktor 100 übersteige (Dispositiv Ziffer 2). Zudem wies die Vorinstanz die "Anträge auf Zuspreehung von Parteientschädigung" ab, weil dafür eine gesetzliche

A-4862/2023 Seite 36 Grundlage fehle (Dispositiv Ziffer 4; vgl. angefochtene Verfügung, Ziff. II. B. Rz. 31 ff.).

E. 9.1.2

Die Beschwerdeführerin führt an, die Vorinstanz habe sie gestützt auf Art. 40 Abs. 2 EBG zu einem Gesuch ermuntert und signalisiert, es werde zumindest teilweise gutgeheissen werden. Dennoch sei es vollständig abgewiesen worden unter Auferlegung von Verfahrenskosten von Fr. 5'500.–. Angesichts der neu vertretenen Rechtsauffassung der Vorinstanz habe sie keine Gelegenheit erhalten, das Gesuch zurückzuziehen, anzupassen oder mit einer Eventualbegründung zu versehen, was treuwidrig sei und keinen Rechtsschutz verdiene. Die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens seien unabhängig vom Ausgang des vorliegenden Verfahrens auf die Staatskasse zu nehmen. Ferner habe die Vorinstanz ihre Kosten erstaunlich gesteigert: Noch in der Verfügung vom 8. Dezember 2021 zum Bahnübergang Cerisier (Ref. 341.236-00728/1) seien Verfahrenskosten von Fr. 1'800.– erhoben worden (für einen deutlich ausführlicheren und vertiefter begründeten Entscheid). Auch wenn der Streitwert hier fast doppelt so hoch sei, sei keine Verdreifachung der Gebühr auf Fr. 5'500 gerechtfertigt, sondern allenfalls nur eine moderate Anhebung, weil sonst eine rechtsgleiche Behandlung (Art. 8 Abs. 2 BV) vorliegen würde. Ohnehin sei die Vorinstanz kein Gericht, sondern erfülle mit Art. 40 Abs. 2 EBG die ihr gesetzlich übertragene Aufgabe, einen Kostenteiler zwischen Verkehrsträgern festzusetzen. Entgegen den vorinstanzlichen Ausführungen hätten die Parteien in Kenntnis der Rechtslage keine Zuspreehung einer Parteientschädigung verlangt, weshalb nicht nachvollziehbar sei, dass die Vorinstanz das Gegenteil behauptete und nicht gestellte Anträge abweise (Beschwerde, Rz. 160-163).

E. 9.1.3

In ihrer Vernehmlassung erwidert die Vorinstanz, eine rechtswidrige Gebührenfestsetzung liege nicht vor. Der Streitwert erlaube eine Spruchgebühr von Fr. 5'000 bis Fr. 20'000; die erhobene Gebühr überschreite den entstandenen Aufwand nicht (Vernehmlassung, Ad C.6.2 Rz. 162). Ferner unterliege die Beschwerdeführerin nur deshalb und insoweit, als sie es im

Anstandsverfahren versäumt habe, geldwerte Vorteile des Beschwerdegegners auszuweisen, weshalb sie alleine die entsprechenden Kosten wie auch diejenigen vor Bundesverwaltungsgericht zu tragen habe (Vernehmlassung, Ad III Rz. 223).

A-4862/2023 Seite 37 Zur Frage der Parteientschädigung räumt die Vorinstanz ein, dass die Beschwerdeführerin keine solche beantragt habe. Gleichwohl sei die Ziff. 4 des Verfügungsdispositivs nicht aufzuheben, da der Entscheid, auch ohne entsprechenden Antrag, korrekt sei (Vernehmlassung, Ad C.6.2 Rz. 163).

E. 9.1.4

In ihren Schlussbemerkungen hält die Beschwerdeführerin fest, der Umstand, dass die Vorinstanz die Umrüstungskosten von Fr. 246'917.37 neu anerkenne, sei auch bei der Verlegung der Kosten des Anstandsverfahrens zu berücksichtigen (a.a.O., Ziff. 7): Im Gesuch vom 21. Dezember 2022 (Rz. 10 und Beilage 2) seien die Umrüstungskosten ausgewiesen gewesen, weshalb sie bei der Verlegung der Verfahrenskosten hätten berücksichtigt werden müssen, zumal die Umrüstung nicht durch die Halbschrankenanlage bedingt gewesen sei.

E. 9.1.5

Der Beschwerdegegner, der die vollumfängliche Abweisung der Beschwerde beantragt, lässt sich zu dieser Frage nicht vernehmen.

E. 9.2.1

Nach Art. 43 der Gebührenverordnung für den öffentlichen Verkehr vom 25. November 1998 (GebV-ÖV, SR 742.102) richten sich die Kosten und die Entschädigungspflicht in Streitigkeiten nach Art. 40 EBG nach der Verordnung über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren vom 10. September 1969 (SR 172.041.0). Nach Art. 13 Abs. 1 Bst. b der Verordnung vom 10. September 1969 über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren (VwVK, SR 172.041.0) kann die verfügende Behörde von der Partei eine Entscheidegebühr zwischen Fr. 200 und Fr. 7'000 u.a. fordern, wenn die Sache erhebliche finanzielle Interessen betrifft. Nach Art. 1, 1a und 2 GebV-BAV sowie nach Art. 2 Abs. 2 der Allgemeinen Gebührenverordnung vom 8. September 2004 (AllgGebV, SR 172.041.1) hat diejenige oder haben mehrere, die eine Verfügung veranlassen, eine Gebühr zu bezahlen.

