

BVGer A-5603/2011 vom 10. Dezember 2012

Bundesverwaltungsgericht, 2012-12-10, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-5603_2011

FR: TAF A-5603/2011 du 10 décembre 2012

IT: TAF A-5603/2011 del 10 dicembre 2012

Regeste

Bahninfrastruktur

Erwägungen

E. 1

Das Bundesverwaltungsgericht prüft von Amtes wegen, ob es zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig ist sowie ob die weiteren Eintretensvoraussetzungen erfüllt sind.

E. 1.1

Gemäss Art. 31 des Bundesgesetzes über das Bundesverwaltungsgericht vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021). Als Verfügungen gelten Anordnungen der Behörden im Einzelfall, die sich auf öffentliches Recht des Bundes stützen und unter anderem die Abweisung von Begehren auf Begründung, Änderung, Aufhebung oder Feststellung von Rechten oder Pflichten, oder Nichteintreten auf solche Begehren zum Gegenstand haben (Art. 5 Abs. 1 Bst. c VwVG). Das BAV ist eine Vorinstanz nach Art. 33 Bst. d VGG. Es entschied über das Gesuch der Beschwerdegegnerin vom 27. April 2011 im vereinfachten Plangenehmigungsverfahren nach Art. 18 ff. des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) mittels Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, ist nicht ersichtlich (Art. 32 VGG). Demnach ist das Bundesverwaltungsgericht grundsätzlich zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig. Das Verfahren richtet sich gemäss Art. 37 VGG nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt.

E. 1.2

Gemäss Art. 48 Abs. 2 VwVG sind jene Personen, Organisationen und Behörden beschwerdelegitimiert, denen ein Bundesgesetz dieses Recht einräumt. Behindertenorganisationen, welche mit einer eigenen Rechtspersönlichkeit ausgestattet sind, sich seit mindestens zehn Jahren nach ihrem statutarischen Zweck hauptsächlich für die besonderen Belange der Behinderten einsetzen, von gesamtschweizerischer Bedeutung sind sowie im Anhang 1 der Verordnung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 19. November 2003 (BehiV, SR 151.31) aufgeführt werden, steht in einem bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren nach Art. 18 EBG ein Beschwerderecht zu (Art. 9 Abs. 1, 2 und 3 Bst. c Ziff. 2 des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 [BehiG, SR 151.3]). Zwar wird das in Art. 18i EBG geregelte vereinfachte Plangenehmigungsverfahren in dieser Bestimmung nicht ausdrücklich aufgeführt, doch

zeigt eine teleologische Auslegung, dass der Gesetzgeber den Behindertenorganisationen u.a. dann ein Beschwerderecht zugestehen will, sofern Bauten und Anlagen, welche dem Betrieb der Eisenbahnen dienen, erstellt oder geändert werden. Auch die Plangenehmigung von Eisenbahnanlagen gemäss Art. 18i EBG bezieht sich auf die Erstellung oder Änderung von Eisenbahnanlagen, jedoch auf solche mit begrenzten Auswirkungen in Bezug auf Örtlichkeit, Umwelt, etc. Auch die systematische Auslegung zeigt, dass das Beschwerderecht den Behindertenverbänden dann gewährt werden soll, wenn in konkreten Fällen die Interessen behinderter Personen betroffen sind. Dies ist neben der Erstellung und Änderung von Eisenbahnanlagen (Plangenehmigungsverfahren gemäss Art. 18 ff. EBG) bei Fragen der Sicherheit von Eisenbahnanlagen der Fall (Art. 18w ff. EBG). Beim Beschwerdeführer (Firmennummer CH-249.6.000.002-6) handelt es sich um einen Verein i.S. von Art. 60 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907 (ZGB, SR 210). Er erfüllt sämtliche Legitimationsvoraussetzungen (vgl. Art. 5 Abs. 1 und Anhang 1 Ziff. 5 BehiV, insbesondere Art. 9 Abs. 3 Bst. c Ziff. 2 BehiG) und ist damit als beschwerdeberechtigte Organisation im Sinne des Gesetzes zur Beschwerdeerhebung legitimiert. Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 und 52 VwVG) ist demnach einzutreten.

E. 2.1

Bei der Überprüfung angefochtener Verfügungen - auch in tatbeständlicher Hinsicht und bezüglich der Angemessenheitsprüfung - kommt dem Bundesverwaltungsgericht volle Kognition zu (Art. 49 VwVG). Der Vorinstanz steht hingegen im Sinne eines eigentlichen "technischen Ermessens" ein gewisser Beurteilungsspielraum zu, soweit es um Bereiche geht, in welchen sie über einschlägige Fachkenntnisse verfügt (BGE 132 II 257 E. 3.2 betreffend die Kommunikationskommission; Beschwerdeentscheid der Eidg. Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt A-2006-33 E. 7 vom 6. Dezember 2006 bezüglich eisenbahnrechtlicher Typenzulassung durch das BAV). Dies ist vorliegend der Fall, geht es doch im besonderen Masse um die Beurteilung von Fragen der Bautechnik und Betriebssicherheit. Das Bundesverwaltungsgericht auferlegt sich deshalb bei der Beurteilung der Frage, welche Perronhöhe auf Grund der baulichen und betrieblichen Anforderungen notwendig ist, eine gewisse Zurückhaltung. Soweit die Überlegungen der Vorinstanz als sachgerecht erscheinen, ist deshalb nicht in deren Ermessen einzugreifen.

