

BVGer A-678/2014 vom 4. September 2014

Bundesverwaltungsgericht, 2014-09-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-678_2014

FR: TAF A-678/2014 du 4 septembre 2014

IT: TAF A-678/2014 del 4 settembre 2014

Regeste

Eisenbahnen (Übriges)

Erwägungen

E. 1.1

Gemäss Art. 31 VGG 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), sofern keine Ausnahme im Sinne von Art. 32 VGG vorliegt und eine der in Art. 33 VGG aufgeführten Vorinstanzen entschieden hat. Das BAV ist eine Vorinstanz im Sinne von Art. 33 Bst. d VGG und hat der Beschwerdeführerin mit Verfügung vom 15. Januar 2014 die beantragte Betriebsbewilligung für den Schienenbus nur mit Auflagen erteilt. Die Beurteilung der dagegen erhobenen Beschwerde obliegt demzufolge dem Bundesverwaltungsgericht, zumal eine sich auf das Sachgebiet beziehende Ausnahme im Sinne von Art. 32 VGG nicht besteht.

E. 1.2

Das Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht richtet sich, soweit das VGG nichts anderes vorsieht, nach dem VwVG (Art. 37 VGG). Danach ist zur Beschwerde berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Art. 48 Abs. 1 Bst. a VwVG), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Art. 48 Abs. 1 Bst. b VwVG) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Art. 48 Abs. 1 Bst. c VwVG). Die Beschwerdeführerin ist eine Stiftung i.S. von Art. 80 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907 (ZGB, SR 210) und als juristische Person partei- und prozessfähig. Im Weiteren hat sie am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen und ist als Adressatin der angefochtenen Verfügung insoweit beschwert, als sie durch die verfügte Auflage direkt in ihren Interessen betroffen ist. Die Legitimationsvoraussetzungen sind somit erfüllt und die Beschwerdeführerin zur Beschwerdeerhebung legitimiert.

E. 1.3

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

E. 2

Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung grundsätzlich auf Rechtsverletzungen, einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ausübung des Ermessens, sowie

auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG). Bei der Prüfung der Angemessenheit auferlegt es sich allerdings unter anderem dann eine gewisse Zurückhaltung, wenn technische Fragen im Streit liegen, zu deren Beurteilung die verfügende Behörde aufgrund ihres Spezialwissens besser geeignet ist als das Bundesverwaltungsgericht. In diesen Fällen prüft es im Wesentlichen, ob die Vorinstanz sämtliche relevanten Gesichtspunkte berücksichtigt hat und sich bei ihrer Entscheidung von sachlichen Überlegungen leiten liess (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-634/2009 vom 9. Februar 2010 E. 1.6; André Moser/Michael Beusch/Lorenz Kneubühler, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2013, Rz. 2.154; Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Aufl. 2010, Rz. 446c f.).

E. 3

Die angefochtene Verfügung stützt sich in erster Linie auf Art. 18w des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) sowie auf Art. 6a, 7 und 8 der Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. November 1983 (Eisenbahnverordnung, EBV, SR 742.141.1) und die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV), die nicht in der SR veröffentlicht werden, sondern auf der Internetseite des BAV zu finden sind (<www.bav.admin.ch> Grundlagen > Ausführungsbestimmungen zur EBV [AB-EBV], besucht am 27. August 2014). Letztere werden nahezu jährlich teilrevidiert. Auch die genannten Artikel der EBV wurden mit Verordnung vom 29. Mai 2013 (AS 2013 1659) mit Wirkung ab 1. Juli 2013 geändert. Da das Bewilligungsgesuch am 24. Mai 2013 eingereicht und am 15. Januar 2014 bewilligt wurde, die Rechtsgrundlagen also während hängigem Verfahren geändert haben, ist vorab das anwendbare Recht zu bestimmen.

E. 3.1

Art. 83a bis 83e EBV enthalten für verschiedene Änderungen vom 29. Mai 2013 Übergangsbestimmungen, nicht aber für Art. 6a bis Art. 8 EBV. Die Vorinstanz hat die revidierte Fassung dieses Artikels auf das Gesuch angewandt. Fehlt eine Übergangsregelung und tritt eine Rechtsänderung während des hängigen erstinstanzlichen Verfahrens in Kraft, ist grundsätzlich das neue Recht anzuwenden, denn die Rechtslage am Tag des Entscheides ist massgebend. Folglich überprüft das Bundesverwaltungsgericht die Rechtmässigkeit eines angefochtenen Entscheides im Allgemeinen anhand der bei dessen Ergehen geltenden Rechtslage (vgl. BGE 139 II 243 E. 11.1, 129 II 497 E. 5.3.2; Urteil des Bundesgerichts 2C_559/2011 vom 20. Januar 2012 E. 1.4 m.w.H.; Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-5333/2013 vom 19. Dezember 2013 E. 3, A-4465/2013 vom 31. Oktober 2013 E. 1.1 und A 1769/2013 vom 23. August 2013 E. 2.1; Pierre Tschannen/Ulrich Zimmerli/Markus Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 4. Aufl. 2014, § 24 Rz. 20). Zu beachten ist jedoch, dass anlässlich der Revision vom 29. Mai 2013 auch Art. 5 EBV geändert worden ist, der nun die Vorinstanz ausdrücklich ermächtigt, Betriebsbewilligungsgesuche auf Grundlage der Vorschriften zu bewilligen, die bei Eingang des vollständigen Gesuchs gelten, sofern die Sicherheit und die Interoperabilität nicht beeinträchtigt werden.

E. 3.2

Sowohl im Zeitpunkt der Gesuchseinreichung als auch des vorinstanzlichen Entscheides waren die hier relevanten Ausführungsbestimmungen zu Art. 4 EBV (AB zu Art. 4 EBV), Ausgabe 01.07.2012 in Kraft und daher massgebend, denn die Anpassungen im August

2013 betreffen andere Ausführungsbestimmungen. Unbestrittenermassen auf den vorliegenden Sachverhalt nicht anwendbar ist die Ausgabe 01.07.2014 der AB zu Art. 4 EBV.

