



Aktenzeichen: [REDACTED]
Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: [REDACTED]
Sachbearbeiter/in: [REDACTED]
Bern, 20. Juni 2014

DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR

hat in der Angelegenheit

BLS Netz AG,
Anlagen & Projekte, Genfergasse 11, 3001 Bern

Gesuchstellerin

gegen

Einwohnergemeinde Biglen,
vertreten durch den Gemeinderat, Hohle 19, Postfach 187, 3507 Biglen

Gesuchsgegnerin

betreffend

Finanzierung Bahnübergangsanlage "Schlosswilstrasse"

Bundesamt für Verkehr BAV
Postadresse: CH-3003 Bern
Standortadresse: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Christoph Haldimann
Tel. , Fax

www.bav.admin.ch





I. festgestellt:

1. An der Strecke Hasle-Rüegsau - Thun der BLS Netz AG (BLS) befindet sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Biglen bei Bahnkilometer 11.976 die Bahnübergangsanlage "Schlosswilstrasse". Über den Bahnübergang führt die Gemeindestrasse "Dättlig", deren Eigentümerin die Einwohnergemeinde Biglen ist.

Im Jahr 1963 wurde der Bahnübergang mit einer automatischen Schrankenanlage ausgerüstet. Dokumente, die über eine allfällige Kostenbeteiligung der Gemeinde Auskunft geben würden, bestehen offenbar nicht.

Gemäss Angaben der BLS haben die Steuerung und die Aussenanlage der Schrankenanlage das Doppelte der (buchhalterischen) Lebensdauer erreicht. Um die Sicherheit und Verfügbarkeit auch künftig zu gewährleisten sei eine Erneuerung der technologisch stark veralteten Anlage dringend nötig.

Im Jahr 2008 wurden bereits die Strassenbeläge zwischen den Schienen (sog. Fahrbahneindeckung) ersetzt.

2. Mit Gesuch vom 17. September 2012 gelangte die BLS an das Bundesamt für Verkehr (BAV) und ersuchte um einen erstinstanzlichen Entscheid zur Kostenteilerfrage für die bereits durchgeführten bzw. noch anstehenden Erneuerungsarbeiten. Verlangt wurde, dass sich die Gemeinde Biglen an der Erneuerung der Bahnübergangsteuerung inklusive Aussenanlage zur Hälfte und an den Unterhaltskosten zu einem Viertel, zusammen ausmachend Fr. 238'562, zu beteiligen habe. Zudem müsse die Gemeinde Biglen ein Drittel der Kosten für die Erneuerung der Fahrbahneindeckung, ausmachend Fr. 60'000, übernehmen. Insgesamt belief sich die Forderung der BLS auf Fr. 298'562.-.

Zur Begründung verwies die BLS darauf, dass die Erneuerung von Bahnübergängen, die zur Zeit des Bahnbaus um 1900 entstanden seien, nie vollumfänglich der Bahn angelastet werden könne. In dieser Zeit seien Bahnübergänge unbewacht oder nur mit Andreaskreuzen signalisiert gewesen. Die Kosten dafür habe allein die Bahn getragen. Durch das Aufkommen des Automobils und der damit einhergehenden Zunahme des Strassenverkehrs hätten zwischen den beiden Weltkriegen die Bahnübergänge aus beiderseitigem Interesse technisch gesichert werden müssen. Anfänglich sei das mit Schranken, die von Personal bedient werden mussten, geschehen. In den Fünfziger- und Sechzigerjahren seien dann die ersten elektrischen bzw. elektromechanischen Anlagen gebaut worden, wozu auch die Bahnübergangsteuerung "Schlosswilstrasse" gehöre. Der Erhalt eines Zustandes sei als Vorteil für beide Parteien zu werten, denn ohne diesen hätten sie über kurz oder lang etwas verloren. Eine neue, dem Stand der Technik entsprechende Steuerung bringe insbesondere strassenseitig Vorteile in Gestalt einer besseren Verfügbarkeit und einer rascheren Freigabe nach der Zugsdurchfahrt. Bei den Fahrbahnplatten komme die Abnutzung ausschliesslich durch den Strassenverkehr zustande. Die Ersetzung dieser Anlageteile sei allein durch den Strassenverkehr ausgelöst. Die Abnutzung bestätige auch die starke Zunahme des Strassenverkehrs, die nichts mit der Klassierung der Strasse zu tun habe und nicht nur von der Wohnbevölkerung, sondern auch vom Berufsverkehr abhängen.

