

BVGer A-5263/2017 vom 10. April 2019

Bundesverwaltungsgericht, 2019-04-10, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-5263_2017

FR: TAF A-5263/2017 du 10 avril 2019

IT: TAF A-5263/2017 del 10 aprile 2019

Regeste

Bahninfrastruktur

Erwägungen

E. 1.1

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

E. 1.2

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

E. 2

Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Verletzungen von Bundesrecht - einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des Sachverhalts und Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens - sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG).

E. 3.1

Gemäss Art. 17 Abs. 4 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) sind die Bahnunternehmen für den sicheren Betrieb der Bahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich. Sie sind verpflichtet, die Vorkehren zu treffen, die zur Sicherheit des Baus und Betriebs der Bahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind (Art. 19 Abs. 1 EBG).

E. 3.2

Die Sicherung und Signalisation von Bahnübergängen ist in den Art. 37 ff. der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1) geregelt. Nach Art. 37b Abs. 1 EBV sind Bahnübergänge entsprechend der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation entweder aufzuheben oder so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten, dass sie sicher befahren und betreten werden können. Die Modalitäten der Signalisation von Bahnübergängen sowie die gesetzlich vorgesehenen Sicherungsmassnahmen (Schranken-

oder Halbschrankenanlagen, Blinklichtsignalanlagen, Bedarfsschrankenanlagen, Lichtsignalanlagen, Andreaskreuze, etc.) sind in Art. 37c EBV aufgeführt. Zudem bestehen detaillierte Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, SR 742.141.11, nicht amtlich publiziert, abrufbar unter: <<https://www.bav.admin.ch>> > Rechtliches > Weitere Rechtsgrundlagen und Vorschriften > Ausführungsbestimmungen zur EBV [AB-EBV], besucht am 14. März 2019).

E. 3.3

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

E. 3.4

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

E. 4

Der BUe Bahnhofstrasse ist derzeit nur mit einer Lichtsignalanlage samt Andreaskreuzen gesichert. Er entspricht unbestrittenermassen nicht den rechtlichen Mindestanforderungen (Art. 37b und Art. 37c EBV) und ist demnach zu sanieren. Vorliegend ist zwischen den Parteien einzig strittig wie der Bahnübergang zu sichern ist; dabei stehen zwei Varianten im Zentrum.

E. 4.1

Erstens sieht die Eisenbahnverordnung im Regelfall vor, dass Bahnübergänge mit Schranken oder Halbschrankenanlagen auszurüsten sind (Art. 37c Abs. 1 EBV). Zweitens besteht ausnahmsweise die Möglichkeit, den Bahnübergang mit dem Signal "Strassenbahn" (Art. 10 Abs. 4 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV, SR 741.21]) auszurüsten, wenn die Gleise nach den Fahrdienstvorschriften über den Strassenbahnbetrieb befahren werden (sog. Tram- oder Strassenbahnbetrieb). Eine Schrankenanlage ist in diesem Fall nicht nötig. Gegebenenfalls ist dabei zusätzlich eine Lichtsignalanlage anzubringen (Art. 37c Abs. 3 Bst. d EBV). Anderweitige Sicherungsmöglichkeiten gemäss Art. 37c Abs. 3 EBV stehen nicht zur Verfügung und wurden auch von keiner Partei vorgebracht.

E. 4.2.1

Die Beschwerdegegnerin wendet ein, dass vorliegend keine Wahlmöglichkeit zwischen den beiden Sicherungsvarianten "Schrankenanlage" und "Strassenbahnbetrieb" bestehe. Einerseits verfüge die Vorinstanz in dieser Frage über kein Auswahlermessen. Andererseits wäre für die Anordnung einer Ausnahme ein Gesuch der Beschwerdegegnerin erforderlich, welches sie aber nicht gestellt habe. Im Plangenehmigungsverfahren gelte die Dispositionsmaxime, weshalb eine vom Gesuch abweichende Anordnung - abgesehen von vorliegend nicht relevanten aufsichtsrechtlichen Massnahmen - nicht zulässig sei. Ferner

folge aus dem klaren Wortlaut von Art. 37b Abs. 2 EBV, dass die Betriebsart die Signalisation und die Verkehrsregelung am Bahnübergang bestimme und nicht umgekehrt. Sie befahre den BUE Bahnhofstrasse seit jeher im Eisenbahn- und nicht im Strassenbahnbetrieb und beabsichtige nicht, dies zu ändern. Folglich sei die Ausnahmeregelung von Art. 37c Abs. 3 Bst. d EBV nicht gegeben, da sie einen Strassenbahnbetrieb voraussetze.