E. 4

Die Beschwerdeführerin rügt, die Vorinstanz habe fälschlicherweise Ziff. 6 AB zu Art. 4 EBV auf den Schienenbus angewandt. Gemäss dieser Bestimmung müssten neue thermische Triebfahrzeuge gewisse Abgasemissionen erfüllen und mit einem Partikelfilter-System ausgerüstet werden, wobei dies auch für bestehende Fahrzeuge gelte, die im Rahmen von Modernisierung oder Umbau mit moderneren Motoren ausgerüstet werden. Der hier zu beurteilende Schienenbus sei jedoch kein neues Fahrzeug und auch nicht modernisiert worden. Diese Bestimmungen richteten sich an Neufahrzeuge, die die aktuellen Umweltnormen zu erfüllen haben oder an Modernisierungen gebrauchter Fahrzeuge, da diese nach dem aktuellen Stand der Technik auszuführen seien. Zudem unterscheidet Ziff. 5 AB zu Art. 4 EBV zwischen Fahrzeugen, die im Neuzustand in der Schweiz zugelassen werden, solchen, die nicht im Neuzustand in der Schweiz zugelassen werden und Fahrzeugen, die modernisiert worden sind oder die in solchem Masse umgebaut worden sind, dass eine neue Zulassung erforderlich wird. Es leuchte nicht ein, dass in Ziff. 6 AB zu Art. 4 EBV dem Begriff "neues Fahrzeug" eine andere Bedeutung zukomme als in Ziff. 5 AB zu Art. 4 EBV. Hätte die Vorinstanz Ziff. 6 AB zu Art. 4 EBV einen umfassenden Anwendungsbereich zuerkennen wollen, hätte sie das Wort "neu" weglassen können.

E. 4.1

Die Vorinstanz entgegnet, der Begriff "neu" in Ziff. 6 AB zu Art. 4 EBV sei nicht nach dem allgemeinen Sprachgebrauch zu verstehen, darunter sei vielmehr die Erstzulassung in der Schweiz zu verstehen. Sie weist auf eine lange diesbezügliche Praxis hin. Weder das hier zu beurteilende Fahrzeug noch eines desselben Typs sei je in der Schweiz zugelassen gewesen. Es handle sich daher um ein Neufahrzeug in diesem Sinn. Eine allgemeinere Definition von "neu" würde zu schwierigen Abgrenzungsfragen führen, wann ein Fahrzeug noch neu sei und wann nicht. Ausserdem hätte die Interpretation der Beschwerdeführerin zu Folge, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Schweiz bisher nicht zugelassene Occasionsfahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoss einkaufen, in der Schweiz betreiben und so die Bestimmungen zur Begrenzung der Abgasemissionen umgehen könnten, was zu schwerwiegenden umweltrechtlichen Folgen führen würde und nicht im Sinne des Gesetzgebers sein könne. Sie hält zudem fest, dass sie die Betriebsbewilligung nicht verweigert bzw. den Einbau eines Partikelfilter-System verlangt habe, sondern eine maximale Betriebsdauer von 50 Stunden pro Jahr festgesetzt habe, solange das Fahrzeug nicht mit Partikelfilter ausgerüstet sei.

E. 4.2

In Ziff. III.2.5 der Betriebsbewilligung vom 15. Januar 2014 hat die Vorinstanz eine Auflage verfügt, wonach ohne Partikelfiltersystem die maximale Betriebsdauer des Fahrzeugs auf 50 Stunden pro Jahr beschränkt ist. In der Erwägung II.10 führt die Vorinstanz aus, Selbstzündungsmotoren seien mit Partikelfilter-Systemen auszustatten und verweist auf Ziff. 6 AB zu Art. 4 EBV. Diese hat drei Absätze und lautet wie folgt: Die Abgasemissionen neuer thermischer Triebfahrzeuge sind nach Zusammensetzung und Menge für die absehbare Lebensdauer des Fahrzeuges auf die Werte in der Richtlinie

97/68/EG1 vom 16. Dezember 1997 in der geänderten Fassung 2004/26/EG2 vom 21. April 2004 zu begrenzen. Selbstzündungsmotoren sind mit Partikelfiltersystemen gemäss der BAFU-Filterliste des Bundesamts für Umwelt oder anderen, bezüglich der Emissionen gleichwertigen Systemen auszurüsten. Dies gilt auch für bestehende Fahrzeuge, die im Rahmen von Modernisierung oder Umbau mit moderneren Motoren ausgerüstet werden.

E. 4.3

Vorliegend ist demnach strittig, ob Ziff. 6 AB zu Art. 4 EBV bloss auf neue oder auch auf bestehende Fahrzeuge wie den Schienenbus anzuwenden ist. Diese Frage ist daher nachfolgend mittels Auslegung zu klären. Ausgangspunkt jeder Gesetzesauslegung ist der Wortlaut einer Bestimmung (vgl. zu diesem auch im Verwaltungsrecht geltenden Grundsatz Art. 1 Abs. 1 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907 [ZGB, SR 210]; Heinz Hausheer/Manuel Jaun, Die Einleitungstitel des ZGB, Bern 2003, N. 6 zu Art. 1). Ist der Text nicht ohne Weiteres klar und sind verschiedene Interpretationen möglich, so muss unter Berücksichtigung aller Auslegungsmethoden (grammatikalische, systematische, historische und teleologische) nach seiner wahren Tragweite gesucht werden; dabei kommt es namentlich auf den Zweck der Regelung, die dem Text zu Grunde liegenden Wertungen sowie auf den Sinnzusammenhang an, in dem die Norm steht. Im Sinne eines pragmatischen Methodenpluralismus ist es abzulehnen, einzelne Auslegungsmethoden einer hierarchischen Prioritätenordnung zu unterstellen (vgl. BGE 131 III 33 E. 2 und BGE 130 II 202 E. 5.1). Die grammatikalische Auslegung stellt auf Wortlaut, Wortsinn und Sprachgebrauch ab. Bei der systematischen Auslegung wird der Sinn einer Rechtsnorm bestimmt durch ihr Verhältnis zu anderen Rechtsnormen und durch den systematischen Zusammenhang, in dem sie sich in einem Gesetz präsentiert. Die historische Auslegung stellt auf den Sinn und Zweck ab, den man einer Norm zur Zeit ihrer Entstehung gab. Dabei ist eine Abgrenzung zur teleologischen Auslegung, die auf den Regelungszweck abstellt, bei jüngeren Erlassen kaum möglich. Es gilt somit insgesamt, die mit den Normen verbundenen Zweckvorstellungen (*ratio legis*) zu ermitteln (vgl. Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes A 8666/2010 vom 2. Mai 2013 E. 8, A-2812/2010 vom 11. Februar 2013 E. 5.3 und A 2607/2009 vom 8. Juli 2010 E. 9.3.1 [publiziert in: BVGE 2010/49]).