3. Das BAV wies mit Brief vom 2. Oktober 2012 die BLS darauf hin, dass aus der Position "Erneuerung der Bahnübergangsteuerung inklusive Aussenanlage sowie 25% Unterhaltskosten" weder ersichtlich sei, ob die 25% Unterhaltskosten bereits im geforderten Betrag enthalten seien, noch für welchen Zeitraum sie gefordert würden. Auch könne dem Gesuch nicht entnommen werden, welche durchgeführten und noch anstehenden Erneuerungsarbeiten durch den geforderten Betrag



abgegolten werden sollten. Um ein Verfahren eröffnen zu können, müsse der Antrag zuerst in dieser Hinsicht präzisiert werden.

4. Am 24. Oktober 2012 präzisierte die BLS ihr Begehren dahingehend, dass durch die geforderte Summe von Fr. 298'562 folgende Kostenanteile der Gemeinde abgedeckt seien:
 - Erneuerung der Bahnübergangsanlage (Steuerung und Aussenanlage), die noch nicht erfolgt sei;
 - Unterhalt der Bahnübergangsanlage für 25 Jahre ab Inbetriebnahme der erneuerten Anlage;
 - Erneuerung der Fahrbahneindeckung, durchgeführt im Jahr 2008, vorfinanziert durch die BLS.
5. In ihrer Stellungnahme vom 26. November 2012 brachte die Gemeinde Biglen vor, bei der Erneuerung der Kreuzungsanlage (nach Ablauf der Lebensdauer der Anlage) handle es sich weder um einen Neubau noch einen Ersatz oder eine Aufhebung eines Übergangs oder eine Änderung oder eine durch die Verkehrsentwicklung bedingte Veränderung bzw. Erneuerung. Es treffe keiner der in den Art. 25 und 26 EBG geregelten Tatbestände zu. Folglich seien die Kosten demjenigen Verkehrsträger aufzuerlegen, der die ursprüngliche Kreuzungsanlage verursacht habe, nämlich der Bahn. Die Erneuerung sei Folge des ursprünglichen Vorhabens, weshalb die Kosten durch den Verursacher zu tragen seien. Die Erhaltung des Ist-Zustandes werde in der Rechtsprechung zwar als Vorteil anerkannt, aber nur wenn es sich um einen wesentlichen Sondervorteil handle, der über das hinausgehe, was die Allgemeinheit aus der Sanierung des Bahnüberganges für einen Nutzen ziehe. Bei der Erneuerung einer automatisch gesteuerten Schrankenanlage seien keine künftigen und wesentlichen Sondervorteile auszumachen, die nicht auch schon vor der Erneuerung gegeben gewesen seien und weiterbestehen würden. Sollte die Gemeinde wider Erwarten zum Tragen eines Kostenanteils an der im Jahr 2008 vorgenommenen Erneuerung der Fahrbahneindeckung verpflichtet werden, so sei in Betracht zu ziehen, dass die BLS mit ihrer Gleiseindeckung Mehrkosten ausgelöst habe. Die Gemeinde sei deshalb - wenn überhaupt - höchstens zur Übernahme der Erneuerungskosten für einen hindernisfreien Belagseinbau zu verpflichten.
6. Mit Replik vom 28. Januar 2013 führte die BLS aus, infolge von Art. 29 EBG fänden die Art. 25-28 EBG sinngemäss sehr wohl Anwendung auf die Kostenverteilung für Unterhalt und Erneuerung sowie für alle vorübergehenden und dauernden Massnahmen zur Verhütung von Unfällen an der Kreuzungsstelle mit Einschluss der Bedienung der dazu bestimmten Anlagen. Zutreffend sei, dass die Kosten für die Erneuerung laut Art. 29 i.V.m. Art. 26 EBG grundsätzlich durch die BLS als Verursacherin zu tragen seien. Allerdings sei in einem zweiten Schritt gemäss Art. 27 EBG zu prüfen, ob daraus nicht auch die Gemeinde als Nichtverursacherin Vorteile ziehe. Das treffe vorliegendenfalls zu, weil die dem neuesten Stand der Technik entsprechende Bahnübergangsteuerung eine bessere Verfügbarkeit dank weniger Störungen und eine raschere Freigabe des Strassenverkehrs nach der Zugdurchfahrt mit sich bringe. Neben diesen zusätzlichen Vorteilen stelle die Erhaltung des Ist-Zustandes für die Gemeinde einen wesentlichen Sondervorteil dar. Die Erneuerung der Fahrbahneindeckung sei von der Gemeinde als Strasseneigentümerin verursacht. Weil allerdings die eingebaute Fahrbahneindeckung mit Aussen- und Innenplatten für die Bahn von Vorteil sei, würden im Sinne der Vorteilsanrechnung zwei Drittel der Kosten von ihr übernommen und nur ein Drittel sei von der Strasseneigentümerin zu tragen. Diese Vorteile und die entstandenen Mehrkosten seien dabei bereits berücksichtigt.
7. Die Gemeinde Biglen machte in ihrer Duplik vom 12. März 2013 geltend, vorliegendenfalls gehe es um die Erneuerung einer Anlage, deren Lebensdauer abgelaufen sei. Wenn aber die Sanierung eines Bahnübergangs nicht in der Entwicklung des Verkehrs auf Strasse oder Schiene be-