E. 2.2

Einzig der vorinstanzliche Entscheid bildet im Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht das Anfechtungsobjekt. Dieser bildet den Rahmen, welcher den möglichen Umfang des Streitgegenstandes beschränkt. Im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren bestimmt sich der Streitgegenstand grundsätzlich aufgrund der im Rahmen des Einspracheverfahrens gestellten Begehren und darf im Anschluss an den Einsprache- bzw. Plangenehmigungsentscheid nicht mehr erweitert, kann jedoch durch entsprechende Disposition der Partei eingeschränkt werden. Gegenstand des Beschwerdeverfahrens kann demzufolge nur sein, was bereits Gegenstand des erstinstanzlichen Verfahrens war oder nach richtiger Gesetzesauslegung hätte sein sollen (vgl. BGE 133 II 30 E. 2, 2.4; Christoph Auer, Art. 12, in: Christoph Auer/Markus Müller/Benjamin Schindler [Hrsg.], Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren [VwVG], Zürich/St.Gallen 2008, Rz. 10; André Moser/Lorenz Kneubühler/Michael Beusch, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2008, Rz. 2.7 f.; René Rhinow/Heinrich Koller/Christina Kiss/Daniela Thurnherr/Denise Brühl-Moser, Öffentliches Prozessrecht, 2. Aufl., Basel

2010, Rz. 987 ff.). Neben der vor Bundesverwaltungsgericht durch den Beschwerdeführer angefochtenen Teilerhöhung des Mittelperrons war auch die Verlängerung resp. der Umbau der bestehenden Rampe sowie die Verlängerung des Perrondaches auf der Seite Bern Gegenstand des Prüfungsverfahrens vor der Vorinstanz. Aufgrund der Plangenehmigung im vereinfachten Plangenehmigungsverfahren gemäss Art. 18i EBG hatte der Beschwerdeführer noch keine Gelegenheit seine Anliegen mittels Einsprache vorzubringen, doch ist er als Behindertenorganisation beschwerdelegitimiert (vgl. oben E. 1.2). Die Anträge des Beschwerdeführers beziehen sich ausschliesslich auf die Erhöhung des Mittelperrons. Der Streitgegenstand beschränkt sich somit auf diesen Punkt.

E. 3

Detaillierte Bau- und Betriebsvorschriften sind in der Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1) und den AB-EBV enthalten. Beschwerdeführer, Vorinstanz und Beschwerdegegnerin stützen sich auf die AB-EBV mit Stand 1. Juli 2010. Mit Datum vom 1. Juli 2012 wurden die AB-EBV in revidierter Fassung vorgelegt. Auch einige von Beschwerdeführer und Vorinstanz geltend gemachte Rechtsquellen haben eine Änderung erfahren. Es stellt sich deshalb die Frage des anwendbaren Rechts. Die AB-EBV mit Stand vom 1. Juli 2012 enthalten für die von der vorliegenden Materie betroffenen Bestimmungen nur vereinzelt Übergangsbestimmungen (vgl. AB-EBV zu Art. 83, AB 83, Ziff. 2.1), weshalb weitgehend aufgrund allgemeiner Prinzipien über das anwendbare Recht entschieden werden muss. Das Prinzip des Vertrauensschutzes verkörpert das Interesse der Parteien an einer Weitergeltung des bisherigen Rechts. Dieses Interesse wird zusammen mit der Rechtssicherheit am besten gewahrt, wenn das im Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens geltende Recht angewendet wird. Hingegen verlangt das Interesse der Öffentlichkeit, das neue Recht möglichst rasch auch auf hängige Verfahren umzusetzen. Gemäss neuerer Rechtsprechung des Bundesgerichts sollen jene Bestimmungen auf ein hängiges Verfahren Anwendung finden, welche im Zeitpunkt der Verwirklichung des Sachverhalts Geltung hatten, wobei auf jenen Sachverhalt abzustellen ist, der zu Rechtsfolgen führt (vgl. BGE 130 V 329 E. 2.2 f., BGE 129 V 1 E. 1.2). Rechtsänderungen nach dem erstinstanzlichen Entscheid sollen also nur dann berücksichtigt werden, wenn die Rechtsänderung einen Widerruf rechtfertigen würde. Vorliegend überwiegen die Interessen der Parteien jene der Öffentlichkeit. Die Voraussetzungen für eine echte Rückwirkung sind nicht erfüllt und die Anpassungen der AB-EBV bedeuten keine erkennbar signifikante Veränderung der Interessenlage der Parteien. Es sind die AB-EBV mit Stand vom 1. Juli 2010 anzuwenden (vgl. Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl., Zürich 2010, Rz. 322 ff., 329 ff.; André Moser/Lorenz Kneubühler/Michael Beusch, a.a.O., Rz. 2.202 f.; René Rhinow/Heinrich Koller/Christina Kiss/Daniela Thurnherr/Denise Brühl-Moser, a.a.O., Rz. 1996).