E. 4.3.1

Ziff. 6 AB zu Art. 4 EBV verwendet den Begriff "neue Fahrzeuge" bzw. in der französischen Fassung "nouveaux véhicules". Eine italienische Fassung der AB EBV gibt es nicht, wie der italienischsprachigen Internetseite des BAV < www.bav.admin.ch > zu entnehmen ist. Der Duden, Deutsches Universalwörterbuch, 6. Aufl. 2006 kennt für den Begriff "neu" fünf verschiedene Bedeutungen, teilweise mit Unterbedeutungen: 1. erst vor kurzer Zeit hergestellt, noch nicht gebraucht; 2. aus der kürzlich eingebrachten Ernte stammend; 3.a) erst seit Kurzem vorhanden/bestehend, vor kurzer Zeit entstanden/begründet, davor nicht dagewesen; b) seit kurzer Zeit (zu einer Gruppe) dazugehörend; bisher noch nicht bekannt gewesen; 4. noch zur Gegenwart gehörend oder nicht lange zurückliegend; 5.a) seit Kurzem an die Stelle einer anderen Person oder Sache getreten, das Bisherige ersetzend; b) (seit Kurzem) hinzukommend; c) noch einmal, wieder. Der Brockhaus, Wahrig Deutsches Wörterbuch, 9. Aufl. 2011 unterscheidet demgegenüber 12 Bedeutungen: 1. seit kurzem vorhanden; 2. eben begonnen, angebrochen; 3. unlängst geschehen, 4. soeben aufgenommen, der Zeit entsprechend; 5. eben eingestellt; 6. im Entstehen begriffen; 7. soeben eingetroffen; 8. von der letzten Lieferung/Ernte, frisch, jung;

9. noch ungebraucht, nicht abgenutzt; 10. frisch, frisch gewaschen; 11. bisher unbekannt; 12.a) unerfahren; b) anders, besser als früher; c) eben erst, gerade, im Augenblick, d) noch einmal, wieder. In Bezug auf Strassenfahrzeuge ist der Begriff "neue Fahrzeuge" bzw. Neuwagen geläufig und grenzt Neufahrzeuge von Gebrauchtfahrzeugen ab. Ganz allgemein im Sprachgebrauch und beispielsweise auch im Mehrwertsteuerrecht wird zwischen Neu- und Gebrauchtwagen unterschieden (vgl. Art. 62 Mehrwertsteuerverordnung vom 27. November 2009 [MWSTV, SR 641.201]). Überdies unterscheidet der Wortlaut dieser Bestimmung selbst zwischen neuen und bestehenden Fahrzeugen: Gemäss Ziff. 6 Abs. 3 AB zu Art. 4 EBV gilt dies auch für bestehende Fahrzeuge, die im Rahmen von Modernisierung oder Umbau mit moderneren Motoren ausgerüstet werden; in der französischen Fassung "cela est également valable pour les véhicules existants qui sont équipés, dans le cadre d'une modernisation ou de transformation, de moteurs actuels". Alleine der Wortlaut lässt daher eher darauf schliessen, dass sich Ziff. 6 AB zu Art. 4 EBV auf neue, also fabrikneue, bzw. vom Hersteller neu ausgelieferte Fahrzeuge bezieht. Die Vorinstanz macht jedoch geltend, der Begriff sei nicht nach dem allgemeinen Sprachgebrauch zu verstehen, sondern als Erstzulassung in der Schweiz, es handle sich um ein neu in der Schweiz zuzulassendes Fahrzeug. Da der Wortlaut nicht eindeutig ist, sondern beide Bedeutungen zulässt, sind weitere Auslegungsmethoden heranzuziehen.

E. 4.3.2

Zur Entstehungsgeschichte ist festzustellen, dass die Bestimmung zu den Abgasemissionen erstmals in eine neue Ziff. 5 AB zu Art. 2 EBV in der Ausgabe vom 1. Juli 2010 aufgenommen wurde, im Anschluss an die Vorschriften zu den Lärmemissionen. Ohne Änderung des Wortlauts wurde diese Bestimmung anlässlich der Teilrevision 2012 von den AB zu Art. 2 EBV zu den AB zu Art. 4 EBV verschoben und bildet dort die Ziff. 6, wiederum im Anschluss an die Lärmvorschriften. Aus dem Dokument des Bundesamts für Verkehr "Weiterentwicklung von technischen Eisenbahnbestimmungen (EBV und AB-EBV), Revisionsrunde 2010, Übersicht über wichtigste Neuerungen / Änderungen" vom 30. März 2010 (< <http://www.bav.admin.ch> > Grundlagen > Ausführungsbestimmungen zur EBV (AB-EBV) > AB-EBV Änderungsinfos 2010, aufgerufen am 21.08.2014) geht hervor, dass die Neuerungen in den AB zu Art. 2 EBV den Schutz von Menschen und Umwelt vor Partikelemissionen regeln sollten. Damit werde das Bundesgesetz über Umweltschutz und die Luftreinhalteverordnung umgesetzt. Es erfolge eine Angleichung an internationale Entwicklungen sowie an den inzwischen erreichten technischen Stand. Mit den Bestimmungen werde die aktuelle Zulassungspraxis nachvollzogen. Aus der Entstehungsgeschichte geht somit hervor, dass der Schutz vor Russpartikeln beabsichtigt war, was auf einen weiten Anwendungsbereich hinweist.

E. 4.3.3.1

In systematischer Hinsicht ist festzustellen, dass die AB zu Art. 4 EBV sechs Ziffern umfassen, wobei einzelne noch Unterziffern haben. Sie zählen verschiedene Rechtsquellen und Bestimmungen bezüglich Elektrizität, Fernmeldeanlagen, Lärm und dessen Messung sowie Abgasemissionen auf, die für Eisenbahnen anwendbar sind, soweit die EBV oder die AB-EBV nichts anderes bestimmen. Die vorangehende Ziff. 5, die sich zu den Lärmemissionen und deren Grenzwerten äussert, unterscheidet für die Zulassung in der Schweiz die drei möglichen Kategorien von Fahrzeugen: Fahrzeuge nicht im Neuzustand, Fahrzeuge im Neuzustand sowie Fahrzeuge, die modernisiert oder die in solchem Masse umgebaut worden sind, dass eine neue Zulassung erforderlich wird. Diese entspricht im

