Bundesverwaltungsgericht

Tribunal administratif fédéral

Tribunale amministrativo federale

Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-5867/2007
{T 1/2}

Urteil vom 27. Oktober 2008

Besetzung

Richterin Kathrin Dietrich (Vorsitz), Richter Jürg Kölliker, Richter Beat Forster,
Gerichtsschreiber Adrian Mattle.

Parteien

Schweizerische Bundesbahnen SBB,
Infrastruktur, Recht, Kasernenstrasse 95/97, Postfach, 8021 Zürich,
Beschwerdeführerin,

gegen

1. **Einwohnergemeinde Trubschachen**, Gemeinderat, Gemeindeverwaltung, 3555 Trubschachen,
vertreten durch Fürsprecher Andreas Danzeisen, Helvetiastrasse 5, Postfach 179, 3000 Bern 6,
2. **Kambly SA**, Mühlestrasse 4, 3555 Trubschachen,
vertreten durch Rechtsanwalt Bernhard Antener, Kirchgasse 9, Postfach 529, 3550 Langnau im Emmental,
Beschwerdegegnerinnen,

Bundesamt für Verkehr BAV, 3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Kostenverteilung für die Sanierung (Automatisierung) des Bahnübergangs Station Trubschachen bei km 43.090.

Sachverhalt:

A.
Im Zusammenhang mit dem Bau der Bern-Luzern-Bahn wurde im Jahr 1873 in der Gemeinde Trubschachen bei Bahn-km 43.090 auf der im Eigentum der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) stehenden Parzelle Nr. 740 der Bahnübergang „Station Trubschachen“ erstellt und ein Fahrwegrecht zugunsten der Parzelle Nr. 126 im Grundbuch eingetragen. Dem Verzeichnis „Wegübergänge und Wärterposten“ aus dem Jahr 1875 kann entnommen werden, dass die Wegbreite beim Bahnübergang damals 3,50 m betrug.

Die Parzelle Nr. 126 befindet sich so wie die Parzellen Nr. 203, Nr. 717, Nr. 722 und Nr. 10 im Gebiet „untere Säge“, das aufgrund seiner geographischen Lage zwischen der Eisenbahnlinie im Norden und der Ilfis im Süden einzig durch die über den Bahnübergang führende Strasse erschlossen wird. 1873 wurde auf der Parzelle Nr. 126 eine Sägerei betrieben. Heute befindet sie sich im Eigentum der Kambly SA. Mit der in den Jahren 1993 und 1994 erfolgten Revision des Ortsplans der Gemeinde Trubschachen wurde das Gebiet „untere Säge“ von der Landwirtschafts- in die Gewerbezone umgezont.

Eigentümerin der Parzelle Nr. 10, welche einzig aus einem Fussweg besteht, ist die Gemeinde Trubschachen. Dieser Fussweg beginnt unmittelbar nach dem erwähnten Bahnübergang, führt in südwestliche Richtung und ermöglicht in seiner Fortsetzung das Queren der Ilfis über eine schmale Fussgängerbrücke. Der Bahnübergang und der daran anschliessende Fussweg bilden Ausgangspunkt diverser Wanderwege.

B.
Im Jahr 1909 schlossen die SBB und die Gemeinde Trubschachen betreffend den Wegübergang auf der Station Trubschachen km 43.090 eine Vereinbarung ab. Die SBB erklärten sich darin damit einverstanden, den Wegübergang der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Gemeinde Trubschachen verpflichtete sich ihrerseits, an die Kosten des durch die Öffentlicherklärung notwendigen Ersatzes der bestehenden Schranken durch neue, verdichtete und gekuppelte Zugschranken einen Beitrag von Fr. 700.-- zu bezahlen. Im zur Vereinbarung gehörigen Plan wird der bestehende Vermerk „Niveauübergang 3,30 m brt.“

mit dem Zusatz „Öffentlicher“ ergänzt und es sind auch Zugbarrieren eingetragen.

C.
Die bestehenden Zugbarrieren wurden im Jahr 1968 durch eine moderne elektrische Barrierenanlage mit Wechselblinksignalen ersetzt. Die Anlage bestand fortan aus einem elektrischen Einzelantrieb und einem 6,2 m langen Holzschlagbaum mit Hängegitter. Die Erstellungskosten in der Höhe von Fr. 55'000.-- wurden von den SBB getragen. Einem Schreiben der SBB an den Besitzer der Sägerei vom 21. November 1968 kann entnommen werden, dass mit der neuen Anlage eine wesentliche Erhöhung der Sicherheit auf dem Niveauübergang erzielt werden sollte.

D.
Am 24. Juni 1988 reichte die Kambly SA ein Baubewilligungsgesuch für die Erstellung von 104 Parkplätzen für ihre Mitarbeitenden auf der Parzelle Nr. 126 bei der Gemeinde Trubschachen ein.

Im Rahmen der Baubewilligung vom 11. Oktober 1988 wurde verfügt, dass die Kambly SA die Kosten für die durch den Mehrverkehr notwendig gewordene Verbreiterung des Bahnübergangs zu tragen habe. Der Kostenberechnung der SBB vom 31. Oktober 1988 ist zu entnehmen, dass durch die Verbreiterung des Übergangs sowie wegen dessen schwereren Bauart bei der Erstellung sowie bezüglich Unterhalt und Erneuerung Mehrkosten in der Höhe von Fr. 78'000.-- entstehen würden.

E.
Am 7. Dezember 1994 schlossen die Einwohnergemeinde Trubschachen und die Firma Kambly SA einen Planungs- und Infrastrukturvertrag betreffend die Parzelle Nr. 126 ab. Gemäss Art. 13 dieses Vertrages stimmte die Firma Kambly SA als Eigentümerin der Parzelle und des sich darauf befindenden Parkfelds der Einräumung von Dienstbarkeiten für die Benutzung von 12 Parkplätzen sowie der Einräumung eines Wegrechtes für Fussgänger und Velofahrer zwischen der Hasenlehnmatte und dem Bahnübergang bei der Bahnstation Trubschachen über Parzelle Nr. 126 zu.

F.
Im Rahmen des Projektes „Automatisierung Gümligen – Malters“ in den Jahren 2004 und 2005 haben die SBB die gesamte Barrierenanla-

ge des Bahnübergangs „Station Trubschachen“ erneuert. Die bestehenden Barrierenschlagbäume wurden ersetzt. Die Barrierensteuerung wurde ausgetauscht und im neuen Rechnerraum Trubschachen aufgebaut. Die bestehenden Barrierenantriebe wurden auf Drehstrom umgebaut. Ausgetauscht wurden auch die alten Wechselblinker. Einerseits weil sie aus Sicht der SBB den heutigen Anforderungen an die Optik nicht mehr genügten, andererseits weil sie mit der neuen Steuerung nicht mehr kompatibel waren.

Zwischen den SBB, der Firma Kambly SA und der Gemeinde Trubschachen wurden in der Folge Verhandlungen geführt, um eine Einigung über die Kostenverteilung für die Sanierung des Bahnübergangs zu erzielen. Diese Verhandlungen blieben erfolglos.

G.

Mit Schreiben vom 31. Januar 2007 ersuchten die SBB das Bundesamt für Verkehr (BAV), drei Viertel der für den Ersatz der Barrierenanlage entstandenen bzw. für den fraglichen Bahnübergang verrechneten Kosten, d.h. Fr. 100'073.-- von Fr. 133'431.--, dem Verkehrsträger Strasse, nämlich der Gemeinde Trubschachen bzw. der Firma Kambly SA, aufzuerlegen. Bei der Berechnung des zu Lasten des Übergangs „Station“ anfallenden Betrags seien die Kosten für die eigentliche Automatisierung nicht angerechnet worden. In diesem Betrag auch nicht enthalten seien die Kabelkosten sowie ein Verwaltungsgemeinkostenzuschlag der SBB von 6.5%. Den Gesamtkosten zuzurechnen sei jedoch eine Unterhaltspauschale von 25%. Die Synergien aus dem Gesamtprojekt seien auch der Strassenseite zu Gute gekommen. Normalerweise betrügen die Kosten für die Erneuerung einer Barrierenanlage wie die vorliegende zwischen Fr. 400'000.-- und Fr. 500'000.--.