gründet sei, sondern in den Risiken der Anlage an der Kreuzungsstelle, die den Sicherheitsvorschriften nicht mehr entspreche, habe kraft Art. 29 EBG eine analoge Anwendung der Art. 25-28 EBG zu erfolgen und die Kosten seien grundsätzlich demjenigen Verkehrsträger aufzuerlegen, der ursprünglich die Kreuzung verursacht habe. Das treffe bei der Bahnübergangsanlage "Schlosswilstrasse" zu. Den Ausführungen der BLS müsse entnommen werden, dass die überalterte Sicherheitseinrichtung offensichtlich störungsanfällig sei und die Steuerapparatur in gewissen Teilbereichen nicht mehr den gültigen Vorschriften entspreche. Die Verweise der BLS auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts i.S. Wattwil würden nichts besagen, denn im dortigen Fall habe es sich um eine Umgestaltung des Bahnübergangs gehandelt, da eine automatische Schrankenanlage neu errichtet worden sei, und nicht um die Erneuerung einer bestehenden Anlage. Das Fortbestehen einer Erschliessung könne nicht als wesentlicher Sondervorteil dargestellt werden, denn der Gesetzgeber habe nicht gewollt, dass der ursprüngliche Verursacher eine vor dem Anlagebau bestehende Erschliessung ohne Ersatz einer solchen einseitig zu Lasten des Strasseneigentümers schmälern dürfe. Als wesentlicher Sondervorteil könne nur gelten, was über alles hinausgehe, was die Allgemeinheit aus einer Sanierung eines Bahnüberganges für einen Nutzen ziehe. Der Weiterbestand einer schon vor dem Bau der Strassenquerung bestehenden Erschliessung könne nicht als wesentlicher Sondervorteil gelten. Zudem sei die BLS auf ihrer in einem Schreiben vom 25. Januar 2012 gemachten Aussage zu behaften, wonach keinem Verkehrsträger ein speziell zusätzlicher Vorteil erwachse. Bezüglich Erneuerungsarbeiten der Fahrbahneindeckung sei trotz der von der Gesuchstellerin vorgelegten Rechnungen nach wie vor unklar, wie hoch die Kosten für einen ungehinderten Belagseinbau (ohne schienen- und trasseebedingte Querungshindernisse) seien.

II. in Erwägung gezogen:

A *Formelles:*

1. Gemäss Art. 40 Abs. 2 EBG entscheidet das BAV über die aus den Bestimmungen des 4. Kapitels des EBG erwachsenden Streitigkeiten über Kosten und deren Verteilung sowie über Vergütungen. Das Gesuch der BLS hat eine Kostenstreitigkeit bezüglich einer Kreuzung zwischen Schiene und Strasse zum Gegenstand, auf welche die Art. 25-32 EBG Anwendung finden. Die sachliche Zuständigkeit des BAV in vorliegender Streitsache ist somit gegeben.
2. Die Parteifähigkeit der Verfahrensbeteiligten ist gestützt auf Art. 40 Abs. 2 EBG in Verbindung mit Art. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG; SR 172.021) betreffend die Parteistellung und in Anlehnung an Art. 48 VwVG betreffend die Beschwerdelegitimation zu beurteilen. Laut Art. 6 und Art. 48 Abs. 1 Bst. b VwVG gelten als Parteien Personen, deren Rechte oder Pflichten die Verfügung berührt, und andere Personen, Organisationen oder Behörden, denen ein Rechtsmittel gegen die Verfügung zusteht.

