

BVGer A-6240/2010 vom 16. August 2011

Bundesverwaltungsgericht, 2011-08-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-6240_2010

FR: TAF A-6240/2010 du 16 août 2011

IT: TAF A-6240/2010 del 16 agosto 2011

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 vom 17. Juni 2005 über das Bundesverwaltungsgericht (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (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 lit. c VwVG). Das BAV ist eine Vorinstanz nach Art. 33 lit. d VGG. Es entschied über das Gesuch der Beschwerdegegnerin vom 21. September 2009 im Plangenehmigungsverfahren nach Art. 18 ff. des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) mittels Verfügung im Sinne des VwVG. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, ist nicht ersichtlich (Art. 32 VGG). Demnach ist das Bundesverwaltungsgericht grundsätzlich zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

E. 1.2

Art. 48 Abs. 1 VwVG umschreibt mit Blick auf die allgemeine Beschwerdebefugnis drei Voraussetzungen, die kumulativ erfüllt sein müssen. Danach ist zur Beschwerde berechtigt, wer am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen hat oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (lit. a), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (lit. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (lit. c). Das Bundesverwaltungsgericht wendet bei der Prüfung der Beschwerdelegitimation das Recht von Amtes wegen an und ist dabei nicht an die Vorbringen der Parteien gebunden (Art. 62 Abs. 4 VwVG).

E. 1.2.1

Die Beschwerdeführerin hat am Verfahren vor der Vorinstanz teilgenommen (Art. 48 Abs. 1 lit. a VwVG). Als Eigentümerin der unmittelbar an die im Eigentum der Beschwerdegegnerin stehenden Parzellen GB Y._____ angrenzenden Parzelle GB

Z._____ ist die Beschwerdeführerin durch die angefochtene Verfügung unmittelbar betroffen (Art. 48 Abs. 1 lit. b VwVG). Das durch sie geltend gemachte private Interesse an deren Aufhebung oder Änderung zum Schutz vor den durch Bauarbeiten auf den Nachbargrundstücken entstehenden Immissionen stellt grundsätzlich ein schutzwürdiges Interesse i.S. von Art. 48 Abs. 1 lit. c VwVG dar. Die Beschwerdeführerin ist daher grundsätzlich zur Beschwerde legitimiert.

E. 1.2.2

In ihrer während der öffentlichen Planaufgabe erhobenen Einsprache vom 22. Januar 2010 machte die Beschwerdeführerin geltend, das Baugesuch sei abzuweisen und begründete dies unter anderem mit Sicherheitsbedenken betreffend den Bahnbetrieb. Diese gründen auf einer Ausnahmegewilligung, welche eine Verringerung der Signaldistanz der Einfahrtsignale A617 sowie A717 und der ersten Weiche genehmigt. In diesem Punkt trat die Vorinstanz mit Plangenehmigungsverfügung vom 29. Juli 2010 auf die Einsprache nicht ein und begründete ihren Entscheid damit, dass die Ausnahmegewilligung aufgrund betrieblicher Gegebenheiten der SBB erteilt worden sei, ohne die Sicherheit zu betreffen und dass dadurch keine schutzwürdigen Interessen der Einsprecherin (vorliegend die Beschwerdeführerin) berührt oder verletzt seien, weshalb es Letzterer in diesem Punkt an der erforderlichen Legitimation fehle.

E. 1.2.3

Das Nichteintreten der Vorinstanz in diesem Punkt stellt eine (negative) Verfügung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 lit. c VwVG dar, welche als verbindlicher Prozessentscheid mit entsprechenden ordentlichen Rechtsmitteln angefochten werden kann (vgl. Markus Müller, in: Christoph Auer/Markus Müller/Benjamin Schindler [Hrsg.], Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren [VwVG], Zürich 2008, Rz. 59 f. zu Art. 5 VwVG).