E. 4

Gemäss Art. 17 Abs. 1 und 2 EBG sind Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge nach den Anforderungen des Verkehrs, des Umweltschutzes und gemäss dem Stand der Technik zu erstellen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern. Die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen sind dabei gemäss Art. 17 Abs. 1 EBG angemessen zu berücksichtigen. Weiter ist der Interoperabilität und einem streckenbezogenen Sicherheitsstandard Beachtung zu schenken (Art. 17 Abs. 2 EBG).

E. 4.1

AB-EBV zu Art. 34, AB 34 Ziff. 2.1.1 legt die Perronhöhe bei Normalspurbahnen auf 55 cm (bzw. 550 mm) über SOK fest. Auf Antrag des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) unterzog die Vorinstanz die beiden im Regelwerk Technik der Schweizerischen Eisenbahnen vom 22. Juni 2006 (R RTE 20012) spezifizierten Typen von Perronkanten mit Höhe 550mm (nachfolgend als Perronkante P55 bezeichnet - dies im Gegensatz zu einer nicht typenzugelassenen Perronkante mit einer Höhe von 550 mm ab SOK) sowie mit Höhe 350 mm (nachfolgend analog P55 als P35 bezeichnet) einer technischen Prüfung und erteilte mit Verfügung vom 19. Februar 2009 deren Typenzulassung für die Ausführung der Perronkanten bei allen Hauptbahnen und den normalspurigen Nebenbahnen (gemäss Art. 2 EBG) in der Schweiz. Die Normierung der Perronkanten hat zum Ziel, den Konstrukteuren von Rollmaterial einerseits, aber auch den Erstellern von Eisenbahninfrastrukturen andererseits klar definierte Vorgaben zu machen, um die Interoperabilität im Eisenbahnwesen zu ermöglichen und die Planung und Durchführung betrieblicher Abläufe zu vereinfachen.

E. 4.2

In der vorliegend strittigen Verfügung genehmigte die Vorinstanz gestützt auf die Pläne der Beschwerdegegnerin für den Mittelperron im Bahnhof Thörishaus Station eine sog. Teilerhöhung, deren Voraussetzungen in den AB-EBV zu Art. 34, AB 34, Ziff. 2.1.1 geregelt sind. Dies bedeutet, dass der Mittelperron auf einer Länge von 171 Metern auf die typenzugelassene Perronkante P55 zu erhöhen, auf Seite Freiburg nach einer 4 Meter messenden Rampe jedoch auf einer Länge von 45 Metern lediglich als P35 auszuführen ist. Anlässlich des Augenscheins vom 7. Mai 2012 konnte die Delegation des Bundesverwaltungsgericht feststellen, dass die Umbauten in dieser Weise durch die Beschwerdegegnerin bereits vollzogen wurden.

E. 5

Zunächst ist auf die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen beziehungsweise die Forderungen des Behindertengleichstellungsrechts einzugehen.

E. 5.1

Der in Art. 8 Abs. 4 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, SR 101) verankerte Auftrag an den Gesetzgeber, Massnahmen vorzusehen, um Benachteiligungen von Behinderten zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, wurde im BehiG umgesetzt (vgl. Art. 1 Abs. 1 BehiG). Es entfaltet auch Geltung für öffentlich zugängliche Einrichtungen (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, die dem EBG unterstehen (Art. 3 Bst. b Ziff. 1 BehiG). Eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Einrichtung oder einem Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs liegt gemäss Art. 2 Abs. 3 BehiG vor, wenn der Zugang für Behinderte - dieser Begriff umfasst auch mobilitätsbehinderte Personen (vgl. Art. 2 Abs. 1 BehiG) - aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist. Zudem liegt eine Benachteiligung vor, wenn die Inanspruchnahme einer Dienstleistung für Behinderte nicht oder nur unter erschwerenden Bedingungen möglich ist (Art. 2 Abs. 4 BehiG). Wer im Sinn von Art. 2 Abs. 3 BehiG beim Zugang zu einer Einrichtung oder einem Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs benachteiligt wird, kann bei der zuständigen Behörde verlangen, dass die SBB oder ein anderes konzessioniertes Unternehmen die Benachteiligung beseitigt oder unterlässt (Art. 7 Abs. 2 BehiG). Liegt eine Benachteiligung

im Sinn von Art. 2 Abs. 4 BehiG vor, kann beim Gericht oder bei der Verwaltungsbehörde verlangt werden, dass die SBB, ein anderes konzessioniertes Unternehmen oder das Gemeinwesen die Benachteiligung beseitigt oder unterlässt (Art. 8 Abs. 1 BehiG).