Weil der BLS gemäss Art. 40 Abs. 2 EBG in Bezug auf den Kostenteiler das Recht zusteht, im Streitfall die Aufsichtsbehörde um einen Entscheid anzurufen, ist sie auch aufgrund von Art. 6 und Art. 48 Abs. 1 Bst. b VwVG zum Streitverfahren legitimiert.

Diese vorgängig beschriebene allgemeine Beschwerdebefugnis ist auf Privatpersonen zugeschnitten. Ein Gemeinwesen kann sich darauf jedoch ebenfalls berufen, wenn es durch die angefochtene Verfügung gleich oder ähnlich wie eine Privatperson betroffen oder in schutzwürdigen eigenen hoheitlichen Interessen berührt ist. Das ist insbesondere der Fall, wenn ein Gemeinwesen in eigenen vermögensrechtlichen Interessen betroffen oder oder wenn hoheitliche Befugnisse in Frage stehen (BGE 133 II 400 E. 2.4.2).



Die Frage der Kostenteilung berührt die Interessen der Gemeinde Biglen direkt, da mit ihr entschieden wird, wie gross der finanzielle Anteil der Gemeinde an den Erneuerungskosten der Bahnübergangsanlage "Schlosswilstrasse" ist. Der Gemeinde Biglen kommt demzufolge in diesem Verfahren Parteistellung zu.

B Materielles:

1. In vorliegender Streitsache geht es um die Verteilung der Kosten für Unterhalt und Erneuerung einer Kreuzung zwischen einer öffentlichen Strasse und einer Eisenbahnanlage. Wer die entsprechenden Kosten zu tragen hat, ist in den Art. 25-32 EBG geregelt. Soweit allerdings die Parteien eine davon abweichende Vereinbarung treffen, findet die gesetzliche Regelung keine Anwendung (Art. 32 EBG). Deshalb muss zunächst geprüft werden, ob die Parteien keine vertragliche Regelung über die strittige Kostenfrage getroffen haben.
2. Vor Eröffnung des Streitverfahrens hat es verschiedene Kontakte zwischen den Parteien gegeben. Dabei unterbreitete die BLS zwar Vorschläge bzw. Angebote, die aber von der Gemeinde Biglen nicht akzeptiert worden sind. Den vorgelegten Beweismitteln kann in keinem Punkt eine Einigung entnommen werden. Eine Vereinbarung, allenfalls auch nur über einzelne Kostenpositionen, ist somit nicht zustandegekommen.
3. Demzufolge ist aufgrund der massgeblichen gesetzlichen Bestimmungen zu entscheiden, ob und in welchem Umfang sich die Gesuchsgegnerin an den fraglichen Kosten zu beteiligen hat.
4. Die BLS Netz AG ist unstreitig als Verursacherin des Bahnübergangs im Sinne von Artikel 25 Absatz 1 EBG anzusehen.
5. In einem zweiten Schritt ist zu untersuchen, ob die Gemeinde gemäss Artikel 26 Absatz 2 i.V.m. Artikel 29 EBG kostenbeteiligungspflichtig geworden sein könnte. Es stellt sich folglich die Frage, ob die Erneuerung oder die Änderung der Anlage im Jahr 1963 auch durch die strassenseitige Verkehrsentwicklung bedingt war.
6. Es gibt keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass die Sicherung des Bahnübergangs mit einer Barriereanlage 1963 auch auf die Entwicklung des Strassenverkehrs zurückgeführt werden könnte.
7. Auch die Erneuerung der Barriereanlage im Jahr 2013 ist nicht auf eine strassenseitige Verkehrsentwicklung zurückzuführen, sondern ausschliesslich darauf, dass die alte Barriereanlage ihr Lebensende erreicht hatte.
8. Es ist zwar nicht auszuschliessen, dass auch strassenseitig in den letzten Jahren eine Erhöhung der Nutzerzahlen stattgefunden haben könnte. Dies zwar nicht durch die in einem Landwirtschaftsgebiet lebenden 27 erwachsenen Personen oder deren Kinder. Wohl aber durch die Erschliessung des Industrieareals Bigla. Diese Erschliessung machte die Sicherung des Bahnübergangs jedoch nicht notwendig, erfolgte die Sicherung doch bereits im Jahre 1963. Dementsprechend machte die Gesuchstellerin auch gar nicht geltend, dass sie den Bahnübergang ohne eine strassenseitige Verkehrsentwicklung gar nicht hätte mit einer Barriereanlage sichern müssen.
9. Die Gemeinde muss sich folglich auch nicht aufgrund von Artikel 26 Absatz 2 i.V.m. Artikel 29 EBG an den Kosten der Erneuerung beteiligen, da die Erneuerung nicht auf eine strassenseitige Verkehrsentwicklung zurückgeführt werden kann.
10. In einem dritten Schritt ist zu untersuchen, ob sich aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile ergeben (Art. 27 Abs. 1 EBG). Die Barriereanlage wurde im Jahr 2013 allenfalls dahingehend umgestaltet, als sie nunmehr eine erhöhte Verfügbarkeit und verkürzte Schliesszeiten aufweisen soll.



