



Urteil vom 5. Juli 2023

Besetzung

Richterin Christine Ackermann (Vorsitz),
Richter Jürg Marcel Tiefenthal,
Richter Alexander Mistic,
Gerichtsschreiber Benjamin Strässle.

Parteien

A. _____,
vertreten durch
Dr. iur. Bruno Beeler, Rechtsanwalt,
Beeler, Wiget & Huwyler Rechtsanwälte,
Beschwerdeführer,

gegen

Schweizerische Südostbahn AG (SOB),
Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen,
vertreten durch
PD Dr. Peter Reetz, Rechtsanwalt, und
MLaw Mirco Mock, Rechtsanwalt,
Reetz Sohm Rechtsanwälte,
Beschwerdegegnerin,

Bundesamt für Verkehr BAV,
Abteilung Infrastruktur, Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen,
Vorinstanz.

Gegenstand

Bahninfrastruktur; Aufhebung Bahnübergang.

Sachverhalt:**A.**

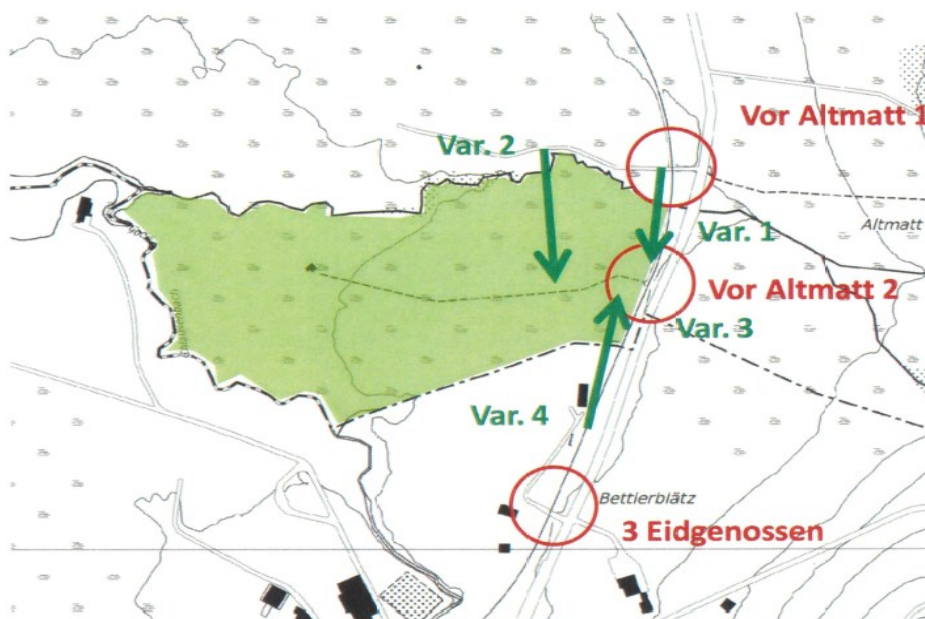
An der Eisenbahnstrecke Biberbrugg – Arth-Goldau befindet sich bei km 21.734 im Gebiet Äussere Altmatt der ungesicherte Bahnübergang «Vor Altmatt 2». Der Bahnübergang dient der Bewirtschaftung der drei westlich der Gleisanlage im Schutzobjekt Nr. 303 («Altmatt-Biberbrugg») gemäss der Hochmoorverordnung (SR 451.32) sowie dem Schutzobjekt Nr. 2896 («Schlänggli-Biberbrugg») gemäss der Flachmoorverordnung (SR 451.33) gelegenen Grundstücke Nrn. 1045, 1046 und 1047 (Grundbuch Einsiedeln). Es handelt sich dabei um sogenannte Streueflächen, die jährlich im Herbst gemäht werden. Zum Bahnübergang führt ein mehrere Meter langer einspuriger Flurweg, der von der in diesem Bereich parallel zur Gleisanlage verlaufenden Hauptstrasse H8 abzweigt. Auf der westlichen Seite der Gleise schliesst niveaugleich ein in das Schutzobjekt hinein führender sogenannter Prügelweg an.

B.

B.a Am 25. November 2014 unterbreitete die Schweizerische Südostbahn AG (SOB; nachfolgend: Gesuchstellerin) dem Bundesamt für Verkehr (BAV) das Gesuch um Erteilung der Plangenehmigung für die Aufhebung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» und die Erstellung einer rückwärtigen Erschliessung.

Das Gesuch sieht gestützt auf ein Variantenstudium vor, den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» aufzuheben und die in den Schutzobjekten gelegenen drei Grundstücke neu rückwärtig zu erschliessen. Hierzu ist ausgehend vom rund 250 m südlich gelegenen gesicherten Bahnübergang «3 Eidgenossen» ein neu zu erstellender Weg vorgesehen. Dieser würde im Bereich des Kulturlandes als mit einem Kieskoffer befestigter Flurweg und daran anschliessend als Prügelweg ausgestaltet. Zur Querung des im Grenzbereich zu den Schutzobjekten verlaufenden «Rinnsals» würde dieses im Bereich der Fahrspur und damit auf einer Breite von rund 5 m in ein Rohr verlegt. Der Bestand des neuen Flurweges soll mit einem Fuss- und Wegrecht gesichert werden. Ferner sieht das Plangenehmigungsgesuch eine Anpassung der bestehenden Einmündung vom Bahnübergang «3 Eidgenossen» in die Hauptstrasse H8 vor; es soll gewährleistet werden, dass nach links in die Hauptstrasse H8 abbiegende landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Anhänger ausserhalb des Lichtraumprofils der Eisenbahn warten können.

Als Alternative zur geplanten rückwärtigen Erschliessung ab dem Bahnübergang «3 Eidgenossen» – im Rahmen des Variantenstudiums als Variante 4 bezeichnet – waren eine Erschliessung vom nördlich gelegenen Bahnübergang «Vor Altmatt 1» (Varianten 1 und 2) und ein Umbau des bestehenden Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» (Variante 3) geprüft worden. Dabei fiel eine Erschliessung von Norden her aufgrund entgegenstehender Interessen des Moorschutzes ausser Betracht und ein Umbau des bestehenden Bahnübergangs konnte aufgrund des geplanten Ausbaus der Hauptstrasse H8 nicht weiterverfolgt werden.



Streufläche, die im Moment über den Bahnübergang Vor Altmatt 2 erschlossen ist

Abbildung zum Variantenstudium (Technischer Bericht vom 4. Dezember 2014 zur Aufhebung zwei unbewachter Bahnübergänge mit baulichen Massnahmen, Bahnübergang Vor Altmatt 2, km 21.734, Nr. 58, Anhang)

B.b Während der öffentlichen Auflage bis zum 1. Februar 2015 gingen beim BAV zwei Einsprachen ein, darunter jene von A. _____ (nachfolgend auch: Einsprecher) vom 29. Januar 2015.

Der Einsprecher ist Eigentümer der Kulturlandparzelle (Grundstück Nr. [...] gemäss dem Grundbuch Rothenthurm), über welche der neu zu erstellende befestigte Flurweg ab dem Bahnübergang «3 Eidgenossen» erstellt werden soll. Er rügte, die geplante rückwärtige Erschliessung der Streuflächen führe zu einer unverhältnismässigen Beanspruchung von landwirtschaftlichem Kulturland. Zudem werde mit einer rückwärtigen Erschliessung ab dem Bahnübergang «3 Eidgenossen» die Zugänglichkeit

zu den Schutzobjekten für Wanderer und Biker in unerwünschter Weise verbessert. Er verlangte aus diesen Gründen, die Streueflächen von Norden her über den Bahnübergang «Vor Altmatt 1» zu erschliessen, womit eine Beanspruchung von landwirtschaftlichem Kulturland gänzlich vermieden werden könne.

B.c Das BAV gab der Gesuchstellerin Gelegenheit, sich zu den Einsprachen zu äussern und holte eine Stellungnahme des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) ein.

Die Gesuchstellerin verwies in ihrer Stellungnahme vom 16. Februar 2015 auf das von ihr durchgeführte Variantenstudium, gemäss welchem die gewählte Erschliessungsvariante unter Berücksichtigung aller berührter Interessen die beste Variante darstelle. Überwiegende, dieser Variante entgegenstehende Interessen seien nicht ersichtlich.

Das BAFU wies in seiner Stellungnahme vom 29. April 2015 zunächst darauf hin, dass der geplante neue Flurweg innerhalb von Landschaftsschutzobjekten von nationaler Bedeutung zu liegen komme. Eine Beeinträchtigung sei aufgrund der geplanten Wegführung jedoch nicht zu erwarten, weshalb eine Begutachtung durch die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) nicht erforderlich sei. Im Weiteren erachtete es die landwirtschaftliche Nutzung der auf den Grundstücken Nrn. 1045, 1046 und 1047 gelegenen Streueflächen und damit auch die hierfür erforderliche Erschliessung als konform mit dem Naturschutzrecht des Bundes; die möglichen Alternativen seien entweder mit weitergehenden Eingriffen in Naturschutzobjekte verbunden oder, den Umbau des bestehenden Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» betreffend, offenbar nicht möglich.