E. 1.3

Der Streitgegenstand im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren bestimmt sich aufgrund der im Rahmen des Einspracheverfahrens gestellten Begehren; er darf im Anschluss an den Einsprache- bzw. Plangenehmigungsentscheid nicht mehr erweitert werden (BGE 133 II 30 E. 2.1 ff.). Gegenstand des Beschwerdeverfahrens kann nur sein, was bereits Gegenstand des erstinstanzlichen Verfahrens war oder nach richtiger Gesetzesauslegung hätte sein sollen. Die von der Beschwerdeführerin vor Bundesverwaltungsgericht gestellten Begehren bildeten bereits Gegenstand des vorinstanzlichen Plangenehmigungsverfahrens, in welchem sie mit ihrer Einsprache in entsprechendem Umfang unterlegen war resp. die Begehren aufgrund von Nichteintretensentscheiden keiner materiellen Beurteilung unterzogen wurden (vgl. E. 4).

E. 1.4

Auf die frist- und formgerecht erhobene Beschwerde ist daher einzutreten (Art. 50 Abs. 1 und 52 VwVG).

E. 2

Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Verletzungen von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens, die richtige und vollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und ihre Angemessenheit hin und entscheidet grundsätzlich mit uneingeschränkter Kognition (Art.

49 VwVG). Es auferlegt sich allerdings dann eine gewisse Zurückhaltung, wenn unter anderem technische Fragen zu beurteilen sind und wenn der Entscheid der Vorinstanz mit Amtsberichten bzw. Stellungnahmen der Fachstellen des Bundes übereinstimmt. Sachkundige Auskünfte einer Amtsstelle werden nur dann inhaltlich überprüft und es wird nur dann von ihnen abgewichen, wenn dafür stichhaltige Gründe, also etwa offensichtliche Mängel oder innere Widersprüche, gegeben sind (René Rhinow/Heinrich Koller/Christina Kiss/Daniela Thurnherr/Denise Brühl-Moser, Öffentliches Prozessrecht, Grundlagen und Bundesrechtspflege, 2. Aufl., Basel 2010, Rz. 1130 f.; Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Auflage, Zürich/St. Gallen 2010, Rz. 446c f.; Benjamin Schindler, in: Christoph Auer/Markus Müller/Benjamin Schindler [Hrsg.], a.a.O., Rz. 9 ff. zu Art. 49 VwVG; BGE 133 II 35 E. 3; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-6594/2010 vom 29. April 2011 E. 2). Allerdings muss sichergestellt sein, dass das Gericht auch Verwaltungsentscheide, die überwiegend auf Ermessen beruhen, wirksam überprüfen kann (Urteil des Bundesgerichts 1C_309/2007 vom 29. Oktober 2008 E. 2.1.1 mit Hinweisen). Es ist ohne weiteres zulässig, bei der Prüfung naturwissenschaftlicher und technischer Fragen auf die Berichte und Stellungnahmen der vom Gesetzgeber beigegebenen sachkundigen Instanzen abzustellen. Ergänzende Beweiserhebungen in Form von Expertisen sind denn auch nur ausnahmsweise und nur dort vorzunehmen, wo die Klärung der umstrittenen Sachverhaltsfrage für die rechtliche Beurteilung unabdingbar ist (Urteil des Bundesgerichts 1E.1/2006 vom 2. Juli 2008 E. 15.5.1; Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-486/2009 vom 4. November 2009 E. 5 und A-5306/2009 vom 26. Juni 2009 E. 1.4).