Übrigen der französischsprachigen Fassung "véhicules ferroviaires qui ne sont pas homologués à l'état neuf en Suisse", bzw. "véhicules à l'état neuf" und "véhicules qui font l'objet d'une modernisation ou qui sont modifiés de telle façon qu'une nouvelle homologation est nécessaire". Besondere Regeln gelten überdies für Normalspurfahrzeuge des grenzüberschreitenden Verkehrs. Sowohl Ziff. 5 als auch Ziff. 6 AB zu Art. 4 EBV regeln Emissionen von Schienenfahrzeugen, wenn auch unterschiedliche Arten. Dabei trifft Ziff. 5 AB zu Art. 4 EBV eine präzise Unterscheidung der drei möglichen Zustände von Fahrzeugen; diese Kategorien waren und sind der erlassenden Behörde somit bekannt. Überdies scheint es entgegen dem Vorbringen der Vorinstanz ohne weiteres möglich zu sein, ein neues Fahrzeug, also ein Fahrzeug im Neuzustand von einem anderen abzugrenzen und folglich Ziff. 5 AB zu Art. 4 EBV sachgerecht anzuwenden. Ziff. 6 erwähnt demgegenüber nur neue und mit moderneren Motoren ausgerüstete Fahrzeuge, was eher darauf hinweist, dass nur Fahrzeuge im Neuzustand und mit moderneren Motoren ausgestattete darunter fallen, nicht aber gebrauchte Fahrzeuge. Bezüglich der AB-EBV ist jedoch auch festzustellen, dass zu den Dokumenten für den Sicherheitsnachweis gemäss Ziff. 15 Bst. a Anhang 5 AB-EBV für Dieselmotoren ein Nachweis der Emissionen zählt. Stets wenn ein Sicherheitsnachweis zu erstellen ist - also bei jedem Verfahren zur Erlangung einer Betriebsbewilligung (vgl. Art. 18w Abs. 1 und 2 EBG, Art. 8 Abs. 3 EBV sowie nachfolgende Erwägungen) - sind somit auch die Emissionen von Dieselmotoren nachzuweisen. Ein solcher Nachweis macht indessen nur Sinn, wenn es überhaupt eine Regelung zu den Emissionen von Dieselmotoren gibt. Dieser systematische Zusammenhang spricht eher für eine breite Anwendung von Ziff. 6 AB zu Art. 4 EBV.

E. 4.3.3.2

Art. 4 EBV, auf den sich umstrittene AB-EBV bezieht, findet sich im ersten Kapitel der EBV, den allgemeinen Bestimmungen, im 2. Abschnitt "Sicherheit" und trägt den Titel "ergänzende Vorschriften". Er erklärt die Verordnung vom 2. Februar 2000 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE, SR 742.142.1), die Störfallverordnung vom 27. Februar 1991 (StFV, SR 814.012) und die Verordnung vom 23. Dezember 1999 über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV, SR 814.710) als ergänzend anwendbar. Wie sich aus der Verwendung des Wortes "insbesondere" ergibt, ist diese Aufzählung nicht abschliessend. Die Aufzählung ist vielmehr in Anwendung von Art. 2 EBV, dem ersten Artikel des Abschnittes "Sicherheit", zu ergänzen: Gemäss Art. 2 Abs. 2 EBV bezeichnen die Ausführungsvorschriften die technischen Normen, die geeignet sind, Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung zu konkretisieren, wobei nach Möglichkeit europäisch harmonisierte Normen zu bezeichnen sind. Bei deren Fehlen sind die anerkannten Regeln der Technik anzuwenden (Abs. 3).

E. 4.3.3.3

Die EBV verwendet im Kapitel 1, allgemeine Bestimmungen ebenfalls den Begriff "neue Fahrzeuge": Gemäss Art. 8 Abs. 1 Bst. b EBV benötigen neue oder wesentlich geänderte Fahrzeuge eine Betriebsbewilligung nach Art. 18w EBG. Die anderen Sprachfassungen von Art. 8 EBV stimmen mit der deutschen überein: "véhicules neufs ou sujets à des changements essentiels" sowie "veicoli nuovi o modificati in modo rilevante". Art. 8 EBV ist eine Ausführungsbestimmung zu Art. 18w EBG, letztere findet sich im 4. Kapitel des EBG mit dem Titel "Planung, Bau und Betrieb" und in dessen 7. Abschnitt "Sicherheit". Gemäss Art. 18w Abs. 1 EBG sind für Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge eine Betriebsbewilligung erforderlich, wobei das BAV Ausnahmen vorsehen kann. Das BAV

erteilt die Betriebsbewilligung, wenn die Gesuchstellerin den Sicherheitsnachweis erbracht hat und das Vorhaben den massgebenden Vorschriften entspricht (Art. 18w Abs. 2 EBG). Von Gesetzes wegen ist für den Betrieb aller Schienenfahrzeuge grundsätzlich eine Bewilligung und ein Sicherheitsnachweis erforderlich. Zu beachten ist jedoch, dass gemäss Art. 83 EBV Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1999 in der Schweiz in Betrieb gesetzt waren, als zugelassen gelten; diese altrechtlich zugelassenen Fahrzeuge benötigen somit keine Betriebsbewilligung nach Art. 8 EBV. Aufgrund der generellen Pflicht zur Betriebsbewilligung gemäss Art. 18w Abs. 1 EBG benötigen somit alle neuen, alle wesentlich geänderten aber auch bestehende ausländische Fahrzeuge, die bisher nicht in der Schweiz zugelassen waren, eine Betriebsbewilligung und einen Sicherheitsnachweis oder allenfalls eine vom BAV erteilte Ausnahme, um in der Schweiz betrieben zu werden. Um eine Bewilligung zu erhalten, müssen alle Bewilligungsvoraussetzungen erfüllt sein, d.h. die massgebenden Vorschriften eingehalten sein (Art. 18w Abs. 2 zweiter Halbsatz EBG). Gesetzeskonform ausgelegt sind daher im Verfahren zur Erteilung einer Betriebsbewilligung "neue Fahrzeuge" im Sinn von Art. 8 EBV sämtliche Schienenfahrzeuge, die weder vor dem 1. Januar 1999 in der Schweiz in Betrieb gesetzt worden waren, noch wesentlich geändert worden sind. Dieses Auslegungsergebnis entspricht im Übrigen auch dem Hauptziel der EBV, bezweckt sie doch die Sicherheit der Eisenbahnen (Art. 1 Abs. 2 EBV). Es leuchtet ohne weiteres ein, dass dieser Zweck am besten erreicht wird, wenn jedes Eisenbahnfahrzeug, das in der Schweiz betrieben wird, über einen Sicherheitsnachweis im Sinn von Art. 8a EBV und Anhang 5 AB-EBV verfügt. Der in Art. 8 EBV verwendete Begriff "neues Fahrzeug" ist daher wenig präzise, er ist - wie Art. 83 EBV verdeutlicht - als "bisher in der Schweiz nicht zugelassenes Fahrzeug" zu verstehen.

