

## JAAC 69.112

Auszug aus dem Beschwerdeentscheid der  
Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt vom  
27. April 2005 [A-2004-128]

---

***Chemins de fer. Suppression d'un passage à niveau. Procédure coordonnée. Pesée des intérêts. Trajet supplémentaire à parcourir. Frais de procédure.***

***Art. 18 ss LCdF. Art. 694 CC. Art. 27 al. 2, art. 114, art. 116 LEx.***

***- Considérations générales sur la procédure (coordonnée) lors de la suppression d'un passage à niveau (consid. 6).***

***- Pesée des intérêts: l'arrêt attaqué ne fait pas ressortir de manière suffisante qu'il a également été procédé, dans le cadre de la pesée des intérêts, à l'examen nécessaire des variantes. De surcroît, le trajet supplémentaire à parcourir en cas de fermeture du passage à niveau n'a pas été correctement calculé (consid. 7.1 et 7.2).***

***- Coordination de la procédure: si la suppression d'un passage à niveau concerne également le seul accès juridiquement garanti à un bien-fonds, il y a également lieu de régler, dans le cadre de la procédure d'approbation des plans, le nouvel accès par une route privée existante (consid. 8).***

***- Frais: si le droit d'expropriation est litigieux, les frais de procédure - également dans la procédure de recours devant la Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement - doivent, par analogie avec les art. 114 et 116 LEX, être mis en principe à la charge de l'expropriant (consid. 13).***

**Eisenbahnen. Aufhebung eines Bahnübergangs. Koordiniertes Verfahren. Interessenabwägung. Mehrweg. Verfahrenskosten.**

**Art. 18 ff. EBG. Art. 694 ZGB. Art. 27 Abs. 2, Art. 114, Art. 116 EntG.**

**- Allgemeine Ausführungen zum (koordinierten) Verfahren bei der Aufhebung von Bahnübergängen (E. 6).**

**- Interessenabwägung: Aus der angefochtenen Verfügung geht nicht in hinreichender Weise hervor, dass im Rahmen der Interessenabwägung auch die notwendige Variantenprüfung vorgenommen wurde. Zudem wurde der Mehrweg bei einer Schliessung des Bahnübergangs nicht korrekt ermittelt (E. 7.1 und 7.2).**

**- Verfahrenskoordination: Betrifft die Aufhebung eines Bahnübergangs auch die einzige rechtlich gesicherte Zufahrt zu einer Liegenschaft, so ist im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens auch die neue Zufahrt über eine bestehende Privatstrasse zu regeln (E. 8).**

**- Kosten: Liegt das Enteignungsrecht im Streit, sind die Verfahrenskosten auch im Beschwerdeverfahren von der Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt in Analogie zu Art. 114 und Art. 116 EntG grundsätzlich dem Enteigner aufzuerlegen (E. 13).**

---

**Ferrovie. Soppressione di un passaggio a livello. Procedura coordinata. Ponderazione degli interessi. Tragitto supplementare da percorrere. Costi di procedura.**

**Art. 18 segg. LFerr. Art. 694 CC. Art. 27 cpv. 2, art. 114, art. 116 LEspr.**

**- Considerazioni generali sulla procedura (coordinata) in caso di soppressione di un passaggio a livello (consid. 6).**

**- Ponderazione degli interessi: dalla decisione impugnata non emerge in modo sufficiente che nella ponderazione degli interessi è stato effettuato anche il necessario esame di varianti. Inoltre, il tragitto supplementare in caso di soppressione del passaggio a livello non è stato valutato in maniera corretta (consid. 7.1 e 7.2).**

**- Coordinamento delle procedure: se la soppressione del passaggio a livello concerne anche l'unico accesso ad un fondo assicurato giuridicamente, nel quadro della procedura di approvazione dei piani deve essere regolato anche il nuovo accesso di una strada privata esistente (consid. 8).**

**- Costi: se il diritto d'espropriazione è contestato, in linea di principio i costi di procedura devono essere messi a carico dell'espropriante anche nella procedura di ricorso davanti alla Commissione di ricorso in materia di infrastrutture e ambiente in analogia con gli art. 114 e 116 LEspr (consid. 13).**