E. 3

In erster Linie richtet sich die Beschwerdeführerin in ihrer Beschwerde vom 1. September 2010 hinsichtlich der geplanten Bautätigkeit gegen die mit der Erneuerung des Stellwerkes im Bahnhof X._____ verbundenen Immissionen. Sie beantragt diesbezüglich, es sei mit Bezug auf den Bahnhof X._____ die Plangenehmigung aufzuheben. Sie begründet ihren Antrag damit, dass die Erneuerung des Stellwerkes mit erheblichen Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) auf ihr Eigentum verbunden sei und macht im Weiteren geltend, sie werde sich im Falle von übermässigen Immissionen mit Mietzinsreduktionsforderungen der Mieter konfrontiert sehen. Aus diesem Grunde sei die Bauherrschaft zu verpflichten, die Immissionen auf das Grundstück der Beschwerdeführerin auf ein absolutes Minimum zu beschränken, und um ihrer zivilrechtlichen Schadenminderungspflicht nachkommen zu können, benötige sie einen Zeitplan, aus welchem die lärmintensiven Tätigkeiten hervorgingen. Die "Lärmtage" und die Zeitfenster für immissionsträchtige Arbeiten seien durch geeignete Auflagen zu regeln.

E. 3.1

Die Beschwerdegegnerin führt in ihrer Vernehmlassung vom 14. Oktober 2010 aus, dass der Bahnhof X._____ von grösster Wichtigkeit für den überregionalen Bahnverkehr (S-Bahn Zürich, IR/IC-Verbindungen Zürich - Baden - Basel und Zürich - Baden - Olten - Bern sowie Güterverkehr im Korridor Basel - Bözberg - Baden - Rangierbahnhof Limmattal) sei und pro Tag bis zu 431 Zugsbewegungen zu bewältigen habe. Auch aufgrund der zentralen Lage im SBB-Netz und der schlechten Umfahrungsmöglichkeit sei X._____ von grösster Wichtigkeit und es würden deshalb innerhalb der SBB höchste Anforderungen an die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Anlagen in X._____ gestellt. Weiter führt die Beschwerdegegnerin aus, dass die gegenwärtig bestehende

Sicherungsanlage des Typs Domino 55 aus dem Jahre 1960 trotz mehrfacher Anpassungen in den letzten 10 Jahren an ihre Grenzen stossen würde. Auch seien Schäden an der Verdrahtung der Stellwerkanlagen festgestellt worden, was bei Erschütterungen zu einem Fehlverhalten der Sicherungsanlage, im schlechtesten Fall zu einer Gefährdung führen könne. Aus diesem Grund sei auch ein Änderungs- und Bewegungsverbot verfügt worden. Die getroffenen Massnahmen würden zwar die Sicherheit des Betriebes gewährleisten, doch seien Unterhaltsarbeiten und Störungsbehebungen während des Betriebs nur erschwert oder gar nicht möglich. In Bezug auf die mit der Erneuerung verbundenen Lärmemissionen macht die Beschwerdegegnerin geltend, es würden nur die mit dem Stellwerkersatz in direktem Zusammenhang stehenden und zur Anlagenanpassung notwendigen Arbeiten ausgeführt. Es handle sich dabei weitgehend um Arbeiten, welche als nicht-lärmintensiv zu bezeichnen seien, welche insofern, als es sich um Aussenarbeiten handle, nur für kurze Zeit am selben Ort durchgeführt würden. So seien die in der Nähe der Liegenschaft der Beschwerdeführerin durchzuführenden - meist kleineren - Arbeiten jeweils innert Stunden, maximal einem Tag, abgeschlossen. Ausserdem macht die Beschwerdegegnerin geltend, dass die Beschwerdeführerin durch die antizipierten Lärmemissionen nicht mehr betroffen sein werde als vom Bahnbetrieb und dem damit zusammenhängenden ordentlichen Unterhalt.

E. 3.2

Das Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01), das u.a. bezweckt, den Menschen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu schützen (Art. 1 Abs. 1 USG), sieht vor, dass Emissionen wie Lärm, Luftverunreinigungen oder Erschütterungen durch Massnahmen bei der Quelle begrenzt werden (Art. 11 Abs. 1 USG). Auf die Umweltschutzgesetzgebung stützt sich die Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41), welche detailliertere Ausführungsbestimmungen zur Begrenzung von Emissionen festhält und u.a. in Art. 6 LSV die Grundlage für den Erlass von Richtlinien über bauliche und betriebliche Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms durch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) bereithält. Mit dem Erlass der Baulärm-Richtlinie hat das BAFU diesen Auftrag erfüllt.