B.d Das BAV führte in der Folge einen Augenschein durch. Anlässlich des Augenscheins wurde vereinbart, eine weitere Alternative der rückwärtigen Erschliessung von Norden vom Bahnübergang «Vor Altmatt 1» aus zu prüfen (Variante 2a). Diese sah vor, am Ende der Rampe, die vom höherliegenden Bahnübergang «Vor Altmatt 1» in die Schutzgebiete hinunterführt, links abzweigend einen neuen Prügelpfad zu erstellen. Dieser sollte durch die Schutzgebiete hindurch bis zu dem auf Höhe des aufzuhebenden Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» vorbestehenden Prügelpfad führen und so die rückwärtige Erschliessung der drei Grundstücke sicherstellen.

Mit Stellungnahme vom 19. Juni 2015 erklärte das BAFU die Variante 2a für nicht konform mit dem Naturschutzrecht des Bundes; die weitere in

Betracht gezogene Variante der rückwärtigen Erschliessung von Norden her sei – im Vergleich zur gewählten Variante – mit weitergehenden Eingriffen in die Schutzobjekte verbunden. Auch das Amt für Natur, Jagd und Fischerei des Kantons Schwyz hat sich am 13. Juli 2015 in diesem Sinne vernehmen lassen.

Die betreffende Variante wurde in der Folge nicht weiterverfolgt.

B.e Mit Schreiben vom 5. April 2019 reichte die Gesuchstellerin eine Projektänderung ein. Diese sieht vor, die Linienführung des Flurweges zur rückwärtigen Erschliessung zu optimieren; der Flurweg soll ab dem Bahnübergang «3 Eidgenossen» neu möglichst nahe an der Bahnlinie erstellt werden, um eine Zerschneidung von landwirtschaftlichem Kulturland zu vermeiden. Mangels Einigung mit dem Einsprecher ist zudem vorgesehen, die zur Erstellung und Benützung des Flurweges notwendige Dienstbarkeit zu enteignen. Die betroffene Fläche beträgt gemäss der Projektänderung 459 m².

Das BAV führte zur Projektänderung ein vereinfachtes Plangenehmigungsverfahren durch. Mit Schreiben vom 20. August 2019 erhob A. _____ Einsprache gegen die Projektänderung vom 5. April 2019. Er hielt dabei an seinen Rechtsbegehren und (im Wesentlichen) auch an seiner Begründung gemäss der Einsprache vom 29. Januar 2015 fest.

B.f Mit Verfügung vom 12. Juli 2021 erteilte das BAV der Gesuchstellerin die nachgesuchte Plangenehmigung unter Auflagen im Sinne der Anträge des BAFU und des Kantons Schwyz. Die enteignungsrechtliche Einsprache von A. _____ wies das BAV mit Ausnahme des Begehrens um Zusprache einer Parteientschädigung ab. Auf das Begehren um Zusprache einer Enteignungsentschädigung trat das BAV nicht ein; es verwies den Einsprecher auf das Verfahren vor der Eidgenössischen Schätzungskommission (ESchK) und ordnete nach Eintritt der Rechtskraft der Plangenehmigungsverfügung sowie auf Antrag der Enteignerin die Überweisung der Akten an die ESchK an.

Das BAV führte im Wesentlichen aus, die Aufhebung des bestehenden Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» und die rückwärtige Erschliessung des Streuelandes seien geeignet, sowohl einen sicheren Bahnbetrieb als auch eine fortwährende Erschliessung der Streueflächen zu gewährleisten. Mit der projektierten Erschliessung werde zudem der Eingriff in die Schutzobjekte minimiert, wohingegen mit der von A. _____ geforderten

Erschliessungsvariante ein weitergehender und damit unzulässiger Eingriff verbunden sei. Sodann werde der geplante Flurweg nahe am Bahntrasse erstellt. Das Kulturland werde auf diese Weise nicht zerschnitten und zudem sei nicht von einer (zusätzlichen) Beeinträchtigung der Landschaftsschutzobjekte auszugehen. Schliesslich erachtete das BAV die geplante Beanspruchung von Kulturland und damit verbunden die Enteignung des Wegrechts angesichts des Interesses an einem sicheren Bahnbetrieb, der bescheidenen Nutzung des Flurweges (jährlich rund 20 Fahrten im Herbst) sowie den berührten Naturschutzinteressen für zumutbar, weshalb es die enteignungsrechtliche Einsprache abwies.

C.

Mit Schreiben vom 13. September 2021 liess der Einsprecher (nachfolgend: Beschwerdeführer) gegen die Plangenehmigung des BAV (nachfolgend: Vorinstanz) vom 12. Juli 2021 Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht führen. Er beantragt, es sei die Plangenehmigung vom 12. Juli 2021 aufzuheben, soweit der Gesuchstellerin (nachfolgend: Beschwerdegegnerin) die Plangenehmigung erteilt und die von ihm erhobene Einsprache abgewiesen worden sei. Vielmehr sei (in Gutheissung seiner Einsprache) auf die rückwärtige Erschliessung gemäss dem Gesuch der Beschwerdegegnerin zu verzichten und anstatt dessen das Streuland (gemäss der Variante 2a) über den Bahnübergang «Vor Altmatt 1» mittels Prügelweg zu erschliessen. In verfahrensrechtlicher Hinsicht wird (sinngemäss) die Durchführung eines Augenscheins anbegehrt.

Der Beschwerdeführer ist unter anderem der Ansicht, eine rückwärtige Erschliessung der auf den Grundstücken Nrn. 1045, 1046 und 1047 gelegenen Streueflächen mit einem Prügelweg ausgehend vom Bahnübergang «Vor Altmatt 1» trage den berührten Interessen insgesamt besser Rechnung und sei daher der genehmigten Erschliessung vorzuziehen. So habe die Vorinstanz ausser Acht gelassen, dass die genehmigte Erschliessung unter anderem innerhalb der Moorlandschaft «Rothenthurm», einer Moorlandschaft von nationaler Bedeutung, liege und diese aufgrund des befestigten und damit sichtbaren Flurwegs beeinträchtigt werde. Eine solche Beeinträchtigung sei mit der von ihm geforderten Erschliessung über den Bahnübergang «Vor Altmatt 1» aufgrund des (nach einiger Zeit) nicht (mehr) sichtbaren Prügelweges nicht verbunden. Zudem könnte der Prügelweg nahe am Bahndamm und damit ausserhalb der beiden Moorlandschutzobjekte von nationaler Bedeutung erstellt werden. Ein Verlust von Kulturland – das Erstellen des Flurweges ab dem Bahnübergang «3 Eidgenossen» würde insgesamt mehr als 500 m² Wiesland beanspruchen –

liesse sich mit dieser Erschliessungsvariante vermeiden. Und da auch mit der genehmigten Erschliessung entlang des Bahndammes ein – wenn auch kürzerer – Prügelweg innerhalb der vom Kanton ausgedehnten Naturschutzzone A erstellt werden müsse, sei die von ihm geforderte rückwärtige Erschliessung mit Blick auf die neben dem Naturschutz ebenfalls berührten Interessen des Landschaftsschutzes und des Kulturlanderhalts insgesamt als die bessere Variante anzusehen. Die vorgesehene Enteignung sei somit unverhältnismässig, umso mehr, als die zu erstellende rückwärtige Erschliessung lediglich für einige wenige Fahrten im September genutzt werde und mit der genehmigten Erschliessung die Zugänglichkeit zum Schutzobjekt für Wanderer und Biker in unerwünschter Weise verbessert werde; diese würden am Ende des Flurweges nicht umdrehen, sondern die geschützten Moorflächen durchqueren. Schliesslich sei trotz entsprechender Vorbringen unberücksichtigt geblieben, dass mit der genehmigten Erschliessung im Bereich des Bahnübergangs «3 Eidgenossen» die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet sei.

D.

Die Vorinstanz schliesst mit Vernehmlassung vom 14. Oktober 2021 auf Abweisung der Beschwerde. Zur Begründung verweist sie auf die angefochtene Plangenehmigungsverfügung, für welche sie sich insbesondere auf die fachkundigen Stellungnahmen des BAFU sowie des Kantons Schwyz abgestützt habe.

E.

Die Beschwerdegegnerin liess mit Beschwerdeantwort vom 29. November 2021 die Abweisung der Beschwerde beantragen.