E. 5.2

Aus der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs vom 12. November 2003 (VböV, SR 151.34) ist ersichtlich, dass zu den Einrichtungen, Fahrzeugen und Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs auch Perrons sowie die Gestaltung des Ein- und Ausstiegs in ein bzw. aus einem Fahrzeug gehören (Art. 2 Abs. 3 Bst. c und h VböV). Als funktionale Anforderung gilt, dass Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benützen, auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs selbständig und möglichst spontan nutzen können sollen (vgl. Art. 3 Abs. 1 VböV). Einrichtungen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, welche den Fahrgästen dienen, müssen für Behinderte sicher auffindbar, erreichbar und benützbar sein (Art. 4 Abs. 1 VböV). Gemäss Art. 22 Abs. 1 BehiG hat die Anpassung bestehender Bauten und Anlagen sowie von Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr innerhalb 20 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes (also bis 31. Dezember 2023) zu erfolgen. Ab diesem Zeitpunkt haben Infrastruktur und Fahrzeuge die Bedingungen der Behindertengerechtigkeit zu erfüllen. Die Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs vom 22. Mai 2006 (VAböV, SR 151.342) verweist für die allgemeinen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung von Bauten, Anlagen und Fahrzeugen in Art. 2 auf die Norm SN 521 500/SIA 500 "Hindernisfreie Bauten", Ausgabe 2009 sowie für abweichende und weiterführende Anforderungen an den Eisenbahnverkehr auf die AB-EBV. Im Kapitel "Fahrzeuge" wird in AB-EBV zu Art. 66, AB 66.1, Ziff. 13.1.1 hinsichtlich der Bedürfnisse behinderter Menschen festgehalten, dass grundsätzlich der autonome Zugang für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator zu gewährleisten ist indem bei der konstruktiven Gestaltung der Abstände zwischen der Perronkante und der Einstiegs-kante des Fahrgastraums ein bestimmter Wertepaar-Bereich eingehalten wird. Dabei gilt als Zielwert eine Niveaudifferenz von maximal 3 cm und eine Spaltbreite von maximal 5 cm sowie ein Toleranzbereich von maximal 3 cm Niveaudifferenz und einer Spaltbreite von maximal 7 cm bis zu maximal 5 cm Niveaudifferenz und einer Spaltbreite von maximal 5 cm. Können diese Werte nicht eingehalten werden, muss der autonome Zugang vom Perron ins Fahrzeug gemäss AB-EBV zu Art. 66, AB 66.1, Ziff. 13.1.2 mittels einer Rampe gewährleistet werden. Im Weiteren ist dem Kapitel "Perron und Zugang: Generelles" zu entnehmen, dass die Perronhöhen innerhalb von zusammenhängenden Bahnnetzen einheitlich zu gestalten sind und auf den niveaugleichen Einstieg in das verwendete Rollmaterial im Regionalverkehr abgestimmt sein müssen. Sind die entsprechenden Werte nicht mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar, so sind Perron-Teilerhöhungen gemäss AB-EBV zu Art. 34, AB 34, Ziff. 2.1.1 zulässig, solange diese durch alle eingesetzten Zugskompositionen bedienbar sind.

E. 5.3

Die Übersicht über diese Gesetzgebung zeigt das Bestreben des Gesetzgebers, mobilitätsbehinderten Personen weitestgehende Autonomie zu gewährleisten und diese durch bauliche Massnahmen sowie durch die Konstruktion von Fahrzeugen zu ermöglichen. Mit anderen Worten wird beabsichtigt, wenn immer mit verhältnismässigem Aufwand möglich, eine Baute so auszuführen oder ein Fahrzeug so zu konstruieren, dass die öffentlichen Verkehrsmittel durch mobilitätsbehinderte Menschen selbständig benutzt werden

können (vgl. Entscheide des Bundesverwaltungsgerichts A-1130/2011 vom 5. März 2012 E. 9, 10 und A-7569/2007 vom 19. November 2008 E. 9).

E. 6.1

Vorliegend macht der Beschwerdeführer im Wesentlichen geltend, moderne Zugskompositionen mit über 200 m Länge würden einen teilerhöhten Mittelperron für mobilitätsbehinderte Menschen nicht zufriedenstellend bedienen können. Er führt aus, es gehe nicht nur darum, dass jemand zusteigen wolle - was die betreffende Person ohne weiteres auch im Bereich P55 machen könne - sondern es sei an mobilitätsbehinderte Personen zu denken, welche den Zug verlassen wollten und im Bereich mit P35 über eine zusätzliche Trittstufe auf den tiefer gelegenen Perron auszusteigen hätten. Der Beschwerdeführer beantragt aus diesem Grund, der Mittelperron im Bahnhof Thörishaus Station sei - unter Berücksichtigung der erforderlichen Lichtraumprofilerweiterung infolge Weichenablenkung (vgl. dazu unten E. 7.1) - auf seiner gesamten Länge als P55 auszuführen.

E. 6.2

Die Vorinstanz sowie die Beschwerdegegnerin machen im Wesentlichen geltend, die Teilerhöhung des Perrons erfülle die rechtlichen Voraussetzungen. Es sei deshalb vertretbar, das Perronende Richtung Freiburg auf einer Länge von 45 m mit P35 auszustatten. Dies insbesondere auch deshalb, weil sämtliche Züge, welche den Bahnhof Thörishaus Station heute bedienen würden, auf Gleis 2 im Perronbereich mit P55 zu stehen kämen und deshalb die Anforderungen an den Perron für Menschen mit Einschränkungen in der Mobilität erfüllt seien. Sie verweisen im weiteren darauf, dass der Bahnhof Thörishaus Station lediglich von ca. 400 Personen pro Tag benutzt werde und dass keine Institutionen für Behinderte oder betagte Menschen in seinem Einzugsbereich liegen würden. Ebenfalls wird darauf hingewiesen, dass lediglich das Gleis 2 dem regelmässigen Personenverkehr, Gleis 3 jedoch dem lokalen Rangierverkehr diene. Insbesondere verweisen Beschwerdegegnerin und Vorinstanz auf die Unverhältnismässigkeit der notwendigen Massnahmen in Bezug auf die Erstellung einer Perronkante P55 an Gleis 3 resp. den Austausch der Weiche Nr. 10 (vgl. unten E. 7).