E. 3.3

Das Projekt der Beschwerdegegnerin wurde durch das BAV im Zuge eines ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens gemäss Art. 18b ff. EBG geprüft und mit Verfügung vom 29. Juli 2010 genehmigt. Teil dieser Genehmigung war auch die Prüfung eines Umweltberichtes, der mit Datum vom 15. Juli 2009 durch die Beschwerdegegnerin erstellt wurde. In diesem Bericht wird dargelegt (Ziff. 2.1.2. und 2.2. sowie Anhänge 1 und 2), dass die Beschwerdegegnerin die Umweltgesetzgebung des Bundes, insbesondere die LSV, die Baulärm-Richtlinie des BAFU sowie die Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV, SR 814.318.142.1), respektiert. Im Weiteren wird ein Massnahmenkatalog aufgeführt, zu dessen Einhaltung sich die Beschwerdegegnerin verpflichtet. Das BAV kam im Plangenehmigungsverfahren - unter anderem aufgrund der Stellungnahme des BAFU vom 23. Februar 2010, in welcher sich das Bundesamt in demselben Sinne äusserte - zum Schluss, dass diese Massnahmen dem Lärmschutz sowie der Luftreinhaltung ausreichend Rechnung tragen und dass die massgeblichen Vorgaben des Umweltschutzes, insbesondere des Lärmschutzes, während der Bauphase eingehalten werden. Diese Auffassung bestätigt auch das BAFU in seiner Stellungnahme vom 22. Oktober 2010 und bekräftigt, dass die im Umweltbericht der Beschwerdegegnerin aufgeführten Massnahmen zur Begrenzung der

durch die Bauarbeiten entstehenden Emissionen aufgrund der Plangenehmigung zwingend umzusetzen seien.

E. 3.4

Die Beschwerdegegnerin macht in ihrer Beschwerdeantwort vom 14. Oktober 2010 weitere Ausführungen zur Bautätigkeit und den damit verbundenen Immissionen. Insbesondere führt sie detailliert auf, welche Arbeiten im Zuge der Erneuerung des Stellwerks anfallen und mit welchen Mitteln diese ausgeführt werden. Die Arbeiten können grob in drei Kategorien eingeteilt werden: a. Arbeiten, welche von der Beschwerdeführerin höchstwahrscheinlich überhaupt nicht wahrgenommen werden oder aufgrund ihres Ausführungsortes mit sehr geringen - und damit kaum wahrnehmbaren - Immissionen verbunden sind. Dazu zählen die Arbeiten zum Um- und Ausbau des Technikraums im 3. UG des Bahnhofparkings, der Einbau des Stellwerks in den Technikraum, das Einziehen der Kabel sowie die Anpassung der Fahrleitung. b. Arbeiten welche mit mässigen Lärmemissionen verbunden sind, die hauptsächlich auf den Einsatz eines Kleinbaggers oder Benzinaggregates zurückzuführen sind. Hierzu sind ein Teil der Kabelarbeiten, der Einbau der Achszähler, sowie der Aushub von Fundamenten zugunsten der Signalanlagen zu rechnen. Diese Arbeiten dürften kaum wahrgenommen werden oder liegen im Rahmen der normalen Betriebsemissionen des Bahnverkehrs und der damit verbundenen Unterhaltsarbeiten. c. Arbeiten im Zusammenhang mit dem Ausbau der Fahrbahn. Dabei handelt es sich um die lärmintensivsten Arbeiten, welche sich auch auf den Einbau einer neuen Weiche und die Schotterreinigung beziehen. Diese Arbeiten werden in einer Distanz von ca. 300m zur Liegenschaft der Beschwerdeführerin während einer Nacht oder am Wochenende durchgeführt und dürften danach abgeschlossen sein. 14 Tage später wird noch einmal während 2-3 Stunden lärmintensiv an der Weiche gearbeitet, wobei sich die Arbeiten jedoch auch in diesem Fall nicht von Arbeiten unterscheiden, welche zum ordentlichen Unterhalt von Bahnanlagen zählen. Diese Aufstellung belegt, dass sich die allenfalls im Bereich der Liegenschaft der Beschwerdeführerin wahrnehmbaren Emissionen auf Arbeiten beschränken, welche mit dem ordentlichen Unterhalt von Bahnanlagen einhergehen oder deren Emissionsintensität nicht übersteigen. Zudem ist die lärmintensivste Arbeit während einer einzigen Nacht oder am Wochenende geplant, findet also zu einer Zeit statt, zu welcher die Mieter der Gewerbeliegenschaft der Beschwerdeführerin - wenn überhaupt - nur marginal betroffen wären und dauert obendrein nur einige wenige Stunden.