Zur Begründung macht sie zusammenfassend geltend, es seien verschiedene Alternativen zur schliesslich genehmigten rückwärtigen Erschliessung geprüft worden. Diese hätten jedoch aufgrund entgegenstehender Interessen insbesondere des Naturschutzes nicht weiterverfolgt werden können. Mit dem überarbeiteten und schliesslich genehmigten Erschliessungsprojekt werde eine Zerschneidung des Kulturlandes vermieden, indem der neu zu erstellende Flurweg im Wesentlichen unmittelbar entlang der Gleisanlage geführt werde. Entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers sei die genehmigte rückwärtige Erschliessung nicht mit nachteiligen Auswirkungen auf die Interessen des (Moor-)Landschaftsschutzes verbunden und die negativen Auswirkungen auf die Moorvegetation würden mit der Erstellung eines Prügelweges minimiert. Das genehmigte Vorhaben sei entsprechend auch nach Auffassung der angehörten Fachstellen konform

mit dem Naturschutzrecht des Bundes. Demgegenüber wäre eine rückwärtige Erschliessung ausgehend vom Bahnübergang «Vor Altmatt 2» aufgrund der örtlichen Verhältnisse mit weitergehenden Eingriffen in die Naturschutzobjekte verbunden und damit unzulässig beziehungsweise in jedem Fall nachteiliger. Dies müsse umso mehr gelten, als dem Interesse des Naturschutzes höheres Gewicht beikomme als dem Interesse des (Moor-)Landschaftsschutzes und – angesichts der betroffenen Fläche – dem Interesse am Erhalt von landwirtschaftlichem Kulturland. Schliesslich sei eine rückwärtige Erschliessung über den Bahnübergang «3 Eidgenossen» unter Berücksichtigung der vorgesehenen Anpassungen verkehrssicher.

F.

Das BAFU äussert sich in seinem Fachbericht vom 8. Februar 2022 auf entsprechende Fragen des Bundesverwaltungsgerichts hin zum Grenzverlauf der betroffenen Schutzobjekte gemäss der Hochmoor- und der Flachmoorverordnung, zu den Auswirkungen eines Prügelweges auf die Moorvegetation und zu den Auswirkungen der genehmigten rückwärtigen Erschliessung auf die Interessen des (Moor-)Landschaftsschutzes. Demnach sind die Kantone für die Festlegung des genauen Grenzverlaufs der Hoch- und Flachmoore zuständig, wobei gemäss der vom Kanton Schwyz ausgeschiedenen Naturschutzzone A die Schutzobjekte bis an den Eisenbahndamm reichen würden. Die Erschliessung diene sodann der Aufrechterhaltung der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung und sei konform mit den Zielen des Moorschutzes, wobei ein Prügelweg eine minimale Erschliessung unter grösstmöglicher Schonung des Moorbodens garantiere. Der geplante befestigte Flurweg stelle sodann trotz der Optimierung des Verlaufs im Rahmen der Projektänderung eine gewisse Beeinträchtigung des (Moor-)Landschaftsbildes dar. Demgegenüber sei eine rückwärtige Erschliessung ab dem Bahnübergang «Vor Altmatt 1», wie sie der Beschwerdeführer verlange, (aufgrund der topographischen Verhältnisse) mit weitergehenden Eingriffen in die Schutzobjekte verbunden; es müsste ein deutlich längerer Prügelweg erstellt werden und je nach Ausgestaltung des Einbiegers seien Geländeänderungen erforderlich.

G.

Die Vorinstanz äussert sich mit ergänzender Vernehmlassung vom 8. Februar 2022 zur Verkehrssicherheit im Bereich der beiden Bahnübergänge «3 Eidgenossen» und «Vor Altmatt 1». Demnach ist der Übergang «3 Eidgenossen» mit einer automatischen Vollschanke gesichert, der eine Kollision von Strassenfahrzeugen und Eisenbahnfahrzeugen sicher und

zuverlässig verhindert. Zudem sei gemäss den Projektunterlagen vorgesehen, die Einmündung in die Hauptstrasse H8 so anzupassen, dass nach links in die Hauptstrasse einbiegende Fahrzeuge ausserhalb des Lichtraumprofils der Gleisanlage warten könnten. Im Gegensatz zum Bahnübergang «3 Eidgenossen» sei der Bahnübergang «Vor Altmatt 1» mit einer manuellen Bedarfsschranke gesichert, der durch instruierte Personen benutzt werden dürfe. Schliesslich weist die Vorinstanz darauf hin, dass der Bahnübergang «Vor Altmatt 2» als aufgehoben zu betrachten sei.

H.

Das BAFU äussert sich mit ergänzendem Fachbericht vom 28. März 2022 zu der Frage der Biotopqualität der Fläche entlang des Bahndamms, auf welcher der Prügelpfad gemäss der genehmigten Variante beziehungsweise gemäss der vom Beschwerdeführer verlangten Erschliessung erstellt werden soll. Es hielt unter Verweis auf den Augenschein vom 2. Juni 2015 fest, die betreffenden Flächen würden Moorvegetation aufweisen.

I.

Der Beschwerdeführer hält mit Stellungnahme vom 3. Juni 2022 an seinen Vorbringen zur fehlenden Verkehrssicherheit beim Bahnübergang «3 Eidgenossen» fest. Zudem schlägt der Beschwerdeführer im Zusammenhang mit der von ihm geforderten Erschliessungsvariante neu vor, den Prügelpfad unmittelbar nach der Rampe scharf links entlang der Rampe und des Bahndamms zum bestehenden Prügelpfad zu führen, womit der Eingriff in die Schutzgebiete weiter minimiert werden könne, sofern es mit einer Wegführung entlang des Bahndammes überhaupt zu einem solchen komme.

J.

Die Beschwerdegegnerin hält mit Stellungnahme vom 8. Juni 2022 und unter Verweis auf die Fachberichte des BAFU sowie die Vernehmlassungen der Vorinstanz an ihrer Auffassung fest, wonach die genehmigte Erschliessung den berührten Interessen insgesamt am besten Rechnung trage. So wirke sich die vom Beschwerdeführer geforderte rückwärtige Erschliessung ab dem Bahnübergang «Vor Altmatt 1» in verschiedener und erheblicher Hinsicht nachteilig auf die Interessen des Naturschutzes aus, ohne dass diese Nachteile aufgewogen werden könnten. Insbesondere stelle auch ein Prügelpfad eine Beeinträchtigung der Moorvegetation und damit einen Eingriff in die Schutzobjekte dar, der allerdings im Interesse der den Schutzziele dienenden Bewirtschaftung der Streueflächen hinzunehmen sei. Nachdem jedoch im Rahmen der vom Beschwerdeführer geforderten Erschliessung ein erheblich längerer Prügelpfad innerhalb der

Schutzobjekte erstellt werden müsse, sei die geforderte Variante in Bezug auf den Moorschutz nachteiliger. Im Übrigen bestreitet die Beschwerdegegnerin, dass eine Erschliessung ab der an den Bahnübergang «Vor Altmatt 1» anschliessenden Rampe ohne einen weit in die Schutzgebiete hineinreichenden Einbieger oder erhebliche Geländeänderungen und damit mit dem Naturschutzrecht des Bundes nicht zu vereinbarenden Eingriffen in die Schutzobjekte möglich ist. Zu der vom Bundesverwaltungsgericht aufgeworfenen Möglichkeit eines nicht befestigten Fahrweges äussert sich die Beschwerdegegnerin ablehnend; selbst bei einer geringen Beanspruchung von jährlich rund 20 Fahrten im September würden sich Setzungen im Gelände bilden und Fahrrinnen ausbilden.

K.

Der Beschwerdeführer hält mit Replik vom 19. September 2022 an seinen Rechtsbegehren fest. Wie die Beschwerdegegnerin äussert er sich ablehnend zur Möglichkeit eines nicht befestigten Fahrweges im Bereich seines Kulturlandes.

L.

Die Beschwerdegegnerin hält mit Duplik vom 23. November 2022 an ihren Rechtsbegehren gemäss der Beschwerdeantwort vom 29. November 2021 fest.

M.

Mit Schlussbemerkungen vom 6. Februar 2023 hält der Beschwerdeführer an seinen bisherigen Rechtsbegehren fest. Zudem beantragt er gestützt auf Art. 6 Ziff. 1 EMRK die Durchführung einer öffentlichen Parteiverhandlung. Mit der Verhandlung sei zudem ein Augenschein mit Fahrversuchen im Bereich der beiden Bahnübergänge «3 Eidgenossen» und «Vor Altmatt 1» zu verbinden.

N.

N.a Mit Verfügung vom 14. Februar 2023 teilte das Bundesverwaltungsgericht mit, dass antragsgemäss eine öffentliche Parteiverhandlung gemäss EMRK stattfinden werde. Gleichzeitig erklärte es, dass kein Augenschein vorgesehen sei.

N.b Am 17. Mai 2023 fand am Sitz des Bundesverwaltungsgerichts in St. Gallen eine öffentliche Parteiverhandlung statt.