E. 4.3.3.4

Aus dem Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung bzw. dem allgemeinen Gebot der widerspruchsfreien und koordinierten Anwendung der Rechtsordnung (vgl. hierzu BGE 126 III 223 E. 3.c und 139 II 460 E. 3.3) ergibt sich, dass gleiche Begriffe grundsätzlich auch die gleiche Bedeutung haben sollten, insbesondere innerhalb eines Rechtsgebietes. Demnach ist auch der Begriff "neue Fahrzeuge" in Ziff. 6 AB zu Art. 4 EBV gleich wie in Art. 8 Abs. 1 Bst. b EBV zu verstehen, nämlich dass auch ein gebrauchtes ausländisches Fahrzeug darunter fällt, das in der Schweiz noch nicht zugelassen ist, also neu in der Schweiz ist und demzufolge auch ein Bewilligungsverfahren zu durchlaufen hat.

E. 4.3.3.5

Unter systematischen aber auch teleologischen Gesichtspunkten ist weiter zu berücksichtigen, dass gemäss Art. 17 Abs. 1 EBG Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge nach den Anforderungen des Verkehrs, des Umweltschutzes und gemäss dem Stande der Technik zu erstellen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern sind. Dieser Artikel ist im 4. Kapitel, 1. Abschnitt EBG zu finden, den Grundsätzen für Planung, Bau und Betrieb von Eisenbahnen. Der Umweltschutz zählt demnach zu den Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung, die mittels technischer Vorschriften zu konkretisieren sind (Art. 17 Abs. 2 EBG). Mit Blick auf die Einbettung der fraglichen Bestimmung in die Rechtsordnung ist festzustellen, dass gemäss Art. 4 Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01) Vorschriften über Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen, die sich auf andere Bundesgesetze stützen, dem Grundsatz für Emissionsbegrenzungen, den Immissions-

grenzwerten, den Alarmwerten und den Planungswerten entsprechen müssen. Der Grundsatz der Emissionsbegrenzung wird in Art. 11 USG präzisiert, demnach werden Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen durch Massnahmen bei der Quelle begrenzt (Emissionsbegrenzungen; Abs. 1). Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung sind Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Abs. 2). Emissionen werden eingeschränkt durch den Erlass von: a. Emissionsgrenzwerten; b. Bau- und Ausrüstungsvorschriften; c. Verkehrs- oder Betriebsvorschriften; d. Vorschriften über die Wärmeisolation von Gebäuden; e. Vorschriften über Brenn- und Treibstoffe (Art. 12 Abs. 1). Art. 12 Abs. 2 USG hält weiter fest, dass Begrenzungen durch Verordnungen oder, soweit diese nichts vorsehen, durch unmittelbar auf dieses Gesetz abgestützte Verfügungen vorgeschrieben werden. Als Emissionen gelten Luftverunreinigungen (Art. 7 Abs. 2 USG), zu letzteren zählen Veränderungen des natürlichen Zustandes der Luft, namentlich durch Rauch, Russ, Staub, Gase, Aerosole, Dämpfe, Geruch oder Abwärme (Art. 7 Abs. 3 USG). Gemäss Art. 17 der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV, SR 814.318.142.1) sind die Emissionen von Fahrzeugen nach den Gesetzgebungen über den Strassenverkehr, die Luftfahrt, die Schifffahrt und die Eisenbahnen vorsorglich so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Zu beachten ist ferner, dass Dieselmotoren als krebserregend und damit schädlich gilt (vgl. Anhang 1 Ziff. 83 LRV). Auch wenn der Anhang nur auf stationäre Anlagen anwendbar ist, ändert dies an der grundsätzlichen Schädlichkeit von Dieselmotoren nichts. Die Vorinstanz oder der Ordnungsgeber sind daher befugt und verpflichtet, Vorschriften über Abgasemissionen von thermischen Fahrzeugen zu erlassen bzw. für anwendbar zu erklären um dem Grundsatz der Emissionsbeschränkung nachzukommen (Art. 11 Abs. 2 USG). Mit einem Partikelfilter-System wird der Ausstoss von Dieselmotoren reduziert, weshalb dies eine geeignete Massnahme ist. Neue und ältere Fahrzeuge müssen nicht zwingend gleich behandelt bzw. denselben Vorschriften unterstellt werden, hingegen wäre ein genereller Verzicht von emissionsbeschränkenden Massnahmen für Altfahrzeuge nicht mit dem Grundsatz zur Emissionsbeschränkung vereinbar. Eine Auslegung, die zu diesem Ergebnis führt und die unbeschränkte Zulassung von alten Fahrzeugen ermöglichen würde, wäre daher gesetzwidrig bzw. würde den Zweck des Umweltschutzgesetzes und des EBG widersprechen. Das Umweltschutzrecht verlangt somit zusammenfassend, dass in jedem Fall Massnahmen zur Emissionsbegrenzung getroffen werden. Der Begriff "neues Fahrzeug" in Ziff. 6 AB zu Art. 4 EBV ist daher dahingehend auszulegen, dass er auch ein schon länger bestehendes Fahrzeug erfasst. Anstelle des Einbaus eines Partikelfilter-Systems kann im Rahmen der Verhältnismässigkeit im Einzelfall aber auch eine andere, wirtschaftlich tragbare Massnahme zur Emissionsbegrenzung angeordnet werden.

E. 4.4

Unter Würdigung aller Umstände ist festzustellen, dass die Auslegung der Vorinstanz, die diese Bestimmung auch auf den gebrauchten Schienenbus der Beschwerdeführerin angewandt hat, nicht zu beanstanden ist. Gestützt auf Art. 12 Abs. 2 USG können jedoch auch andere Massnahmen zur Emissionsbegrenzung verfügt werden, die technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind. Dies hat die Vorinstanz im Grundsatz getan und die Betriebsdauer auf 50 Stunden pro Jahr beschränkt, solange kein Partikelfilter eingebaut ist.