E. 6.3

Der Plangenehmigungsverfügung der Vorinstanz vom 5. September 2011 ist zu entnehmen, dass der Mittelperron ab Dezember 2012 durch den Einsatz von Doppelstockkompositionen mit einer Gesamtlänge von 206 m (Doppeltraktion) annähernd auf seiner gesamten Länge genutzt wird. Dies bedeutet, dass gemäss den Abmessungen der neuen Doppelstockzüge (vgl. Broschüre auf www.bls.ch) bei Doppeltraktion selbst bei optimal geplantem Halt mittels Halteorttafel jeweils ca. 35 m der Zugskomposition in den Bereich ausserhalb der Perronkante P55 zu liegen kommen. Auflage für den Bau einer Teilerhöhung über die gesamte Perronbreite ist es jedoch unter anderem, dass sie durch alle Zugskompositionen bedient werden kann sofern die Normwerte nicht mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar sind (vgl. AB-EBV zu Art. 34, AB 34, Ziff. 2.1.1). Die Plangenehmigungsverfügung korrespondiert mit dieser Vorgabe wenn sie die Auflage macht, dass die für mobilitätsbehinderte Personen vorgesehenen Einstiege aller Zugskompositionen ab Ende 2023 ausschliesslich im Perronbereich P55 zu liegen kommen müssen. Diesbezüglich ist zu bedenken, dass die Kennzeichnung von Einstiegen für Rollstühle oder Rollatoren praktikabel erscheint, jedoch für andere mobilitätsbehinderte

Personen nicht zielführend ist: Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass sich die designierten Rollstuhlplätze in den Mittelwagen der erwähnten Doppelstockzüge befinden, dass jedoch ein Reisen von mobilitätsbehinderten Passagieren in den Endwagen (trotz den von den SBB unternommenen Anstrengungen, Zustiege entsprechend zu kennzeichnen, um Zu- und Ausstieg bei derselben Perronhöhe zu gewährleisten) nicht ausgeschlossen werden kann: Es ist absehbar, dass auch mobilitätsbehinderte Menschen mit anderen Gehhilfen wie z.B. Gehstöcken oder Krücken die Zugskompositionen benutzen und sich allenfalls im Innern der Komposition von Wagen zu Wagen bewegen. Dass diese Personen ausschliesslich in den designierten Bereichen reisen, erscheint unwahrscheinlich. In der Folge besteht die Möglichkeit, dass diese Personen im Bereich P35 zum Ausstieg gelangen. Die Bedienbarkeit der Perron-Teilerhöhung erscheint somit im konkret vorliegenden Fall für mobilitätsbehinderte Personen bei über 171 m langen Zugskompositionen nicht gewährleistet. Der Ausbau des Mittelperrons im Bahnhof Thörishaus Station auf der Seite Gleis 2 als Regelgleis auf die typenzugelassene Perronhöhe P55 mit niveaugleichem und barrierefreiem Zugang ist die konsequente Umsetzung der Gesetzgebung zum Schutze der Interessen mobilitätsbehinderter Menschen.

E. 7

Die Ausführung des Mittelperrons mit einer typenzugelassenen Perronkante P55 auf Seite Gleis 2 bedingt aufgrund gesetzlicher Vorgaben betreffend Perrongestaltung (AB-EBV zu Art. 34, AB 34, 2.1.4 sowie AB 34.4, Ziff 1.3), die Perronkante auf Seite Gleis 3 auf dasselbe Niveau anzuheben. Eine Ausführung des Perrons mit Perronkante P55 hätte allerdings zur Folge, dass es im Bereich der Weiche Nr. 10 zu Kollisionen zwischen der Perronkante und Fahrzeugen, welche beim Befahren des abzweigenden Geleises ausscheren, kommen kann. Unter Berücksichtigung des Beurteilungsspielraums, welcher der Vorinstanz zuzugestehen ist und der Zurückhaltung des Bundesverwaltungsgerichts bei der Überprüfung von Entscheiden, die auf besonderem Fachwissen der Vorinstanz beruhen (vgl. oben E. 2.1), ist festzustellen, dass dieser Sachverhalt plausibel, nachvollziehbar und überzeugend dargelegt wurde. Er hat sich ausserdem anlässlich des Augenscheins vom 7. Mai 2012 bestätigt und ist nicht bestritten.

E. 7.1

Der Beschwerdeführer will die Kollisionsgefahr durch eine Erweiterung des Lichtraumprofils auf einer Länge von insgesamt 28 Metern (von 0 mm bis max. 85 mm graduell ansteigend resp. abnehmend) im gefährdeten Bereich beheben. Er macht geltend, auf diese Weise könne der Mittelperron grösstenteils mit einer Perronkante P55 ausgestattet und im Bereich des erweiterten Lichtraumprofils durch eine Perronkante mit einer Höhe von 550 mm über SOK angehoben werden. Somit sei auf Seite Gleis 2, welches dem Regelverkehr diene, durchgehend eine Perronkante P55 und damit der barrierefreie Ein- und Ausstieg von mobilitätsbehinderten Menschen gewährleistet, während auf der Seite Gleis 3 die Perronkante P55 weitgehend und der niveaugleiche Einstieg auf voller Länge gegeben sei. Allein im Bereich der Weiche Nr. 10 sei damit zu rechnen, dass durch die Lichtraumprofilerweiterung ein um max. 85 mm grösserer Spalt zwischen Fahrzeug und Perronkante entstehe. Dieser Spalt werde jedoch bei modernen Fahrzeugen durch einen Schiebetritt überbrückt, resp. verkleinert und sei angesichts der Tatsache, dass es sich bei Gleis 3 nicht um ein Regelgleis handle, hinzunehmen.