Hierin liegen keine Vorteile im eigentlichen Sinn. Vielmehr handelt es sich um eine Reduktion der Nachteile, die notwendigerweise mit einer Barriereanlage verbunden sind.

11. Vorliegend kann offengelassen werden, ob in der Verbesserung einer Sicherheitseinrichtung ein Vorteil im Sinne von Artikel 27 EBG gesehen werden kann, wenn Artikel 26 Absatz 2 EBG keine Kostenbeteiligungspflicht der Strasse begründet. Denn 2013 wurde die Sicherheit des Bahnübergangs nicht verbessert, sondern lediglich erhalten.
12. In einem vierten Schritt ist zu untersuchen, ob sich aus der im Jahre 2013 vorgenommenen Erneuerung des 1963 geänderten Kreuzungsbauwerks Vorteile für die Strasseneigentümerin ergeben (Art. 27 Abs. 1 i.V.m. Art. 29 EBG). Es stellt sich hier die Frage, ob die Erneuerung im Jahr 2013 aufgrund des Erhalts des Sicherheitsgewinns, der durch die Sicherung im Jahr 1963 erzielt wurde, eine Kostenbeteiligungspflicht auslöst.
13. Zunächst stellt sich die Frage, ob der Erhalt eines Ist-Zustandes per se einen Vorteil darstellt. In diesem Sinne könnte man nämlich Erwägung 8.1 des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Oktober 2008 (A-5878/2007) verstehen, welches seinerseits Erwägung 7.3.2 des Entscheids A-2000-33 vom 5. April 2001 der ehemaligen Rekurskommission des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (REKO UVEK) zitiert: "Wenn auch die Parteien keinen zusätzlichen Vorteil aus der Erneuerung ziehen, so muss die Erhaltung des Ist-Zustandes wieder auf längere Zeit hinaus als Vorteil gewertet werden. Ohne die Erneuerung hätten die Parteien über kurz oder lang etwas verloren (...). Die Vorteile, die Art. 27 Abs. 1 EBG nennt und die einzubeziehen sind, sind künftige, wobei dazu auch diejenigen gehören, die [vor der Erneuerung] gegeben waren und weiter bestehen."
14. Hieraus folgert die REKO UVEK aber lediglich, dass die Voraussetzungen zur Anwendung von Artikel 27 Absatz 1 EBG gegeben sind um anschliessend eine Vorteilsberechnung vorzunehmen. Der Erhalt eines Ist-Zustandes schafft also die Voraussetzung für die Prüfung, ob die Erneuerung dazu führt, dass allfällige vorbestehende Vorteile für die Zukunft erhalten bleiben und deshalb eine Kostenbeteiligungspflicht auslösen.
15. Der Erhalt eines Ist-Zustandes löst also nicht per se eine Kostenbeteiligungspflicht aus, sondern nur dann und in dem Umfang, in dem bezüglich dieses zu erhaltenden Zustands bereits eine Kostenbeteiligungspflicht (vor-)bestand (z.B. gemäss Art. 26 Abs. 2 oder Art. 27 EBG).
16. Folglich ist zu untersuchen, ob der Sicherheitsgewinn, der durch die Sicherung 1963 erreicht wurde und durch die Sanierung 2013 erhalten wird, einen Vorteil darstellt, der gemäss Artikel 27 Absatz 1 i.V.m. Artikel 29 eine Kostenbeteiligungspflicht der Strasseneigentümerin auslöst.
17. Die Verfügung des BAV vom 19. Januar 2010 betreffend Kostenverteilung Sanierung Bahnübergang Steinegg, Wattwil (unveröffentlicht, Erw. 18) und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. Januar 2011 in derselben Angelegenheit (A-1034/2010, Erw. 9.7) betrafen zwar nicht die Erneuerung, sondern die Verbesserung einer Sicherheitseinrichtung. Immerhin wurde in diesen Entscheiden die erstmalige bessere Sicherung eines Bahnübergangs als Vorteil im Sinne von Artikel 27 Absatz 1 EBG angesehen.
18. Das Bundesgericht erwähnte bereits im Urteil vom 6. Dezember 1968 i.S. Rhätische Bahn gegen Emser Werke AG (BGE 94 I 569 S. 579) in einem obiter dictum, dass eine Heranziehung der Gemeinde Ems als Strasseneigentümerin offensichtlich nicht in Betracht komme, da keine Rede davon sein könne, dass die Erstellung der Anlage durch die Entwicklung des Verkehrs auf der Strasse bedingt sei.