E. 3.5

Es ist somit festzuhalten, dass die Plangenehmigung die massgeblichen Richtlinien der Umweltschutzgesetzgebung, insbesondere die Baulärm-Richtlinie des BAFU berücksichtigt und dass diese beim Projekt der Beschwerdegegnerin eingehalten sind. Im Weiteren ist erstellt, dass die Liegenschaft der Beschwerdeführerin durch die von den Bauarbeiten verursachten Emissionen nur wenig betroffen wird. Die diesbezüglichen Rügen der Beschwerdeführerin sind deshalb abzuweisen. Es sind auch keine weiteren Auflagen zu machen (vgl. Eventualbegehren, wonach die Beschwerdeführerin sinngemäss beantragt, es seien geeignete Auflagen anzuordnen, um ihr Eigentum [GB Y. _____] vor übermässigen Immissionen zu schützen), hat doch die Beschwerdegegnerin der Plangenehmigung einen Massnahmenkatalog zu Grunde gelegt, den sie gezwungen ist, einzuhalten (vgl. E. 3.3). Diese Massnahmen werden in Anbetracht der geplanten und zu erwartenden Immissionen als ausreichend erachtet, zumal diese Immissionen nicht als übermässig bezeichnet werden können. Überdies hat, wer sich in der Nähe einer Bahnanlage niederlässt, Lärmemissionen,

wie sie vom normalen Betrieb oder ordentlichen Unterhalt verursacht werden, zu dulden (vgl. BGE 134 II 164 E. 8.1 f. und 8.4; BGE 134 III 248 E 5.2; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1923/2008 vom 26. Mai 2009 E. 4.2).

E. 3.6

Die Beschwerdeführerin beantragt im Weiteren die Erstellung eines Planes, aus welchem die "Lärmtage" und die damit verbundenen Immissionen ersichtlich seien. Mit der in der Beschwerdeantwort vom 14. Oktober 2010 erstellten ausführlichen Aufstellung über die Art und Dauer der auszuführenden Arbeiten ist die Beschwerdegegnerin dem Begehren der Beschwerdeführerin nach einem detaillierten Zeitplan nachgekommen. Diesbezüglich muss die Darstellung den Bedürfnissen der Beschwerdeführerin genügen, hätte doch eine weitergehende Detaillierung für die Beschwerdeführerin keinen erkennbaren Nutzen und wäre somit weder verhältnismässig noch zumutbar, zumal die zu erwartenden Immissionen nicht als übermässig zu beurteilen sind. Die Beschwerde ist auch in diesem Punkt abzuweisen.

E. 4.1

Die Beschwerdeführerin beantragt überdies, die Plangenehmigung vom 29. Juli 2010 sei im Bereich der Einfahrtsignale A617/A717 und der ersten Weiche bei km (...) aufzuheben und präzisiert damit ihr bereits im Einspracheverfahren gestelltes Begehren. Sie macht im Wesentlichen geltend, die massgebliche Sicherheitsnorm RTE 25027 verlange einen Abstand von mindestens 100m zwischen dem Einfahrtsignal und der ersten Weiche, die Plangenehmigung sehe jedoch einen Abstand von nur 64m vor. Da es sich um Sicherheitsbestimmungen handle, müsse diese Frage unabhängig von einer unmittelbaren Betroffenheit von Amtes wegen überprüft werden. Die Vorinstanz ist mangels schutzwürdigen Interesses darauf nicht eingetreten.