E. 4.2.2

Nach Ansicht der Beschwerdeführenden verfügt die Entscheidbehörde bei der Wahl der konkreten Sanierungsmassnahme über ein Auswahlermessen. Sodann richte sich die Wahl der Sanierungsvariante nicht nach dem einseitigen Willen der Bahnbetreiberin oder nach der von ihr favorisierten Betriebsart. Die Sanierungsvariante bestimme sich vielmehr nach dem konkreten Sachverhalt unter Berücksichtigung sämtlicher Interessen.

E. 4.2.3

Entgegen der Beschwerdegegnerin kommt der Vorinstanz im Zusammenhang mit der Wahl der konkret zu treffenden Sanierungsmassnahme ein Auswahlermessen zu (vgl. oben E. 3.3; Urteil des BVGer A-314/2016 vom 10. August 2016 E. 5.1). Vorliegend ist jedoch zunächst nicht die Frage des Auswahlermessens (Schrankenanlage oder Strassenbahnbetrieb) relevant, sondern ob die Vorinstanz gegenüber der Beschwerdegegnerin einseitig einen Strassenbahnbetrieb im Sinn einer Sanierungsmassnahme anordnen könnte oder hierzu ein Gesuch der Beschwerdegegnerin nötig wäre. Davon hängt im konkreten Fall ab, ob überhaupt eine Wahlmöglichkeit zwischen den beiden Sanierungsvarianten besteht, da andernfalls nur die Variante einer Schrankenanlage offenstünde. Wie es sich damit verhält, kann jedoch aufgrund der folgenden Ausführungen offenbleiben (E. 5).

E. 5.1

Wird angenommen, dass der BUE Bahnhofstrasse sowohl mittels Halbschranken als auch durch die Anordnung eines Strassenbahnbetriebs gesichert werden könnte, gälte es, die geeignetste Sanierungsvariante im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung zu bestimmen (vgl. oben E. 3.3; Urteil des BVGer A-1182/2017 vom 25. März 2019 E. 8). Dafür sind an erster Stelle die massgeblichen Interessen zu identifizieren. Anschliessend sind die auf dem Spiel stehenden Interessen jeder Sanierungsvariante gegeneinander abzuwägen.

E. 5.2

Die Beschwerdegegnerin bringt hierzu vor, dass im Rahmen der Interessenabwägung nur jene Interessen herangezogen werden dürfen, die die Eisenbahngesetzgebung zulasse. Kantonales Recht sei im Plangenehmigungsverfahren nur zu beachten, soweit es das Eisenbahnunternehmen nicht unverhältnismässig einschränke. Mithin seien kantonale oder gar kommunale Sichtweisen, wie sie die Beschwerdeführenden einbringe, vorliegend nicht zulässig, da sie keine Grundlage im kantonalen Recht fänden. Dieser Argumentation ist nicht zu folgen. Zwar ist gemäss Art. 18 Abs. 4 EBG das kantonale Recht nur insoweit zu berücksichtigen, als es das Eisenbahnunternehmen nicht unverhältnismässig bei der Erfüllung seiner Aufgaben einschränkt. Nichtsdestotrotz sind aber im Rahmen des Variantenentscheids für die Sanierung eines Bahnübergangs praxisgemäss sämtliche berührten Interessen zu ermitteln und zu beurteilen sowie die möglichen Auswirkungen des Projekts zu prüfen (A-314/2016 E. 5.1). Die Interessenabwägung ist dabei nicht auf rein rechtlich geschützte Interessen beschränkt. Vielmehr sind neben den durch kantonale und

kommunale Normen erfassten Interessen auch die eisenbahnbetrieblichen sowie die übrigen öffentlichen Interessen miteinzubeziehen (Urteil des BVGer A-373/2014 vom 31. Juli 2014 E. 8). Demnach sind im Folgenden sämtliche geltend gemachten Interessen der Beschwerdeführenden zu beachten.