19. Am 15. September 2006 entschied das BAV (abrufbar auf der Homepage des BAV unter www.bav.admin.ch / Themen / Sanierung Bahnübergänge 2014 / Entscheide / Entscheide Kostenteiler), dass der Erhalt einer Barriereanlage und der damit einhergehende Erhalt der Sicherheit keine Kostenbeteiligungspflicht auslöst (Erw. 6.3).
20. Ebenso stufte das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 27. Oktober 2008 die Sanierung (Automatisierung) eines bereits zuvor mit Zugbarrieren gesicherten Bahnübergangs nicht als per se kostenbeteiligungspflichtig ein, sondern nur im Umfang der Ursachen, die eine Beschwerdegegnerin in der Vergangenheit gesetzt hatte (A-5867/2007, Erw. 8.2).
21. Die in den beiden unmittelbar vorausgehenden Erwägungen zitierte Rechtsprechung ist weiterzuverfolgen. Zumindest der Erhalt des Grades an Sicherheit, der sich aus der vorschriftskonformen Sicherung eines Bahnübergangs ergibt, stellt also per se keinen Vorteil im Sinne von Artikel 27 Absatz 1 EBG dar.
22. Dem steht auch nicht entgegen, dass die Sicherung oder der Erhalt der Sicherung eines Bahnübergangs in besonders gelagerten Fällen einen Vorteil darstellen kann. Beispielsweise lag dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. Januar 2011 (A-1034/2010) die Erwägung zugrunde, dass die Annahme eines Vorteils im Sinne von Artikel 27 Absatz 1 EBG voraussetzt, dass ein wesentlicher Sondervorteil vorliege (Erw. 9.6).
23. Im vorliegend zu entscheidenden Fall ist nicht erkennbar, dass der Gemeinde Biglen aus der Sicherung des Bahnübergangs im Jahr 1963 aufgrund eines besonders gelagerten Sachverhalts ein Vorteil in Sinne von Artikel 27 Absatz 1 EBG erwachsen sein könnte. Insbesondere kann kein wesentlicher Sondervorteil festgestellt werden.
24. Vorliegend kann offenbleiben, ob inskünftig im Falle der vorschriftskonformen Sicherung eines Bahnübergangs noch strengere Voraussetzungen für die Annahme eines Vorteils gelten müssten, als sie der Verfügung des BAV 19. Januar 2010 zugrunde lagen (vgl. Erw. 17). Immerhin stellt sich die Frage, ob nicht jedermann einen Anspruch darauf hat, einen vorschriftskonform gesicherten Bahnübergang zu benutzen - und zwar unentgeltlich, solange der Betreffende keine Ursache für die Sicherung des Bahnübergangs gesetzt hat.
25. Da vorliegend die strassenseitige Verkehrsentwicklung nicht ursächlich war (vgl. Erw. 5-9), der Gemeinde keine Vorteile erwachsen sind (Erw. 10-23) und die Gemeinde auch keine Begehren gestellt hat, löst der mit der Erneuerung der Barriereanlage verbundene Erhalt eines bestimmten Grades an Sicherheit keine Kostenbeteiligungspflicht der Gemeinde aus.
26. Immerhin hat die Gemeinde im Bereich des Bahnübergangs die Kosten für den Bau und den Unterhalt der Strasse eingespart. Allerdings beschränkt sich die Ersparnis auf wenige (etwa 20) Meter des 10.21 km langen Gemeindestrassennetzes. Es ist nicht davon auszugehen, dass für die Gemeinde die Kosten für den Unterhalt ihres Strassennetzes in bezifferbarem Umfang steigen würden, gäbe es anstelle des Bahnübergangs ein paar zusätzliche Meter zusätzliche Strasse.
27. Zudem dürften die Ersparnisse beim Bau und Unterhalt dadurch kompensiert werden, dass der Bau und Unterhalt der Strasse in unmittelbarer Nähe zum Bahnübergang entsprechend aufwändiger ist, da nicht einfach ununterbrochen gebaut bzw. unterhalten werden kann, sondern der Bahnübergangsinstallation und dem Bahnbetrieb besondere Beachtung geschenkt werden muss.
28. Folglich ist das Gesuch vollständig abzuweisen.
29. Bei diesem Ausgang trägt die Gesuchstellerin allein die Verfahrenskosten.