E. 4.2

Die Beschwerdegegnerin bringt demgegenüber vor, es handle sich bei der Sicherheitsnorm RTE 25027 nicht um eine Sicherheitsvorschrift, und die mit der Plangenehmigung erteilte Ausnahmegewilligung weise keinerlei Sicherheitsrelevanz auf. Sie legt dar, dass die in der Sicherheitsnorm RTE 25027 enthaltene Regelung einen rein technischen resp. betrieblichen Hintergrund habe, der mit der Konstruktion der Fahrleitung (Ermöglichen einer Streckentrennung zwischen erster Weiche und Einfahrtsignal resp. zwischen Bahnhof und offener Strecke z.B. zu Wartungszwecken) zu tun habe. Da die Streckentrennung bei der in X._____ neu zu erstellenden Anlage jedoch gar nicht zwischen Einfahrtsignal und erster Weiche (sondern über der Kreuzung 101) zu liegen komme, habe die in der Regelung geforderte Minimaldistanz keine Bedeutung. Diese Auffassung unterstützt auch die Vorinstanz.

E. 4.3

Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist aus dem Legitimationskriterium des schutzwürdigen Interesses abzuleiten, dass eine beschwerdeführende Partei nur die Überprüfung eines Bauvorhabens im Lichte jener Rechtssätze verlangen kann, die sich rechtlich oder tatsächlich auf ihre Stellung oder Situation auswirken. Damit ist klargestellt, dass Beschwerdegründe Privater, mit denen ein bloss allgemeines Interesse an der richtigen Anwendung des Rechts verfolgt wird, ohne dass dem Beschwerdeführer im Falle des Obsiegens ein praktischer Nutzen entsteht, in der Beschwerde unzulässig sind (BGE 133 II 249 E. 1.3.2). Dieser Rechtsprechung folgt auch des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. z.B.

Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-3014/2010 vom 31. Januar 2011 E. 3.2; A-486/2009 vom 4. November 2009 E. 2; A-3713/2008 vom 15. Juni 2011 E. 2.3, 2.3.2 und 2.3.4.1; A-6156/2007 vom 17. Dezember 2007 E.2.1 f.). Wie Vorinstanz und Beschwerdegegnerin richtig darlegen, hat die Regelung der Distanz zwischen erster Weiche und Einfahrsignal in der Sicherheitsnorm RTE 25027 im Fall X._____ (betreffend Signale A617 und A717) keine Sicherheitsrelevanz. Es käme deshalb allein ein Berührtsein aufgrund der räumlichen Nähe in Frage. Das Grundstück der Beschwerdeführerin befindet sich ca. 500m von der neuen Signalanlage (A617/A717) und ca. 435m von der ersten Weiche entfernt, wobei zwischen ihrem Grundstück und diesen Anlagen der Perronbereich des Bahnhofs X._____ liegt. Diese Distanz ist zu gross, als dass die Beschwerdeführerin aus der Situation eine räumliche Nähe und demnach ein Rechtsschutzinteresse ableiten könnte. Die Voraussetzungen von Art. 48 Abs. 1 VwVG sind demnach nicht erfüllt. Insbesondere fehlt es betreffend die Versetzung des Einfahrsignals (A617/A717) an einer besonderen Berührtheit sowie an einem schutzwürdigen Interesse an der Aufhebung oder Änderung der angefochtenen Verfügung. Die Vorinstanz trat demzufolge in diesem Punkt mangels Legitimation der Beschwerdeführerin zu Recht nicht auf die Einsprache ein. Die Beschwerde ist auch in diesem Sinne abzuweisen.