Am 9. März 2007 reichten die SBB beim BAV auf dessen Ersuchen hin ein formelles Gesuch um Entscheid über die Kostenverteilung betreffend Sanierung Bahnübergang (Automatisierung) „Station“, km 43.090, Gemeinde Trubschachen ein. In Konkretisierung ihres Schreibens vom 31. Januar 2007 stellten sie die Rechtsbegehren, die Gemeinde Trubschachen sowie die Firma Kambly SA seien unter Solidarhaftung zu verpflichten, den SBB an die Sanierungskosten des Bahnübergangs insgesamt drei Viertel der auf den Übergang angerechneten Kosten, d.h. Fr. 100'073.--, zu bezahlen. Eventualiter seien die Gemeinde Trubschachen sowie die Firma Kambly SA je einzeln zu verpflichten, den SBB bis maximal drei Viertel an die entstehenden Sanierungskosten,

d.h. Fr. 100'073.-- zu bezahlen, und zwar unter Berücksichtigung eines totalen Maximalbetrags in gleicher Höhe.

H.
Mit Verfügung vom 4. Juli 2007 wies das BAV (Vorinstanz) das Gesuch der SBB ab.

Zur Begründung führte die Vorinstanz aus, wenn eine Vereinbarung der Parteien über die Kostenverteilung fehle, richte sich diese bei einer Kreuzung zwischen Strasse und Eisenbahn nach Art. 29 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101), der seinerseits auf die Art. 25-28 EBG verweise. Diese Artikel seien bei Erneuerungen von Kreuzungen sinngemäss anzuwenden. Die Rechtsprechung habe sich in vergleichbaren Fällen zudem am Ebenbürtigkeitsprinzip, am Verursacherprinzip und am Grundsatz der Vorteilsanrechnung orientiert.

Aufgrund der Akten sei ersichtlich, dass bereits vor dem Bau der Eisenbahn ein Weg quer zur heutigen Bahnlinie zu einem Sägewerk geführt habe. Das Eisenbahnunternehmen, welches die Kreuzungsbaute ursprünglich verursacht habe, respektive die SBB als dessen Nachfolgerin, gelte demnach als ursprüngliche Verursacherin der Kreuzungsanlage im Sinne von Art. 25 oder Art. 26 EBG. Zudem werde die Erneuerung der Barrierenanlage durch eine technische Entwicklung des Bahnbetriebs bedingt. Die Kosten für die Erneuerung habe daher grundsätzlich das Eisenbahnunternehmen zu übernehmen. Davon ausgenommen seien allfällige Kosten, welche im Rahmen der Vorteilsanrechnung in Abzug gebracht werden könnten. Die Erneuerung der Barrierenanlage bringe jedoch keine zusätzliche Sicherheit mit sich, sondern diene in erster Linie der Aufrechterhaltung der Sicherheit am Bahnübergang, wozu die Eisenbahnunternehmung als Verursacherin der Kreuzungsbaute ohnehin verpflichtet sei. Die Erneuerung stelle in dieser Hinsicht deshalb keinen zu vergütenden Vorteil dar. Auch die Automatisierung der Barrierenanlage sei nicht als solcher Vorteil zu qualifizieren. Dass die Wechselblinkanlage nicht mehr den optischen Ansprüchen genügte, reiche ebensowenig, um einen anrechenbaren Vorteil zu begründen, zumal die Wechselblinkanlage nach Ablauf ihrer ordentlichen Lebensdauer ersetzt worden und deren alte Steuerung mit der Automatisierung der Bahnübergänge auf der Strecke nicht kompatibel gewesen sei. Unter diesen Umständen erscheine eine Vorteilsanrechnung nach Art. 27 EBG nicht gerechtfertigt, weshalb die

Gemeinde Trubschachen und/oder die Kambly SA nicht zu einer Kostenbeteiligung an der Erneuerung der Barrierenanlage verpflichtet werden könnten.

I.

Die SBB (Beschwerdeführerin) erheben gegen diese Verfügung am 4. September 2007 Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht und stellen folgende Rechtsbegehren:

1. In Aufhebung des Entscheids des BAV vom 4. Juli 2007 seien die Gemeinde Trubschachen sowie die Firma Kambly SA, Trubschachen unter Solidarhaftung zu verpflichten, der SBB AG an die entstandenen Sanierungskosten des Bahnübergangs „Station“, km 43.090, insgesamt ½ der seitens der SBB AG auf die Sanierung des Bahnübergangs angerechneten Kosten (Fr. 106'745.-- plus 25% Unterhaltszuschlag, total Fr. 133'431.-- plus 7.6% Mehrwertsteuer) von Fr. 143'572.--, d.h. zusammen Fr. 71'786.-- zu bezahlen.

2. Eventualiter seien in Aufhebung des Entscheids des BAV vom 4. Juli 2007 die Gemeinde Trubschachen sowie die Firma Kambly AG, Trubschachen, je einzeln zu verpflichten, der SBB AG an die entstandenen Sanierungskosten des Bahnübergangs „Station“, km 43.090 nach Ermessen einen anteilmässigen Betrag der seitens der SBB AG auf die Sanierung angerechneten Kosten zu bezahlen, dies bis zu einem Gesamttotal der beiden Beträge von Fr. 71'786.--.

3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten der beiden Beschwerdegegnerinnen.

Die Beschwerdeführerin macht im Wesentlichen geltend, eigentlich hätten die Strassenbenützer die gesamten Kosten der Erneuerung zu tragen. Die Gemeinde Trubschachen werde deshalb kostenpflichtig, weil sie im Jahr 1909 das Gesuch gestellt habe, den Privatübergang als öffentlich zu erklären und damit die Kreuzungsstelle zwischen öffentlicher Strasse und Bahn ursprünglich verursacht habe. Sie habe deshalb auch die sich daraus ergebenden Anpassungen an den Sicherungsanlagen zu verantworten und für die Folgekosten aufzukommen. Die Firma Kambly SA ihrerseits habe sich deshalb an den Kosten zu beteiligen, weil die strassenseitigen Anforderungen gegenüber der ursprünglichen Situation massiv gestiegen seien und in der Vergangenheit erhebliche Anpassungen an der Kreuzungsstelle erfordert hätten. Letztlich seien den Strassenbenützern durch die laufenden Verbesserungen und Anpassungen an den Anlagen seit Entstehung der Kreuzungsstelle immer wieder Vorteile erwachsen, indem die Verkehrssicherheit gegenüber dem ursprünglichen Zustand deutlich zugenommen habe. Sämtliche Veränderungen seit Entstehung der Kreuzungs-

stelle im Jahr 1873 seien somit bei der massgeblichen Kostenausscheidung zu berücksichtigen. Da eine verursachergerechte Ausscheidung im Detail kaum möglich sein werde und letztlich das Ermessen eine grosse Rolle spiele, erachte sie es aufgrund der Gleichwertigkeit der Verkehrswege als angemessen, wenn die Kosten für die eigentliche Sanierung des Bahnübergangs bahn- und strassenseitig je zur Hälfte übernommen würden.

J.

Mit Beschwerdeantworten vom 7. bzw. 8. November 2007 beantragen die Einwohngergemeinde Trubschachen (Beschwerdegegnerin 1) und die Kambly SA (Beschwerdegegnerin 2) die Abweisung der Beschwerde. Die Beschwerdegegnerin 2 stellt zudem den Eventualantrag, es sei auf die Aufrechnung des Unterhaltszuschlages von 25% zu verzichten, falls ihr eine Kostenbeteiligung auferlegt werde.

Die Beschwerdegegnerin 1 macht geltend, es handle sich bei der die Bahn querenden Strasse um eine nicht dem Gemeingebrauch gewidmete Privatstrasse, weshalb eine Kostenpflicht der Gemeinde entfalle. Selbst wenn die Strasse als öffentlich betrachtet würde, käme eine Kostenbeteiligung der Gemeinde nicht in Frage, weil die vorgenommene Sanierung des Bahnübergangs in keinem Zusammenhang mit erhöhten Bedürfnissen des Strassenverkehrs stehe. Vielmehr handle es sich nur um eine Anpassung der bestehenden Anlage an den Stand der Technik, ohne dass an der Anlage substantielle Verbesserungen vorgenommen worden wären. Bei der Sanierung handle es sich ausschliesslich um eine der Bahn dienende Automatisierung, die auf der ganzen Strecke vorgenommen worden sei, unabhängig von der strassenseitigen Nutzung der einzelnen Übergänge. Früher vorgenommene Ausbauten könnten dabei nicht berücksichtigt werden. Für eine derartige Sichtweise fehle jede Grundlage. Eine Kostenbeteiligung falle auch deshalb ausser Betracht, weil die der beantragten Kostenbeteiligung zugrunde liegende Rechnung der Beschwerdeführerin nicht nachvollziehbar sei. Seit Beginn der Verhandlungen sei die Beschwerdeführerin immer wieder von anderen Rechnungsbeträgen und einem anderen Prozentsatz für die Kostenbeteiligung ausgegangen. In jedem Fall fehle es an einer Rechtsgrundlage für eine solidarische Haftbarkeit der beiden Beschwerdegegnerinnen.