E. 9.2.2

Auf die Kritik der Beschwerdeführerin zur Auferlegung der Verfahrenskosten braucht nachfolgend nicht eingegangen zu werden. Denn im Lichte der Erwägungen 6 und 7 sind die Rechtsbegehren 1, 3 und 4 gutzuheissen und die Dispositiv Ziffern 1 und 2 aufzuheben, mit der Verpflichtung des Beschwerdegegners, die Umrüstungskosten vollständig zu bezahlen (E. 7) sowie unter Rückweisung der Angelegenheit zu neuem Entscheid über die Vorteilsanrechnung im Sinne von Art. 27 Abs. 1 EBG (E. 6). Dadurch entfällt die Grundlage für die vorinstanzliche Kostenverlegung, mit

A-4862/2023 Seite 38 welcher nach dem Unterliegerprinzip der Beschwerdeführerin eine Gebühr von Fr. 5'500.– auferlegt worden war (vgl. BGE 143 I 395 nicht publ. E. 6; Urteil des BVer A-2372/2021 vom 26. Juli 2022 E. 8). Daher ist im Rahmen der Gutheissung des Rechtsbegehrens 1 die Vorinstanz ebenfalls anzuweisen, angesichts des teilweisen Obsiegens der Beschwerdeführerin über die Verlegung der Kosten des Anstandsverfahrens neu zu befinden.

E. 10

Zusammenfassend erweist sich die Beschwerde als begründet, weshalb sie teilweise gutzuheissen ist. Die Dispositiv Ziffern 1 und 2 der angefochtenen Verfügung sind aufzuheben. Der Beschwerdegegner ist zu verpflichten, der Beschwerdeführerin an die Umrüstkosten der Ampelanlage gestützt auf Art. 27 Abs. 2 EBG den Betrag von Fr. 246'917.37 zu bezahlen. Ferner ist die Angelegenheit im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen, damit (1.) eine Vorteilsanrechnung zum geltend gemachten Restbetrag von Fr. 708'204.20 (vgl. Tabellen in der E. 4.2) durchgeführt kann sowie (2.) die vorinstanzlichen Verfahrenskosten neu verlegt werden können. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen.

E. 11.1

Die Verfahrenskosten hat in der Regel die unterliegende Partei zu tragen; unterliegt sie nur teilweise, so werden sie ermässigt (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Keine Verfahrenskosten haben Vorinstanzen oder Bundesbehörden zu tragen; anderen als Bundesbehörden, die Beschwerde führen und unterliegen, werden Verfahrenskosten auferlegt, soweit sich der Streit um vermögensrechtliche Interessen der Körperschaften oder autonomen Anstalten dreht (Art. 63 Abs. 3 VwVG). Die Rückweisung einer Sache an die Vorinstanz zum neuen Entscheid mit noch offenem Ausgang gilt dabei präzisgemäss als volles Obsiegen der beschwerdeführenden Partei (vgl. statt vieler das Urteil des BVGer A-5566/2022 vom 15. Februar 2023 E. 6.2). Die Gerichtsgebühr bestimmt sich nach Umfang und Schwierigkeit der Streitsache, Art der Prozessführung und finanzieller Lage der Parteien. Sie beträgt bei einer Streitigkeit mit Vermögensinteresse Fr. 200.– bis Fr. 50'000.– (Art. 63 Abs. 4bis Bst. b VwVG i.V.m. Art. 2 Abs. 1 und Art. 4 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]).

A-4862/2023 Seite 39 Angesichts der vermögensrechtlichen Streitigkeit sind die Verfahrenskosten gestützt auf Art. 4 VGKE auf Fr. 10'000.– festzusetzen und wie folgt zu verlegen: Die Beschwerdeführerin ist als zur Hälfte obsiegend anzusehen, weshalb ihr Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 5'000.– zur Bezahlung aufzuerlegen sind. Die übrigen Verfahrenskosten von Fr. 5'000.– sind vom zur Hälfte unterliegenden Beschwerdegegner zu tragen.

E. 11.2

Ganz oder teilweise obsiegenden Parteien ist von Amtes wegen oder auf Begehren eine Entschädigung für ihnen erwachsene notwendige und verhältnismässig hohe Kosten zuzusprechen (Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 ff. VGKE). Die Entschädigung umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere Auslagen der Partei (Art. 8 Abs. 1 VGKE). Liegt dem Gericht keine Kostennote vor, so setzt es die Entschädigung aufgrund der Akten fest (Art. 14 Abs. 2 VGKE). Die anwaltlich vertretene und zur Hälfte obsiegende Beschwerdeführerin hat Anspruch auf eine reduzierte Parteientschädigung, deren Höhe aufgrund der Akten zu bestimmen ist. Für das Beschwerdeverfahren erscheint eine reduzierte Parteientschädigung von Fr. 7'000.– als angemessen. Der Beschwerdegegner hat somit der Beschwerdeführerin eine Parteientschädigung in dieser Höhe nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu entrichten (Art. 64 Abs. 2 und 3 VwVG). Der nicht anwaltlich vertretene Beschwerdegegner hat im Umfang seines Obsiegens keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung.

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