E. 5

Subeventualiter beantragt die Beschwerdeführerin, es sei das Enteignungsverfahren einzuleiten, wobei festzustellen sei, dass die Realisierung der Planvorlage eine materielle Enteignung (recte: formelle Enteignung) der Einsprecherin (recte: Beschwerdeführerin) darstelle, die Einsprecherin (recte: Beschwerdeführerin) sei angemessen zu entschädigen und das Enteignungsverfahren sei so lange zu sistieren, bis die Einsprecherin (recte: Beschwerdeführerin) im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens voll über die von der Bautätigkeit ausgehenden Immissionen informiert sei. Die Beschwerdeführerin begründet ihren Antrag auf Entschädigung mit nachbarrechtlichen Abwehrrechten (Art. 679 und 684 ZGB) und mit dem grundsätzlich geltenden Verbot, Eigentumsrechte zu überschreiten und übermässig auf das Eigentum des Nachbarn einzuwirken.

E. 5.1

Nach Auffassung der Beschwerdegegnerin hätten Anwohner einer Eisenbahnlinie grundsätzlich gewisse Störungen hinzunehmen, insbesondere auch vorübergehende Störungen, welche wie vorliegend durch Bauarbeiten verursacht würden. Die projektierten Bauarbeiten hätten bei Weitem nicht die Intensität, um übermässige Immissionen zu verursachen, zumal die anfallenden Arbeiten entlang dieser Linienbaustelle sporadisch und an verschiedenen Orten entlang der Bahnlinie anfallen würden. Im Übrigen könne von übermässigen Einwirkungen auch deshalb nicht die Rede sein, da es sich bei der Liegenschaft der Beschwerdeführerin um eine Gewerbeliegenschaft handle, deren Nutzung zu Geschäftszeiten tagsüber erfolge und durch die emissionsintensiven Arbeiten, welche in der Nacht oder am Wochenende stattfinden würden, gar nicht betroffen sein dürfte. Ausserdem sei die Frage, ob eine entschädigungspflichtige Enteignung vorliege, nicht Teil der Plangenehmigung, sondern werde durch die Eidgenössische Schätzungskommission entschieden. Auf dieses Rechtsbegehren sei deshalb nicht einzutreten.

E. 5.2

Die Vorinstanz verneinte die Voraussetzungen einer formellen Enteignung und trat auf die Forderung betreffend Entschädigungspflicht nicht ein bzw. verwies diesbezüglich auf die

Zuständigkeit der Eidgenössischen Schätzungskommission.

E. 5.2.1

Beim eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren handelt es sich um ein kombiniertes Plangenehmigungsverfahren, in welchem sowohl eisenbahnrechtliche als auch enteignungsrechtliche Fragen geklärt werden (vgl. zum Ganzen Roger Bosonnet, Das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren, Diss., Zürich 1999, S. 90 f.; Peter Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 5. Aufl., Bern 2008, S. 577). Wer nach den Vorschriften des VwVG (Art. 6) oder des Bundesgesetzes über die Enteignung vom 20. Juni 1930 (EntG, SR 711) Partei ist, kann während der Auflagefrist bei den Genehmigungsbehörden Einsprache erheben. Wer von diesem Recht keinen Gebrauch macht, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen (Art. 18f Abs. 1 EBG). Die Prüfung, ob die Voraussetzungen zur Ausübung des Enteignungsrechts bestehen, fallen in den Aufgabenbereich der Genehmigungsbehörde (vgl. Peter Hänni, a.a.O., S. 573 ff.; Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, a.a.O., Rz. 2122 f.). Sie hat also über den Bestand des Enteignungsrechts zu entscheiden. Wird ein solches bejaht, hat die Genehmigungsbehörde resp. die Beschwerdegegnerin als Enteignerin bei der Eidgenössischen Schätzungskommission das entsprechende Verfahren zu beantragen. Auch die während der Planaufgabe im ordentlichen (kombinierten) Plangenehmigungsverfahren angemeldeten Entschädigungsforderungen sind nach der Plangenehmigung an die zuständige Eidgenössische Schätzungskommission zu überweisen, welche diese erstinstanzlich betreffend Höhe der Entschädigung behandelt (Art. 18k Abs. 1 und 2 EBG; Urteil des Bundesgerichts vom 13. Juli 2004 1E.7/2004 E. 4); Grégory Bovey, L'expropriation des droits de voisinage, Diss., Bern 2000, S. 111 ff.).