Die Beschwerdegegnerin 2 ist der Ansicht, dass keine gesetzliche Grundlage für eine Kostenbeteiligung ihrerseits bestehe, und zwar un-

abhängig davon, ob der Übergang als öffentlich oder privat zu qualifizieren sei. Das Automatisierungsprojekt, in dessen Zuge die Sanierung der Barrierenanlage erfolgt sei, habe nicht den geringsten Zusammenhang mit der strassenseitigen Verkehrsentwicklung. Aus diesem Grund habe die Beschwerdeführerin vorgängig auch keinen Kontakt mit den Beschwerdegegnerinnen aufgenommen. Die 1988 bewilligten strassenseitigen Anpassungen hätten für die spätere Erneuerung der Barrierenanlage keine zusätzlichen Kosten ausgelöst. Bei der Sanierung des Übergangs handle es sich um rein bahnseitige Massnahmen und die Frage, ob das Interesse am Bahnübergang strassenseitig zugenommen habe, sei für die Kostentragung nicht relevant. Es sei bedauerlich, dass die Beschwerdeführerin bis anhin darauf verzichtet habe, eine korrekte Bauabrechnung zu den Akten zu geben. Es müsse vermutet werden, dass sie gar nicht in der Lage wäre, den geltend gemachten Betrag nachzuweisen. Zur Begründung ihres Eventualantrags führt die Beschwerdegegnerin 2 an, es fehle eine gesetzliche Grundlage für die Überwälzung eines Unterhaltszuschlags von 25%.

K.

Die Vorinstanz hält mit Vernehmlassung vom 19. November 2007 an ihrer Verfügung fest und beantragt, die Beschwerde sei abzuweisen.

Der Argumentation der Beschwerdeführerin, wonach sie grundsätzlich sämtliche Kosten und Veränderungen, die in den vergangenen 100 Jahren am Bahnübergang entstanden seien, bei der Beurteilung ihres Gesuchs hätte berücksichtigen müssen, könne sie nicht folgen. Für die Beantwortung der Frage, ob die Strasse im Sinne des EBG öffentlich sei, sei einerseits wichtig, ob die Strasse an der strittigen Kreuzung im Zeitpunkt der Entscheidfällung als öffentlich zu qualifizieren sei, andererseits, ob die Strasse tatsächlich der Allgemeinheit diene und ihr zugänglich sei. Unbestritten sei, dass die Beschwerdeführerin die Kreuzungsstelle im Jahr 1873 verursacht habe, weshalb sie grundsätzlich für deren Folgekosten aufzukommen habe. Davon ausgenommen seien lediglich die Kosten, die im Rahmen der Vorteilsanrechnung in Abzug gebracht werden könnten.

L.

Die Beschwerdeführerin hält mit Replik vom 12. Februar 2008 an ihren Beschwerdeanträgen fest und reicht eine Projektabrechnung vom 15. Dezember 2005 ein, aus welcher die auf den Ersatz der Siche-

rungsanlage am fraglichen Übergang entfallenden Kosten, welche nicht mit der Automatisation im Zusammenhang stünden, ersichtlich seien. Die Beschwerdeführerin gibt zudem einen Plan zu den Akten, auf welchem die Eigentumsverhältnisse der Parzellen in der Umgebung des Bahnübergangs ersichtlich sind. Weiter legt sie ihrer Replik 22 Fotografien zur Dokumentation des Übergangs und der weiterführenden Verkehrs- und Wanderwege bei.

Zur Begründung führt sie zusammengefasst aus, angesichts der Tatsache, dass die bisherigen Sicherheitseinrichtungen die üblicherweise angenommene Lebensdauer von 25 Jahren im Zeitpunkt des Automatisierungsprojekts bereits deutlich überschritten hätten, sei eine Erneuerung der Anlage unabhängig von der Automatisierung der Strecke Gümligen-Malters fällig gewesen. Dass die Gemeinde ein starkes Interesse am Übergang habe, zeige sich unter anderem aus dem Umstand, dass die in ihrem Eigentum stehende Parzelle Nr. 10 als Wegfortsetzung zur Ilfis diene und eine zusammenhängende Verbindung des Wanderwegnetzes erst ermögliche. Auch die strassenseitige Beanspruchung der Beschwerdegegnerin 2 sei um ein mehrfaches angestiegen. Ursprünglich als Privatzufahrt zu einer Sägerei benützt, sei der Bahnübergang inzwischen im Zusammenhang mit der Erstellung von insgesamt 104 neuen Parkplätzen auf der Parzelle Nr. 126 massiv ausgebaut worden und diene primär den täglich verkehrenden Mitarbeitenden der Beschwerdegegnerin 2. Deren Fabrikgebäude befinde sich auf der anderen Seite des Bahnübergangs. Die Mitverursachung von Änderungen seit Entstehung der Kreuzungsstelle müsse zumindest im Rahmen der Vorteilsanrechnung berücksichtigt werden. Früher einmal manifestierte Vorteile und Anpassungen fänden dabei auch bei künftigen Erneuerungen ihre Fortsetzung, weshalb sich ein Vorteilsempfänger auch an der Verlängerung seines Nutzens angemessen zu beteiligen habe.

Damit sich das Gericht einen ausreichenden Überblick über die örtliche Situation machen könne, würde sie die Durchführung eines Augenscheins begrüssen.

M.

Mit Dupliken vom 25. und 26. März 2008 halten die Beschwerdegegnerinnen 1 und 2 an ihren Anträgen fest. Die Beschwerdegegnerin 2 führt aus, die Verbreiterung des Übergangs im Zusammenhang mit der Schaffung der Parkplätze habe keinen Einfluss auf die bestehenden

Sicherungsanlagen der Beschwerdeführerin gehabt. Die Beschwerdegegnerin 1 gibt zu bedenken, dass sie nicht Grundeigentümerin eines durchgehenden Verbindungswegs zur Ilfis sei. Der bestehende Weg verlaufe teilweise über private Grundstücke.

N.

Die Vorinstanz hält mit Duplik vom 25. März 2008 an ihrer Verfügung und dem Antrag auf Abweisung der Beschwerden fest. Praxisgemäss gehe sie nie von einem Vorteil für die Strasse aus, wenn eine Schrankenanlage durch eine neue ersetzt werde, ohne dass am Bahnübergang Belagsänderungen vorgenommen würden. Weil im vorliegenden Fall keine strassenseitigen Anpassungen erfolgt seien, sei auch keine Vorteilsanrechnung gerechtfertigt.

O.

Am 17. April 2008 reichte die Beschwerdeführerin ergänzende Angaben zur effektiven Breite des Bahnübergangs sowie zu den Rechnungspositionen der Kostenberechnung bezüglich der Verbreiterung des Übergangs im Jahr 1988 ein.

P.

Auf entsprechende Frage der Instruktionsrichterin teilt die Vorinstanz am 28. April 2008 mit, ihre Prüfung habe ergeben, dass die Projektabrechnung der Beschwerdeführerin vom 15. Dezember 2005 plausibel sei.

Q.

Mit Schlussbemerkungen vom 6. und 15. Mai 2008 halten die Vorinstanz sowie die Beschwerdegegnerinnen 1 und 2 an ihren Anträgen fest.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021), sofern keine Ausnahme nach Art. 32 VGG vorliegt. Als Vorinstanzen gelten die in den Art. 33 und 34 VGG genannten Behörden. Das BAV gehört zu den in Art. 33 VGG erwähnten Behörden. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, ist nicht gegeben (Art. 32 VGG). Das Bundesverwaltungsgericht ist deshalb zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig.

1.2 Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat. Die Beschwerdeführerin ist als Adressatin der angefochtenen, sie belastenden Verfügung ohne weiteres zur Beschwerde legitimiert.

1.3 Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) ist deshalb einzutreten.

2.

Die Beschwerdeführerin hält aufgrund der besonderen Situation vor Ort die Durchführung eines Augenscheins für zweckmässig, damit sich das Bundesverwaltungsgericht ein umfassendes Bild der tatsächlichen Verhältnisse machen kann.