E. 4.5

Bei diesem Ergebnis erweist sich im Übrigen auch die Rüge der Beschwerdeführerin, es bestehe keine gesetzliche Grundlage für eine Partikelfilter-Pflicht für Dieselmotoren, bzw. eine Beschränkung der Betriebsdauer als unbegründet. Diese Massnahmen lassen sich auf Art. 12 Abs. 2 USG i.V.m. dem EBG stützen.

E. 5

Die Beschwerdeführerin bringt weiter vor, die Anwendbarkeit der Abgasvorschriften für Neufahrzeuge auf den Schienenbus verletze die Grundsätze der Verhältnismässigkeit und der Besitzstandwahrung. Die Rüge der Unverhältnismässigkeit wird auch in Bezug auf die Beschränkung auf 50 Betriebsstunden erhoben und ist in diesem Zusammenhang zu prüfen (vgl. E. 6). Mit der Besitzstandwahrung dürfte die Beschwerdeführerin die Bestandesgarantie geltend machen. Sie räumt in den Schlussbemerkungen vom 30. April 2014 selbst ein, dass im streng juristischen Sinn kein Besitzstand bestehe bzw. nur für Deutschland. Dennoch dürfe die Vorinstanz die Betriebszeit nicht derart tief ansetzen, dass die Zulassung geradezu verweigert werde. Sie macht jedoch nicht geltend, dass eine deutsche Zulassung in der Schweiz anerkannt werden müsse. Die Bestandesgarantie ist ein Teilgehalt der Eigentumsgarantie gemäss Art. 26 BV und schützt den Bestand der konkreten Eigentumsrechte des Einzelnen. Dazu können auch wohlerworbene vermögenswerte Rechte des öffentlichen Rechts zählen: Einerseits dingliche Rechte, die seit sehr langer Zeit bestehen und ihren Ursprung in einer nicht mehr bestehenden Rechtsordnung haben, etwa Nutzungsrechte an öffentlichen Gewässern, andererseits Rechte aus besonderen Verträgen wie Erschliessungsvereinbarungen und Konzessionen (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., Rz. 2044 ff., insbesondere Rz. 2046c). Der Begriff "Besitzstandwahrung" findet sich etwa im Raumplanungsrecht (Art. 24c des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 [RPG, SR 700]). Auch aus dem Grundsatz von Treu und Glauben bzw. dem Vertrauensschutz kann sich ein Anspruch auf Besitzstandwahrung ergeben (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., Rz. 2046c). Stets wird für eine Besitzstandwahrung vorausgesetzt, dass ein Recht einmal rechtmässig erworben worden ist. So stellt beispielsweise auch die bereits erwähnte Übergangsbestimmung von Art. 83 EBV, wonach Fahrzeuge als zugelassen gelten, die vor dem 1. Januar 1999 in der Schweiz in Betrieb gesetzt wurden, eine Form der Besitzstandwahrung dar. Wie die Vorinstanz zutreffend bemerkt, war der fragliche Schienenbus noch nie in der Schweiz zugelassen, weshalb diesbezüglich von vornherein keine Ansprüche auf Wahrung eines Besitzstandes ersichtlich sind. Daran vermag auch der Umstand nichts zu ändern, dass das Fahrzeug in Deutschland zugelassen ist und insbesondere auf dem deutschen Streckenteil der Beschwerdeführerin ohne Einschränkung verkehren darf. Die Rüge der Verletzung der Bestandesgarantie bzw. der Besitzstandwahrung erweist sich somit als unbegründet.

E. 6

Gegen die Beschränkung der Betriebsdauer auf 50 Stunden bringt die Beschwerdeführerin vor, sie sei in verschiedener Hinsicht unverhältnismässig: Der nachträgliche Einbau eines Partikelfilter-Systems sei nicht nur äusserst kostspielig und technisch kompliziert, sondern auch unwirksam, da der Filter bei solchen Altfahrzeugen schon nach kurzer Zeit nicht mehr funktioniere. Er sei daher nicht zumutbar. Ebenso wenig sei die Beschränkung der Betriebszeit auf lediglich 50 Stunden pro Jahr zumutbar, könne doch selbst bei ehrenamtlichem Betrieb keine genügende finanzielle Basis für den notwendigen Unterhalt des Fahrzeugs geschaffen werden. Da ihre Strecke nicht elektrifiziert sei, müssten

thermische Fahrzeuge eingesetzt werden, also Dampflokomotiven oder Dieselfahrzeuge. Zudem erfordere ihre Zielsetzung, der Betrieb einer Museumsbahn, den Einsatz historischer Fahrzeuge. Sie werde denn auch für ihre historische Eisenbahnlinie vom Bund und zwei Kantonen finanziell unterstützt. Der Beschränkung hafte überdies etwas Willkürliches an, dürfe doch das Fahrzeug in Deutschland - und damit auf ihrem dort gelegenen Teilstück (...) uneingeschränkt verkehren. Zu berücksichtigen sei ferner, dass 1958 ein Schienenbus versuchsweise auf der Strecke (...) eingesetzt worden sei. Die Praxis der Vorinstanz komme einem Importverbot historischer Fahrzeuge gleich. In ihrem Eventualantrag verlangt die Beschwerdeführerin eine Beschränkung der maximalen Betriebsdauer auf 250 bis 300 Stunden pro Jahr.

E. 6.1

Die Vorinstanz führt zur Verhältnismässigkeit aus, die Pflicht zu Partikelfilter-Systemen und ihre Praxis dürften bekannt sein. Könne die Beschwerdeführerin mit dem Fahrzeug die rechtlichen Rahmenbedingungen nicht einhalten, habe sie ein ungeeignetes Fahrzeug angeschafft. Weiter betont die Vorinstanz, die Beschwerdeführerin hätte vor dem Kauf mit ihr Kontakt aufnehmen können, wie dies in Art. 6a EBV sinngemäss gefordert werde, worauf sie die Einhaltung der Vorschriften der EBV und ihrer Ausführungsvorschriften geprüft hätte. Dies sei ein Versäumnis der Beschwerdeführerin.

E. 6.2

Jede Verwaltungsmassnahme hat dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu entsprechen (Art. 5 Abs. 2 BV). Die Verfügung muss demnach zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und notwendig sein; sie hat zu unterbleiben, wenn eine gleich geeignete, aber mildere Massnahme für den angestrebten Zweck ausreichen würde. Ausserdem muss der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehen, die dem Beschwerdeführer auferlegt werden, die Massnahme muss mit anderen Worten zumutbar sein (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., Rz. 581 ff. mit Hinweisen auf die Rechtsprechung).