E. 5.2.2

Notwendiges Element einer formellen Enteignung ist der Entzug oder die Beschränkung von vermögenswerten Rechten, die unter dem Schutz der Eigentumsfreiheit stehen (Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, a.a.O., Rz. 2070.). Gehen von einem Werk des Gemeinwesens übermässige Immissionen aus und sind diese vermeidbar, kann der Geschädigte seine Abwehransprüche im Rahmen der formellen Enteignung geltend machen. Massgeblich ist demnach u.a., ob überhaupt übermässige Immissionen vorliegen (vgl. Pierre Tschannen/Ulrich Zimmerli/Markus Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 3. Aufl., Bern 2009, S. 603 f.) Wie ausgeführt (E. 3.4), halten sich die im Zusammenhang mit der Erneuerung des Stellwerks antizipierten Emissionen im Rahmen des üblichen Betriebes einer Bahnanlage und deren Unterhalt, wie sie von Anwohnern in der Nachbarschaft von solchen Eisenbahnanlagen erwartet und auch geduldet werden müssen. Aus diesem Grund besteht vorliegend kein Anlass, die Immissionen als übermässigen Eingriff in die Nachbarrechte der Beschwerdeführerin zu betrachten, weshalb die Vorinstanz zu Recht nicht von einer formellen Enteignung ausgegangen ist und sich überdies zu Recht für die konkrete Entschädigungsforderung als nicht zuständig erachtet hat. Die Beschwerde ist auch in diesem Punkt abzuweisen.

E. 6

Die Beschwerde erweist sich demnach insgesamt als unbegründet und ist abzuweisen.

E. 7

Die Beschwerdeführerin ist im Beschwerdeverfahren mit keinem ihrer Rechtsbegehren durchgedrungen; sie gilt bei diesem Ausgang des Verfahrens als unterliegende Partei und

hat gemäss Art. 63 Abs. 1 VwVG grundsätzlich die gesamten Verfahrenskosten zu tragen. Angesichts ihres klaren Unterliegens hinsichtlich der enteignungsrechtlichen Vorbringen, ergibt sich nichts anderes aus Art. 116 Abs. 1 EntG. Vorliegend wurde im Rahmen des Verfahrens vor Bundesverwaltungsgericht mittels Zwischenverfügung vom 5. November 2010 auch über ein Gesuch der Beschwerdegegnerin betreffend den Entzug der aufschiebenden Wirkung entschieden, wobei diese mit ihrem Begehren nicht durchdringen konnte. Diese Zwischenverfügung war aufgrund ihres geringen Umfangs nicht derart gewichtig, als dass es sich rechtfertigen würde, der Beschwerdegegnerin Kosten dafür aufzuerlegen. Die vollumfänglich unterliegende Beschwerdeführerin hat deshalb die Verfahrenskosten im Umfang von Fr. 2'000.-- zu tragen. Diese sind mit dem geleisteten Kostenvorschuss in derselben Höhe zu verrechnen (Art. 5 Abs. 3 der Verordnung vom 10. September 1969 über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren [SR 172.041.0]).

E. 8

Als unterliegende Partei hat die Beschwerdeführerin keinen Anspruch auf Parteientschädigung (Art. 64 Abs. 1 VwVG). Nichts anderes gilt mit Blick auf Art. 116 Abs. 1 EntG. Es ist ihr deshalb keine Parteientschädigung zuzusprechen.

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