2.1 Das Bundesverwaltungsgericht stellt den Sachverhalt von Amtes wegen fest (Art. 12 VwVG) und bedient sich nötigenfalls verschiedener Beweismittel. Es nimmt die ihm angebotenen Beweise ab, wenn diese zur Abklärung des Sachverhaltes tauglich erscheinen (Art. 33 Abs. 1 VwVG). Das Bundesverwaltungsgericht kann von einem beantragten Beweismittel dann absehen, wenn bereits Feststehendes bewiesen werden soll, wenn von vornherein gewiss ist, dass der angebotene Beweis keine wesentlichen Erkenntnisse zu vermitteln vermag oder wenn

es den Sachverhalt auf Grund eigener Sachkunde ausreichend würdigen kann (antizipierte Beweiswürdigung; BGE 131 I 153 E. 3 sowie ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 2. Aufl., Zürich 1998, Rz. 268 ff. und 320).

2.2 Das Bundesverwaltungsgericht hat vorliegend ein umfangreiches Instruktionsverfahren durchgeführt. Die von den Parteien eingereichten Pläne und Fotografien vermitteln ein umfassendes und genügend klares Bild der örtlichen Gegebenheiten. Der Sachverhalt erschliesst sich damit in genügender Weise aus den Akten, weshalb sich die Durchführung eines Augenscheins zur weiteren Abklärung des entscheidwesentlichen Sachverhalts als nicht notwendig erweist. Soweit die Beschwerdeführerin ihre Anregung zur Durchführung eines Augenscheins als Beweisangebot verstanden haben will, ist deshalb in antizipierter Beweiswürdigung davon abzusehen.

3.
Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Verletzungen von Bundesrecht – einschliesslich der unrichtigen oder unvollständigen Feststellung des Sachverhalts und Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens – sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG).

4.
Die Beschwerdeführerin beantragt, die Beschwerdegegnerinnen seien zur Leistung eines Kostenbeitrags an die Sanierung des Bahnübergangs „Station Trubschachen“ zu verpflichten. Zur Begründung stützt sie sich direkt auf Art. 26 Abs. 2 EBG ab. Der Ersatz der bestehenden Sicherungsanlage beinhalte eine Anpassung und Verbesserung der Sicherheitseinrichtungen und sei durch die Entwicklung des Verkehrs bedingt.

4.1 Die Frage, wie die Kosten für die erwähnte Sanierung zu verteilen sind, ist in den Artikeln 25-31 EBG geregelt. Diese finden allerdings nur insoweit Anwendung, als zwischen den Beteiligten keine abweichenden Vereinbarungen über die Kosten bestehen oder getroffen worden sind (Art. 32 EBG). Dass vorliegend keine solche vertragliche Regelung besteht, ist unter den Parteien unbestritten.

4.2 Art. 25 Abs. 1 EBG sieht vor, dass der Eigentümer eines neuen Verkehrsweges die Kosten der ganzen Anlage an der Kreuzungsstelle trägt, wenn ein neues, dem öffentlichen Verkehr dienendes Bahngelei-

se eine öffentliche Strasse oder eine neue öffentliche Strasse die Bahn kreuzen muss.

Art. 26 Abs. 1 EBG hält fest, dass die Kosten aller Änderungen an der Bahn- und Strassenanlage beim Ersatz eines Niveauübergangs durch eine Über- oder Unterführung oder bei dessen Aufhebung infolge Verlegung einer Strasse die Bahnunternehmung trägt, wenn die Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs bedingt ist. Ist die Änderung hingegen vorwiegend auf die Bedürfnisse des Strassenverkehrs zurückzuführen, so hat der Strasseneigentümer die Kosten zu tragen. Abs. 2 dieses Artikels bestimmt weiter, dass Bahnunternehmung und Strasseneigentümer die Kosten aller Änderungen der Bahn- und Strassenanlage bei allen anderen Änderungen einer Kreuzung, einschliesslich der Anpassung und Verbesserung von Sicherheitseinrichtungen, in dem Verhältnis zu tragen haben, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt.

Gemäss Art. 27 Abs. 1 EBG hat jede Partei in allen Fällen in dem Umfang an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen. Wenn eine Partei im Interesse der dauernden Verbesserung oder des künftigen Ausbaus ihrer eigenen Anlage besondere Begehren stellt, hat sie die daraus entstehenden Mehrkosten hingegen allein zu tragen (Art. 27 Abs. 2 EBG).

4.3 Im Rahmen des Projekts „Automatisierung Gümligen-Malters“ ist im Bereich der Bahnstation Trubschachen bei einem bestehenden Bahnübergang eine bestehende Barrierenanlage aus dem Jahr 1968 durch eine andere moderne Barrierenanlage ersetzt worden. Im vorliegenden Fall geht es somit weder um einen Neubau nach Art. 25 Abs. 1 EBG noch um den Ersatz oder die Aufhebung eines Niveauüberganges nach Art. 26 Abs. 1 EBG. Zu prüfen bleibt, ob – wie die Beschwerdeführerin vorbringt – die Kostentragungspflicht der Beschwerdegegnerinnen direkt oder zumindest sinngemäss auf Art. 26 Abs. 2 EBG abgestützt werden kann.

Nach Art. 26 Abs. 2 EBG haben Bahnunternehmung und Strasseneigentümer die Kosten aller anderen (nicht nach Abs. 1 zu beurteilenden) Änderungen einer Kreuzung, einschliesslich der Anpassung und Verbesserung von Sicherheitseinrichtungen, in dem Verhältnis zu tragen, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt. Bei der Kostenverteilung kommt es demnach darauf an, wie die beiden Verkehrsträger zur Notwendigkeit der Änderung beigetragen haben

(Botschaft zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 3. Februar 1956, BBl 1956 I 249; BGE 94 569 E. 3).

Beim Bahnübergang Trubschachen wurde eine bestehende Sicherheitseinrichtung an neue Bedürfnisse des Eisenbahnverkehrs angepasst. Nebst der Anpassung der Technik (Steuerung und Antrieb) wurde eine neue Wechselblinkanlage installiert, weil die bisherige zu den Steuerungselementen nicht mehr kompatibel war. Am Bahnübergang wurden somit nur bahnseitige Bauarbeiten vorgenommen, die die Automatisierung der oben erwähnten Bahnlinie erst ermöglichten. Sie sind das Ergebnis einer vermehrten Benutzung des Schienenverkehrs oder ebnen einer solchen den Weg. Die Ursache der Erneuerung ist deshalb nur im Bahnbetrieb, im Wunsch nach einer rationelleren Abwicklung des Eisenbahnverkehrs zu suchen.

Ob Art. 26 Abs. 2 EBG vorliegend deshalb direkt zur Anwendung kommen soll, kann offen bleiben. Art. 29 EBG hält fest, dass die Art. 25-28 EBG auf die Kosten für Unterhalt und Erneuerung sowie für alle vorübergehenden und dauernden Massnahmen zur Verhütung von Unfällen an einer Kreuzungsstelle mit Einschluss der Bedienung der dazu bestimmten Anlagen sinngemäss Anwendung finden. Geht man davon aus, dass die Barrierenanlage bei der Station Trubschachen nicht nur geändert, sondern auch erneuert wurde, was von keiner der Parteien bestritten wird, so ist gestützt auf Art. 29 EBG zumindest von einer sinngemässen Anwendung von Art. 26 Abs. 2 EBG auszugehen.

5.
Die Beschwerdegegnerin 1 macht geltend, bei der den Bahnübergang kreuzenden Strasse handle es sich um eine private Strasse, weshalb keine Rechtsgrundlage dafür bestehe, ihr einen Kostenanteil aufzuerlegen. Die Beschwerdegegnerin 2 bezweifelt ebenfalls den öffentlichen Charakter der über die Bahnlinie führenden Strasse. Sie habe sich seit jeher am Unterhalt und an der Reinigung der Strasse beteiligt, was bei einer öffentlichen Strasse Sache der Beschwerdegegnerin 1 wäre.

5.1 In den Randtiteln der Art. 25 und 26 EBG wie auch im Text des Art. 25 EBG ist nur von Kreuzungen zwischen Bahnen und öffentlichen, nicht jedoch privaten Strassen die Rede. Die privaten Strassen werden zwar in Art. 28 EBG erwähnt. Diese Vorschrift befasst sich gemäss ihrem Wortlaut jedoch nur mit der Kreuzung einer Bahn durch eine *neue* solche Strasse und erklärt Art. 25 EBG als entsprechend anwendbar. Das Eisenbahngesetz enthält dagegen keine ausdrückli-

che Bestimmung über die Kostentragung bei der Änderung bestehender Kreuzungen zwischen Bahnen und privaten Strassen. Ob ein solcher Fall überhaupt nach dem EBG zu beurteilen ist, hat das Bundesgericht bis anhin offen gelassen (BGE 94 I 569 E. 1).