E. 7.2

Beschwerdegegnerin sowie Vorinstanz begründen die Ausführung des Mittelperrons mit einer Teilerhöhung durch den Platzbedarf von Schienenfahrzeugen (u.a. im Rangierbetrieb) im Bereich der Weiche Nr. 10. Sie führen weiter aus, die Erweiterung des Lichtraumprofils und die Anhebung der Perronkante auf 550 mm über SOK führe dazu, dass der entstehende Spalt so gross werde, dass der Perron nicht mehr als solcher gelten könne. Ausserdem sei der Bau von typenzugelassenen Perronkanten anzustreben, um die Interoperabilität zu gewährleisten und die Einführung von betrieblichen Auflagen zu vermeiden. Das Problem der drohenden Kollision von Rollmaterial mit der Perronkante sei im Hinblick auf die Verhältnismässigkeit durch eine Teilerhöhung des Mittelperrons zu lösen. Das Erstellen einer typenzugelassenen Perronkante P55 auf der gesamten Perronlänge mache hingegen den Austausch der Weiche Nr. 10 gegen eine solche mit grösserem Radius ($R=300\text{ m}$) unausweichlich. In Anbetracht des guten Zustandes, des Alters sowie des seltenen Gebrauchs der Weiche in Relation zu den anfallenden Kosten von ca. 375'000.-- (die Beschwerdegegnerin rechnet mit Fr. 435'000.--) sei dies jedoch eine unverhältnismässige Massnahme, zumal Gleis 3 nicht als Regelgleis verwendet werde sondern vorwiegend dem lokalen Rangierverkehr diene. Eine Funktion zu Gunsten des Personenverkehrs sei für dieses Gleis nämlich nur dann vorgesehen, wenn der Bahnhof Thörishaus Station seine Rolle als Rückfallebene für den Bahnhof Bern in ausserordentlichen Situationen, d.h. bei Eintritt eines Notfallszenarios, wahrzunehmen hätte.

E. 7.3

Die Festlegung von typenzugelassenen Perronkanten dient der Interoperabilität resp. der Harmonisierung im Eisenbahnwesen. Diese Vorgaben ermöglichen in der Komplexität technischer Konstruktionen, Systeme und Abläufe eine gewisse Vereinfachung und Orientierung bei der Planung und dem Bau von Fahrzeugen sowie Infrastruktur aber auch beim Management von Betriebsabläufen. Mit anderen Worten erlaubt es diese Normierung allen Beteiligten im öffentlichen Verkehr, sich an definierten Rahmenbedingungen zu orientieren und eine Betriebsumgebung zu schaffen, welche möglichst ohne technische und betriebliche Auflagen auskommt (E. 7.5.1). Diesem Interesse der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ist ein hoher Stellenwert beizumessen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-7569/2007 vom 19. November 2008, E. 9.2.2), was durch den Gesetzgeber verschiedentlich bestätigt wird (vgl. Art. 17 Abs. 2 EBG, Art. 7, 8b f. EBV mit Verweisen auf die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, Präambel Ziff. 5 ff. 2008/57/EG, Art. 1 Abs. 2 2008/57/EG, Art. 2 Bst. b 2008/57/EG). Auch die Typenzulassungen der Vorinstanz für die Perronkanten P55 resp. P35 erfüllen diesen Zweck. Ein Abrücken von solchen Normungen geht zulasten der Interoperabilität und erscheint nur in äussersten Ausnahmefällen geboten. Ansonsten würde die Harmonisierung ihres Sinnes entleert und das angestrebte Ziel der Interoperabilität verfehlt. Diesem Umstand ist auch im vorliegend zu beurteilenden Fall in Bezug auf die Bahnhofinfrastruktur angemessen Rechnung zu tragen, indem - in Achtung des hindernisfreien Zugangs für behinderte Personen (vgl. oben E. 6.3) - der Mittelperron des Bahnhofs Thörishaus Station mit einer typenzugelassenen Perronkante P55 auszustatten ist. Infolge der Massnahmen zugunsten des Gleises 2 (vgl. oben E. 6) hat dies auf der gesamten Länge zu geschehen. Eine Lichtraumprofilerweiterung, wie sie vom Beschwerdeführer vorgeschlagen wird, würde die angestrebte Systemkohärenz, welche u.a. durch Typenzulassungen verwirklicht wird, durchbrechen: Der entstehende Spalt zwischen Fahrzeug und Perronkante könnte die gesetzlichen Anforderungen an diese Schnittstelle

nicht erfüllen (vgl. oben E. 5.2). Diese Erwägungen haben gemäss den Ausführungen der Vorinstanz zur Folge, dass - um Kollisionen zwischen Rollmaterial und Perronkante zu vermeiden - die Weiche Nr. 10 mit R=185 m gegen eine solche mit R=300 m auszutauschen ist.