E. 6.2.1

Der Schutz der Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen stellt ein gewichtiges öffentliches Interesse dar (Art. 74 BV, Art. 1 USG). Die von der Vorinstanz angewandte Pflicht zu einem Partikelfilter-System sowie die angeordnete Beschränkung der Betriebszeit bei dessen Fehlen, stellt zweifelsohne ein geeignetes Mittel dar, um die Russmissionen des Schienenbusses zu beschränken.

E. 6.2.2

Die Erforderlichkeit der Massnahme ist zu verneinen, wenn eine gleich geeignete, aber mildere Massnahme für den angestrebten Erfolg ausreichen würde (Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., Rz. 591). Es sind indessen keine anderen bzw. mildereren Massnahmen ersichtlich, mit denen die schädlichen Russmissionen vermindert werden könnten, weshalb auch die Erforderlichkeit einer Beschränkung der Betriebszeit zu bejahen ist.

E. 6.2.3

Bei der Beurteilung der Frage Zumutbarkeit sind die einander gegenüberstehenden öffentlichen und privaten Interessen sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Je gewichtiger das eine und je weniger gewichtig das andere Interesse ist, desto eher fällt die Interessen-

abwägung zugunsten des erheblichen Interesses aus (Häfelin/Müller/ Uhlmann, a.a.O., Rz. 613 ff.). Wie in E. 4.3.3.5 festgehalten, sind die Emissionen an der Quelle zu begrenzen soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Das Interesse an der Vermeidung von Dieselmotoren ist dabei erheblich. Diesem Interesse stehen die Interessen der Beschwerdeführerin und teilweise auch der Öffentlichkeit entgegen, die nicht elektrifizierte Strecke als Kulturgut zu erhalten, einen authentischen Museumsbetrieb mit zweckmässigen historischen Fahrzeugen durchzuführen, solche Fahrzeuge einsetzen und dabei die für den Unterhalt notwendigen Mittel erwirtschaften zu können.

E. 6.2.3.1

Es erscheint nach den Ausführungen des BAFU als naheliegend, dass in das betreffende Fahrzeug aufgrund der beengten Platzverhältnisse kein Partikelfilter-System eingebaut werden kann, zumal bei alten Dieselmotoren Partikelfilter nicht über längere Zeit funktionsfähig bleiben und die Russpartikel zuverlässig zurückhalten können. Eine technische Lösung zur Emissionsbegrenzung für das betreffende Fahrzeug scheidet demzufolge aus, weshalb die Emissionen einzig durch eine Beschränkung der zulässigen Betriebsdauer begrenzt werden können. Es ist offensichtlich, dass die Beschwerdeführerin mit ihrer Zielsetzung, eine Museumsbahn als Zeitzeugen zu betreiben, nur dann auf ein Publikumsinteresse stösst und Einnahmen erzielen kann, wenn sie ein Eisenbahnerlebnis aus vergangenen Tagen mit den entsprechenden Fahrzeugen anbietet. Da sie kein aktuelles Transportbedürfnis erfüllt, kann sie nicht ein modernes Triebfahrzeug einsetzen, sondern ist auf historische Fahrzeuge angewiesen, die nicht mehr im regulären Einsatz stehen. Mangels Fahrleitung ihrer Strecke kann sie dazu kein elektrisches Triebfahrzeug einsetzen, sondern ist auf Dampflokomotiven und Dieselfahrzeuge angewiesen. Die Dieseltraktion spielte und spielt in der Schweiz jedoch aufgrund der frühen und nahezu vollständigen Elektrifizierung des schweizerischen Schienennetzes eine untergeordnete Rolle. Sie ist heute etwa noch im Neuenburger Jura auf der Bahnlinie zwischen La Chaux-de-Fonds und der Landesgrenze Richtung Besançon bei grenzüberschreitenden Zügen anzutreffen, wobei diese Züge von der französischen Staatsbahn SNCF mit französischen Dieselfahrzeugen betrieben werden. Für den Personenverkehr gibt es denn auch kaum historische schweizerische Streckendieselloks oder Dieseltriebwagen. So verfügt beispielsweise die Stiftung Historisches Erbe der SBB (SBB Historic) - die wohl grösste Sammlung historischer schweizerischer Eisenbahnfahrzeuge - bloss über eine einzige Diesellokomotive, neben einem Dutzend Dampflokomotiven und rund 40 elektrischen Triebfahrzeugen (vgl. Internetseite von SBB Historic www.sbbhistoric.ch Events/Fahrten Charterfahrten, besucht am 27. August 2014). Ein bereits in der Schweiz zugelassenes Fahrzeug dürfte daher kaum zu finden sein. Mit einem Triebwagen oder Schienenbus kann die Beschwerdeführerin einen einfach abzuwickelnden Pendelbetrieb durchführen, denn am Streckenende kann der Fahrer in den anderen Führerstand wechseln und zurückfahren, ohne zuvor das Triebfahrzeug umsetzen und dabei alle fahrdienstlichen Vorgaben betreffend Zuguntersuchung für neu gebildete Züge erfüllen zu müssen (vgl. Fahrdienstvorschriften FDV R 300.5 vom 1. Juli 2012, Ziff. 3, zu finden auf der Internetseite des BAV www.bav.admin.ch Grundlagen > Fahrdienstvorschriften, besucht am 27. August 2014). Der Auffassung der Vorinstanz, die Beschwerdeführerin habe unter diesen Umständen ein ungeeignetes Fahrzeug erworben, kann nicht ohne weiteres gefolgt werden. Es sind vielmehr keine schweizerischen Alternativen ersichtlich und es erscheint sinnvoll, einen Fahrzeugtyp einzusetzen, der bereits einmal auf der betreffenden Strecke eingesetzt war - wenn auch nur versuchsweise und während kurzer Zeit.