Diese Frage muss vorliegend ebenfalls nicht beantwortet werden, wenn sich ergibt, dass die bei der Station Trubschachen über die Bahnlinie führende Strasse als öffentliche Strasse im Sinne des EBG zu qualifizieren ist.

5.2 Das Bundesgericht hat sich in BGE 94 I 569 E. 2 dazu geäussert, wie der Begriff der öffentlichen Strasse gemäss EBG zu verstehen ist. Es hat ausgeführt, das Eisenbahngesetz äussere sich in Art. 25 und 26 nicht, was unter öffentlichen Strassen zu verstehen sei. Deutlicher sei in dieser Beziehung der vorhergehende Art. 24. Nach dessen Abs. 1 bedürften neue Kreuzungen sowie die Änderung oder Verlegung bestehender Kreuzungen zwischen Bahnen und öffentlichen oder privaten Strassen und Wegen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Nach Abs. 2 müsse die Genehmigung für Kreuzungen mit „öffentlichen, dem Gemeingebrauch gewidmeten Strassen“ unter bestimmten Voraussetzungen erteilt werden. Mit den Worten „dem Gemeingebrauch gewidmet“ werde der Begriff der öffentlichen Strasse im Sinne des Eisenbahngesetzes näher gekennzeichnet. An allen Stellen, wo in den Art. 24-26 von öffentlichen Strassen die Rede sei, habe dieser Begriff die gleiche Bedeutung, obwohl jene verdeutlichenden Worte nur in Art. 24 Abs. 2 stünden und in den nachfolgenden Bestimmungen nicht wiederholt würden.

Das Bundesgericht hat im erwähnten Entscheid weiter festgehalten, das Eisenbahngesetz wolle in den Bestimmungen über Kreuzungen zwischen Bahnen und öffentlichen Strassen der Tatsache Rechnung tragen, dass sich auf solchen Kreuzungen zwei Träger des öffentlichen Verkehrs begegneten und dadurch besondere Unfallgefahren entstehen könnten. Diese Bestimmungen gingen davon aus, dass die den Schienenweg kreuzende Strasse tatsächlich dem öffentlichen Verkehr diene, der Allgemeinheit offenstehe. Sie liessen diese Tatsache genügen, weil sie an der Kreuzungsstelle zu häufigen und schweren Unfällen führen könne, die das Eisenbahngesetz just verhüten wolle. Auch die Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr, die ebenfalls die Sicherheit des Verkehrs auf öffentlichen Strassen gewährleisten solle, verstehe unter öffentlichen Strassen diejenigen, die tatsächlich dem

allgemeinen Verkehr dienten (Art. 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG, SR 741.01], Art. 1 Abs. 2 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Es entspreche dem Sinn und Zweck der Art. 24 ff. EBG, dem dort verwendeten Begriff der öffentlichen Strasse die gleiche Bedeutung beizumessen. Die in Art. 24 Abs. 2 EBG gebrauchten Worte „dem Gemeingebrauch gewidmet“ würden nicht zu einer anderen Auslegung zwingen. Sie besagten insbesondere nicht, dass ein Verwaltungsakt, durch den die Strasse dem Gemeingebrauch gewidmet worden sei, oder ein den Widmungsakt ersetzender öffentlicher Gebrauch seit unvordenklicher Zeit erforderlich sei, sondern eben nur, dass die Strasse tatsächlich der Allgemeinheit dienen, ihr zugänglich sein müsse.

Das Bundesverwaltungsgericht hat keine Veranlassung, den Begriff der öffentlichen Strasse gemäss EBG anders auszulegen. Nachfolgend ist deshalb nur zu prüfen, ob die den Bahnübergang kreuzende Strasse tatsächlich der Allgemeinheit dient, wobei auf den heutigen Sachverhalt bzw. die Situation im Zeitpunkt der vorliegend vorgenommenen Sanierung abzustellen ist (Kölz/Häner, a.a.O., Rz. 692). Unerheblich erscheint dagegen, ob der bestehende Weg ursprünglich im Zeitpunkt der Erstellung des Bahnübergangs öffentlich oder privat war.

5.3 In einem bei den Akten liegenden Vertrag aus dem Jahre 1994 zwischen der privaten Beschwerdegegnerin 2 und der Gemeinde (Beschwerdegegnerin 1) ist die Einräumung einer Dienstbarkeit für die Benutzung von 12 auf der Parzelle Nr. 126 liegenden Parkplätzen sowie eines Wegrechts für Fussgänger und Velofahrer zwischen der Hasenlehnmatte und dem Bahnübergang vereinbart worden. Aus den Akten geht weiter hervor, dass der Parkplatz auf der im Eigentum der Beschwerdegegnerin 2 liegenden Parzelle Nr. 126 nicht nur von deren Mitarbeitenden, sondern teilweise auch von der Öffentlichkeit benutzt wird, namentlich als Ausgangspunkt für Spaziergänger. Zudem ist die über die Bahnlinie führende Strasse gemäss Signalisation und einem kantonalen Richtplan des Wanderroutennetzes Teil des Wanderwegnetzes.

5.4 Aus den Akten ist demnach ersichtlich, dass die bei der Station Trubschachen über die Bahnlinie führende Strasse der Allgemeinheit dient bzw. ihr zugänglich ist. Wie die Vorinstanz in ihrer Verfügung vom 4. Juli 2007 zu Recht festgehalten hat, ist sie damit als öffentlich im Sinne des EBG zu qualifizieren. Daran ändert auch die Tatsache

nichts, dass sich die Beschwerdegegnerin 2 am Unterhalt und an der Reinigung der Strasse beteiligt. Einer (zumindest sinngemässen) Anwendung von Art. 26 Abs. 2 EBG auf den vorliegenden Sachverhalt steht damit nichts im Wege.

6.
Die Beschwerdeführerin ist der Ansicht, für die Verteilung der Kosten der nun vorgenommenen Sanierung des Bahnübergangs sei nicht nur auf die Veränderungen seit der letzten Erneuerung im Jahr 1968 abzustellen. Gestützt auf das Verursacherprinzip seien für die Kostenverteilung vielmehr sämtliche seit der Erstellung einer Kreuzungsanlage eingetretenen Veränderungen zu berücksichtigen, also auch solche, die weiter zurücklägen als die letzte Erneuerung.

Die Beschwerdegegnerin 2 sei wegen früher vorgenommenen Änderungen an der Kreuzungsanlage als Mitverursacherin der nun vorgenommenen Anpassung und Verbesserung der Sicherheitseinrichtungen am Bahnübergang zu betrachten und an den hierbei entstandenen Kosten zu beteiligen.

Bezüglich der Beschwerdegegnerin 1 sei zunächst zu beachten, dass sie Verursacherin der ursprünglichen Kreuzungsstelle zwischen öffentlicher Strasse und Bahn sei, weil anfänglich lediglich eine private Zufahrt bestanden und sie verlangt habe, dass der Übergang öffentlich erklärt werde. Selbst wenn die Beschwerdeführerin als Verursacherin der ursprünglichen Kreuzungsstelle zu betrachten sei, sei die Beschwerdegegnerin 1 als Mitverursacherin der seither vorgenommenen Anpassungen und Änderungen an den Kosten der nun vorgenommenen Sanierung zu beteiligen.

6.1 Den Artikeln 25-28 EBG liegen die Prinzipien der Ebenbürtigkeit der Verkehrswege, der Verursachung und der Vorteilsanrechnung zu Grunde. Nach dem Ebenbürtigkeitsprinzip sind die öffentlichen Verkehrswege einander gleichgestellt und die Kosten nicht zum Vornherein einer Seite aufzubürden. Aus der grundsätzlichen Ebenbürtigkeit der öffentlichen Verkehrswege ergibt sich als zweiter Grundsatz das eisenbahnrechtliche Verursacherprinzip, wonach diejenige Partei, die eine Veränderung des bestehenden Zustandes auslöst, die daraus herrührenden Kosten zu tragen hat. Nach dem Prinzip der Vorteilsanrechnung sodann soll derjenige, der die Umgestaltung einer Kreuzungsanlage verursacht, von der Finanzierung der Umgestaltung soweit befreit werden, als der Nichtverursacher daraus Vorteile zieht. Bei

Berücksichtigung dieser Prinzipien bleibt an sich unerheblich, wo – bei der Bahn oder bei der anderen Anlage – die Änderung konkret anfällt. Der Eigentümerstellung kommt ebenfalls bloss untergeordnete Bedeutung zu (vgl. zum Ganzen Urteil 2A.80/1999 des Bundesgerichts vom 5. Januar 2000, E. 4c; Botschaft zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 3. Februar 1956, BBl 1956 I 247 ff.; Enrico Riva, Kostentragung für den Unterhalt und die Erneuerung von Kreuzungsbauwerken Schiene-Strasse, Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht [ZBl] 94/1993, S. 333 ff., insbesondere S. 335-340). Wie das Bundesgericht zudem in BGE 126 II 54 festgehalten hat, hat der Gesetzgeber im EBG bezüglich der Kostentragungspflicht Regeln aufgestellt, welche auf die Offenkundigkeit abstellen (BGE 126 II 54 E. 5).