E. 7.4

Im vorliegenden Fall sind zwei verschiedene Interessen tangiert: Zum Einen das Interesse mobilitätsbehinderter Personen an einer autonomen und barrierefreien Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel resp. am niveaugleichen Ein- und Ausstieg auf dem Mittelperron des Bahnhofs Thörishaus Station. Zum Zweiten besteht das Interesse der Beschwerdegegnerin an der Interoperabilität von Infrastruktur und Fahrzeugen resp. an der Erstellung typenzugelassener Perronkanten im Bahnhof Thörishaus Station. Als Massnahme zur Durchsetzung dieser Interessen wurde der Ersatz der Weiche Nr. 10 erkannt. Diese Massnahme ist in Bezug auf die beiden Interessen auf ihre Verhältnismässigkeit zu überprüfen. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit (Art. 5 Abs. 2 BV) verlangt, dass die Massnahmen zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und notwendig ist und in einem vernünftigen Verhältnis zu den mit ihr verbundenen Belastungen steht (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., Rz. 581). Mitunter konkretisiert das Sachgesetz den Grundsatz der Verhältnismässigkeit ausdrücklich zuhanden der rechtsanwendenden Behörde. Falls die gesetzliche Konkretisierung jedoch nicht alle Teilgehalte des Grundsatzes abdeckt, bedarf es eines unmittelbaren Rückgriffes auf die Verfassung (Pierre Tschannen/Ulrich Zimmerli, Allgemeines Verwaltungsrecht, 3. Aufl., Bern 2009, § 21 Rz. 3). Art. 11 Abs. 1 BehiG konkretisiert, dass eine Benachteiligung dann hinzunehmen ist, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen insbesondere in einem Missverhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand oder zu den Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht. Als weitere Kriterien, welchen im Rahmen der Interessenabwägung einzelfallweise Rechnung zu tragen ist, nennen Gesetz- und Verordnungsgeber namentlich: Die Übergangsfristen für Anpassungen im öffentlichen Verkehr gemäss Art. 22 BehiG (vgl. Art. 12 Abs. 2 BehiG), die Zahl der Benutzer einer Haltestelle oder Dienstleistung (vgl. Art. 6 Abs. 1 Bst. a BehiV; Art. 15 Abs. 1 Bst. b VböV), die Bedeutung der Haltestelle für Behinderte und deren Bedürfnisse (vgl. Art. 6 Abs. 1 Bst. b BehiV; Art. 15 Abs. 1 Bst. c VböV), ihre allgemeine Wichtigkeit als Umsteigemöglichkeit auf andere öffentliche Verkehrsmittel (vgl. Art. 15 Abs. 1 Bst. a VböV) sowie ihr provisorischer oder dauerhafter Charakter (vgl. Art. 6 Abs. 1 Bst. c BehiV).

E. 7.5

Vorinstanz und Beschwerdegegnerin sind in ihren Interessenabwägungen zum Schluss gekommen, dass ein Ersatz der Weiche Nr. 10 als unverhältnismässige Massnahme zu Gunsten einer durchgehenden Perronerhöhung auf P55 anzusehen ist, zumal das Gleis 3 nicht als Regelgleis verwendet werde, sondern lediglich dem lokalen Rangierbetrieb diene.

E. 7.5.1

Die durch die Beschwerdegegnerin vorgelegte (bereits umgesetzte) und durch die Vorinstanz bevorzugte Variante besteht in der Teilerhöhung des Mittelperrons. Durch diese Massnahme wird zwar der Interoperabilität Rechnung getragen, kommen doch ausschliesslich typenzugelassene Perronkanten zum Einsatz, doch werden die Interessen der mobilitätsbehinderten Personen in den Hintergrund gestellt (vgl. oben E. 6). Die vom

Beschwerdeführer beantragte Variante berücksichtigt hingegen die Interessen der behinderten Personen an einem niveaugleichen Zugang, dies jedoch auf Kosten der Interoperabilität, hätte doch die Erweiterung des Lichtraumprofils betriebliche Auflagen zu Lasten der Beschwerdegegnerin zur Folge. Es wurde bereits oben ausgeführt, dass sowohl der Wahrung der Behindertenrechte als auch dem Interesse an der Interoperabilität im öffentlichen Verkehr ein hoher Stellenwert zukommt (vgl. oben E. 4 und 5.3). Um beide Interessen weitestgehend zu wahren, ist der Ersatz der Weiche Nr. 10 (vgl. oben E. 7.3) zwingend. Es stellt sich somit die Frage, ob eine Benachteiligung von mobilitätsbehinderten Personen hinzunehmen ist, wenn der für sie zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand oder zu den Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht. Die Kosten von rund Fr. 400'000.-- für den Einbau einer neuen Weiche mit R=300 m erscheinen in Anbetracht des Passagiervolumens von ca. 400 Personen pro Tag, der Tatsache, dass sich im Einzugsgebiet des Bahnhofs Thörishaus Station keine Einrichtungen für Behinderte oder betagte Menschen befinden und der geringen Bedeutung des Bahnhofs als Umsteigemöglichkeit auf andere Verkehrsmittel sowie angesichts des guten Zustandes, des geringen Alters der bestehenden Weiche und der nur sporadischen Nutzung (ca. 6 Rangierfahrten pro Tag) in der Tat als hoch. Demgegenüber ist die Massnahme als dauerhaft zu beurteilen. Es ist insbesondere zu berücksichtigen, dass eine neue Weiche eine "Lebenserwartung" von ca. 20 Jahren hat und eine Verlegung der anfallenden Kosten auf diese Zeitspanne den Aufwand relativiert. Nicht in die Rechnung einbezogen werden dürfen sodann Mehrkosten, welche durch den erneuten Umbau des Mittelperrons von der Teilerhöhung auf die Perronkante P55 entstehen, ist doch die Ausführung der Arbeiten gemäss Plangenehmigungsverfügung ohne Abwarten des Entscheides des Bundesverwaltungsgerichts und somit auf eigenes Risiko der Beschwerdegegnerin erfolgt. Gegenüber der durchgehenden Erhöhung auf P55 stellt die Teilerhöhung des Mittelperrons eine kostengünstigere Alternative - und somit eine mildere Massnahme - bei gleichzeitiger Wahrung der Interessen an der Interoperabilität (obschon bei dieser Lösung betriebliche Auflagen für den Bereich P35 gemacht werden müssen) dar. Der wirtschaftliche Aufwand rechtfertigt sich dennoch, da er im Hinblick auf die Höhe der Investition und der Lebensdauer der neuen Weiche als günstig zu bewerten ist und gleichzeitig die vom Gesetzgeber vorgegebenen Ziele der Behindertengleichstellung und der Interoperabilität der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigt lässt. Die Massnahme ist demzufolge als verhältnismässig zu beurteilen.

E. 7.5.2

Im Übrigen ist auch zu bedenken, dass der Bahnhof Thörishaus Station Teil einer Not- und Störfallplanung ist. Diese sieht vor, dass der Bahnhof als Rückfallebene bei einer Sperrung des Bahnhofs Bern und in dieser Rolle als Umsteigepunkt auf andere Verkehrsmittel (z.B. Ersatzbusse) dient. Für den Fall des Eintritts eines solchen Szenarios ist absehbar, dass innert kurzer Zeit sehr viele Passagiere auf diesem verhältnismässig kleinen Bahnhof anfallen können, liegt er doch an der Achse Bern - Lausanne - Genf. Es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass auch Gleis 3 als Perron im Personenverkehr eingesetzt werden könnte und angesichts der Länge der auf dieser Strecke verkehrenden Fernverkehrszüge auf seiner gesamten Länge zum Einsatz käme. Diese ausserordentliche Rolle des Bahnhofs Thörishaus Station rechtfertigt die beidseitige Erhöhung des Mittelperrons auf P55 auf voller Länge zusätzlich und verstärkt die Verhältnismässigkeit der Massnahme.

E. 8

Eine Gesamtbetrachtung führt deshalb zum Schluss, dass der Austausch der Weiche Nr. 10 sowohl die Interessen der mobilitätsbehinderten Personen (niveaugleicher und barrierefreier Zugang) sowie die Ansprüche an die Interoperabilität (typenzugelassene Perronkanten und keine betrieblichen Auflagen) angemessen berücksichtigt als auch der speziellen Rolle des Bahnhofs Thörishaus Station angemessen Rechnung trägt. Die Massnahme ist in diesem Sinne als verhältnismässig zu beurteilen. Der Beschwerdeführer ist mit seinem Antrag nicht vollständig durchgedrungen. Zwar ist der Mittelperron des Bahnhofs Thörishaus Station durchgehend und auf voller Länge mit einer typenzugelassenen Perronkante P55 auszurüsten, doch ohne das Lichtraumprofil im Bereich der Weiche Nr. 10 zu erweitern.

E. 9.1

Bei diesem Ausgang des Verfahrens gilt der Beschwerdeführer als teilweise obsiegend. Da die Geltendmachung von Rechtsansprüchen nach Art. 7 und 8 BehiG unentgeltlich ist (Art. 10 Abs. 1 BehiG) und keine mutwillige oder leichtsinnige Beschwerdeführung vorliegt (Art. 10 Abs. 2 BehiG), sind keine Verfahrenskosten aufzuerlegen (BVGE 2008/58 E. 12). Der vom Beschwerdeführer geleistete Kostenvorschuss in der Höhe von Fr. 1'000.-- ist diesem nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückzuerstatten. Der teilweise obsiegende Beschwerdeführer hat, da er nicht anwaltlich vertreten ist, keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2])

E. 9.2

Im Beschwerdeverfahren wird in der Regel die unterliegende Partei kostenpflichtig und es steht ihr keine Parteientschädigung zu (Art. 63 Abs. 1 und 64 Abs. 1 VwVG). Von der Kostenpflicht grundsätzlich ausgenommen sind unterliegend Behörden (Art. 63 Abs. 2 VwVG). Vorliegend gilt die Beschwerdegegnerin als teilweise unterliegende Partei. Gestützt auf Art. 63 Abs. 2 VwVG hat sie jedoch keine Verfahrenskosten zu tragen. Auch eine Parteientschädigung steht ihr als nicht anwaltlich vertretene Partei nicht zu.

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