E. 6.2.3.2

Die Beschwerdeführerin macht geltend, dass mit einer Betriebsdauer von 50 Stunden pro Jahr die laufenden Unterhaltskosten des Fahrzeugs kaum gedeckt werden könnten, diese Beschränkung also wirtschaftlich nicht tragbar sei. Die Vorinstanz hat die Limite von 50 Stunden analog der auf den 1. Juli 2014 eingeführten Beschränkung gemäss Ziff. 6.1 AB zu Art. 4 EBV festgesetzt. Gemäss dieser Bestimmung sind "Selbstzündermotoren, die nicht mehr als 50 Betriebsstunden im Jahr betrieben werden, ausgenommen". Die Vorinstanz führt dazu aus, dass sich diese Bestimmung aus den Bedürfnissen von Anschlussgleisbetreibern ableite, deren Dieseltraktoren täglich jeweils nur für kurze Zeit betrieben würden und die erst seit kurzem dem EBG unterstehen, weshalb sie in der Regel über keine Betriebsbewilligung verfügten. Sie lege für diese einen Betrieb von 15 Minuten an 200 Tagen zu Grunde. Dieses Bemessungskriterium lässt sich indessen nicht auf die Beschwerdeführerin übertragen; ihre Bedürfnisse unterscheiden sich wesentlich von denjenigen eines Anschlussgleisbetreibers, ist doch ihre Strecke erheblich länger als ein Anschlussgleis und bezweckt sie nicht den Verschub von Güterwagen für den Be- und Entlad von Waren im Betriebsgelände, sondern gelegentliche Personenfahrten.

E. 6.2.3.3

Zu beachten ist, dass die Betriebsdauer nicht mit der Fahrzeit gleichzusetzen ist, vielmehr beginnt der Betrieb bereits vor einer Fahrt bis das Fahrzeug fahrbereit ist, wobei üblicherweise das Fahrzeug zunächst vom Abstellort zum Abgangsbahnhof und nach Ende der Fahrt dorthin zurückgelangen muss. Zudem sind gelegentlich auch für bahninterne Bedürfnisse und Testzwecke Dienstfahrten durchzuführen (bei SBB Historic anscheinend "Fitnessfahrten" genannt, <www.sbbhistoric.ch> Events/Fahrten > Fitnessfahrten, besucht am 27. August 2014). Es ist der Beschwerdeführerin zuzustimmen, dass ferner die Erträge aus öffentlichen Publikumsfahrten wegen deren unberechenbarer Auslastung eher gering sind. Ertragsreicher sind Sonderfahrten für Gruppen, diese werden denn auch von zahlreichen Bahngesellschaften und den meisten Museumsbahnen angeboten (vgl. z.B. SBB Historic <www.sbbhistoric.ch> Events/Fahrten > Charterfahrten, besucht am 27. August 2014 oder die Museumsbahn Blonay-Chamby <www.blonay-chamby.ch> Groupes, besucht am 27. August 2014). Laut dem Fahrplan 2014 der Beschwerdeführerin sind an vier Tagen öffentliche Fahrten mit Dieselzügen vorgesehen, wobei jeweils drei Retourfahrten absolviert werden. Von jeder Fahrt entfallen etwa 30 Minuten auf das schweizerische Territorium. Werden diese Publikumsfahrten mit dem Schienenbus absolviert, wäre bereits etwa ein Drittel der zugelassenen Betriebsdauer des Schienenbusses verbraucht. Überdies rechnet die Beschwerdeführerin für eine Sonderfahrt gemäss ihrer Internetseite mit mindestens zwei Stunden Betriebszeit. Auch wenn die Beschwerdeführerin weder die laufenden Kosten noch mögliche Erträge aus Sonderfahrten mit dem Schienenbus beziffert, erscheint es naheliegend, dass selbst bei dessen ausschliesslichem Einsatz für knapp 20 Sonderfahrten kaum ein für den Unterhalt ausreichender Ertrag erzielt werden kann, nach Abzug der Betriebskosten und des Trassenpreises. Die Beschränkung auf 50 Stunden erweist sich unter Würdigung dieser besonderen Umstände weder als wirtschaftlich tragbar im Sinn von Art. 11 Abs. 2 USG noch als zumutbar, zumal für die Beschwerdeführerin auch keine Alternativen ersichtlich sind. Ihre Interessen an einer längeren Betriebszeit überwiegen somit.

E. 6.2.3.4

Indessen erweist sich auch die als Eventualantrag von der Beschwerdeführerin verlangte Beschränkung auf 250 bis 300 Stunden als übermässig und mit dem Prinzip der Emissionsbegrenzung nicht mehr vereinbar, würde dies doch einen Einsatz für etwa 100 Sonderfahrten oder mehr als zwei Fahrten pro Woche bedeuten. Es erscheint dem urteilenden Gericht vielmehr als angemessen, wirtschaftlich tragbar und zumutbar, eine Beschränkung auf 150 Stunden pro Jahr festzusetzen.

E. 6.3

Die von der Vorinstanz verfügte Beschränkung der Betriebsdauer des Schienenbusses auf 50 Stunden pro Jahr erweist sich zusammenfassend als unzumutbar und damit unverhältnismässig. Unter Würdigung aller Umstände ist diese auf maximal 150 Stunden pro Jahr zu erhöhen. Die Beschwerde ist daher teilweise gutzuheissen und Ziff. III.2.5 der angefochtenen Verfügung dahingehend zu ändern, dass ohne Partikelfilter-System die maximale Betriebsdauer des Fahrzeugs auf 150 Betriebsstunden pro Jahr beschränkt ist.

E. 7

Bei diesem Ergebnis gilt die Beschwerdeführerin als teilweise obsiegende Partei. Sie hat deshalb in Anwendung von Art. 63 Abs. 1 VwVG lediglich reduzierte Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 650.- zu tragen (vgl. Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Vorliegend wurde im Rahmen des Verfahrens vor Bundesverwaltungsgericht mittels Zwischenverfügung vom 5. März 2014 auch über ein Gesuch der Beschwerdeführerin betreffend den Erlass vorsorglicher Massnahmen entschieden, wobei diese mit ihrem Begehren durchdringen konnte. Diese Zwischenverfügung war aufgrund ihres geringen Umfangs nicht derart gewichtig, als dass es sich rechtfertigen würde, der Beschwerdeführerin die Kosten zusätzlich zu reduzieren. Die auferlegten Verfahrenskosten werden dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 1'000.- entnommen, der Rest von Fr. 350.- ist der Beschwerdeführerin nach Eintritt der Rechtskraft zurückzuerstatten. Die Vorinstanz ist als Bundesbehörde von der Tragung von Verfahrenskosten befreit (Art. 63 Abs. 2 VwVG), hat aber auch keinen Anspruch auf Parteientschädigung (Art. 7 Abs. 3 VGKE). Der Beschwerdeführerin ist keine Parteientschädigung zuzusprechen, da sie nicht anwaltlich vertreten ist (Art. 64 Abs. 1 VwVG) und nur verhältnismässig geringe Auslagen ersichtlich sind (Art. 7 Abs. 4 und Art. 13 Bst. a VGKE).

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