6.2 Demnach hat der Verursacher einer Änderung in einem ersten Schritt grundsätzlich die gesamten Kosten der Änderung zu übernehmen. Erst im Rahmen der Vorteilsanrechnung nach Art. 27 EBG wird anschliessend in einem zweiten Schritt geprüft, ob die Partei, welche nicht Verursacherin dieser Änderung bzw. Erneuerung ist, an den Kosten zu beteiligen ist, weil ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen. Den vor der letzten Änderung allenfalls vorgenommenen Veränderungen an der Kreuzungsanlage ist entsprechend dem Offenkundigkeitsprinzip erst bei diesem zweiten Schritt Rechnung zu tragen und nicht – wie von der Beschwerdeführerin vorgebracht – bei der sich zuerst stellenden Frage, wer als Verursacher der jüngsten Änderung gilt (vgl. nachfolgend E. 8).

7.

Wie vorne erwähnt war die Änderung am Bahnübergang „Station Trubschachen“ alleine durch die Bedürfnisse des Eisenbahnverkehrs bedingt. Dies gilt auch für den Ersatz der Wechselblinkanlage. So wurde diese ersetzt, weil deren alte Steuerung nicht mit der Automatisierung des Bahnübergangs kompatibel war. Ursache des Ersatzes der Wechselblinkanlage war somit ebenfalls einzig das Automatisierungsprojekt der Bahn. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass die Wechselblinkanlage gleichzeitig optisch aufgewertet wurde. Die Beschwerdeführerin hat daher grundsätzlich für die gesamten Kosten der an der Kreuzungsanlage vorgenommenen Änderungen aufzukommen. Zu prüfen bleibt, ob die Beschwerdegegnerinnen über die Vorteilsanrechnung an den Sanierungskosten zu beteiligen sind.

8.
Die Beschwerdeführerin ist der Ansicht, dass die seit Entstehung der Kreuzungsstelle vorgenommenen und eingetretenen Änderungen zumindest im Rahmen der Vorteilsanrechnung zu berücksichtigen seien. In der Vergangenheit manifestierte Vorteile und Anpassungen fänden ihre Fortsetzung bei künftigen Erneuerungen, weshalb sich der Vorteilsempfänger solcher in der Vergangenheit vorgenommener Änderungen auch an der Weiterverlängerung seines Nutzens angemessen zu beteiligen habe.

Die Vorinstanz hat in ihrer Verfügung vom 4. Juli 2007 einen Vorteil, welcher den Beschwerdegegnerinnen anzurechnen wäre, verneint. Die Erneuerung bringe keine zusätzliche Sicherheit mit sich, sondern diene nur deren Aufrechterhaltung. Die Automatisierung der Barrierenanlage sei ebenfalls nicht als Vorteil für die Strasse und ihre Benützer zu werten. In ihrer Duplik hat die Vorinstanz zudem ausgeführt, dass die Erneuerung einer Schrankenanlage nach ihrer Praxis nur dann einen Vorteil nach Art. 27 Abs. 1 EBG darstelle, wenn an der Strasse gleichzeitig Belagsänderungen vorgenommen würden.

Die Beschwerdegegnerin 1 behauptet, nie einen Beitrag an den Ausbau oder die Sanierung des Bahnübergangs geleistet zu haben. Sie könne auch heute nicht zur Kostenpflicht herangezogen werden. Die Beschwerdegegnerin 2 hält fest, sie habe zwar im Jahre 1988 sämtliche Mehrkosten für den Umbau des Übergangs übernommen, für die Einforderung eines Beitrags für die nun vorgenommene Sanierung bestehe jedoch keine Rechtsgrundlage.

8.1 Nach Art. 27 Abs. 1 EBG hat in allen Fällen jede Partei in dem Umfang an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen. Zur Frage, was im Zusammenhang mit der Erneuerung einer Kreuzungsanlage unter „Vorteil“ im Sinne von Art. 27 Abs. 1 EBG zu verstehen ist, hat sich das Bundesgericht – soweit ersichtlich – bis anhin nie geäussert. Die ehemalige Rekurskommission des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (REKO UVEK) hat in E. 7.3.2 ihres Entscheids A-2000-33 vom 5. April 2001 dazu Folgendes festgehalten: „Wenn auch die Parteien keinen zusätzlichen Vorteil aus der Erneuerung ziehen, so muss die Erhaltung des Ist-Zustandes auf längere Zeit hinaus als Vorteil gewertet werden. Ohne 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."

8.2 Wendet man diese Rechtsprechung auf den vorliegenden Fall an, so greift die Ansicht der Vorinstanz, es sei nie von einem strassenseitigen Vorteil auszugehen, wenn bei der Erneuerung einer Schrankenanlage keine Belagsarbeiten an der Strasse durchgeführt werden, zu kurz. Sowohl die Beschwerdegegnerin 1 als auch die Beschwerdegegnerin 2 haben in der Vergangenheit Ursachen gesetzt, welche Anpassungen am Bahnübergang bedingt oder die Bedeutung des Bahnübergangs für sie erhöht haben.

So wurde im Jahre 1988 der Bahnübergang im Zusammenhang mit der Erstellung von 104 Autoabstellplätzen auf der Parzelle Nr. 126 durch die Beschwerdegegnerin 2 an den dadurch entstandenen Mehrverkehr angepasst. Der Übergang wurde verbreitert und durch den Einbau von Vanoplatten verstärkt. Die diesbezüglichen Kosten von Fr. 78'000.-- hat die Beschwerdegegnerin 2 übernommen. Einer Vereinbarung zwischen der Beschwerdegegnerin 1 und der Beschwerdeführerin aus dem Jahre 1909 ist weiter zu entnehmen, dass der Übergang „Station Trubschachen" damals auf Gesuch der Gemeinde Trubschachen hin für öffentlich erklärt worden ist. Die Öffentlicherklärung zog den Ersatz der damals bestehenden Schranken durch neue, verdichtete und gekuppelte Zugschranken nach sich, woran sich die Gemeinde mit Fr. 700.-- beteiligte. Diese zwischen der Beschwerdegegnerin 1 und der Beschwerdeführerin getroffene Vereinbarung machte es möglich, dass der Bahnübergang später und bis heute von der Öffentlichkeit als Ausgangspunkt diverser Wanderwege benutzt wird. Im Jahre 1994 wurde das sich bisher in der Landwirtschaftszone befindliche Gebiet „untere Säge" im Rahmen der Ortsplanrevision zudem neu in die Gewerbezone eingeteilt. Gleichzeitig liess sich die Beschwerdegegnerin 1 von der Beschwerdegegnerin 2 eine Dienstbarkeit für die Benutzung von zwölf sich auf der Parzelle Nr. 126 befindlichen Parkplätzen sowie ein Wegrecht für Fussgänger und und Velofahrer über Parzelle Nr. 126 einräumen. Die zwölf Parkplätze stehen gemäss Aussage der Beschwerdeführerin, welche von der Beschwerdegegnerin 1 nicht bestrittenen wird, der Allgemeinheit bzw. Öffentlichkeit zur Verfügung.

Bezieht man in Übereinstimmung mit der zitierten Rechtsprechung auch die von den Beschwerdegegnerinnen in der Vergangenheit verursachten Änderungen an der Kreuzungsanlage und die ihnen dadurch entstandenen Vorteile in die Überlegungen mit ein, wird klar, dass die Beschwerdegegnerinnen aus der jüngsten Anpassung der Anlage zwar keinen zusätzlichen Vorteil ziehen. Die neue Barrierenanlage bringt im Vergleich zur bestehenden keine Erhöhung der Sicherheit für die Benutzerinnen und Benutzer des Übergangs mit sich. Die Beschwerdegegnerinnen profitieren davon jedoch insofern, als damit der Ist-Zustand erhalten wird. Unabhängig davon, ob die ordentliche Lebensdauer der bestehenden Barrierenanlage, wie die Beschwerdeführerin geltend macht, bereits abgelaufen ist oder nicht, hätten die Barrieren in naher Zukunft ohnehin ersetzt werden müssen. Mit 30 Jahren hat sie die für eine Barrierenanlage üblicherweise angenommene Lebensdauer von 25 Jahren immerhin bereits überschritten. Die Erhaltung dieses Ist-Zustandes ist für die Beschwerdegegnerinnen als Vorteil im Sinne von Art. 27 Abs. 1 EBG zu werten. Im Umfang dieses Vorteils haben sie sich deshalb an den Kosten für die nun vorgenommene Erneuerung des Bahnübergangs zu beteiligen.