Anlässlich der öffentlichen Parteiverhandlung informierten der Beschwerdeführer und die Beschwerdegegnerin darüber, wie die Grundstücke Nrn. 1045, 1046 und 1047 aktuell erschlossen sind (nachdem gemäss der Vernehmlassung der Vorinstanz vom 8. Februar 2022 der Bahnübergang «Vor Altmatt 2» als aufgehoben zu betrachten sei). Der Beschwerdeführer legte dar, der Bahnübergang «Vor Altmatt 2» sei nicht vollständig aufgehoben worden. Vielmehr werde er zur Bewirtschaftung der Streueflächen im Herbst während zwei Halbtagen genutzt, wobei Sicherheitspersonal beigezogen werde. Die Beschwerdegegnerin legte dar, dass nach einem Unfall auf dem Bahnübergang im Jahr 2014 der Bahnübergang geschlossen worden sei. Seither müssten die Bewirtschafter bei ihr vorab telefonisch eine Überwachung anfordern; die Gleise dürften erst überquert werden, wenn sie hierzu mündlich die Freigabe erteilt habe. Diese Form der Überwachung sei aufwändig und fehleranfällig.

Je mit Schreiben vom 12. Juni 2023 verzichteten die Beschwerdegegnerin und die Vorinstanz auf Bemerkungen zum Protokoll der öffentlichen Verhandlung vom 17. Mai 2023. Der Beschwerdeführer reichte am 13. Juni 2023 eine Stellungnahme ein und brachte eine Berichtigung an.

O.

Auf die weiteren Ausführungen der Parteien und die bei den Akten liegenden Schriftstücke wird, sofern zur Entscheidungsfindung erforderlich, im Rahmen der nachstehenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes (VGG, SR 173.32) Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG, SR 172.021), sofern diese von einer Vorinstanz im Sinne von Art. 33 VGG erlassen worden sind und keine Ausnahme gemäss Art. 32 VGG gegeben ist.

Die Aufhebung von Bahnübergängen mit Ersatzerschliessung wird im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren gemäss Art. 18 ff. des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) angeordnet. Mit der Plangenehmigung entscheidet die Genehmigungsbehörde gleichzeitig auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen (Art. 18h Abs. 1 EBG). Eine Plange-

nehmung stellt eine Verfügung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 VwVG und somit ein taugliches Anfechtungsobjekt dar. Mit dem BAV hat eine Behörde im Sinne von Art. 33 Bst. d VGG verfügt und eine Ausnahme, was das Sachgebiet betrifft, ist nicht gegeben (vgl. Art. 32 VGG). Das Bundesverwaltungsgericht ist demnach zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde sachlich und funktional zuständig. Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

1.2 Zur Beschwerde ist berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung besitzt (Art. 48 Abs. 1 VwVG).

Der Beschwerdeführer hat als Einsprecher am Verfahren vor der Vorinstanz teilgenommen (vgl. Art. 18f EBG). Er setzt sich als Eigentümer des Grundstücks Nr. (...) dagegen zur Wehr, dass sein Grundstück auf dem Enteignungsweg mit einer Dienstbarkeit belastet wird. Der Beschwerdeführer ist daher als direkt in seinen Rechten Betroffener ohne Weiteres zur Beschwerdeerhebung berechtigt.

1.3 Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) ist somit einzutreten.

2.

Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Plangenehmigung auf Verletzung von Bundesrecht – einschliesslich der unrichtigen oder unvollständigen Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehlern bei der Ausübung des Ermessens – sowie auf Unangemessenheit hin (Art. 49 VwVG). Im letzten Punkt auferlegt es sich eine gewisse Zurückhaltung, wenn technische Fragen zu beurteilen sind oder die Vorinstanz gestützt auf eigene Fachkompetenz oder die ihr vom Gesetzgeber beigegebenen Fachbehörden entschieden hat. Die Zurückhaltung setzt allerdings voraus, dass im konkreten Fall der Sachverhalt vollständig und richtig abgeklärt worden ist und die Vorinstanz die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend vorgenommen hat (Urteil des BGer 2C_388/2020 vom 20. Oktober 2020 E. 5.4.5 und Urteil des BVer A-3484/2018 vom 7. September 2021 E. 8, je mit Hinweisen; vgl. auch Urteil des BGer 1C_539/2021 vom 15. November 2022 E. 4.3.2).

Das Bundesverwaltungsgericht stellt sodann den rechtserheblichen Sachverhalt unter Vorbehalt der Mitwirkungspflicht der Parteien von Amtes wegen fest (Art. 12 und Art. 13 VwVG) und wendet das Recht grundsätzlich frei und von Amtes wegen an, ohne an die rechtliche Begründung der Parteibegehren gebunden zu sein (Art. 62 Abs. 4 VwVG). Es kann eine Beschwerde auch aus anderen als den geltend gemachten Gründen gutheissen oder den angefochtenen Entscheid im Ergebnis mit einer von der Vorinstanz abweichenden Begründung bestätigen (sog. Motivsubstitution; vgl. Urteil des BVGer A-3484/2018 vom 7. September 2021 E. 8 und E. 34.6.3 mit Hinweisen).

3.

3.1 Der Beschwerdeverföhrer ist der Ansicht, die mit der Plangenehmigung vom 12. Juli 2021 verfügte Aufhebung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» und damit verbunden die rückwärtige Erschliessung der Streueflächen trage den beröhrten Interessen nicht optimal Rechnung. Dabei wendet er sich insbesondere gegen die Beanspruchung von seinem landwirtschaftlichen Kulturland und erachtet die Enteignung als nicht verhältnismässig. Er verlangt eine alternative rückwärtige Erschliessung der Streueflächen. Die Vorinstanz und die Beschwerdegegnerin bestreiten demgegenöber, dass die vom Beschwerdeföhrer geforderte Variante konform, insbesondere mit dem Naturschutzrecht des Bundes, realisiert werden könne.

Vor diesem Hintergrund ist im Folgenden zunächst die gesetzliche Ordnung im Zusammenhang mit der Sicherung und Signalisation von Bahnübergängen darzustellen (nachfolgend E. 3.2). Anschliessend ist auf die Rechtsprechung im Zusammenhang mit der Aufhebung von Bahnübergängen einzugehen (nachfolgend E. 3.3) und schliesslich ist zu prüfen, was sich daraus in Bezug auf das streitbetroffene Projekt ergibt (nachfolgend E. 4).

3.2 Die Grundsätze der Planung, des Baus und des Betriebes von Eisenbahnen sind in den Art. 17 ff. EBG verankert. Nach diesen sind die Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge entsprechend den Anforderungen des Verkehrs, des Umweltschutzes und gemäss dem Stande der Technik zu erstellen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern (Art. 17 Abs. 1 Satz 1 EBG). Der Bundesrat erlässt sodann gemäss Art. 17 Abs. 2 EBG Vorschriften unter anderem über den Bau und Betrieb im Eisenbahnwesen. Die Eisenbahnunternehmen sind im Rahmen der Vorschriften für den sicheren Betrieb der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich (Art. 17 Abs. 4 Satz 1 EBG) und (entsprechend) verpflichtet, die Vorkehren zu

treffen, die gemäss den Vorschriften des Bundesrates und den mit den genehmigten Plänen verbundenen Auflagen zur Sicherheit des Baues und Betriebes der Eisenbahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind (Art. 19 Abs. 1 Satz 1 EBG).

Die ausführlichen Sicherheitsvorschriften finden sich in der gestützt unter anderem auf Art. 17 Abs. 2 EBG erlassenen Eisenbahnverordnung (EBV, SR 742.141.1). Diese enthält in den Art. 37 ff. Bestimmungen über die Sicherung und Signalisation von Bahnübergängen. Gemäss Art. 37b Abs. 1 EBV sind Bahnübergänge entsprechend der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation entweder aufzuheben oder so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten, dass sie sicher befahren und betreten werden können. Die Modalitäten der Signalisation von Bahnübergängen sowie die gesetzlich vorgesehenen Sicherungsmassnahmen (Schranken- oder Halbschrankenanlage, Blinklichtsignalanlage, Lichtsignalanlage, Andreaskreuze) sind in Art. 37c EBV ausgeführt. Zudem hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gestützt auf Art. 81 EBV Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung erlassen (AB-EBV, SR 741.141.11, nicht amtlich publiziert, abrufbar unter: < www.bav.admin.ch > Rechtliches > Weitere Rechtsgrundlagen und Vorschriften, besucht am 27. Juni 2023).

3.3 Bauten und Anlagen, die wie Bahnübergänge ganz oder überwiegend dem sicheren Betrieb der Eisenbahn dienen, sind im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen (Art. 18 Abs. 1 EBG; vgl. Urteil des BGer 1C_221/2019 vom 17. April 2020 E. 3 mit Hinweisen). Dies gilt unbestrittenermassen auch für die in Frage stehende Aufhebung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» und die damit verbundene rückwärtige Erschliessung. Dabei kommt der Vorinstanz als Fach- und Genehmigungsbehörde in der Anwendung der Bestimmungen von Art. 37b und Art. 37c EBV ein nicht unerheblicher Entscheidungsspielraum zu. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Frage, ob ein Bahnübergang mit Blick auf die Verkehrsbelastung und die Gefahrensituation aufzuheben oder mit Signalen und Anlagen zu sichern ist (sog. Tatbestandsermessen) sowie in letzterem Fall der Frage, welche der in Art. 37c EBV genannten zulässigen Sicherungsmassnahmen zu ergreifen ist (sog. Auswahlermessen). Das Bundesverwaltungsgericht auferlegt sich daher, wie vorstehend bereits ausgeführt (vgl. vorstehend E. 2), eine gewisse Zurückhaltung in der Überprüfung einer Plangenehmigung, wenn sich Fragen der Zweckmässigkeit einer Anordnung stellen. Dies setzt jedoch voraus, dass alle berührten Interessen ermittelt sowie beurteilt worden und die möglichen Auswirkungen des

Projekts bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt worden sind (vgl. Urteile des BVGer A-314/2016 vom 10. August 2016 E. 5.1 und A-2463/2015 vom 25. April 2016 E. 3.4, je mit Hinweisen).

Berührt eine Entscheidung – wie hier die Entscheidung zur Aufhebung eines Bahnüberganges – verschiedene Interessen und öffnet das anwendbare Recht Entscheidungsspielräume, setzt die Plangenehmigung eine umfassende Interessenabwägung voraus (Urteile des BVGer A-314/2016 vom 10. August 2016 E. 7 und A-2463/2015 vom 25. April 2016 E. 3.4, je mit Hinweisen). Für die Interessenabwägung sind in einem ersten Schritt die berührten Interessen zu ermitteln. Anschliessend sind die ermittelten Interessen mithilfe rechtlich ausgewiesener Massstäbe zu beurteilen und hiernach die Interessen entsprechend ihrer Beurteilung im Entscheid möglichst umfassend zu berücksichtigen bzw. gegeneinander abzuwägen. Die Abwägung ist sodann in der Entscheidungsbegründung offenzulegen. Die Interessenabwägung schliesst die Prüfung von Alternativen mit ein, wozu in der Regel auch die Sanierung des bestehenden Bahnübergangs gehört (BVGer A-2463/2015 vom 25. April 2016 E. 6). Der Vergleich unterschiedlicher Lösungen ist jedoch grundsätzlich nur dann angezeigt, wenn es sich um echte Alternativen handelt; stellt sich bereits aufgrund einer summarischen Prüfung heraus, dass eine Alternative mit erheblichen Nachteilen belastet ist, so darf sie aus dem weiteren Auswahlverfahren ausgeschlossen werden. Dieser Grundsatz wurde in der jüngsten bundesgerichtlichen Rechtsprechung insofern relativiert, als bei Projekten, die selbst mit erheblichen Nachteilen verbunden sind, nur jene Varianten vorweg ausgeschlossen werden dürfen, die im Vergleich zum vorgeschlagenen Projekt insgesamt offenkundig nachteilig sind (Urteil des BGer 1C_567/2020, 1C_568/2020 vom 1. Mai 2023 E. 6.3 mit Hinweisen; vgl. auch bereits Urteil des BVGer A-2463/2015 vom 25. April 2016 E. 7 und E. 8). Kommt die Genehmigungsbehörde ihren Prüfungspflichten nicht nach und zieht sie im Plangenehmigungsverfahren Alternativen nicht in Betracht, so liegt eine fehlerhafte Interessenabwägung und damit ein Rechtsfehler vor (vgl. Urteil des BGer 1C_86/2020 vom 22. April 2021 E. 4.5.2 unter Hinweis auf BGE 139 II 499 E. 7.3.1; ferner die Urteile des BVGer A-3828/2020 vom 17. Juni 2021 E. 5.2 mit Hinweisen und A-702/2017 vom 26. März 2019 E. 7.2 mit Hinweisen, insbesondere auf das Urteil des BGer 1C_560/2010 vom 14. Juli 2011 E. 7).

Vor diesem Hintergrund ist im Folgenden die angefochtene Entscheidung zur Aufhebung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» und rückwärtigen

Ersatzerschliessung der Streueflächen ab dem Bahnübergang «3 Eidgenossen» zu überprüfen.

4.

4.1 Der aufzuhebende Bahnübergang «Vor Altmatt 2» befindet sich bei km 21.734 an der Eisenbahnstrecke Biberbrugg – Arth-Goldau im Gebiet Äussere Altmatt. Der Bahnübergang dient der Bewirtschaftung von drei westlich der Gleisanlage innerhalb von Moorschutzobjekten gelegenen zur Streuegewinnung genutzten Grundstücken, wobei die Nutzung auf jährlich rund 20 Fahrten von landwirtschaftlichen Fahrzeugen im Herbst beschränkt ist (vgl. vorstehend Sachverhalt Bst. A und B.f). Die Bahnstrecke ist in diesem Bereich einspurig und wird pro Stunde von zwei Regionalzügen und zwei Voralpenexpresszügen befahren. Die Streckengeschwindigkeit ist nicht bekannt. Die Vorinstanz bezeichnete den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» als zwischenzeitlich aufgehoben, gemäss den Ausführungen der Parteien anlässlich der Parteiverhandlung werden die Grundstücke Nrn. 1045, 1046 und 1047 jedoch weiterhin über den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» erschlossen, weshalb trotz Absperrung davon auszugehen ist, dieser bestehe weiterhin. Zum Bahnübergang zweigt ab der parallel zur Gleisanlage verlaufenden Hauptstrasse H8 ein wenige Meter langer Flurweg ab. Auf der Hauptstrasse H8 ist gemäss der unbestritten gebliebenen Angabe des Beschwerdeführers eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h signalisiert. Jede höhengleiche Querung zwischen Schiene und Strasse oder Weg stellt eine Gefahrenquelle dar (Urteil des BVGer A-327/2021 vom 14. Juli 2022 E. 5.2.3.1 mit Hinweisen auf die Rechtsprechung).

Im Folgenden ist zunächst zu prüfen, ob der Bahnübergang in seinem heutigen Zustand den Mindestanforderungen gemäss Art. 37b und Art. 37c EBV und den entsprechenden Ausführungsbestimmungen entspricht.

4.2 Der Bahnübergang «Vor Altmatt 2» dient nur der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung. Gemäss Art. 37c Abs. 3 Bst. c Ziff. 3 EBV können an Bahnübergängen, falls die Sichtverhältnisse genügend sind oder die Schienenfahrzeuge bei zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen zweckdienliche Achtungssignale abgeben, Andreaskreuze als einziges Signal angebracht werden, sofern der Weg nur der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung dient (Feldweg), keine bewohnte Liegenschaft erschliesst und aufgrund der Signalisation nur einem beschränkten Personenkreis offensteht, wobei die Infrastrukturbetreiberin diesen Personenkreis zu instruieren hat.

Gemäss dem den Gesuchsunterlagen beiliegenden technischen Bericht lassen die Sichtverhältnisse ein sicheres Queren der Gleisanlage über den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» zu (Technischer Bericht vom 4. Dezember 2014 zur Aufhebung zwei unbewachter Bahnübergänge mit baulichen Massnahmen, Bahnübergang Vor Altmatt 2, km 21.734, Nr. 58, S. 3, nachfolgend: Technischer Bericht). Die Mindestanforderungen gemäss Art. 37c Abs. 3 Bst. c Ziff. 3 EBV sind demnach eingehalten und eine Sicherung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» mit Andreaskreuzen grundsätzlich möglich und zulässig, wobei nicht bekannt ist, ob dies mit Blick auf das Erstellungsdatum des technischen Berichts auf der Grundlage der aktuell geltenden Vorgaben weiterhin zutrifft. Im technischen Bericht ist sodann festgehalten, dass Fahrzeuge, die in die Hauptstrasse H8 einmünden wollen, dies in einem Zug tun müssten, da zwischen Bahnlinie und Hauptstrasse kein Stauraum vorhanden sei. Diese Situation sei gefährlich und längerfristig nicht tragbar (Technischer Bericht, S. 3). Mit der Genehmigung des technischen Berichts in der angefochtenen Plangenehmigung ging auch die Vorinstanz aufgrund der Nähe von Gleisanlage und Hauptstrasse H8 von einer Gefahrensituation im Sinne von Art. 37b Abs. 1 EBV aus und hob den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» (aus diesem Grund) auf. Eine Anpassung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» wurde von der Beschwerdegegnerin nicht (näher) in Betracht gezogen. Bevor zu prüfen ist, ob sich diese Entscheidung mit Bundesrecht vereinbaren lässt (nachfolgend E. 4.4), ist darauf einzugehen, ob am Fortbestand des Bahnübergangs beziehungsweise an einer Ersatzerschliessung ein Interesse besteht (nachfolgend E. 4.3); bei fehlendem Bedarf gebietet es das öffentliche Interesse an einem sicheren Bahnbetrieb, auf den Bahnübergang zu verzichten.

4.3 Der Bahnübergang «Vor Altmatt 2» dient der Bewirtschaftung von drei in Moorschutzobjekten gelegenen Grundstücken. Bei den Grundstücken handelt es sich um sogenannte Streueflächen, die jährlich im Herbst gemäht werden (vgl. vorstehend Sachverhalt Bst. A). Anschliessend an den Bahnübergang führt ein Prügelweg in die Schutzobjekte hinein, auf welchem die landwirtschaftlichen Fahrzeuge verkehren.

Zur Erhaltung von Flach- und Übergangsmooren ist meist eine regelmässige extensive landwirtschaftliche Bewirtschaftung erforderlich; der mit einer Bewirtschaftung erfolgende Nährstoffentzug wirkt der Eigendüngung durch die Vegetation und dem Eintrag von Nährstoffen aus der Luft entgegen und verhindert die Verbreitung von Neophyten. Als frühester Schnitzeitpunkt gilt in der Regel der 1. September, wobei für die konkrete Regelung zur landwirtschaftlichen Nutzung der Flach- und Übergangsmoore

eine Vereinbarung mit dem Bewirtschafter zu schliessen ist (vgl. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft [BUWAL, heute: BAFU], Handbuch Moorschutz in der Schweiz, Band 2, Vollzug des Moorschutzes, Ziff. 1.2.2 S. 16 f., abrufbar unter: < www.bafu.admin.ch > Themen > Biodiversität > Fachinformationen > Ökologische Infrastruktur > Biotop von nationaler Bedeutung > Moore > Dokumente > Handbuch Moorschutz in der Schweiz, besucht am 27. Juni 2023). Entsprechend ist in Art. 5 Abs. 1 der Flachmoorverordnung festgehalten, dass im Rahmen geeigneter Schutz- und Unterhaltmassnahmen der Erhaltung und Förderung der angepassten landwirtschaftlichen Nutzung eine besondere Bedeutung zukommt.

Die drei Grundstücke Nrn. 1045, 1046 und 1047 werden unstrittig als Streueflächen genutzt und sollen auch weiterhin so genutzt werden; die häufig in Flach- und Übergangsmooren vorkommenden Pflanzen sind als Tierfutter nicht geeignet und werden daher als Streue, also als Bodenbelag für die Tierhaltung, verwendet (vgl. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft [BUWAL, heute: BAFU], Handbuch Moorschutz in der Schweiz, Band 2, Moorschutz und Landwirtschaft, Ziff. 3.3.1 S. 2, abrufbar unter: < www.bafu.admin.ch > Themen > Biodiversität > Fachinformationen > Ökologische Infrastruktur > Biotop von nationaler Bedeutung > Moore > Dokumente > Handbuch Moorschutz in der Schweiz, besucht am 27. Juni 2023). Für diese Flächen – die drei Grundstücke liegen innerhalb der Naturschutzzone A – schreibt die Verordnung des Kantons Schwyz vom 6. September 2007 betreffend die Moorlandschaft Rothenthurm (Systematische Gesetzessammlung des Kantons Schwyz [SRSZ] 722.311) in Art. 11 Abs. 2 Bst. d vor, dass sie höchstens einmal im Jahr im Zeitraum zwischen dem 1. September und dem 15. März gemäht werden dürfen, sofern die Bewirtschaftungsverträge nichts anderes vorsehen.

An einer angepassten landwirtschaftlichen Bewirtschaftung und damit verbunden an einer hinreichenden Erschliessung der Streueflächen auf den Grundstücken Nrn. 1045, 1046 und 1047 besteht nach dem Gesagten ein insbesondere auch durch das Naturschutzrecht des Bundes begründetes gewichtiges öffentliches Interesse (vgl. auch Art. 78 Abs. 5 BV; ferner Urteil des BVGer A-314/2016 vom 10. August 2016 E. 7.2.3 mit Hinweis). Gegenwärtig sind die drei Grundstücke einzig über den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung erschlossen. Der Bahnübergang könnte also nicht ersatzlos aufgehoben werden, zumal auch das BAFU als die Fachbehörde des Bundes (Art. 12 Abs. 1 der Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation [OV-UVEK, SR 172.217.1]) nicht

vorbringt, auf eine angepasste Bewirtschaftung der Streueflächen sei künftig etwa im Interesse des Moorschutzes zu verzichten. Der Beizug der Bewirtschaftungsverträge ist unter diesen Umständen nicht erforderlich.

4.4

4.4.1 Die Vorinstanz hat, wie bereits ausgeführt, nicht näher in Betracht gezogen, den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» so anzupassen, dass die Gefahrensituation in angemessener Weise entschärft werden kann. Diese Möglichkeit fand entsprechend auch keinen Eingang in die geforderte umfassende Interessenabwägung. Eine einlässliche Begründung für den Verzicht auf eine Anpassung des bestehenden Bahnübergangs findet sich weder in der angefochtenen Plangenehmigung noch in den Gesuchsunterlagen der Beschwerdegegnerin. Offenbar gingen sowohl die Beschwerdegegnerin also auch die Vorinstanz davon aus, eine Anpassung des Bahnübergangs sei aufgrund der engen Platzverhältnisse von vornherein nicht möglich.

Nach der Rechtsprechung darf eine Variante nur dann bereits aufgrund einer summarischen Prüfung ausgeschieden werden, wenn ein Vorhaben nicht selbst mit gewichtigen Nachteilen verbunden ist und die Variante im Vergleich zum vorgeschlagenen Projekt insgesamt offenkundig nachteilig ist (vgl. vorstehend E. 3.3). Es ist daher zunächst zu prüfen, ob das vorgeschlagene Projekt, die Aufhebung des Bahnübergangs mit einer Ersatzer-schliessung, mit gewichtigen Nachteilen verbunden ist (nachfolgend E. 4.4.2) und eine Anpassung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» im Vergleich zum von der Vorinstanz genehmigten Projekt beziehungsweise der vom Beschwerdeführer geforderten Variante offenkundig nachteilig wäre (nachfolgend E. 4.4.3).

4.4.2 Das von der Vorinstanz genehmigte Projekt sieht als Ersatz für den aufzuhebenden Bahnübergang «Vor Altmatt 2» eine rückwärtige Erschliessung ab dem Bahnübergang «3 Eidgenossen» vor. Die Erschliessung würde entlang des Bahndammes zunächst als mit einem Kieskoffer befestigter Flurweg und daran anschliessend als Prügelweg ausgestaltet. Diese würde bis zum bereits bestehenden Prügelweg führen, der an den Bahnübergang «Vor Altmatt 2» anschliesst.

Zunächst fällt in Betracht, dass für die Ersatzer-schliessung im Rahmen des genehmigten Projekts im Anschluss an das Kulturland des Beschwerdeführers ein Prügelweg entlang des Bahndammes erstellt werden müsste. Dieser Prügelweg – ein Prügelweg besteht aus Rundhölzern, die zur

besseren Verteilung des Gewichts landwirtschaftlicher Fahrzeuge quer zur Längsachse des Weges aneinandergereiht werden – käme auf Moorvegetation zu liegen. Zwar bestreitet der Beschwerdeführer unter Verweis auf den gemäss der Hoch- und der Flachmoorverordnungen auf Bundesebene festgelegten Perimeter der beiden Moorschutzobjekte, dass die Moorvegetation bis an den Bahndamm reicht. Die Festlegung des genauen Grenzverlaufs von Hoch- und Flachmooren von nationaler Bedeutung obliegt jedoch den Kantonen (je Art. 3 Abs. 1 der Hochmoor- und der Flachmoorverordnung) und der Kanton Schwyz hat in Umsetzung dieses Auftrags mit der Verordnung betreffend die Moorlandschaft Rothenthurm eine bis an den Bahndamm reichende Naturschutzzone A ausgeschieden. Zudem bestätigt das BAFU mit Stellungnahme vom 28. März 2022 und unter Verweis auf den Augenschein vom 2. Juni 2015, dass die schützenswerte Moorvegetation bis an den Bahndamm reicht. Moore und Moorlandschaften von besonderer Schönheit und gesamtschweizerischer Bedeutung sind gemäss Art. 78 Abs. 5 BV geschützt. Die Verfassungsbestimmung räumt dem Schutz der Moore und Moorlandschaften in aller Regel Vorrang ein und belässt grundsätzlich keinen Raum für eine Abwägung mit anderen Interessen im Einzelfall (je Art. 4 der Hochmoor- und der Flachmoorverordnung; BGE 138 II 23 E. 3.3; Urteil des BGer 1C_222/2015 vom 26. Januar 2016 E. 3.1 unter Verweis auf BGE 138 II 281 E. 6.2). Ausgenommen hiervon sind Einrichtungen, die dem Moorschutz oder der angepassten landwirtschaftlichen Bewirtschaftung dienen (Art. 78 Abs. 5 Satz 2 BV). Zwar dient der im Rahmen der Ersatzerschliessung vorgesehene Prügelweg der angepassten landwirtschaftlichen Bewirtschaftung der Streueflächen, auch ein Prügelweg stellt jedoch eine Beeinträchtigung des Moores dar. So führt das BAFU in seiner Stellungnahme vom 8. Februar 2022 aus, ein Prügelweg sei mit Blick auf die notwendige Bewirtschaftung der Streueflächen die «schonendste Variante» der Erschliessung. Innerhalb von Moorschutzobjekten dürfen daher Prügelwege nicht nach Belieben erstellt werden. Vielmehr haben sich auch schutzzielkonforme Eingriffe in Form von Erschliessungsmassnahmen mit Blick auf das verfassungsrechtlich vorgegebene Beeinträchtigungsverbot unter Abwägung der berührten Interessen auf ein Minimum zu beschränken. Für die Interessenabwägung sind zudem Varianten in Betracht zu ziehen.

Im Weiteren ist die vorgesehene Ersatzerschliessung mit einer Enteignung zur Errichtung eines Wegrechts verbunden; für die Erstellung des Flurweges würde von dem im Eigentum des Beschwerdeführers stehenden Kulturlandgrundstück eine Fläche von 459 m² beansprucht. Zwar handelt es sich dabei bereits im Vergleich zur Grundstücksfläche von mehr als zwei

Hektaren nicht um eine grosse Fläche, welche der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung entzogen würde, und es ist zudem weder ersichtlich noch wird begründet geltend gemacht, dass die Errichtung des Wegrechts den Beschwerdeführer in seiner betrieblichen Existenz bedrohen würde. Mit der Erstellung des Flurweges auf dem Enteignungsweg wird jedoch in die grundrechtlich geschützte Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) eingegriffen. Hierfür müssen hinreichende Gründe vorliegen (vgl. Art. 36 BV).

Bereits vor diesem Hintergrund kann somit nicht gesagt werden, mit dem vorgeschlagenen Projekt seien keine gewichtigen Nachteile verbunden. Vielmehr stehen diesem in Bezug auf die Ersatzerschliessung im Vergleich mit einer Anpassung des bestehenden Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» die gewichtigen Interessen der Eigentumsgarantie und des Moorschutzes entgegen. Würde der bestehende Bahnübergang angepasst, würden beide Interessen nicht nachteilig berührt, da weder eine Enteignung erforderlich wäre noch ein neuer Prügelweg erstellt werden müsste.

Im Folgenden ist daher zu prüfen, ob eine Anpassung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» im Vergleich zum genehmigten Projekt beziehungsweise der vom Beschwerdeführer geforderten Variante offenkundig nachteilig wäre und daher nicht näher in Betracht gezogen werden musste.

4.4.3 Die Aufhebung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» wird (sinngemäss) mit der räumlichen Nähe der zu überquerenden Gleisanlage und der Hauptstrasse H8 begründet. Zwischen Bahnübergang und Hauptstrasse H8 stehe kein Stauraum zur Verfügung, was zur Folge habe, dass sich einbiegende Fahrzeugführer sowohl auf den Bahnverkehr als auch auf den Strassenverkehr konzentrieren müssten. Es bestehe mithin eine Gefahrensituation, die mittels Aufhebung des Bahnübergangs zu beheben sei.

Es erscheint nachvollziehbar, dass der bestehende, lediglich mit einem Andreaskreuz gesicherte Bahnübergang eine Gefahrensituation darstellt. Auf der Hauptstrasse H8 beträgt die signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h. Zum Bahnübergang abbiegende landwirtschaftliche Fahrzeuge (mit Anhänger) werden daher noch auf der Hauptstrasse regelmässig vollständig abbremsen müssen, um den Bahnverkehr auf Sicht zu kontrollieren und anschliessend den Bahnübergang zu passieren. Von den Streueflächen kommende, auf die Hauptstrasse H8 einbiegende Fahrzeugführer müssen sich zudem nicht nur auf den Eisenbahnverkehr, sondern gleichzeitig auch auf den Strassenverkehr (von zwei Seiten)

konzentrieren, bevor sie (mit Anhänger) den Bahnübergang befahren, um sich sodann unmittelbar in den Strassenverkehr einzufügen.

Dies allein rechtfertigt es aber unter den konkreten Umständen nicht, eine Anpassung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» nicht näher in Betracht zu ziehen. Zwar kommen strassenseitig bauliche Anpassungen – etwa der Bau einer separaten Spur zum Ab- und Einbiegen sowie zur Nutzung als Warteraum – aufgrund der Platzverhältnisse wohl nicht in Betracht; östlich der Hauptstrasse H8 schliessen schutzwürdige Biotope an. Es fällt jedoch massgebend ins Gewicht, dass der Bahnübergang «Vor Altmatt 2» lediglich für 20 Fahrten pro Jahr an einer einstelligen Zahl an Tagen nach dem 1. September – aktuell offenbar an zwei Halbtagen – benutzt wird. Die Nutzung des Bahnübergangs ist somit ausserordentlich gering; Fussgänger und andere als landwirtschaftliche Fahrzeuge überqueren den Bahnübergang nicht. Für solche Situationen sehen die Ausführungsbestimmungen zu Art. 37b EVB die Möglichkeit vor, an einzelnen Tagen spezielle Massnahmen zu treffen; wird ein Bahnübergang mit sehr schwachem Strassenverkehr an einzelnen Tagen stärker frequentiert, sind die entsprechend höheren Verkehrsbewertungen zu berücksichtigen oder an diesen Tagen spezielle Massnahmen zu treffen (AB-EBV, AB 37b, Ziff. 1.1). Entsprechend könnte etwa auf der Hauptstrasse eine temporäre Reduktion der Geschwindigkeit signalisiert werden. Auch die offenbar in den vergangenen Jahren getroffenen Massnahmen (Begleitung durch Sicherheitspersonal) scheinen möglich und zulässig. Sodann hat das Bundesverwaltungsgericht unter Hinweis auf besondere Umstände sowie unter Verweis auf die Bestimmung von Art. 5 Abs. 2 Bst. a EBV im Einzelfall auch andere als die in Art. 37c EBV genannten Sicherungsmassnahmen als grundsätzlich zulässig erachtet, wenn mit diesen derselbe Grad an Sicherheit gewährleistet werden könne (Urteil des BVGer A-2463/2015 vom 25. April 2016 E. 8.5.1 f.).

Weiter bestünde die Möglichkeit, den Bahnübergang gestützt auf Art. 37c Abs. 3 Bst. b^{bis} EBV mit einer sogenannten MICRO-Anlage zu sichern (vgl. Urteil des BVGer A-2463/2015 vom 25. April 2016 E. 6.3.6). MICRO-Anlagen verfügen strassenseitig über Lichtsignale und Andreaskreuze. Hinzu kommt ein akustisches Signal. Die Lichtsignale sind in der Grundstellung dunkel und schalten vor einer Zugsdurchfahrt über Gelbblinken und Gelb auf Rot. Die Besonderheit der MICRO-Anlagen liegt darin, dass bei einer Störung der Anlage weder die Lokführer informiert noch die Züge automatisch gestoppt werden (keine entsprechende Kontrolleinrichtung). Daher schaltet die Lichtsignalanlage im Falle einer Störung auf

Gelbblinken. Dies soll den Strassenbenützern signalisieren, dass sie sich selber vergewissern müssen, ob der Übergang sicher befahren beziehungsweise begangen werden kann. Die Rechtsprechung ging bisher im Zusammenhang mit solchen Anlagen von Erstellungskosten in der Höhe von Fr. 150'000.– bis rund Fr. 180'000.– aus (vgl. Urteil des BVGer A-314/2016 vom 10. August 2016 E. 7.4.1 mit Hinweisen; AB-EBV, AB 37c, Ziff. 3.6 und AB 37c.3, Ziff. 4). Eine solche Anlage hätte den Vorteil, dass von den Streueflächen kommende Fahrzeugführer sich überwiegend auf den Strassenverkehr konzentrieren könnten, was ihnen im Falle einer gleichzeitig vorübergehend herabgesetzten Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstrasse das sichere Passieren des Bahnübergangs und das Eingliedern in den Strassenverkehr deutlich erleichtern würde. Die Kosten für eine solche Sicherung des Bahnübergangs würden immer noch deutlich unter den Kosten für die rückwärtige Ersatzerschliessung liegen; der technische Bericht geht von Kosten in der Höhe von Fr. 250'000.– aus (Technischer Bericht, S. 9).

Eine Anpassung des bestehenden Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» verbunden mit temporären (strassenseitigen) Massnahmen erweist sich im Vergleich zum genehmigten Projekt auf der Grundlage der vorstehenden summarischen Prüfung somit nicht als offenkundig nachteiliger. Diese Variante hätte daher von der Beschwerdegegnerin und von der Vorinstanz näher in Betracht gezogen werden müssen.

4.5 Zieht wie vorliegend die Genehmigungsbehörde im Plangenehmigungsverfahren eine Alternative zu Unrecht nicht in Betracht, so liegt eine fehlerhafte Interessenabwägung und damit ein Rechtsfehler vor. Zudem erweist sich der rechtserhebliche Sachverhalt als unzureichend erstellt (vgl. vorstehend E. 3.3). Die angefochtene Plangenehmigung vom 12. Juli 2021 ist daher in Gutheissung der Beschwerde aufzuheben und die Angelegenheit zur Ergänzung der Gesuchsunterlagen durch die Beschwerdegegnerin sowie zur anschliessenden neuen Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Bei diesem Verfahrensausgang ist auf die Durchführung des vom Beschwerdeführer (erneut) beantragten Augenscheins zu verzichten.

5.

Insgesamt ergibt sich, dass die Vorinstanz aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse im Nebeneinander von Gleisanlage und Hauptstrasse H8 eine Gefahrensituation erkannte und aus diesem Grund die Aufhebung des Bahnübergangs «Vor Altmatt 2» verbunden mit einer Ersatzerschliessung

zur Bewirtschaftung der Streueflächen genehmigt hat. Die genehmigte Ersatzerschliessung hätte jedoch die Beeinträchtigung von Moorschutzobjekten von nationaler Bedeutung zur Folge und würde eine Enteignung erfordern. Die vorgeschlagene Lösung ist somit mit erheblichen Nachteilen verbunden. Gleichwohl hat die Vorinstanz eine Anpassung des bestehenden Bahnübergangs nicht näher in Betracht gezogen, obschon dies mit Blick auf die berührten Interessen und die besonderen Umstände – der Bahnübergang wird mit rund 20 Fahrten im Jahr ausserordentlich wenig genutzt – erforderlich gewesen wäre. Die Plangenehmigung vom 12. Juli 2021 ist daher in Gutheissung der Beschwerde aufzuheben und die Angelegenheit zur Ergänzung der Gesuchsunterlagen durch die Beschwerdegegnerin und zur anschliessenden neuen Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

6.

6.1 Es bleibt, über die Kosten- und Entschädigungsfolgen für das vorliegende Beschwerdeverfahren zu entscheiden.

6.2 Das Bundesverwaltungsgericht auferlegt die Kosten für das Beschwerdeverfahren in der Regel der unterliegenden Partei. Ausnahmsweise können die Kosten erlassen werden (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Die Rückweisung der Sache an die Vorinstanz zur neuen Entscheidung mit noch offenem Ausgang des Verfahrens gilt dabei praxismässig als vollständiges Obsiegen der Beschwerde führenden Partei (Urteil des BVGer A-3484/2018 vom 7. September 2021 E. 38.2 mit Hinweisen auf die Rechtsprechung). Vorinstanzen werden unabhängig vom Verfahrensausgang keine Kosten auferlegt (Art. 63 Abs. 2 VwVG). Ist gleichzeitig mit der Plangenehmigung über enteignungsrechtliche Begehren zu entscheiden, richten sich die Kosten- und Entschädigungsfolgen gegenüber Verfahrensbeteiligten, denen eine Enteignung droht, nach dem Enteignungsrecht. Demnach trägt die Kosten des Verfahrens, einschliesslich einer Parteientschädigung an den Enteigneten, der Enteigner. Werden die Begehren des Enteigneten ganz oder teilweise abgewiesen, können die Kosten auch anders verteilt werden (Art. 116 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Enteignung [EntG, SR 711]). Die Bestimmung von Art. 116 Abs. 1 EntG geht als Lex specialis der Regelung der Kosten- und Entschädigungsfolgen im VwVG grundsätzlich vor.

Das Bundesverwaltungsgericht legt die Kosten für das vorliegende Beschwerdeverfahren unter Berücksichtigung insbesondere des Umfangs und der Schwierigkeit der Streitsache sowie des Kostenrahmens gemäss Art. 63 Abs. 4^{bis} Bst. a VwVG auf Fr. 2'500.– fest. Diese sind der

Beschwerdegegnerin als Enteignerin sowie als unterliegende Partei zur Bezahlung nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils aufzuerlegen (Art. 116 Abs. 1 EntG); es sind mit Blick insbesondere auf das Obsiegen des Beschwerdeführers keine Gründe ersichtlich, von der gemäss Art. 116 Abs. 1 EntG für den Regelfall vorgesehenen Kostenregelung abzuweichen.

6.3 Die enteignungsrechtliche Kostenregelung schliesst eine Parteientschädigung an den Enteigneten ein (Art. 116 Abs. 1 EntG). Ein Abweichen von dieser Regelung kann insbesondere bei missbräuchlicher Beschwerdeführung oder offensichtlich übersetzten Forderungen gerechtfertigt sein. Wenn jedoch die Begehren in guten Treuen vertretbar waren und der Fall in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht Fragen aufwarf, die den Beizug eines Rechtsanwalts erforderlich machten, ist nicht ohne Weiteres von der im Enteignungsrecht vorgesehenen Kostenregelung abzuweichen (Urteile des BVGer A-6385/2020 vom 29. März 2021 E. 3.3 und A-1231/2012 vom 18. Dezember 2013 E. 11).

Die Parteientschädigung umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere Auslagen (Art. 8 Abs. 1 des Reglements über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Das Bundesverwaltungsgericht legt die Parteientschädigung aufgrund einer detaillierten Kostennote oder, wenn keine Kostennote beigebracht wird, aufgrund der Akten fest (Art. 14 VGKE). Die Entschädigung für die anwaltliche Vertretung wird nach dem zeitlichen Aufwand bemessen, wobei in die Beurteilung des notwendigen und verhältnismässig hohen Aufwands nebst der Komplexität der Streitsache auch miteinzubeziehen ist, ob der Rechtsvertretung die Sach- und Rechtslage bereits bekannt war. Zu einer Herabsetzung der angebotenen Parteientschädigung haben nach der Rechtsprechung sodann Wiederholungen in Rechtsschriften und Eingaben geführt (Urteil des BVGer A-6385/2020 vom 29. März 2021 E. 3.3 mit Hinweisen).

Der Beschwerdeführer obsiegt mit seiner Beschwerde und der Beizug eines Rechtsanwalts war mit Blick auf die sich in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht stellenden Fragen im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens, das als konzentriertes Entscheidverfahren ausgestaltet ist, gerechtfertigt. Es besteht daher auch mit Blick auf die Parteientschädigung kein Anlass, von der enteignungsrechtlichen Kostenregelung abzuweichen und der Beschwerdeführer hat Anspruch auf eine Parteientschädigung. Daran ändert sodann nichts, dass das Bundesverwaltungsgericht die

Beschwerde letztlich aus anderen als den geltend gemachten Gründen gutheisst.

Der Beschwerdeführer hat keine Kostennote eingereicht, so dass die Parteientschädigung aufgrund der Akten festzusetzen ist. Dabei fällt in Betracht, dass dem Rechtsvertreter die Sachlage nicht bereits aus dem Verfahren vor der Vorinstanz bekannt und die Streitsache aufgrund der verschiedenen berührten Interessen von nicht unerheblicher Komplexität war. Zudem fand eine öffentliche Parteiverhandlung statt. Allerdings enthielten die Rechtsschriften und die Parteivorträge des Beschwerdeführers Wiederholungen, insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit beim Bahnübergang «3 Eidgenossen» und in Bezug auf die Möglichkeit der Erstellung und Befahrbarkeit eines Prügelweges ab dem Bahnübergang «Vor Altmatt 1» sowie die dabei erforderliche Überquerung eines Fliessgewässers. Unter Berücksichtigung der gesamten Umstände erachtet das Bundesverwaltungsgericht eine Parteientschädigung in der Höhe von Fr. 7'500.– als angemessen. Diese ist dem Beschwerdeführer von der Beschwerdegegnerin als Enteignerin nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu bezahlen.

Die unterliegende Beschwerdegegnerin hat als Enteignerin keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung.

(Das Dispositiv befindet sich auf der nächsten Seite.)

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.

Die Beschwerde wird gutgeheissen. Die Plangenehmigung vom 12. Juli 2021 wird aufgehoben und die Angelegenheit wird zur neuen Entscheidung im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückgewiesen.

2.

Die Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 2'500.– werden der Beschwerdegegnerin zur Bezahlung nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils auferlegt.

3.

Dem Beschwerdeführer wird eine Parteientschädigung in der Höhe von Fr. 7'500.– zugesprochen. Diese ist ihm von der Beschwerdegegnerin nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu entrichten.

4.

Dieses Urteil geht an den Beschwerdeführer, die Beschwerdegegnerin, die Vorinstanz, das Generalsekretariat UVEK, das Bundesamt für Umwelt BAFU und den Kanton Schwyz.

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Die vorsitzende Richterin:

Der Gerichtsschreiber:

Christine Ackermann

Benjamin Strässle

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 BGG). Die Frist ist gewahrt, wenn die Beschwerde spätestens am letzten Tag der Frist beim Bundesgericht eingereicht oder zu dessen Händen der Schweizerischen Post oder einer schweizerischen diplomatischen oder konsularischen Vertretung übergeben worden ist (Art. 48 Abs. 1 BGG). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie die beschwerdeführende Partei in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand:

Zustellung erfolgt an:

- den Beschwerdeführer (Gerichtsurkunde)
- die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Ref-Nr. 411.1-58-2014/0512; Einschreiben)
- das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde)
- das Bundesamt für Umwelt BAFU
- Kanton Schwyz (zur Kenntnisnahme)