30. Nach Artikel 94 EBG i.V.m. Artikel 43 Gebührenverordnung BAV (GebVBAV, SR 742.102) richten sich die Kosten in Streitigkeiten nach Artikel 40 EBG nach der Verordnung über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren (VwKV, SR 172.041.0). Nach dem einschlägigen Artikel 13 Abs. 2 Bst. a VwKV kann die verfügende Behörde von der Partei eine Spruchgebühr von 100 - 3000 Franken fordern. Angesichts eines nicht unerheblichen streitigen Vermögensinteressens und des entstandenen Aufwands erscheint eine Spruchgebühr von Fr. 2'400.- angemessen.
31. Nach Art. 43 GebVBAV richten sich in Streitigkeiten nach Artikel 40 EBG die Kosten und die Entschädigungspflicht nach der VwKV (dort Art. 8). Die REKO UVEK hat jedoch entschieden, dass für erstinstanzliche Verfahren keine Parteientschädigung zuzusprechen sei (Entscheid "Muttenz", Erw. Ziff. 10). Dies ergebe sich aus Art. 64 Abs. 1 VwVG. Das BAV folgt diesem Entscheid.

III. verfügt:

1. Das Gesuch der BLS Netz AG vom 17. September 2012, präzisiert am 24. Oktober 2012, wird abgewiesen.
2. Der BLS Netz AG wird eine Gebühr von Fr. 2'400.- auferlegt, welche mit Rechtskraft der Verfügung bzw. des Beschwerdeentscheides fällig wird. Die Zahlungsfrist beträgt 30 Tage vom Eintritt der Fälligkeit an. Der Betrag ist dem BAV gemäss der separat folgenden Rechnung zu überweisen.
3. Eine Parteientschädigung wird nicht ausgesprochen.

Bundesamt für Verkehr

Peter König, Fürsprecher
Leiter der Sektion Recht



**Rechtsmittelbelehrung:**

Gemäss Artikel 50 VwVG (SR 172.021) kann gegen diese Verfügung innerhalb von 30 Tagen nach deren Eröffnung beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, schriftlich Beschwerde erhoben werden. Gemäss Artikel 20 VwVG beginnt die Beschwerdefrist bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag zu laufen. Der Stillstand der Fristen richtet sich nach Artikel 22a VwVG.

Die Beschwerdeschrift hat die Begehren und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit der Beschwerdeführer sie in Händen hat. Die Beschwerdeschrift ist vom Beschwerdeführer oder seinem Vertreter zu unterzeichnen; ein allfälliger Vertreter hat sich durch eine schriftliche Vollmacht auszuweisen.

Die Kostentragung im Beschwerdeverfahren richtet sich nach Artikel 63 VwVG.

Eingeschrieben zu eröffnen an:

- BLS Netz AG, Anlagen & Projekte, Genfergasse 11, 3001 Bern
- Einwohnergemeinde Biglen, Gemeinderat, Postfach 187, 3507 Biglen