9.
Die Beschwerdeführerin ist der Meinung, die Berücksichtigung des soeben erwähnten Vorteils führe zu einer hälftigen Übernahme der Sanierungskosten durch die Beschwerdegegnerinnen.

9.1 Bei der Bestimmung des jeweiligen Vorteils ist davon auszugehen, dass das hauptsächliche Interesse an der Erstellung oder Änderung einer Kreuzungsanlage in der Regel beim Inhaber der Bauherrschaft liegt. Als Bauherr wird regelmässig derjenige aktiv, der ein Interesse an der Ausführung eines Bauprojekts hat. In dessen Bereich liegt üblicherweise die Ursache für eine bauliche Änderung, weshalb er den hauptsächlichen Nutzen bzw. Vorteil daraus zieht. Schliesslich bestimmt der Bauherr auch den wesentlichen Umfang des Projekts und damit das Ausmass der Kosten (vgl. Urteil 2A.80/1999 des Bundesgerichts vom 5. Januar 2000, E. 4d).

9.2 Wie bereits vorne erwähnt, ist die Beschwerdeführerin vorliegend als Verursacherin der Erneuerung bzw. Änderung der Barrierenanlage bei der Station Trubschachen anzusehen. Sie hatte auch die Bauherrschaft inne und hat den Umfang des Projekts und damit das Ausmass

der Kosten alleine bestimmt. Ein vorgängiger Einbezug der Beschwerdegegnerinnen ins Projekt ist nicht erfolgt.

Vor diesem Hintergrund erscheint eine hälftige Kostenbeteiligung für die Strassenseite nicht angemessen. Wäre die Barrierenanlage bei der Station Trubschachen nicht ersetzt worden, wäre sie mit der neuen Steuerung der Bahnlinie „Gümligen-Malters“ nicht mehr kompatibel gewesen. Der Hauptvorteil der Sanierung ist deshalb der Beschwerdeführerin zuzurechnen. Der ihr zuzurechnende Vorteil ist mit drei Vierteln zu gewichten, weshalb es gerechtfertigt erscheint, dass sie drei Viertel der eigentlichen Sanierungskosten zu tragen hat. Der der Strassenseite anzurechnende Vorteil ist folglich mit einem Viertel zu gewichten. Damit erscheint eine Kostenbeteiligung der Beschwerdegegnerinnen im Umfang von insgesamt einem Viertel der eigentlichen Sanierungskosten angemessen. Angesichts der in der Vergangenheit von ihr verursachten Anpassungen an der Kreuzungsanlage (vgl. E. 8.2 hiervor) hat die Beschwerdegegnerin 2 den grösseren Teil (zwei Drittel) und die Beschwerdegegnerin 1 den kleineren Teil (ein Drittel) dieses Viertels zu übernehmen.

9.3 Daraus ergibt sich für die Tragung der Sanierungskosten des Bahnübergangs „Station“ folgender Verteilschlüssel:

- 9/12 für die Beschwerdeführerin,
- 2/12 für die Beschwerdegegnerin 2,
- 1/12 für die Beschwerdegegnerin 1.

10.
Umstritten ist schliesslich der Rechnungsbetrag, welcher der Kostenverteilung zu Grunde zu legen ist. Die Beschwerdeführerin macht geltend, dem Bahnübergang „Station“ seien Sanierungskosten in der Höhe von Fr. 143'572.-- anzurechnen. Dieser Betrag setze sich aus den Erstellungskosten, einer zusätzlichen Unterhaltspauschale von 25% sowie aus der auf den Gesamtbetrag hinzugerechneten Mehrwertsteuer zusammen.

Die Beschwerdegegnerinnen bezweifeln die Korrektheit dieser Kostenzusammenstellung und des für die Sanierung des Übergangs „Station Trubschachen“ angegebenen Gesamtbetrags. Die Beschwerdegegnerin 2 macht insbesondere geltend, für die Aufrechnung eines Unter-

haltszuschlags von 25% bzw. dessen Überwälzung auf die Beschwerdegegnerinnen bestehe keine rechtliche Grundlage.

10.1 Die Beschwerdeführerin hat zusammen mit der Replik eine Projektabrechnung eingereicht, die für den Übergang „Station“ Sanierungskosten in der Höhe von Fr. 106'745.-- ausweist. Die Vorinstanz hat diese Abrechnung für plausibel erklärt. Es besteht für das Bundesverwaltungsgericht kein Grund, an dieser Einschätzung der Vorinstanz zu zweifeln, zumal die Beschwerdegegnerinnen keine substantiierte Kritik dagegen vorgebracht haben und die Kosten für den Ersatz einer solchen Barrierenanlage ansonsten unbestrittenermassen bei Fr. 400'000.-- bis Fr. 500'000.-- und damit deutlich höher liegen.

10.2 Für die Hinzurechnung einer Unterhaltspauschale von 25% stützt sich die Beschwerdeführerin einerseits auf eine aufgehobene Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen aus dem Jahre 1975 und andererseits auf Art. 8 Abs. 1 der zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Verfügung noch in Kraft stehenden Verkehrstrennungsverordnung vom 6. November 1991 (Verkehrstrennungsverordnung, AS 1991 2404).

Währenddem die zum Zeitpunkt des Erlasses der Verfügung aufgehobene Verordnung von vornherein nicht als rechtliche Grundlage für eine Unterhaltspauschale in Frage kommen kann, erscheint vorliegend auch die Anwendung der Verkehrstrennungsverordnung nicht gerechtfertigt. Diese regelte Beiträge, die der Bund an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen und an andere Massnahmen zur Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr leistete (vgl. Art. 1 Verkehrstrennungsverordnung). Die Frage nach der Zulässigkeit einer Unterhaltspauschale im Zusammenhang mit der Kostenverteilung bei der Änderung von Kreuzungsanlagen zwischen Bahn und Strasse fiel hingegen nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung. Für die Hinzurechnung einer prozentualen Unterhaltspauschale bieten die von der Beschwerdeführerin zitierten Verordnungen folglich keine Grundlage, weshalb von dem Übergang „Station“ zuzurechnenden Sanierungskosten von Fr. 114'858.-- (Fr. 106'745.-- plus Mehrwertsteuer) auszugehen ist.

Die Vorinstanz hat mit Verfügung vom 4. Juli 2007 nur über die Verteilung der Kosten der jetzigen Änderung bzw. Erneuerung der Barrierenanlage, nicht jedoch über zukünftig beim Bahnübergang „Station Trubschachen“ entstehende Unterhaltskosten entschieden. Diese Kosten

liegen vorliegend deshalb nicht im Streit. Sofern sich die Parteien in Zukunft über deren Verteilung nicht gütlich einigen können, werden sie in Anwendung von Art. 29 i.V.m. Art. 25-28 EBG zu regeln sein.

11.
Nach dem in E. 9.3 hiervor festgelegten Verteilschlüssel haben die beiden Beschwerdegegnerinnen demnach folgende Beiträge an die Erneuerung der Barrierenanlage zu leisten:

- Fr. 9'572.-- (inkl. Mehrwertsteuer) für die Beschwerdegegnerin 1;

- Fr. 19'143.-- (inkl. Mehrwertsteuer) für die Beschwerdegegnerin 2.

12.
Die Beschwerdeführerin stellt in ihrem Hauptantrag das Begehren, die beiden Beschwerdegegnerinnen seien *unter Solidarhaftung* zur Kostenbeteiligung zu verpflichten.

Für eine Solidarhaftung zwischen mehreren Vorteilsempfängern kann jedoch – wie die Beschwerdegegnerinnen zu Recht vorbringen – weder dem EBG noch dem übrigen Bundesrecht eine rechtliche Grundlage entnommen werden. Entsprechend dem Eventualantrag der Beschwerdeführerin sind die beiden Beschwerdegegnerinnen deshalb einzeln zur Bezahlung der erwähnten Beiträge zu verpflichten.