E. 5.3

Die Beschwerdeführenden bestreiten die Verhältnismässigkeit der genehmigten Schrankenanlage für den BUe Bahnhofstrasse. Die dadurch gewonnene Sicherheit stehe in keinem Verhältnis zu den negativen Auswirkungen der Schrankenlösung auf die gesamte Verkehrssituation am Mutschellenknoten. Vielmehr stünden dieser Lösung höher zu gewichtende öffentliche Interessen entgegen, weshalb die Vorinstanz andere Massnahmen hätte anordnen müssen. Im Einzelnen bringen sie die folgenden Punkte vor (E. 5.4-5.9).

E. 5.4

Interesse an der Bahnsicherheit:

E. 5.4.1

Die Beschwerdeführenden bestreiten, dass aufgrund der hohen Verkehrsbelastung des Mutschellenknotens auf ein hohes Gefahrenpotential am BUe Bahnhofstrasse geschlossen werden könne. Bislang hätten sich an diesem Bahnübergang erst zwei Kollisionen zwischen Fahrzeugen und der Bahn ereignet. Das Departement für Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Sektion Verkehrssicherheit, beurteile den Bahnübergang als unkritisch.

E. 5.4.2

Die Beschwerdegegnerin hält dagegen, dass aus Sicht des Gesetzgebers Bahnübergänge grundsätzlich als gefährlich eingestuft würden. Ein Bahnübergang gefährde sowohl die kreuzenden Fahrzeuge bzw. Personen als auch den ungestörten Bahnbetrieb. Massgeblich sei zudem nicht die konkrete Gefahr bei einem Bahnübergang; es werde vielmehr auf die abstrakte Gefährdungssituation abgestellt. Deshalb sei auch die von den Beschwerdeführenden angeführte Unfallstatistik für die Frage der Sanierungspflicht und die Sanierungsvariante nicht relevant.

E. 5.4.3

Die Rechtsprechung hat wiederholt festgehalten, dass jede höhengleiche Querung zwischen Schiene und Strasse oder Wegen - unbesehen ihrer Sanierungsbedürftigkeit - eine Gefahrenquelle und damit eine Einschränkung der Betriebssicherheit darstellt (vgl. Urteil des BGer 1C_162/2012 vom 14. Dezember 2012 E. 3.2.3; A-1182/2017 E. 8.3.1). Dabei sind die Unfallzahlen eines Bahnübergangs gerade nicht relevant. Vielmehr genügt es für die Sanierungsbedürftigkeit, wenn dessen Gefährlichkeit aufgrund objektiver Umstände erstellt ist (z.B. schlechte Sichtverhältnisse, hohes Verkehrsaufkommen, etc.; Urteil des BGer 1A.117/2003 vom 31. Oktober 2003 E. 4.1).

E. 5.4.4

Nach dem Gesagten stellt der BUe Bahnhofstrasse eine Gefahrenquelle dar. Da die Beschwerdeführenden die Sanierungsbedürftigkeit des Bahnübergangs nicht in Frage stellen, ist es widersprüchlich, wenn sie nun auf eine geringe Gefährlichkeit bzw. eine unkritische Querung schliessen. Vielmehr ist der Handlungsbedarf aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und damit auch die Gefahr ausgewiesen (vgl. A-140/2013 E. 3.3, wonach die vorliegend hohe Verkehrsbelastung gerade für eine Sanierung spreche). Daran

vermag auch der Umstand, dass sich bislang erst wenige Unfälle am BUe Bahnhofstrasse ereignet haben, nichts zu ändern. Das Interesse der Öffentlichkeit und der Eisenbahnunternehmen an der Vermeidung von Unfällen bzw. der Verminderung des Unfallrisikos ist als erheblich einzustufen. Ihm kommt zentrale Bedeutung zu (Urteil 1C_162/2012 E. 3.2.3) und es ist im Folgenden zu berücksichtigen. Damit ist zugleich das öffentliche Interesse an einem ungestörten Bahnverkehr verknüpft (vgl. Urteil des BVGer A-4435/2012 vom 26. März 2013 E. 5.3)

E. 5.5

Interesse an der Verhinderung von Risikoverlagerungen:

E. 5.5.1

Aus Sicht der Beschwerdeführenden sprechen auch Interessen der Verkehrssicherheit gegen die Schrankenanlage am BUe Bahnhofstrasse. Der Mutschellenknoten stosse bereits heute an seine Leistungsgrenze. Die vorgesehene Sicherung mit einer Schrankenanlage werde seine Leistungsfähigkeit beeinträchtigen und es sei mit einer markanten Zunahme des Rückstaus an Fahrzeugen (Erhöhung der Staulänge um 30%) zu rechnen. Dies führe zu einer Risikoverlagerung. Einerseits seien die Sichtbereiche bei den Fussgängerstreifen aufgrund des stockenden Verkehrs eingeschränkt. Zudem seien aufgrund des längeren Rückstaus mehr Fussgängerstreifen während längerer Zeit betroffen. Dies schaffe ein erhebliches Risiko für Fussgänger (insbesondere Kinder) und Radfahrer. Andererseits würden die verlängerten Stauzeiten zu weiterem Ausweichverkehr in den Quartieren führen. Viele potentielle Ausweichrouten seien als Quartierstrassen nicht für die zu erwartende Verkehrsmenge konzipiert. Sie würden teilweise über keine Gehwege verfügen. Dies treffe insbesondere auf die Bremgartnerstrasse in der Gemeinde Widen zu, an welcher sich ein Schulhaus befinde. Ausserdem sei bei einem Ausweichen von ortsunkundigen Fahrzeuglenkern mit Suchverkehr in den Wohnquartieren zu rechnen.

E. 5.5.2

Die Beschwerdegegnerin bestreitet, dass es Ausweichverkehr geben wird. So bestünden für die Autos kaum sinnvolle Querungen des Bahntrassees und dort, wo es solche gebe, münden diese in verkehrsbeschränkte Quartierstrassen. Die erwähnte Bremgartnerstrasse stelle sodann unabhängig der Sanierung des BUe Bahnhofstrasse einen Schleichweg dar. Im Übrigen hätten die Beschwerdeführenden den behaupteten Ausweichverkehr nicht substantiiert dargelegt.

E. 5.5.3.1

Aus dem im vorinstanzlichen Verfahren eingeholten Fachbericht folgt, dass der Mutschellenknoten bereits heute an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt ist und in den Spitzenstunden einen erheblichen Rückstau aufweist. Die Staulänge in der Abendspitze (Stand 2014) liegt im IST-Zustand des BUe Bahnhofstrasse bei über 300 m (Bahnhofstrasse, Spur 25) und die mittlere Wartezeit beträgt 269 Sekunden; für das Jahr 2025 wird eine Staulänge von rund 1'600 m (Bahnhofstrasse, Spur 25) und eine mittlere Wartezeit von 1'020 Sekunden prognostiziert. Durch die Anbringung einer Schrankenanlage läge die Staulänge in der Abendspitze (Stand 2014) bei rund 540 m (Bahnhofstrasse, Spur 25) und die mittlere Wartezeit betrüge 425 Sekunden. Für das Jahr 2025 ergäben sich für diesen Fall eine Staulänge von 2'260 m (Bahnhofstrasse, Spur 25) und eine mittlere Wartezeit von 1'328 Sekunden. Die Verkehrsqualität ist bzw. wäre in sämtlichen Fällen auf der Stufe F (völlig ungenügend; Wartezeit > 100 Sekunden) zu

verorten (vgl. Fachbericht Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG/SMA und Partner AG vom 10. November 2015 [nachfolgend: Fachbericht], S. 25 und S. 78 ff.).

E. 5.5.3.2

Angesichts der sich abzeichnenden längeren Wartezeiten ist die von den Beschwerdeführenden angeführte drohende Risikoverlagerung nicht unbeachtlich. Die dargelegten Zahlen verdeutlichen aber, dass die Zunahme der mittleren Wartezeit bzw. der Staulängen und die allenfalls dadurch bedingte Risikoverlagerung primär der allgemeinen Verkehrszunahme und der sich abzeichnenden Verschlechterung der Verkehrsqualität des Mutschellenknotens geschuldet ist und nicht der Sanierung des BUe Bahnhofstrasse. Da der Bahnübergang unbestrittenermassen zu sanieren ist, sind für die Interessenabwägung überdies nicht die gegenüber dem IST-Zustand bedingten zusätzlichen Wartezeiten und Staulängen zu beachten. Relevant für die Frage der Risikoverlagerung ist im vorliegenden Fall einzig der Vergleich zwischen der Schrankenanlage und dem Strassenbahnbetrieb. Im Strassenbahnbetrieb wäre aktuell mit Wartezeiten von 302 Sekunden (Stand 2014) und im Jahr 2025 mit 1'020 Sekunden zu rechnen. Damit würde die Schrankenanlage gegenüber dem Trambetrieb heute zu 40% (rund 2 Minuten) bzw. im Jahr 2025 zu rund 30% (5 Minuten) längeren Wartezeiten führen. Einzig die durch die zusätzliche Wartezeit bedingte Risikoverlagerung ist im Folgenden beachtlich. Dazu fällt was folgt in Betracht.

E. 5.5.3.3

Einer allenfalls drohenden zusätzlichen Risikoverlagerung aufgrund der Schrankenanlage kann mit geeigneten Vorkehrungen entgegengewirkt werden. So besteht die Möglichkeit, die vom längeren Fahrzeugrückstau betroffenen Fussgängerstreifen beispielsweise mit Fussgängerinseln, einer Optimierung der Signalisation und/oder dem Anbringen von Lichtsignalanlagen besser zu sichern. Zudem kann dem drohenden Ausweichverkehr mit der systematischen Anbringung von Fahrverbotstafeln für den Durchgangsverkehr und allfälligen Anpassungen im Strassenbereich oder des Verkehrsregimes (Tempo-30-Zonen, Fahrbahnverengungen, etc.) begegnet werden, sofern dies nicht bereits erfolgt sein sollte. Die Wirksamkeit dieser Massnahmen liesse sich mit Schwerpunktkontrollen der Polizei weiter steigern. Damit bestehen ausreichende Möglichkeiten, um eine allfällige zusätzliche Risikoverlagerung zu verhindern. Entsprechende griffige Massnahmen werden im Übrigen von den Beschwerdeführenden unabhängig von der Sanierung des BUe Bahnhofstrasse zu treffen sein, da auch bei Beibehaltung des IST-Zustandes eine mittlere Wartezeit von 17 Minuten im Jahr 2025 droht.

E. 5.5.3.4

Vor diesem Hintergrund kommt dem Interesse der Verhinderung von Risikoverlagerungen keine erhebliche Bedeutung zu.

E. 5.6

Interesse an der Verkehrssicherheit:

E. 5.6.1

Die Beschwerdeführenden bestreiten, dass sich aufgrund der von der Vorinstanz angeführten Rotlichtüberquerungen eine besondere Gefahrensituation ableiten lasse. An Kreuzungen mit einer Lichtsignalanlage gebe es ein statistisches Minimum an Rotlichtüberquerungen, weshalb diesem Umstand mit der Phasenprogrammierung der Anlage Rechnung getragen werde. Folglich lasse sich damit keine erhöhte Unfallgefahr

oder den Entscheid für eine Sanierung mittels einer Schrankenanlage begründen.

E. 5.6.2

Bei der Frage der Sicherheit beim Übertritt über den Bahnübergang sind zwei Aspekte zu unterscheiden. Einerseits ist der BUE Bahnhofstrasse bereits im heutigen Zeitpunkt an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit; im Jahr 2025 wird er aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme deutlich überlastet sein. Da sich die Gefährlichkeit aufgrund objektiver Umstände, insbesondere der Verkehrsbelastung bemisst (vgl. oben: E. 5.4.3), ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz von der Zunahme der Verkehrsbelastung auf eine Erhöhung des Gefahrenpotentials schliesst. Andererseits mag es zwar zutreffen, dass den statistisch zu erwartenden Rotlichtüberquerungen mit der Phasenprogrammierung begegnet wird. Nichtsdesto-trotz stellen sämtliche Rotlichtüberfahrten ein Gefahrenpotential dar, zumal am BUE Bahnhofstrasse während eines Beobachtungszeitraums von 2 Tagen zahlreiche Rotlichtfahrer identifiziert wurden, die den Bahnübergang erst 75 Sekunden (oder noch später) nachdem das Lichtsignal auf "Rot" umgestellt hat, überquerten. Zudem haben Auswertungen der Videoaufzeichnungen gezeigt, dass trotz gesperrtem Lichtsignal mitunter kritische Fahrmanöver kurz vor Annäherung des Schienenfahrzeugs stattfanden. Dabei ist auch auffallend, dass bestimmte "bahnfeindliche" Spuren wie der Rechtsabbieger von der Bernstrasse über das Bahntrasse in die Bahnhofstrasse (Spur 15) mit 47% der gesamten Rotlichtüberquerungen deutlich mehr Rotlichtfahrer aufweisen als andere Spuren, was gegen das von den Beschwerdeführenden eingewendete statistische Minimum spricht (Fachbericht, S. 56 f.). Diese Gefährdungen dürften in Zukunft aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens noch zunehmen. Mithin ist auch diesen Sicherheitsinteressen in der folgenden Interessenabwägung Rechnung zu tragen.

E. 5.7

Interesse an der Verhinderung von Lärm- und Abgasimmissionen:

E. 5.7.1

Die Beschwerdeführenden wenden ein, dass die massive Verkehrszunahme aufgrund des Ausweichverkehrs in den Wohnquartieren zu einer massgeblichen Erhöhung der Lärm- und Abgasbelastung führen wird. Der stockende Verkehr in den Quartieren werde aufgrund des Abbremsens und Anfahrens der Fahrzeuge erhebliche Immissionen verursachen. Aufgrund des Vorsorgeprinzips sei deshalb der Schutz des Menschen und der Umwelt bei der Wahl der Sanierungsmassnahme zu berücksichtigen.

E. 5.7.2

Soeben wurde dargelegt, dass mit geeigneten Massnahmen dem Ausweichverkehr in den Quartieren begegnet werden kann (vgl. E. 5.5.3). Demnach liesse sich die Entstehung zusätzlicher Immissionen in den Quartieren verhindern. Auch dieses Interesse ist in der folgenden Interessenabwägung demnach nicht als gewichtig einzustufen.

E. 5.8

Interesse an der Einsatzfähigkeit der Blaulichtorganisationen, am Funktionieren des öffentlichen Verkehrs und die Interessen des lokalen Gewerbes:

E. 5.8.1

Die Beschwerdeführenden rügen, dass das öffentliche Interesse an der Einsatzfähigkeit der Blaulichtorganisationen nicht berücksichtigt worden sei. Die durch die Schrankenanlage

bedingte Erhöhung der Staulänge falle im Vergleich zur Sanierung mit dem Strassenbahnbetrieb um 1.3 km länger aus. Sie führe deshalb zu erheblichen Behinderungen der betreffenden Organisationen. Ebenfalls würden die strassengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel behindert. Verschiedene Buslinien würden auf dem Mutschellenknoten verkehren, in Spitzenzeiten gar im Viertelstundentakt. Könnten aufgrund des Verkehrsstaus die Fahrpläne nicht mehr eingehalten und die Anschlüsse nicht mehr gewährleistet werden, würden zahlreiche ÖV-Pendler wieder auf den Individualverkehr umsteigen. Dies würde auch nicht im Interesse der Beschwerdegegnerin liegen, da sie dadurch die vom Bus auf den Zug umsteigenden Kunden verlieren werde. Schliesslich seien auch die Interessen des lokalen Gewerbes zu berücksichtigen. Die Erreichbarkeit der Betriebe gehe aufgrund des verlängerten Rückstaus sowohl in zeitlicher als auch in räumlicher Hinsicht verloren. Zudem müssten sämtliche in Widen ansässigen Betriebe ihre Postgeschäfte auf der Poststelle Berikon-Widen erledigen und hierzu täglich den Mutschellenknoten überqueren. Es bestehe die Gefahr, dass Gewerbebetriebe abwandern.

E. 5.8.2

Dem hält die Beschwerdegegnerin entgegen, dass bereits heute eine Stausituation am Mutschellenknoten bestehe, die sich für die Blaulichtorganisationen nachteilig erweise. Die Beschwerdeführenden hätten hingegen schon längst die von ihnen geplante Entflechtung des Knotens in Angriff nehmen können, was sie jedoch versäumt hätten. Es gehe nun nicht an, dieses Versäumnis zulasten der Beschwerdegegnerin beheben zu wollen. Hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs räumt sie zwar ein, dass die Schrankenanlage lästige bzw. nachteilige Auswirkungen haben könne. Umgekehrt seien aber auch ihre Interessen an einem stabilen Fahrplan zu berücksichtigen. Würden nun kurzerhand der Strassenbahnbetrieb anstelle der Schrankenanlage angeordnet, könne sie die Anschlüsse in Dietikon nicht mehr gewährleisten. Das angeführte Interesse der ortsansässigen Gewerbebetriebe erachtet sie als gesucht.

E. 5.8.3

Die geltend gemachten Interessen sind ausgewiesen. Sie sind im Folgenden in der Interessenabwägung zu berücksichtigen. Dabei werden die Auswirkungen der beiden Sanierungsvarianten auf die konkret betroffenen Interessen aufzuzeigen und gegeneinander abzuwägen sein. Diesen Interessen wird das Interesse der Beschwerdegegnerin an einem stabilen Fahrplan gegenüberzustellen sein. Im vorliegenden Fall würde die Einführung eines Strassenbahnbetriebs auf dem BUE Bahnhofstrasse sowie der weiteren in der Gegend befindlichen Bahnübergänge zu einem instabilen Fahrplan mit vermehrten Anschlussbrüchen in Dietikon führen wegen den mit der Fahrt auf Sicht verbundenen Fahrzeitverlängerungen. Ferner hat eine Voruntersuchung des Kantons Aargau gezeigt, dass bereits der Strassenbahnbetrieb einzig auf dem BUE Bahnhofstrasse zu denselben Effekten führt (vgl. Fachbericht, S. 97 f. und 100).

E. 5.9

Obwohl sich die Beschwerdeführenden nicht auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens berufen, ist auch dieses Interesse beim Entscheid über die Sanierungsvariante zu berücksichtigen. Aufgrund der obigen Ausführungen steht fest, dass die Schrankenanlage gegenüber dem Strassenbahnbetrieb im Jahr 2025 zu rund 30% längeren Wartezeiten führt (Bahnhofstrasse, Spur 25). Die Verkehrsqualität wird der Stufe F zugeordnet. Daran würde auch die Einführung des Strassenbahnbetriebs nichts ändern, da

sich damit die nächst höhere Stufe E (Wartezeit 100 Sekunden) nicht erreichen liesse (vgl. Fachbericht, S. 25 und 77). Folglich könnte auch mit dieser Sanierungsvariante eine Überlastung des Mutschellenknotens nicht verhindert werden.

E. 5.10

Soweit die Beschwerdeführenden vorbringen, bei der Interessenabwägung sei zu berücksichtigen, dass der Mutschellenknoten ab dem Jahr 2028 umgebaut werden soll (Entflechtung von Schiene und Strasse), kann ihnen nicht gefolgt werden. Nach den Darlegungen der Beschwerdeführenden sind weder ein definitives Projekt ausgearbeitet noch die Bewilligungsverfahren durchgeführt und die Finanzierung beschlossen worden. Damit ist eine Realisierung des Bauvorhabens ab dem Jahr 2028 nicht gesichert und die Fertigstellung des Knotenumbaus erst recht nicht absehbar.

E. 5.11

Im Folgenden sind die einzelnen Interessen gegeneinander abzuwägen.

E. 5.11.1

Es bestehen auf der einen Seite erhebliche Interessen an der Verminderung des Unfallrisikos und der Gewährleistung eines sicheren und ungestörten Bahnbetriebs. Die Vorinstanz stuft die Sanierungsvarianten der Schrankenanlage und den Strassenbahnbetrieb in eisenbahnrechtlicher Hinsicht prinzipiell als gleichwertig ein. Immerhin ergänzt sie aber, dass mit einer Schranke als physischer Barriere insbesondere bei Unachtsamkeit der Verkehrsteilnehmer, bei witterungsbedingten oder anderen Einschränkungen der Sicht, eine effektive Trennung von Schiene und Strasse herbeigeführt werden könne und damit das Regelungsziel von Art. 37c EBV wirksam umgesetzt werde.

E. 5.11.2

Auf der anderen Seite führt die projektierte Schrankenanlage im Vergleich zum Strassenbahnbetrieb zu 30% längeren Wartezeiten. Da sich aber selbst mit dem Strassenbahnbetrieb keine erhebliche Verbesserung der Verkehrsqualität des Mutschellenknotens auf die nächst höhere Stufe E herbeiführen liesse, fällt diese Einbusse bei der Leistungsfähigkeit nicht massgeblich ins Gewicht. So oder anders wird der Verkehrsknoten im Jahr 2025 massiv überlastet sein. Werden die Interessen an der Verkehrssicherheit berücksichtigt, zeigt sich, dass aufgrund der Verkehrszunahme und den (zusätzlichen) zu erwartenden Rotlichtüberfahrten mit einer Erhöhung des Gefahrenpotentials zu rechnen ist. Dabei ist nicht von der Hand zu weisen, dass mit den Schranken eine effektive Trennung von Schiene und Strasse erreicht wird und Rotlichtüberquerungen kurz vor der Durchfahrt der Eisenbahn eher verhindert werden. Deshalb trägt die Schrankenanlage dem zentralen Interesse an der Verminderung des Unfallrisikos und damit verbunden dem ungestörten Bahnbetrieb besser Rechnung als die allfällige Sanierungsvariante "Strassenbahn".

E. 5.11.3

Sodann vermag das Interesse an der Verhinderung einer Risikoverlagerung den Entscheid für eine Schrankenanlage nicht umzustossen; dasselbe gilt für das Interesse an der Verhinderung von Immissionen in den Wohnquartieren. Wie oben dargelegt, erscheinen diese Interessen als wenig gewichtig, da Massnahmen ergriffen werden können, um einer allfälligen Verlagerung und den damit zusammenhängenden Immissionen entgegenzuwirken. Ohnehin ist fraglich, ob es aufgrund der im Vergleich zum

Strassenbahnbetrieb um 30% erhöhten Wartezeit überhaupt zu einer massgeblichen Risikoverlagerung kommen könnte.

E. 5.11.4

Weiter spricht das Interesse an der Fahrplanstabilität für die Sanierung mit einer Schrankenanlage, da bereits der Strassenbahnbetrieb über den BUe Bahnhofstrasse zu einem instabilen Fahrplan und zu sog. Anschlussbrüchen in Dietikon führt. Kann die Beschwerdegegnerin die Anschlüsse nicht mehr garantieren, werden vermehrt Pendler auf das Auto umsteigen und damit die Verkehrsprobleme auf dem Mutschellenknoten weiter verschärfen.

E. 5.11.5

Schliesslich sprechen die Interessen der Blaulichtorganisationen, des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und des lokalen Gewerbes grundsätzlich für den Strassenbahnbetrieb. Dabei gilt es aber zu berücksichtigen, dass es selbst bei einem Strassenbahnbetrieb in den Abendspitzen im Jahr 2025 zu Wartezeiten von 17 Minuten kommen wird. Die genannten Interessengruppen sind somit unbesehen der beabsichtigten Sanierungsvariante erheblich von der Verkehrssituation betroffen. Vor diesem Hintergrund rechtfertigt es sich jedoch nicht, dass für eine Verkürzung der Stauzeiten um rund 5 Minuten insbesondere eine Beeinträchtigung der Sicherheit am Bahnübergang (vgl. E. 5.11.3) und Instabilitäten beim Fahrplan (vgl. E. 5.11.4) in Kauf genommen werden.

E. 5.12

Insgesamt überwiegen die Interessen an der Schrankenanlage die entgegenstehenden Interessen an einem Strassenbahnbetrieb. Selbst wenn Letzterer hoheitlich angeordnet werden könnte, wäre ihm vorliegend nicht der Vorzug zu geben. Die Vorinstanz hat somit zu Recht die Schrankenanlage bewilligt.

E. 6

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde vollumfänglich abzuweisen. Weitere Beweiserhebungen erübrigen sich, womit sämtliche Beweisangebote der Beschwerdeführenden abzuweisen sind.

E. 7

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

E. 7.1

Im vorliegenden Fall wurde kein kombiniertes Plangenehmigungsverfahren durchgeführt. Demnach sind die Kosten und Entschädigungen nach den allgemeinen Regeln des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu verlegen.

E. 7.2

Grundsätzlich sind die Verfahrenskosten von den unterliegenden Beschwerdeführenden zu tragen (vgl. Art. 63 Abs. 1 VwVG). Gemeinwesen, die Beschwerde führen und unterliegen, werden die Verfahrenskosten jedoch nur auferlegt, wenn sich der Streit um vermögensrechtliche Interessen dreht (vgl. Art. 63 Abs. 2 VwVG). Solches ist vorliegend nicht der Fall. Deshalb ist von einer Kostenerhebung abzusehen.

E. 7.3

Der obsiegenden, anwaltlich vertretenen Beschwerdegegnerin ist eine angemessene Parteientschädigung zuzusprechen. Sie ist der Beschwerdegegnerin von den Beschwerdeführenden zu entrichten (Art. 64 Abs. 1 und 2 VwVG). Mangels Kostennote wird die Parteientschädigung aufgrund der Akten auf Fr. 2'500.- festgesetzt.

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