#### Zusammenfassung des Sachverhalts:

Am 10. September 2003 reichte das Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern dem Bundesamt für Verkehr (BAV) das Plangenehmigungsgesuch für die Sanierung der Seetalbahn 2. Etappe Stufe B, Aufhebung Bahnübergang Margarethenstrasse in der Gemeinde Ballwil ein. Dieser Bahnübergang wurde im Sinne einer vorsorglichen Massnahme bereits im Sommer 2001 geschlossen. Mit Verfügung vom 7. Juni 2004 genehmigte das BAV die Pläne mit Auflagen. Das BAV kam zum Schluss, das Interesse an der Verminderung des Unfallrisikos sowie an einem sicheren und möglichst ungestörten Bahnbetrieb sei gewichtiger als die für die Offenhaltung des Bahnübergangs vorgebrachten Gründe.

Mit Beschwerden vom 4. und 6. Juli 2004 gelangten A (Beschwerdeführerin 1) sowie die Gemeinde Ballwil (Beschwerdeführerin 2) an die Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt (REKO/INUM) und beantragten die gesicherte Offenhaltung des fraglichen Bahnübergangs.

Aus den Erwägungen:

(...) Formelles

5. Die Beschwerdeführerin 1 führt aus, das BAV habe die Verhältnismässigkeitsprüfung nicht korrekt vorgenommen und insbesondere die durch die Aufhebung des Bahnübergangs entstehenden Kosten nicht berücksichtigt. Zudem seien die veranschlagten Kosten für eine Sicherung des fraglichen Bahnübergangs zu hoch angesetzt. Bezüglich dessen allfälliger Sicherung hält die Beschwerdeführerin 2 fest, die vom Beschwerdegegner geltend gemachten Kosten basierten auf einer Luxusvariante für den Fussgängerverkehr. Eine solche Ausführung sei von der Gemeinde nie verlangt worden. Sodann sei das BAV auf die von ihr im vorinstanzlichen Verfahren vorgebrachten Gründe für die Offenhaltung des Bahnübergangs kaum eingegangen. Die Beschwerdeführerin 1 rügt weiter, der Mehrweg bei einer Schliessung des fraglichen Bahnübergangs betrage nicht 200 m, sondern mindestens 500 m. Zudem beanstandet sie, das vorliegende Projekt werde vorangetrieben, obwohl das Projekt betreffend die Sternenkreuzung, auf das sich der Beschwerdegegner vorliegend bezüglich der Verkehrsentlastung beziehe, noch nicht bewilligt sei. Die Beschwerdeführerin 1 macht zudem geltend, auch die Frage der Wegrechte sei nicht geregelt, weil mit der Schliessung des fraglichen Bahnübergangs die einzige rechtlich geregelte Zufahrt zu ihrer Liegenschaft aufgehoben werde. Das nach der provisorischen Schliessung des Bahnübergangs erteilte Wegrecht für eine private Zufahrtsstrasse bestehe nicht mehr. Schliesslich beanstandet die Beschwerdeführerin 2, beim Projekt betreffend den Bahnübergang bei km 11.268 werde keine Mittelinsel für die Fussgänger oder eine bahnabhängige Lichtsignalanlage verlangt, wie dies vorliegend für den Bahnübergang Margarethenstrasse der Fall sei.

Damit wird von den Beschwerdeführerinnen sinngemäss eine unrichtig vorgenommene Interessenabwägung und eine Verletzung der Koordinationspflicht gerügt. Soweit sie auch eine Verletzung der Begründungspflicht geltend machen, geht diese Rüge in jener der fehlerhaften

Interessenabwägung auf, womit sich eine separate Behandlung erübrigt. Die gerügte fehlerhafte Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts ist ebenfalls im Rahmen der Überprüfung der Interessenabwägung zu beurteilen.

**6.** Bevor auf die einzelnen Rügen einzugehen ist, drängt es sich auf, die für die Aufhebung von Bahnübergängen massgebenden Gesetzesbestimmungen in ihrem Zusammenhang kurz darzulegen.

**6.1.** Art. 17 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) legt die Grundsätze der Planung, des Baus und des Betriebs von Eisenbahnen fest. Nach dessen Abs. 4 sind die Bahnunternehmungen für den sicheren Betrieb der Bahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich und nach Art. 19 Abs. 1 EBG verpflichtet, die Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die gemäss den Vorschriften des Bundesrates und den mit den genehmigten Plänen verbundenen Auflagen zur Sicherheit des Baus und Betriebs der Bahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind. Die ausführlichen Sicherheitsvorschriften finden sich in der Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung [EBV], SR 742.141.1; vgl. Art. 1 Abs. 2 EBV). Bestehende Bahnübergänge sind entsprechend der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation entweder aufzuheben oder so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten, dass sie sicher befahren und betreten werden können. Dabei wird die Signalisation und die Verkehrsregelung am Bahnübergang durch die Betriebsart der Bahn bestimmt (Art. 37b EBV). Die Signalisation von Bahnübergängen erfolgt grundsätzlich mittels der Erstellung von Schranken- oder Halbschrankenanlagen (Art. 37c Abs. 1 EBV). Ausnahmen von dieser Regelung sind in Art. 37c Abs. 3 und 5 geregelt. Bei Streitigkeiten entscheidet das BAV nach Anhörung der beteiligten Behörden und Transportunternehmungen über die zur Sicherheit des Baues und Betriebes der Bahn sowie zum Schutz von Personen und Sachen zu treffenden Massnahmen (Art. 40 Abs. 1 Bst. b EBG).

**6.2.** Das Verfahren richtet sich nach Art. 18 ff. EBG. Gemäss Art. 18 Abs. 1 EBG dürfen Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen), nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Nach den mit dem Bundesgesetz vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren (AS 1999 3071; im Folgenden: Koordinationsgesetz) geänderten verfahrensrechtlichen Bestimmungen ist das Entscheidungsverfahren nach dem Konzentrationsmodell in der Weise ausgestaltet, dass die Einhaltung der verschiedenen anwendbaren bundes- und kantonrechtlichen Bestimmungen von einer einzigen Behörde erstinstanzlich beurteilt wird (vgl. Botschaft zu einem Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung der Plangenehmigungsverfahren vom 25. Februar 1998, BBl 1998 2596). Dabei sind alle nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen in einem Gesamtentscheid zu erteilen (Art. 18 Abs. 3 EBG). In diesen Gesamtentscheid integriert werden insbesondere das Plangenehmigungsverfahren und - falls eine Enteignung notwendig werden kann - das enteignungsrechtliche Verfahren (Botschaft, a.a.O., S. 2600). Die Genehmigungsbehörde entscheidet mit der Plangenehmigung somit auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen (Art. 18h Abs. 1 EBG).

Kernpunkt und Ziel der durch das Koordinationsgesetz verwirklichten Neuordnung der Entscheidungsverfahren war und ist eine bessere Koordination sowie eine Vereinfachung und Beschleunigung der Bewilligungsverfahren für Bauten und Anlagen, insbesondere auch für Eisenbahnprojekte. Die Plangenehmigung ist zugleich die Baubewilligung und genügt damit für die Realisierung des Vorhabens. Während das Bundesgericht im Entscheid «Chrüzlen» ([BGE 116 Ib 50](#)) noch das Erfordernis des engen Sachzusammenhangs bezüglich der anwendbaren Vorschriften als Kriterium für den Umfang der Koordinationspflicht nannte, wurde beim Erlass des Koordinationsgesetzes darauf verzichtet, einzig auf dieses Kriterium abzustellen. Vielmehr wurde durch verschiedene Ausgestaltungen der formellen Koordination eine noch umfassendere materielle Koordination statuiert. Damit geht der Umfang der Pflicht zur koordinierten Rechtsanwendung über die Anforderungen der bundesgerichtlichen Rechtsprechung und damit über die verfassungsrechtlichen Mindestanforderungen hinaus (vgl. Arnold Marti in: Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, 1999, Art. 25a, Rz. 16 sowie Alain Griffel, Verfahrenskoordination im öffentlichen Recht - wo stehen wir heute?, Zeitschrift recht, 2000, S. 225 ff.; vgl. ausführlich der Entscheid der Rekurskommission des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation [REKO/UVEK] vom 12. Januar 2001 [D-2000-62] E. 5.2.2; publiziert in [VPB 65.89](#)). Mit anderen Worten wurden mit dem Koordinationsgesetz die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen (formelle Koordination) geschaffen für eine Gesamtabwägung aller Vor- und Nachteile eines Projekts (materielle Koordination), mithin für eine umfassende Interessenabwägung (vgl. Christoph Bandli, Neue Verfahren im Koordinationsgesetz: Ausgleich von Schutz und Nutzen mittels Interessenabwägung, Umweltrecht in der Praxis [URP] 2001 S. 511 ff., 516 f.). In diesem Sinne hat das BAV als zuständige Behörde bei Streitigkeiten betreffend Sicherheitsvorkehrungen sowie als Plangenehmigungsbehörde im Sinne von Art. 18 Abs. 2 Bst. a EBG eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen, indem es alle relevanten Interessen ermittelt, bewertet und gegeneinander abwägt, um sodann gestützt darauf zu entscheiden, welcher der möglichen Massnahmen der Vorzug zu geben ist. Indem nicht nur verschiedene Möglichkeiten der Signalisierung, sondern auch die Schliessung des Bahnübergangs als besonders raumwirksame Massnahme zur Auswahl steht, ist die Interessenabwägung und in deren Rahmen die Prüfung verschiedener Alternativen von besonderer Bedeutung. Werden im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens keine Alternativen zur beantragten Massnahme in Betracht gezogen, so liegt ein Fehler in der Interessenabwägung und damit ein Rechtsfehler vor (Urteil des Bundesgerichts vom 1. Juli 2004 [1A.191/2003] E. 6.1.1, publiziert in URP 2004 S. 622 ff., vgl. Pierre Tschannen / Ulrich Zimmerli, Allgemeines Verwaltungsrecht, Bern 2005, §26, Rz. 41 mit Hinweis auf [BGE 112 Ib 26](#) E. 4b/bb; vgl. zum Ganzen auch: Entscheide der REKO/UVEK vom 23. April 2003 [A-2002-34] E. 6, bestätigt durch das Bundesgericht mit Urteil vom 31. Oktober 2003 [1A.117/2003], vom 2. Oktober 2001 [A-2000-45] E. 7 ff., publ. in [VPB 66.47](#) sowie vom 13. Mai 2004 [A-2003-158], bestätigt durch das Bundesgericht mit Urteil vom 3. Dezember 2004 [1E.10/2004], je mit weiteren Hinweisen). Dabei ist sodann vom Prinzip der Einheit und Unteilbarkeit des Entscheids auszugehen. Die Bewilligungsbehörde hat alle sich für diesen Entscheid auf Grund der

massgebenden Vorschriften stellenden tatsächlichen und rechtlichen Fragen zu beurteilen und darf, vorbehaltlich einer anders lautenden gesetzlichen Regelung, nicht einzelne Fragen abspalten und gesondert darüber entscheiden (vgl. Arnold Marti, Koordinationspflicht bei Gewerbe- und Industriebauten - Der Ruf nach Flexibilität, URP 2001, S. 551 ff., 558 f.).

7. Ausgehend von den Rügen der Beschwerdeführerinnen (vgl. E. 5) ist damit nachfolgend die vom BAV vorgenommene Interessenabwägung anhand der vorstehend erläuterten Grundsätze zu überprüfen.

7.1. Das BAV hat die vom Beschwerdegegner beantragte Schliessung des Bahnübergangs genehmigt. In der angefochtenen Verfügung stützt sich das BAV bei seiner Interessenabwägung auf das Verhältnismässigkeitsprinzip und stellt im Wesentlichen die Interessen an einer Schliessung den Interessen an einer Offenhaltung gegenüber, ohne die Variante der Offenhaltung näher zu verdeutlichen. Es weist einzig darauf hin, dass eine Sicherung des Bahnübergangs ungefähr 300'000-500'000 Franken kosten würde und auf der Strecke Lenzburg-Luzern nicht bei jedem Bahnübergang eine Luxusvariante gewählt werden könne. In der angefochtenen Verfügung finden sich keine Ausführungen, wie eine Offenhaltung des fraglichen Bahnübergangs ausgestaltet sein müsste. Es wird nicht ausgeführt, welche Massnahmen für eine wirkungsvolle Sicherung des Bahnübergangs notwendig wären. Zudem nimmt das BAV auch keinen Bezug auf die von der Beschwerdeführerin 2 ins Feld geführte Variante einer teilweisen Offenhaltung. Aus der angefochtenen Verfügung ist jedenfalls eine umfassende Prüfung der Varianten nicht ersichtlich und damit als Teil des massgebenden Entscheidungsprozesses nicht nachvollziehbar. Dass der Beschwerdegegner sich in den Eingaben im vorinstanzlichen Verfahren und auch im Beschwerdeverfahren zur Frage der Sicherung des fraglichen Bahnübergangs und zur Variante der Beschwerdeführerin 2 geäussert hatte, ändert daran nichts. Massgebend ist, dass sich das BAV als erstinstanzlich entscheidende Behörde in seiner Verfügung - und auch in der Vernehmlassung - nicht in genügender Weise mit den verschiedenen Varianten und den massgebenden Interessen auseinander setzte.

7.2. Weiter geht das BAV bei der konkreten Ermittlung der Interessen auf Seiten der Anwohner bei einer Schliessung des fraglichen Bahnübergangs von einem Mehrweg von 200/250 m aus. Die Beschwerdeführerin 1 besitzt eine Liegenschaft am X-weg, die über die Margarethenstrasse und den gemäss angefochtener Verfügung aufzuhebenden Bahnübergang ans öffentliche Strassennetz angeschlossen ist. Die Beschwerdeführerin 1 rügt nun, der Mehrweg bei einer Schliessung des fraglichen Bahnübergangs betrage mindestens 500 m, womit sie eine unrichtige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts geltend macht (vgl. Art. 48 Bst. b des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren [VwVG], SR 172.021).

Auf die Rüge der unrichtigen Sachverhaltsfeststellung geht das BAV in seiner Vernehmlassung vom 21. Oktober 2004 nicht ein. Einzig der Beschwerdegegner erläutert in der Beschwerdeantwort die Wegverhältnisse näher. Danach beträgt der Weg Bahnübergang Margarethenstrasse-Sternenkreuzung-Dorfstrasse-Lötscherstrasse-Margarethenstrasse bis Einmündung X-weg ungefähr 510 m; der Weg Bahnübergang

Margarethenstrasse-Margarethenstrasse Einmündung X-weg wird auf ungefähr 25 m beziffert. Diese Angaben werden von keiner Seite bestritten und sind für die REKO/INUM nachvollziehbar. Bei der Schliessung des Bahnübergangs Margarethenstrasse ist daher von einem maximalen Mehrweg von knapp 500 m (510 m - 25 m = 485 m) auszugehen.

Damit ist das BAV bei seiner Interessenabwägung von einem unrichtigen rechtserheblichen Sachverhalt bezüglich des Mehrwegs ausgegangen.

**7.3.** Die Beschwerdeführerin 1 beanstandet sodann, die Aussagen des Beschwerdegegners betreffend die Kapazität der Sternenkreuzung basierten auf einem Projekt, das vom Bund nicht genehmigt worden sei.

Der Umstand alleine, dass das vom Beschwerdegegner eingereichte Gesuch vom BAV in der vorgesehenen Art nicht genehmigt wurde, ist vorliegend nicht von entscheidender Bedeutung, da nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts. Massgebend für das vorliegende Verfahren ist demgegenüber die bei einer Schliessung des fraglichen Bahnübergangs bestehende (oder zu erstellende) alternative verkehrsmässige Erschliessung der betroffenen Liegenschaften. In diesem Zusammenhang ist u. a. auch die Kapazität der (geänderten) Sternenkreuzung von Bedeutung.

**7.4.** In einem ersten Schritt ist somit festzustellen, dass das BAV keine hinreichende Variantenprüfung vorgenommen hat sowie seiner Interessenabwägung einen falschen Mehrweg zu Grunde gelegt hat.

**8.** Im Zusammenhang mit der mangelhaften Koordination wegen der unterlassenen Regelung der Fahr- und Wegrechte für die neue Zufahrt (vgl. E. 5) macht die Beschwerdeführerin 1 zudem geltend, die Plangenehmigung dürfe nicht erteilt werden, da die Wegrechte der Anwohner für den Bahnübergang Margarethenstrasse immer noch bestünden.

Das BAV geht in der angefochtenen Verfügung davon aus, dass die von der Schliessung des Bahnübergangs betroffenen Liegenschaften rückwärtig (über die Sternenkreuzung-Dorfstrasse-Margarethenstrasse) noch gut erschlossen seien. Die Tatsache, dass dafür noch die entsprechenden Wegrechte erworben werden müssten, ändere daran nichts.

**8.1.** Das BAV erwähnt in der angefochtenen Verfügung zwar die noch fehlenden Wegrechte für die Anwohner, geht aber bei der Interessenabwägung davon aus, dass die betroffenen Liegenschaften «gut erschlossen» seien. Wohl besteht auch nach einer Schliessung des fraglichen Bahnübergangs noch eine - private - Zufahrt zu den Liegenschaften der Betroffenen, deren Benützung ist aber rechtlich gerade nicht geregelt. Etwas anderes geht zumindest aus der angefochtenen Verfügung und den vom BAV eingereichten Vorakten nicht hervor. In seiner Vernehmlassung äussert es sich nicht zu diesem Punkt. In der angefochtenen Verfügung weist es einzig darauf hin, dass die entsprechenden Wegrechte noch erworben werden müssten und erwähnt den entsprechenden Rechtsanspruch gemäss Art. 694 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907 (ZGB, SR 210). Im Zusammenhang mit der Frage der Erteilung des Enteignungsrechts (Ziff. 5 der Erwägungen) wird sodann lediglich festgehalten, die geführten Verhandlungen zwischen der Beschwerdegegnerin und den Einsprechenden habe ergeben, ein freihändiger Erwerb bzw. eine Löschung der Wegrechte sei nicht möglich. Welchen Inhalts diese Verhandlungen waren und ob die neue

Zufahrtsregelung davon erfasst war, ergibt sich daraus nicht. Indem das BAV von einer guten rückwärtigen Erschliessung ausgegangen ist, ohne dass diese auch rechtlich besteht, ist es auch in diesem Zusammenhang von falschen tatsächlichen Voraussetzungen ausgegangen.

**8.2.** Das BAV ist weiter, unter Verweisung auf Art. 694 ZGB, offenbar der Auffassung, es liege an den Betroffenen, sich selbst um die Regelung der Wegrechte für die neue Zufahrt zu kümmern. Dem kann ebenfalls nicht gefolgt werden.

Die Verpflichtung zur Verfahrenskoordination (vgl. E. 6.2) verlangt vorliegend, die neue Zufahrt für diejenigen dinglich Berechtigten zu regeln, die durch die Schliessung des Bahnübergangs ihren Anschluss an das öffentliche Strassennetz verlieren. Die neu notwendige (rechtliche) Regelung der Zufahrt ist direkte Folge der Schliessung des fraglichen Bahnübergangs und somit ebenfalls im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren vorzunehmen. Der Hinweis darauf, die Betroffenen hätten gestützt auf Art. 694 ZGB (Notweg) gegen volle Entschädigung einen Anspruch auf Benützung der fraglichen Strasse ändert daran nichts. Sollte keine gütliche Einigung möglich sein, müsste der Gesuchsteller die entsprechenden Rechte auf dem Enteignungsweg erwerben können (vgl. Art. 4 Bst. e des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung [EntG], SR 711), falls die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind (Art. 1 EntG). Es war offenbar auch die Absicht des Beschwerdegegners, die neue Zufahrt im vorliegenden Verfahren zu regeln, weist er doch in den Gesuchsunterlagen (technischer Bericht) ausdrücklich darauf hin, dass die Regelung der Rechte für die Anstösser der Margarethenstrasse für die Benützung der neuen Stichstrasse ab der Dorfstrasse im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens erfolgen müsse. Zudem wies der Beschwerdegegner in seiner Eingabe an das BAV vom 20. Januar 2004 nochmals darauf hin, die Regelung der Wegrechte der Anstösser sei im Plangenehmigungsverfahren vorzunehmen und beantragte die Löschung bzw. Erteilung der Wegrechte der nachzureichenden Land- und Rechtserwerbstabelle (offenbar eingereicht am 17. Februar 2004). Auch die Beschwerdeführerin 2 wies in ihrer Eingabe vom 16. Februar 2004 auf diese Problematik hin. Da die Frage der Zufahrt vom BAV gerade nicht geregelt und diesbezüglich das Enteignungsrecht nicht erteilt wurde, könnte die angefochtene Verfügung nicht als Grundlage dienen, die entsprechenden Anpassungen im Grundbuch zu veranlassen. Schliesslich drängt sich eine (formelle und materielle) Koordination des Plangenehmigungsverfahrens mit dem Verfahren betreffend die neue Zufahrt im Übrigen auch deshalb auf, weil die Beschwerdeführerin 1 durch den Verlust des - allenfalls zu enteignenden - Wegrechts über den Bahnübergang und die Einräumung des Wegrechts für die neue Zufahrtsstrasse finanziell nicht schlechter gestellt werden soll, als wenn der Bahnübergang gesichert offen gehalten würde. Dies erfordert eine gemeinsame Beurteilung im Rahmen dieses und allenfalls des nachfolgenden Schätzungsverfahrens, in welchem die finanziellen Folgen einer allfälligen Enteignung zu regeln sind.

**9.** Wie bereits erwähnt (vgl. E. 6.2), entscheidet die Genehmigungsbehörde auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen. Folglich müssen die Ausführungsprojekte grundsätzlich entsprechend den spezifischen enteignungsrechtlichen Vorschriften ausgestaltet sein (vgl. [BGE 106 Ib 19](#) E. 7b). Insbesondere ist, wenn der Landerwerb auf dem

Enteignungsweg durchzuführen ist, gemeindeweise ein Enteignungsplan und die Grunderwerbstabelle zu erstellen, die nach Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens zusammen mit den genehmigten Plänen dem Präsidenten der zuständigen Schätzungskommission zu übermitteln sind (vgl. Art. 18k EBG in Verbindung mit Art. 27 Abs. 2 EntG). Zudem sind auch gestützt auf Art. 3 Abs. 1 Bst. 1 der Verordnung vom 2. Februar 2000 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE, SR 742.142.1) im Plangenehmigungsgesuch Angaben über den Bedarf an Grundstücken und dinglichen Rechten sowie über die Erwerbsart zu machen.

**9.1.** Vorliegend beinhalten die von der Vorinstanz eingereichten Akten weder einen Enteignungsplan noch eine Grunderwerbstabelle mit allen betroffenen Grundstücken und sämtlichen im Zusammenhang mit der beabsichtigten definitiven Schliessung des fraglichen Bahnübergangs relevanten dinglichen Rechten. Im Auflagedossier findet sich ein Landerwerbsplan, in welchem lediglich der Erwerb einer Dienstbarkeit von einem Grundstück (...) direkt neben dem aufzuhebenden Bahnübergang aufgeführt ist. Sodann ist in der Beilage eine Liste der am Projekt beteiligten Instanzen und tangierter Grundeigentümer (insgesamt 4) enthalten, u. a. der Beschwerdegegner als Eigentümer der Parzelle, auf welcher sich der aufzuhebende Bahnübergang befindet. Nicht erwähnt sind hingegen die diese Parzelle belastenden dinglichen Rechte (insbesondere Wegrechte).

**9.2.** Infolge Fehlens von Grunderwerbstabelle und Enteignungsplan ist das Auflagedossier unvollständig und Art. 27 Abs. 2 EntG verletzt. Daran ändert auch das der REKO/INUM einzig vom Beschwerdegegner eingereichte Verzeichnis betreffend die Situation der Dienstbarkeiten und Grundlasten, das am 17. Februar 2004 offenbar auch dem BAV zugestellt wurde, nichts. So sind darin, gemäss Ausführungen im Begleitschreiben, zusätzlich zu den infolge der Aufhebung des fraglichen Bahnübergangs anzupassenden auch die Bereinigung weiterer Rechte und Lasten aufgeführt. Auch wenn eine solche Bereinigung durchaus sinnvoll sein kann, bildet diese nicht Gegenstand des vorliegenden Plangenehmigungsverfahrens, insbesondere ist hierfür im vorliegenden Plangenehmigungsverfahren nicht das Enteignungsrecht zu erteilen, da für die Verwirklichung des Bahnprojekts nicht notwendig (vgl. Art. 1 Abs. 2 EntG). Zudem enthält dieses Verzeichnis gerade nicht das Grundstück, auf welchem sich der fragliche Bahnübergang befindet und zu dessen Lasten offenbar eine Vielzahl von Wegrechten besteht (gemäss Ausführungen der Beschwerdeführerin 2 vom 16. Februar 2004 deren 168).

**10.** Zusammenfassend ist damit festzustellen, dass das BAV bei seiner Interessenabwägung einmal von einem unrichtigen Mehrweg sowie fälschlicherweise - trotz fehlender rechtlicher Regelung - von einer «guten» Erschliessung der betroffenen Liegenschaften auch nach einer Aufhebung des fraglichen Bahnübergangs, damit von falschen tatsächlichen Annahmen ausgegangen ist. Sodann wurde keine eigentliche Variantenprüfung vorgenommen. Aus diesen Gründen und weil schliesslich auch die formelle Koordinationspflicht mangels Regelung der neuen Zufahrt verletzt wurde, erweist sich die vorgenommene Interessenabwägung als fehlerhaft, womit der angefochtene Entscheid aufzuheben ist.

(...)

**13.** Die Beschwerdeinstanz auferlegt die Verfahrenskosten in der Regel der unterliegenden Partei, ausser es handelt sich dabei um die Vorinstanz oder eine Beschwerde führende und unterliegende Behörde. Soweit sich der Streit aber um vermögensrechtliche Interessen von Körperschaften oder autonomen Anstalten dreht, haben andere als Bundesbehörden, die Beschwerde führen und unterliegen, Verfahrenskosten zu bezahlen (Art. 63 Abs. 1 und 2 VwVG). Damit sind der Vorinstanz keine Verfahrenskosten aufzuerlegen.

Vorliegend steht das Enteignungsrecht des Beschwerdegegners im Streit. Es stellt sich deshalb die Frage, ob die enteignungsrechtlichen Bestimmungen über die Kostenregelung zur Anwendung gelangen. Das EntG äussert sich ausdrücklich in Art. 114 und Art. 116 zur Frage der Kostenverlegung. Erstere Bestimmung bezieht sich auf das Einspracheverfahren, Letztere auf das bundesgerichtliche Rechtsmittelverfahren. Das Beschwerdeverfahren vor der REKO/INUM dagegen ist nicht erwähnt, es lässt sich auch nicht durch Auslegung unter Art. 114 subsumieren, dies nicht zuletzt deshalb, weil es im Zeitpunkt des Erlasses von Art. 114 EntG weder die REKO/INUM noch eine ihr ähnliche Rechtsmittelinstanz gab. Art. 114 EntG bezieht sich demnach ausschliesslich auf das Einspracheverfahren. Die beiden Regelungen von Art. 114 und Art. 116 EntG, wonach der Enteigner in jedem Fall, d. h. auch bei Obsiegen, die Verfahrenskosten zu tragen hat, legen aber den Schluss nahe, das EntG sei mit Blick auf die Verfahrenskosten, die im Beschwerdeverfahren vor der REKO/INUM entstehen, lückenhaft, wäre es doch stossend, würde das Entschädigungsprinzip lediglich für das Einsprache- und das bundesgerichtliche Verfahren, nicht jedoch für dasjenige bei der REKO/INUM gelten. In Analogie zu Art. 114 und Art. 116 EntG hat deshalb der Enteigner grundsätzlich auch im Verfahren vor der REKO/INUM die Kosten zu tragen, die aus der Geltendmachung des Enteignungsrechts entstehen.

Bezüglich des Verhältnisses von EntG und VwVG hält Art. 4 VwVG fest, dass andere Verfahrensregelungen nur dann Vorrang haben sollen, wenn sie ein Verfahren eingehender regeln und den Bestimmungen des VwVG nicht widersprechen. Beide Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt. Die geforderte eingehendere Regelung ist die richterlich geschaffene Entschädigungsnorm. Was die Widerspruchsfreiheit anbelangt, so legt zwar Art. 63 Abs. 1 VwVG das Unterliegerprinzip fest, dies jedoch nicht in absoluter Weise, soll dieses doch nur in der Regel gelten, ausnahmsweise können die Kosten sogar erlassen werden. Die richterliche Kostenregelung nach EntG stellt nun in Gestalt einer *lex specialis* eine solche Ausnahme dar, welche ein Abweichen von der Regel nach Art. 63 Abs. 1 VwVG, d. h. von der *lex generalis* erlaubt. Die richterliche Lückenfüllung steht somit in Einklang mit der Kostenregelung des VwVG.

Der Beschwerdegegner als allfälliger Enteigner hat demnach die Verfahrenskosten von Fr. 1'500.- für das Beschwerdeverfahren zu tragen.

(Die REKO/INUM heisst die Beschwerde gut, hebt die angefochtene Verfügung auf und weist die Sache zu neuem Entscheid an das BAV zurück)

**JAAC 69.112 - Auszug aus dem Beschwerdeentscheid der Rekurskommission für  
Infrastruktur und Umwelt vom 27. April 2005 [A-2004-128]**

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	2005
Année	
Anno	
Band	69
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 006 761

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert.  
Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale.  
Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.