Insofern ist die Beschwerde teilweise gutzuheissen und die Verfügung der Vorinstanz vom 4. Juli 2007 aufzuheben.

13.
Die Vorinstanz hat der Beschwerdeführerin gestützt auf Art. 43 der Verordnung über die Gebühren und Abgaben im Aufgabenbereich des Bundesamtes für Verkehr (Gebührenverordnung BAV, SR 742.102) i.V.m Art. 1 ff. der Verordnung über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren (Kostenverordnung, SR 172.041.0) für das vorinstanzliche Verfahren Kosten in der Höhe von Fr. 880.-- auferlegt. Die Beschwerdeführerin verlangt die Aufhebung der Verfügung der Vorinstanz und dringt mit diesem Begehren teilweise durch, weshalb vorliegend auch die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens neu zu verlegen sind.

Gemäss Art. 43 der Gebührenverordnung BAV richten sich die Kosten und die Entschädigungspflicht bei Streitigkeiten nach Artikel 40 EBG nach der Kostenverordnung. Art. 1 der Kostenverordnung bestimmt, dass die Verfahrenskosten der unterliegenden Partei aufzuerlegen sind.

Bei der Verlegung der Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens ist zu beachten, dass die Beschwerdeführerin anders als im vorliegenden Beschwerdeverfahren noch beantragt hat, die Beschwerdegegnerinnen seien zu verpflichten, ihr zusammen insgesamt Fr. 100'073.-- (statt Fr. 71'786.--) und damit drei Viertel der dem Übergang „Station“ anzurechnenden Kosten zu bezahlen. Unter Berücksichtigung dieses Umstands ist entsprechend dem vorliegenden Entscheid von einem Unterliegen der Beschwerdeführerin im vorinstanzlichen Verfahren im Umfang von drei Vierteln und der Beschwerdegegnerinnen im Umfang von insgesamt einem Viertel auszugehen.

Die Höhe der vorinstanzlichen Kosten liegt nicht im Streit. Ob sie die Vorinstanz dem Streitwert entsprechend festgelegt hat, kann deshalb offen bleiben. Die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens in der Höhe von Fr. 880.-- sind damit zu drei Vierteln, d.h. im Betrag von Fr. 660.--, der Beschwerdeführerin aufzuerlegen. Der restliche Betrag in der Höhe von Fr. 220.-- ist der Beschwerdegegnerin 2 bzw. der Beschwerdegegnerin 1 entsprechend dem Umfang des ihnen zuzurechnenden und von ihnen zu vergütenden Vorteils (vgl. E. 9.2 hiervor) aufzuerlegen. Die Beschwerdegegnerin 2 hat für das vorinstanzliche Verfahren somit einen Kostenanteil in der Höhe von Fr. 147.-- (zwei Drittel von Fr. 220.--), die Beschwerdegegnerin 1 in der Höhe von Fr. 73.-- (ein Drittel von Fr. 220.--) zu bezahlen.

14.

Die Verfahrenskosten im Beschwerdeverfahren vor Bundesverwaltungsgericht werden in der Regel der unterliegenden Partei auferlegt. Unterliegt eine Partei nur teilweise, werden sie ermässigt (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Keine Verfahrenskosten werden Vorinstanzen auferlegt (Art. 63 Abs. 2 VwVG).

Die Beschwerdeführerin hat beantragt, die beiden Beschwerdegegnerinnen hätten zusammen insgesamt die Hälfte der auf die Sanierung des Bahnübergangs anzurechnenden Kosten zu tragen. Das Bundesverwaltungsgericht erachtet gemäss dem vorliegenden Entscheid

demgegenüber eine Beteiligung der beiden Beschwerdegegnerinnen im Umfang von insgesamt einem Viertel als angemessen.

Im Beschwerdeverfahren vor Bundesverwaltungsgericht ist deshalb von einem je hälftigen Unterliegen der Beschwerdeführerin und der beiden Beschwerdegegnerinnen auszugehen. Die Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 3'000.-- (vgl. Art. 1 ff., insbesondere Art. 4 des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]) sind folglich je zur Hälfte der Beschwerdeführerin und den Beschwerdegegnerinnen aufzuerlegen. Der auf die beiden Beschwerdegegnerinnen fallende Betrag in der Höhe von Fr. 1'500.-- ist von diesen ebenfalls entsprechend dem Umfang des ihnen zuzurechnenden und von ihnen zu vergütenden Vorteils zu tragen. Die Beschwerdegegnerin 2 hat für das Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht somit einen Kostenanteil in der Höhe von Fr. 1'000.-- (zwei Drittel von Fr. 1'500.--), die Beschwerdegegnerin 1 in der Höhe von Fr. 500.-- (ein Drittel von Fr. 1'500.--) zu bezahlen. Von dem geleisteten Kostenvorschuss im Betrag von Fr. 2'000.-- sind der Beschwerdeführerin nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Entscheids Fr. 500.-- zurückzuerstatten.

15.
Da die Beschwerdegegnerinnen teilweise obsiegen, ist ihnen eine reduzierte Parteientschädigung zuzusprechen (Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 Abs. 2 VGKE). Der Vertreter der Beschwerdegegnerin 1 hat eine Kostennote im Betrage von Fr. 5'416.60 eingereicht, derjenige der Beschwerdegegnerin 2 eine im Betrage von Fr. 4'680.60. Beide Kostennoten geben zu keinen Beanstandungen Anlass.

Entsprechend dem hälftigen Unterliegen bzw. im Umfang des von ihnen zu vergütenden Vorteils sind die in den von den Beschwerdegegnerinnen 1 bzw. 2 eingereichten Kostennoten ausgewiesenen Beträge um einen Sechstel (Beschwerdegegnerin 1) bzw. zwei Sechstel (Beschwerdegegnerin 2) zu kürzen. Der Beschwerdegegnerin 1 steht somit eine Parteientschädigung von pauschal Fr. 4'514.-- und der Beschwerdegegnerin 2 eine solche von pauschal Fr. 3'120.-- (je inkl. Mehrwertsteuer und Auslagen) zu. Diese Beträge hat die Beschwerdeführerin den Beschwerdegegnerinnen zu entrichten (Art. 64 Abs. 2 VwVG).

Die nicht anwaltlich vertretene Beschwerdeführerin hat keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 64 VwVG i.V.m. Art. 7 ff. VGKE).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen und die Verfügung der Vorinstanz vom 4. Juli 2007 insofern aufgehoben.

2.
Die Beschwerdegegnerin 1 wird verpflichtet, der Beschwerdeführerin an die entstandenen Sanierungskosten des Bahnübergangs Station Trubschachen Fr. 9'572.-- zu bezahlen.

Die Beschwerdegegnerin 2 wird verpflichtet, der Beschwerdeführerin an die entstandenen Sanierungskosten des Bahnübergangs Station Trubschachen Fr. 19'143.-- zu bezahlen.

3.
Die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens werden zu Fr. 660.-- der Beschwerdeführerin, zu Fr. 73.-- der Beschwerdegegnerin 1 und zu Fr. 147.-- der Beschwerdegegnerin 2 auferlegt. Die Vorinstanz übernimmt die Rechnungsstellung.

4.
Der Beschwerdeführerin werden Verfahrenskosten von Fr. 1'500.--, der Beschwerdegegnerin 1 von Fr. 500.-- und der Beschwerdegegnerin 2 von Fr. 1'000.-- auferlegt.

Der Verfahrenskostenanteil der Beschwerdeführerin wird mit dem geleisteten Kostenvorschuss in der Höhe von Fr. 2'000.-- verrechnet. Der Restbetrag von Fr. 500.-- wird ihr nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückerstattet.

Die Beschwerdegegnerin 1 sowie die Beschwerdegegnerin 2 haben ihren Verfahrenskostenanteil innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu Gunsten der Gerichtskasse zu über-

weisen. Die Zustellung des Einzahlungsscheins erfolgt mit separater Post.

5.
Der Beschwerdegegnerin 1 wird eine Parteientschädigung von Fr. 4'514.-- und der Beschwerdegegnerin 2 von Fr. 3'120.-- zugesprochen. Diese Beträge sind von der Beschwerdeführerin nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu entrichten.

6.
Dieses Urteil geht an:

- die Beschwerdeführerin (Gerichtsurkunde)
- die Beschwerdegegnerinnen (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Einschreiben)
- das UVEK (Gerichtsurkunde)

Die vorsitzende Richterin: Der Gerichtsschreiber:

Kathrin Dietrich Adrian Mattle

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 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [BGG, SR 173.110]). 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 (vgl. Art. 42 BGG).

Versand: