



Aktenzeichen: BAV-012-5/7/4

Ittigen, 15. September 2023

## **DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR**

hat in der Angelegenheit

**BLS Netz AG,**

Postfach, 3001 Bern

**Gesuchstellerin**

gegen

**Einwohnergemeinde Huttwil,**

Gemeindeverwaltung, Marktgasse 2, 4950 Huttwil

**Gesuchsgegnerin**

betreffend

**Kostenstreitigkeit bezüglich Erneuerung Bahnübergang Fiechten bei Bahn-km 18.718  
auf der Strecke Sumiswald – Grünen – Huttwil im Kanton Bern**

Bundesamt für Verkehr BAV



<https://www.bav.admin.ch/>



## I. festgestellt:

1. Mit Schreiben vom 1. April 2021 reicht die BLS Netz AG dem Bundesamt für Verkehr (BAV) ein Gesuch um Einleitung eines Verfahrens gemäss Art. 40 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG<sup>1</sup>) ein, mit den Rechtsbegehren (nachfolgend Gesuchstellerin):

1.) die Gemeinde Huttwil habe sich an den Kosten für die Erneuerung (Fahrbahneindeckung, strassenseitiger Belag, Sicherungsanlagen) des Bahnübergangs Fiechten im Jahr 2019 angemessen, jedoch mindestens mit CHF 62'730.- (inkl. Mehrwertsteuer) zu beteiligen;

2.) es sei festzustellen, dass sich die Gemeinde Huttwil an den zukünftigen Kosten für die Erneuerung (Fahrbahneindeckung, strassenseitiger Belag, Sicherungsanlagen) des Bahnübergangs Fiechten angemessen, jedoch mindestens im Ausmass ihrer Ersparnis, - unter Kostenfolge zulasten der Gemeinde Huttwil zu beteiligen habe.

Zur Begründung verweist sie im Wesentlichen darauf, dass aufgrund der Verkehrsentwicklung und der Vorteilsanrechnung gemäss Art. 26 Abs. 2 und Art. 27 Abs. 1 EBG sich die Gemeinde Huttwil an den Kosten zu beteiligen habe.

Aus dem Vergleich der Landeskarten zwischen 1964 und 1968 sei ersichtlich, dass das Gebiet rund um den Bahnübergang Fiechten mit dem Areal der heutigen Wollspinnerei und dem Wohn- und Gewerbegebiet im Perimeter Silostrasse, Roggenweg und Langenthalstrasse überbaut worden sei und im 1968 eine Schrankenanlage am Bahnübergang erstmals erstellt wurde. Die Schrankenanlage am Bahnübergang Fiechten musste im 2019 aufgrund ihres Alters im Rahmen der Stellwerkerneuerung in Rohrbach erneuert werden. Dabei musste eine strassenseitig umfassende Belagerneuerung mit Verstärkungsmassnahmen durchgeführt werden. Die tatsächlichen Gesamtkosten für die Erneuerung beliefen sich auf CHF 306'837.70. An diesen Gesamtkosten habe sich die Gesuchsgegnerin mit einem Mindestbetrag von CHF 62'730.- zu beteiligen.

2. Mit Schreiben vom 21. April 2021 fordert das BAV die Gesuchstellerin auf, das Gesuch mit den bisher erfolgten Plangenehmigungsverfügungen und Akten zu ergänzen.

3. Mit Mail vom 20. Mai 2021 an das BAV ergänzt die Gesuchstellerin ihr Gesuch insbesondere mit der Plangenehmigungsverfügung des BAV vom 19. Juli 2018.

---

<sup>1</sup> SR 742.101

4. Mit Schreiben vom 15. Juni 2021 eröffnet das BAV das Verfahren gemäss Art. 40 Abs. 2 EBG und gibt der Gemeinde Huttwil Gelegenheit, zum Gesuch der BLS Netz AG Stellung zu nehmen.
5. In ihrer Stellungnahme vom 16. August 2021 beantragt die Gemeinde Huttwil (nachfolgend: Gesuchsgegnerin), das Gesuch der BLS Netz AG in allen Punkten abzuweisen und der Gesuchstellerin die Verfahrenskosten sowie sämtliche Kosten im Zusammenhang mit dem Bahnübergang Fiechten aufzuerlegen (1.1). Der Gesuchsgegnerin sei eine Parteientschädigung in der Höhe von CHF 3'120.00 zuzusprechen (1.2). Weiter sei die Gesuchsgegnerin zu verpflichten, die nordseitige Lichtsignalanlage gemäss Art. 83 Abs. 2 und 3 des Strassengesetzes um das erforderliche Mass zurückzubauen und die durch die Gesuchsgegnerin erstellte Markierung gemäss Foto im Sinne von Art. 26 Abs. 2 des EBG zu erneuern und hierfür die Kosten zu tragen (1.3).

Die Gesuchsgegnerin habe sich an der erstmaligen Erstellung der Schrankenanlage im Jahr 1968 nicht beteiligt. Die vorliegende Kostenstreitigkeit behandle die Erneuerung der Schrankenanlage, die ihre Lebensdauer erreicht habe. Keiner der Tatbestände aus Art. 25 und 26 finde Anwendung. Da die Bahn die ursprüngliche Kreuzungsstelle verursacht habe, sei gemäss Art. 29 EBG Art. 25 Abs. 1 EBG sinngemäss anzuwenden und die Kosten grundsätzlich demjenigen Verkehrsträger aufzuerlegen, welcher ursprünglich die Kreuzung verursacht habe (BVGE 2013/53, E.5.2.1). Anders als die Gesuchstellerin vermutet, sei anhand der Baugesuche bei der Gesuchsgegnerin belegt, dass die Wollspinnerei bereits im 1959 erstellt worden sei. Beim Vergleich der von der Gesuchstellerin eingereichten Kartenauszüge könne festgestellt werden, dass zwischen 1964 und 1968 vier neue Liegenschaften erstellt wurden. Es könne somit in keiner Weise von einer regen Bautätigkeit gesprochen werden. Die restlichen neu erstellen Liegenschaften seien über die Fiechtenstrasse Richtung Langenthalstrasse erschlossen. Das Gebiet rund um die Fiechtenstrasse habe einen durchschnittlichen Wegabstand von 250m zur Langenthalstrasse, wohingegen der durchschnittliche Wegabstand zur Bernstrasse (über den Bahnübergang Fiechten) bei 600m liege. Sämtlicher Verkehr von und zu Luzern, Solothurn, Langenthal, Rohrbach und Madiswil verlaufe über die Langenthalstrasse. Die Verbindung Silostrasse Richtung Bernstrasse decke einzig einen Teil des Verkehrs von und zu Sumiswald und Burgdorf ab.

6. Mit Schreiben vom 22. Oktober 2021 und gewährter Fristerstreckung vom 23. November 2021 lädt das BAV die Gesuchstellerin zur Einreichung einer Replik zur Stellungnahme der Gesuchsgegnerin ein.
7. Mit Replik vom 10. Dezember 2021 führt die Gesuchstellerin aus, es sei grundsätzlich nicht ungewöhnlich, dass der Bahnübergang erst 10 Jahre nach der Erstellung der

Wollspinnerei und der damit verbundenen Erkennung einer Verkehrszunahme mit einer Schrankenanlage erweitert würde. Als Kriterium für die Beurteilung der Frequentierung des Bahnüberganges Fiechten seien auch die Anfahr- oder Zieldestinationen der Anstösser im Gebiet rund um die Fiechtenstrasse massgebend. Von bzw. in Richtung Bernstrasse sei die An- bzw. Wegfahrt in bzw. aus dem Gebiet rund um die Fiechtenstrasse via Bahnübergang Fiechten deutlich kürzer und schneller zu bewältigen. Dabei sei davon auszugehen, dass dies ein erheblicher Teil des Verkehrs in bzw. aus dem Gebiet rund um die Fiechtenstrasse betreffe. Die Bernstrasse decke wie der Name bereits sage, den gesamten Verkehr von bzw. in Richtung Bern, Burgdorf, Sumiswald und Langnau ab. Bezüglich der nördlichen Lichtsignalanlage des Bahnübergangs Fiechten werde die Gesuchstellerin die Vorgaben hinsichtlich Freihaltung des Raumprofils gemäss des Strassengesetzgebung prüfen. Sollte sich tatsächlich herausstellen, dass die gesetzlichen Vorgaben in dieser Hinsicht nicht eingehalten werden, würde sie dies bis spätestens Ende 2022 auf ihre Kosten anpassen.

8. Die Gesuchsgegnerin verzichtet mit Schreiben vom 10. Februar 2022 auf die Einreichung einer Duplik und hält an ihre bisherigen Anträge und Begründungen fest.
9. Mit Schreiben vom 25. April 2022 und Ergänzungen vom 27. April 2022 stellt das BAV den Verfahrensparteien die zwischenzeitlich beim Bundesarchiv eingeholten Akten zur Entstehungsgeschichte des strittigen Bahnübergangs Fiechten aus den Perioden 1991/1992 (Akten Beilage 2.1 - 2.5), 1967 (Akten Beilage 3.1 – 3.4 sowie Nachträge 1-3) und 1965 (Akten Beilagen 4.1 – 4.4) zu und gibt ihnen erneut die Möglichkeit zur Stellungnahme.
10. Mit Schreiben vom 23. Mai 2022 heisst das BAV das Fristerstreckungsgesuch der Gesuchstellerin vom 23. Mai 2022 gut und erstreckt beiden Verfahrensparteien die Frist.
11. Innerhalb der erstreckten Frist äussert sich einzig die Gesuchstellerin mit Schreiben vom 10. Juni 2022. Darin macht sie geltend, gestützt auf die historischen Akten aus dem Jahr 1967 stehe fest, dass sich die Gesuchsgegnerin an den Kosten zur Erstellung der automatischen Barrierenanlage am Bahnübergang Fiechten mit 85% beteiligt habe. Im selben Verhältnis habe sich die Gesuchsgegnerin auch an den Kosten für die Erneuerung der Sicherungsanlagen im Jahr 2019 zu beteiligen. Demzufolge bestätige sie die Rechtsbegehren aus ihrem Gesuch vom 1. April 2021.
12. Mit Schreiben vom 5. Juli 2022 und Fristerstreckung vom 26. Juli 2022 ermöglicht das BAV der Gesuchsgegnerin Schlussbemerkungen einzureichen.
13. Innerhalb der erstreckten Frist hält die Gesuchsgegnerin mit Schreiben vom 25. August 2022 an ihre Rechtsbegehren aus ihrer Stellungnahme vom 16. August 2021 fest. Sie weist darauf hin, dass die Bahnstrecke Ramsei- Huttwil im Abschnitt Huttwil für den Personenverkehr schon seit dem 11. Dezember 2004 eingestellt sei. Im Jahr 2013

habe die Emmentalbahn die Konzession für den Streckenabschnitt Sumiswald-Grünen-Huttwil 18.475 erhalten. Der Streckenabschnitt 18.475 bis 19.46 werde weiterhin von der BLS Netz AG für Testfahrten (für private Zwecke von Zugfirmen etc.) genutzt. Es bestehe daher weder ein öffentliches Interesse noch sonst ein Interesse der Einwohnergemeinde am Weiterbetrieb dieses Streckenabschnittes. Ein Vorteil der Einwohnergemeinde gemäss Art. 27 Abs. 1 EBG an der Umgestaltung der Anlage bestehe nicht.

14. Mit Schreiben vom 20. September 2022 stellt das BAV der Gesuchstellerin die Eingabe der Gesuchsgegnerin vom 25. August 2022 zu mit der Möglichkeit Schlussbemerkungen einzureichen.
15. Mit Schreiben vom 18. Oktober 2022 verzichtet die Gesuchstellerin auf die Einreichung von Schlussbemerkungen.
16. Mit E-Mail vom 12. Juni 2023 hat das BAV die Gesuchstellerin angefragt, inwiefern die bis Ende 2022 in Aussicht gestellte Prüfung der nördlichen Lichtsignalanlage des Bahnübergangs umgesetzt worden sei.
17. Die darauffolgenden Antwortschreiben vom 3. Juli 2023 der Gesuchstellerin hat das BAV mit Schreiben vom 4. Juli 2023 der Gesuchsgegnerin erneut zur Stellungnahme zugestellt.
18. Die Gesuchsgegnerin liess sich sodann mit Schreiben vom 11. August 2023 nach fristerstreckter Frist vernehmen und hat an ihre Anträge 1.1 -1.2 festgehalten und den Antrag 1.3. insofern reduziert, als dass die BLS Netz AG zu verpflichten sei, die durch die Gemeinde erstellte Markierung auf den Bahngleisen gemäss Foto (Beweismittel 1), im Sinne von Art. 26 Abs. 2 Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) zu erneuern und hierfür die Kosten zu tragen.

*Auf die einzelnen Eingaben wird – soweit entscheiderelevant – in den nachstehenden Erwägungen eingegangen.*

## **II. in Erwägung gezogen:**

### **A Formelles:**

1. Das vierte Kapitel des EBG "Planung, Bau und Betrieb" (Art. 17 – Art. 40f. EBG) regelt in Art. 40 die Zuständigkeit des BAV bei Streitigkeiten. Gemäss Art. 40 Abs. 2 EBG entscheidet das BAV nach Anhörung der Beteiligten über Streitigkeiten betreffend die aus den Bestimmungen dieses Kapitels erwachsenden Streitigkeiten über Kosten und deren Verteilung sowie über Vergütungen (Art. 19 Abs. 2, Art. 21 Abs. 2 und 25 – 35). Art. 25 - 32 EBG aus dem 8. Abschnitt desselben Kapitels trägt den Titel «Kreuzungen zwischen öffentlichen Strassen und Bahnen» und umfasst Bestimmungen über die

Genehmigung und Kostentragung von Kreuzungen zwischen Bahn und Strasse (Art. 24 – 29). Gemäss Art. 32 EBG sind die Regeln aus Art. 25 bis 31 EBG nur insoweit zu beachten, als die betroffenen Verkehrsträger keine abweichende Vereinbarung getroffen haben.

2. Das Gesuch der BLS Netz AG betrifft eine Streitigkeit über die Erneuerungskosten des Bahnübergangs «Fiechten» bei Bahn-km 18.718, die eine Kreuzung zwischen der öffentlichen Silostrasse im Grundeigentum der Gesuchsgegnerin und der Eisenbahnlinie Dürrenroth (Ramsei) – Huttwil darstellt. Die Zuständigkeit des BAV wird weder von der Gesuchstellerin noch von der Gesuchsgegnerin bestritten. Die vorliegenden Erneuerungskosten sind Teil des Bauvorhabens der Gesuchstellerin, das das BAV mit Plangenehmigungsentscheid vom 19. Juli 2018 genehmigt hat (Art. 18 i.V.m. Art. 24 Abs. 1 EBG). Die Zuständigkeit des BAV ist nach Art. 40 Abs. 2 EBG i.V.m. Art. 24 – 29 EBG daher gegeben.

Die Frage der Kostenteilung berührt die Stellung der Gesuchstellerin als Infrastrukturkonzessionärin (vgl. Ziff. II. B. 6.2 hernach) sowie die Stellung der Gesuchsgegnerin direkt, da mit ihr entschieden wird, wie gross ihr finanzieller Anteil an den Erneuerungskosten des Bahnübergangs Fiechten ist. Ihre Parteistellung im Verfahren ist daher gegeben.

#### **B Materielles:**

1. Während des Verfahrens hat die Gesuchstellerin in ihrer Stellungnahme vom 10. Dezember 2022 den Antrag der Gesuchsgegnerin zum Rückbau der nordseitigen Lichtsignalanlage insofern anerkannt, als sie sich einverstanden erklärt hat, bis Ende 2022 die Einhaltung dieser gesetzlichen Grundlagen zu prüfen und die entsprechenden Kosten zu übernehmen. Auf Rückfrage des BAV haben sich die Gesuchstellerin und die Gesuchsgegnerin zur Umsetzung dieses Antrags geäussert. Das BAV stellt fest, dass die Gesuchsgegnerin ihren Antrag aus der Stellungnahme vom 16. August 2021 insofern abändert, als sie den Antrag 1.3. insofern reduziert, als dass die BLS Netz AG zu verpflichten sei, die durch die Gemeinde erstellte Markierung auf den Bahngleisen gemäss Foto (Beweismittel 1), im Sinne von Art. 26 Abs. 2 Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) zu erneuern und hierfür die Kosten zu tragen. Das BAV stellt hierzu fest, dass die BLS sich im Rahmen des Verfahrens bereit erklärt hat, die Kosten für die Markierung zu tragen. Gestützt auf dieses Vernehmlassungsergebnis wird der Antrag infolge Einigung als gegenstandslos abgeschrieben.

Bei den weiteren Anträgen wurde weder eine Einigung gefunden noch gibt es Hinweise für das Bestehen einer Vereinbarung im Sinne von Art. 32 EBG. Demzufolge ist aufgrund der massgeblichen gesetzlichen Bestimmungen zu entscheiden, ob und in welchem Umfang sich die Gesuchsgegnerin an den fraglichen Kosten zu beteiligen hat.

2. Die Gesuchstellerin beantragt, die Gesuchsgegnerin sei zur Leistung eines Kostenbeitrags an die Sanierung des Bahnübergangs Fiechten zu verpflichten. Die strittigen Kosten betreffen die Erneuerung der bestehenden Schrankenanlage Fiechten. Zur Begründung stützt sie sich direkt auf Art. 26 Abs. 2 EBG ab.

Die Gesuchsgegnerin wendet ein, bezüglich der Lichtsignalanlage an der Kreuzung habe die Gesuchstellerin im Sinne von Art. 26 Abs. 2 des EBG hierfür die Kosten zu tragen. Gleichzeitig hebt sie hervor, bei der Erneuerung der Schrankenanlage sei ihre Lebensdauer erreicht worden. Weder der Tatbestand von Art. 25 noch von Art. 26 EBG sei anzuwenden. Da die Bahn die ursprüngliche Kreuzungsstelle verursacht habe, sei gemäss Art. 29 EBG Art. 25 Abs. 1 EBG sinngemäss anzuwenden und die Kosten grundsätzlich demjenigen Verkehrsträger aufzuerlegen, welcher ursprünglich die Kreuzung verursacht habe. Zuletzt macht sie geltend, der Belagsersatz sei bautechnisch notwendig gewesen und unterliege somit Art. 26 Abs. 1 lit. a EBG wonach das Eisenbahnunternehmen alle Kosten zu tragen habe, die durch Änderungen an der Bahn- und Strassenanlage verursacht würden, die vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs bedingt sind.

3. Das Bundesgericht hat Änderungen an einer bestehenden Kreuzungsstelle, die infolge einer neuen Schrankenanlage notwendig wurden, nicht als neue Kreuzung im Sinne von Art. 25 EBG qualifiziert (BGE 94 I 569 E. 3). Der vorliegende Erneuerungsbau ist somit nicht eine neue Kreuzung im Sinne von Art. 25 EBG. Ebenso wenig wurde hiermit ein Niveauübergang durch eine Über- oder Unterführung ersetzt (Art. 26 Abs. 1 EBG). Vorliegend stellt sich vielmehr die Frage, ob es sich hierbei um eine Änderung einer bestehenden Anlage im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG oder um eine Erneuerung gemäss Art. 29 EBG handelt.

- 3.1 Das Bundesgericht hat sich bis anhin nicht mit der Frage auseinandergesetzt, welche baulichen Vorkehren als Änderung im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG anzusehen sind, da diese Frage bei den von ihm zu beurteilenden Fällen nicht strittig und aufgrund der Aktenlage jeweils klar war (vgl. BGE 94 I 569 E. 3, BGE 2A.80/1999 vom 5. Januar 2000 E. 5b/bb). Das Bundesverwaltungsgericht seinerseits konnte diese Frage in BVGE 2011/12 und grundsätzlich ebenfalls im BVGE A-5867/2007 vom 27. Oktober 2008 offenlassen. Im BVGE A-5896/2007 vom 19. Mai 2009 (E. 3.2.4.1) hat es dazu hingegen festgehalten, Art. 26 Abs. 2 EBG sei nicht anwendbar, wenn die Sanierung eines Bahnübergangs nicht oder nicht ausschliesslich in einer Entwicklung des Verkehrs auf der Strasse oder der Schiene begründet liege, sondern — zumindest teilweise — in den Risiken der Anlage an der Kreuzungsstelle, welche den Sicherheitsvorschriften nicht oder nicht mehr entsprechen würde. In einem solchen Fall seien gestützt auf Art. 29 EBG die Art. 25-28 EBG analog anzuwenden und die Kosten grundsätzlich demjenigen Verkehrsträger aufzuerlegen, welcher ursprünglich die Kreuzung verursacht habe

(Art. 25 Abs. 1 EBG); seien die Risiken der zu sanierenden Sicherungsanlage zugleich auf eine Verkehrszunahme auf demjenigen Verkehrsträger zurückzuführen, welcher die Kreuzung ursprünglich nicht verursacht habe, so seien diese Kosten auf die Eigentümer beider Verkehrsträger zu verteilen (Art. 26 Abs. 2 EBG).

Im BVGE 2013/53 (E. 5.2.2) hat das Bundesverwaltungsgericht erläutert, dass die von der Lehre entwickelte eigenständige Definition der eisenbahnrechtlichen Änderung und Erneuerung grundsätzlich zutreffend sei, wonach der Begriff der Änderung (Erweiterung, Ausbau) Bauereignisse bezeichnet, welche die ursprüngliche Substanz des Werks verändern und damit auch dessen Gebrauchswert vermehren. Die Erneuerung beschränke sich hingegen auf die funktionale Erhaltung eines Bauwerks und im strengen Sinne auf die ursprüngliche Substanz. Sie setze gegen Ende oder am Ende der Lebensdauer an und verleihe dem Bauwerk im Sinne einer "neubauähnlichen Instandsetzung" eine zweite Lebensdauer. Werde eine Kreuzungsanlage jedoch abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt, welches dieselbe Funktion erfüllt, so handle es sich hierbei ebenfalls um eine Erneuerung. Werde ein solcher Neubau zum Anlass genommen, die abgebrochene Baute durch ein vergleichsweise besseres Werk zu ersetzen, liege im Umfang der Erweiterung oder Verbesserung zugleich eine Änderung vor (sog. Mischanlage). Präzisierend hält das Bundesverwaltungsgericht zu dieser Definition fest, dass bei der Qualifikation von baulichen Massnahmen an bestehenden Kreuzungsbauwerken von entscheidender Bedeutung sei, ob diese durch die veränderten Bedürfnisse der betroffenen Verkehrsträger bedingt seien (BVGE 2013/53 E. 5.2.4 mit Hinweisen). Treffe dies zu, liege eine Änderung im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG vor. Andernfalls handle es sich um eine Erneuerung, und zwar selbst dann, wenn anlässlich der Sanierung eines Kreuzungsbauwerks veränderten Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen und die fragliche Kreuzungsanlage in dieser Hinsicht verbessert werde.

4. In Anlehnung an diese begriffliche Umschreibung zur Änderung im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG und Erneuerung im Sinne von Art. 29 EBG ist vorliegend zu untersuchen, in welchem Verhältnis die Notwendigkeit der Erneuerung der bestehenden Schrankenanlage Fiechten im Jahr 2019 durch die Entwicklung des Verkehrs auf der Bahnlinie einerseits und auf der sie querenden Strasse andererseits verursacht wurde. Hierbei geht es um die Feststellung und Würdigung tatsächlicher Verhältnisse, nämlich des Bahn- und Strassenverkehrs auf dem Bahnübergang Fiechten und des Zustandes des Bahnübergangs Fiechten vor dem Zeitpunkt deren Erneuerung; denn danach bestimmt sich die Notwendigkeit eines Erneuerungsbaus.
  - 4.1 Vor der Erneuerung der Schrankenanlage im 2019 bestand eine 50 Jahre alte, autonome Steuerung (vgl. Plangenehmigungsgesuch der BLS vom 2018). Diese sollte durch eine Steuerung Typ Flex ersetzt und ins Stellwerk Huttwil (Typ Elektra 2) integriert werden.

Dadurch sollte die Einbindung der Strecke Dürrenroth - Huttwil in die Sicherungsanlage Huttwil möglich sein, zu welcher es seit August 2015 keine technische Verbindung gab. Das Stellwerk Huttwil Typ Elektra 2 sollte bezüglich der Gleisanlage Fiechten und der Strecke Richtung Dürrenroth normgerecht erweitert und die Gleisanlage unverändert bleiben. Das BAV erwägt hierzu, dass diese Baumassnahme als notwendige Bahnsicherheitsmassnahme für den Erhalt der Schrankenanlage Fiechten zu werten ist.

Weiter stellt das BAV fest, dass der Bahn- und Strassenverkehr mit "nicht schwacher Strassenverkehr, nicht langsamer Schienenverkehr" im 2018 wie bisher bewertet wurde (vgl. Plangenehmigungsgesuch der BLS vom 2018), weshalb weiterhin die Kreuzungsstelle mit einer Schrankenanlage gesichert werden sollte. Im Einzelnen sollte die künftige betriebliche Nutzung eine maximale Geschwindigkeit von 50 km/h ermöglichen und Rangierfahrten im Bereich Fiechten und Huttwilwald von ca. 100 Fahrten pro Jahr, Zugfahrten mit Personenzügen der Museumsbahn Emmental von ca. 100 Fahrten pro Jahr und Zugfahrten mit Güterzügen der SBB (mit noch offener Frequenz) erlauben.

Ein Blick in die Plangenehmigungsakte vom 1968 bestätigt, dass ein nicht schwacher Strassenverkehr und nicht langsamer Schienenverkehr der Auslöser für die erstmalige Erstellung der Schrankenanlage am Bahnübergang Fiechten bereits im Jahr 1968 war: Im Schreiben der Vereinigte Huttwil-Bahnen ans Eidg. Amt für Verkehr vom 12. April 1967 wird festgehalten, dass seit der Erstellung der Blinksignalanlage im 1948 am Bahnübergang Fiechten die Strasse ausgebaut wurde und einen wesentlichen Mehrverkehr auswies (vgl. Schreiben BAV an Parteien vom 25. April 2022, Beilage 3.4). Gemäss den damaligen Plänen fuhr die Bahn mit 60 km/h auf der Strecke Ramsei - Huttwil. Die veranschlagten Kosten der damaligen Schrankenanlage von CHF 62'000.- wurden auf die Bahn mit CHF 9.'300.- (15%) und auf die Strasse mit CHF 52'700.- (85%) aufgeteilt. Demnach ist der Gesuchstellerin zuzustimmen, dass der Mehrverkehr der Auslöser für den Bau der Schrankenanlage im 1968 war. Die von der Gesuchsgegnerin gegen den Mehrverkehr der Strasse vorgebrachten unsubstantiierten Einwände zur Anzahl der Liegenschaften und dem grösseren Abstand zur Bernstrasse im Vergleich zur Langenthalstrasse, vermögen die Angaben aus den Plangenehmigungsakten vom 1968 zum Mehrverkehr der Strasse nicht zu entkräften.

Das BAV stellt weiter fest, dass nach dem Bau der Schrankenanlage im 1968 sich die Umgebung Fiechten mit der Gartenstrasse (1970), dem Schulhaus (1975) und der Minder Torban (1981) wenig entwickelte. Im 1992 gab es überdies eine kleine Anpassung der Steuerapparatur an der automatischen Barrierenanlage, deren Anpassungskosten vollumfänglich von der eidg. Getreideverwaltung übernommen wurden. Dadurch wurde

vermieden, dass der Bahnübergang Fiechten bei offenen Barrieren befahren werden musste.

Zusammenfassend geht aus den Akten (vgl. insb. Vergleich der Plangenehmigungsakten vom 1968 mit denjenigen aus dem 2018) hervor, dass die Verkehrsentwicklung auf der Strassen- und Bahnseite mit der Bewertung nicht schwacher Strassenverkehr, nicht langsamer Schienenverkehr im 2018 gleichgeblieben ist. Weder die Entwicklung des Bahn- noch des Strassenverkehrs war für die Erneuerung der Schrankenanlage am Bahnübergang Fiechten ursächlich.

Die üblicherweise angenommene Lebensdauer von Schrankenanlagen beträgt 25 Jahre und die im Jahr 1968 erstellte Schrankenanlage war im Jahr 2018 bereits 50-jährig. Es ist auch unter den Parteien unbestritten, dass die Lebensdauer der Schrankenanlage abgelaufen war. Die Schrankenanlage musste somit saniert werden, um sie weiterhin entsprechend ihrer Zweckbestimmung nutzen zu können. Aus den Akten gibt es keine Hinweise, dass die erneuerte Schrankenanlage eine verbesserte Funktion aufweisen sollte. Vielmehr sollte die Schrankenanlage mit der Erneuerung die notwendigen Sicherheitsanforderungen erfüllen, die mit der Einbindung der Strecke Dürrenroth - Huttwil in die Sicherungsanlage Huttwil geplant war.

Aus all diesen Gründen ist die vorliegende Erneuerung der Schrankenanlage Fiechten demnach nicht als Änderung im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG, sondern als Erneuerung gemäss Art. 29 EBG i.V.m. Art. 25-28 EBG zu qualifizieren.

5. Bei der Erneuerung einer Anlage nach Ablauf der ordentlichen Lebensdauer ist gestützt auf Art. 29 EBG i.V.m. Art. 25 Abs. 1 oder Art. 26 EBG zuerst vorzugehen. Die Anwendung des Verursacherprinzips nach Art. 25 und 26 EBG auf Erneuerungskosten eines Kreuzungsbauwerkes nach Ablauf seiner ordentlichen Lebensdauer führt also dazu, dass diese als Folgekosten der seinerzeit für den Bau der Kreuzungsanlage anfallenden Kosten gelten (vgl. im Einzelnen vgl. BVGE A-2945/2013 E. 6.2). Die Verursacherin einer Erneuerung hat somit in einem ersten Schritt grundsätzlich die gesamten Kosten 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 (vgl. Ziff. II.B. 6 ff. hernach).
- 5.1 Die strittigen Erneuerungskosten betreffen den Einbau bzw. die Erneuerung durch die Fahrbahneindeckung, der strassenseitiger Belag, Sicherungsanlagen des Bahnübergangs Fiechten, die für den sicheren Bahn- und Strassenbetrieb des Kreuzungsbauwerkes notwendig sind (Ziff. II.A.2. hiervor). Diese Kosten fallen unter den Folgekosten der Kreuzungsanlage. Es ist vorliegend unbestritten, dass die Bahn die

ursprüngliche Verursacherin der Kreuzungsstelle im Jahr 1908 war. Sie hat somit die Folgekosten der Kreuzungsanlage in einem ersten Schritt vollumfänglich zu tragen.

6. Die Gesuchstellerin macht geltend, dass eine gesamte Kostenbeteiligung der Gemeinde von 85% für die Erneuerung der Schrankenanlage angemessen wäre. Gleichzeitig bestätigt sie ihr Rechtsbegehren aus dem Gesuch, wonach sich die Gesuchsgegnerin an den Kosten mit einem Mindestbetrag von CHF 62'730.- (inkl. Mehrwertsteuer) zu beteiligen habe, was einen Mindestbeitrag von ca. 20% der Sanierungskosten von CHF 306'837.70 ausmacht. Letzter Mindestbetrag berechne sich wie folgt: Für die Strassenfläche am Bahnübergang von 15 x 5 Meter (ausmachend 75 m<sup>2</sup>) beliefen sich die strassenseitigen Investitionskosten bei einem Quadratmeterpreis von CHF 195.- / pro m<sup>2</sup> auf CHF 14'625.- (ausmachend 75 X 195). Dabei entspreche dieser Quadratmeterpreis dem Durchschnittspreis für Belagserneuerung mit Verstärkungsmassnahmen gemäss Merkblatt des Tiefbauamts der Stadt Bern vom 28.06.2011. Bei einem Erneuerungszyklus von 50 Jahren für Belagserneuerung ergebe dies einen jährlichen Preis von CHF 292.50 (14'625 / 50). Weitere Kosten ergeben sich aus dem jährlichen Quadratmeterpreis für Kleinreparaturen (Durchschnittspreis aus obgenanntem Merkblattes) von CHF 12.50, ausmachend CHF 937.50 für 75 m<sup>2</sup>. Demzufolge habe die Gesuchsgegnerin seit der Erstellung der Schrankenanlage im Jahr 1968 bis zur Sanierung im Jahr 2019 jährliche Einsparungen von CHF 1'230.00 (CHF 292.50 + CHF 937.50) für die Erneuerung und Unterhaltskosten der gesamten Strassenfläche von 75 m<sup>2</sup> gehabt. Für den gesamten Zeitraum vom Jahr 1968 bis 2019 (51 Jahre) betrage die Einsparung der Gesuchsgegnerin total CHF 62'730.- (51 x CHF 1'230.-). Dieser Mindestbetrag habe sich die Gesuchsgegnerin als Vorteil gemäss Artikel 27 Abs. 1 EBG anrechnen zu lassen.

Die Gesuchsgegnerin führt zur Strassenbelagserneuerung aus, diese sei nordseitig auf einer Länge von 3.20 m und südseitig auf einer Länge von 5.00 m und beschränke sich auf wenige ca. 25 Meter des 17.23 km langen Gemeindestrassennetzes. Obschon das Strassennetz der Einwohnergemeinde Huttwil ohne den Bahnübergang Fiechten um ein paar zusätzliche Meter länger wäre, würde der Unterhalt nicht in bezifferbarem Umfang steigen. Es könne davon ausgegangen werden, dass der Strassenunterhalt ohne Bahnübergang sogar günstiger wäre, da der Unterhalt durch die unmittelbare Nähe zum Bahnübergang entsprechend aufwändiger sei, da nicht einfach ununterbrochen gebaut bzw. unterhalten werden könne, sondern der Bahnübergangsinstallation und dem Bahnbetrieb besondere Beachtung geschenkt werden müsse. Auch habe die Gesuchstellerin die Strassenbelagserneuerung selber in Auftrag gegeben und ohne das Einverständnis der Gemeinde vorgenommen. Die Strassenarbeiten erfolgten im eigenen Interesse der BLS Netz AG, um den Anschluss an die Gleise bündig wiederherzustellen. Für die Gemeinde resultiere kein Vorteil, auch nicht ein solcher von CHF 62'730.-.

- 6.1 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. Bei der Vorteilsanrechnung sind demnach sämtliche Vorteile einzubeziehen, welche der Nichtverursacher aufgrund der Umgestaltung der Kreuzungsanlage erwirbt oder ihm durch diese bauliche Vorkehr erhalten bleiben (vgl. BVGE A-4874/2021 E. 7.1, BVGE 2013/53 E. 6.3.4, 2011/12 E. 9.6, je mit Hinweisen).
- 6.2 Hinsichtlich der Vorteilsanrechnung erwägt das BAV, dass das Vorbringen der Gesuchstellerin, aus dem Kostenteiler von 1967 unmittelbare Rückschlüsse auf den hier zu beurteilenden Kostenstreit im 2018 ziehen zu wollen, nicht schlüssig erscheint. Denn einerseits geht es bei dieser Kostenverteilung nicht um eine Vereinbarung nach Art. 32 EBG, die vorliegend direkt Anwendung finden würde (vgl. E. B.1 hiervor), andererseits lassen sich aus den Akten keine solchen Ansprüche für das vorliegende Verfahren ableiten, weil die Projekte nicht vergleichbar sind: Im Schreiben der Vereinigte Huttwil-Bahnen ans Eidg. Amt für Verkehr vom 12. April 1967 wird festgehalten, dass seit der Erstellung der Blinksignalanlage im 1948 am Bahnübergang Fiechten die Strasse ausgebaut wurde und einen wesentlichen Mehrverkehr auswies (vgl. Schreiben BAV an Parteien vom 25. April 2022, Beilage 3.4). Auf der anderen Seite war auch die Geschwindigkeit der Bahn, die mit 60 km/h auf der Strecke Ramsei – Huttwil fuhr, Auslöser für den Bau der Schrankenanlage. Es ist nicht im Einzelnen dokumentiert, wie es zum Kostenanteil in der Höhe von 85% der Strasse gekommen ist. Schon deshalb kann nicht unbesehen auf den Kostenteiler von 85% aus dem 1967 abgestellt werden. Demgegenüber löste unbestrittenermassen allein der Ablauf der Lebensdauer der Schrankenanlage und die Automatisierung das Projekt im Jahr 2018 aus (vgl. E. B.5 hiervor). Auch die Ansicht der Gesuchsgegnerin greift zu kurz, es sei von keinem strassenseitigen Vorteil auszugehen. Die Gesuchsgegnerin hat im Jahre 1968 Ursachen gesetzt, welche Anpassungen am Bahnübergang bedingt oder die Bedeutung des Bahnübergangs für sie erhöht haben (vgl. Ziffer II.B.4.1 hiervor). Anders als sie in ihrer Eingabe vom 16. August 2021 vorbringt, hatte sie sich an den Erstellungskosten der Schrankenanlage im Umfang von 85% wegen des damaligen Mehrverkehrs beteiligt (vgl. Archivakten aus dem 1965-1967). Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass grundsätzlich auch ein Vorteil in der Ersparnis an den Belagserneuerungskosten der Gemeindestrasse für eine Strassenfläche von ca. 75 m<sup>2</sup> (15 x 5 m) besteht.

Berücksichtigt man in Übereinstimmung mit der zitierten Rechtsprechung auch die von der Gesuchsgegnerin in der Vergangenheit verursachten Änderungen an der Kreuzungsanlage und die ihr dadurch entstandenen Vorteile, folgt, dass die Gesuchsgegnerin aus der jüngsten Anpassung der Anlage zwar keinen zusätzlichen Vorteil zieht. Die neue Schrankenanlage bringt im Vergleich zur bestehenden keine Erhöhung der Sicherheit für die Benutzerinnen und Benutzer des Übergangs mit sich.

Die Gesuchsgegnerin profitiert davon jedoch insofern, als damit der Ist-Zustand der Schrankenanlage erhalten wird. Sie hatte im Jahr 1967 mit dem Mehrverkehr zur Umgestaltung der Kreuzungsanlage von der Blinksignalanlage zur Schrankenanlage beigetragen. Die ordentliche Lebensdauer der bestehenden Schrankenanlage, wie die Gesuchstellerin geltend macht, war bereits abgelaufen und hätte ohnehin ersetzt werden müssen. Die Erhaltung dieses Ist-Zustandes ist für die Gesuchsgegnerin als Vorteil im Sinne von Art. 27 Abs. 1 EBG zu werten. Im Umfang dieses Vorteils hat sie sich deshalb an den Kosten für die nun vorgenommene Erneuerung des Bahnübergangs zu beteiligen.

- 6.3 Die Gesuchsgegnerin rügt weiter, dass im Technischen Bericht (Ziffer 8.2) des Plangenehmigungsgesuchs festgehalten wurde, dass das Projekt über die Leistungsvereinbarung des Bundes finanziert werde und keine Angaben über eine Kostenbeteiligung der Gemeinde gemacht wurden. Ausserdem bestehe kein öffentliches Interesse an den Streckenabschnitt.

Das BAV erwägt hierzu, dass die BLS Netz AG im Besitz der vom eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation am 17. Dezember 2020 erteilten bis am 31. Dezember 2023 gültigen Konzession Nr. 5032 für den Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur ist. Diese beinhaltet die Strecke Langenthal – Huttwil – Wolhusen (Anfangs- und Endpunkt: Betriebsgrenze zur SBB; Huttwil Fiechtenfeld: Betriebsgrenze zur ETB). Andererseits wurde der Emmentalbahn GmbH mit Zustimmung der BLS Netz AG die Konzession vom eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation am 13. Dezember 2013 erteilten (bis am 31. Dezember 2020 gültigen) Konzession Nr. 5032 für den Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur übertragen. Diese Konzession enthält die Strecke Sumiswald-Grünen (km 4.890) - Huttwil (km 18.475) und hält fest, dass ein öffentliches Interesse an der Eisenbahninfrastruktur der ETB besteht (vgl. E. 3 ff.). Letzte Konzession wurde mit Konzession vom 12. November 2020 mit Gültigkeit bis zum 31. Dezember 2070 erneuert. Wie in Ziffer II.A.2 hiervor erwähnt, ist die BLS Netz AG Infrastrukturkonzessionärin, und der Bahnübergang «Fiechten» bei Bahn-km 18.718 wurde mit Plangenehmigungsentscheid des BAV an die BLS Netz AG vom 19. Juli 2018 genehmigt (Art. 18 i.V.m. Art. 24 Abs. 1 EBG). Es ist der Gesuchsgegnerin zwar zuzustimmen, dass die vorbehaltlos genehmigte Plangenehmigungsverfügung die obenerwähnten unvollständigen finanziellen Angaben im Technischen Bericht enthält. Ausserdem ist aktenkundig (vgl. Seite 3 des vorliegenden Gesuchs der BLS Netz AG vom 1. April 2021), dass der erste Vereinbarungsvorschlag erst nach Rechtskraft der Plangenehmigungsverfügung des BAV mit Mail vom 20. November 2018 an die Gesuchsgegnerin übermittelt wurde. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wäre das BAV jedoch auf allfällige Finanzierungsanliegen aus prozessökonomischen Gründen und gemäss seiner langjährigen Praxis nicht eingetreten, sondern hätte auf das

separate Anstandsverfahren nach Art. 40 i.V.m. Art. 24 ff. EBG vor dem BAV verwiesen. Auch ist zu erwägen, dass Rügen bezüglich der fehlenden Notwendigkeit eines Bahnstreckenabschnitts in den entsprechenden Konzessionsverfahren zu erheben sind. Übrigens hatte die Gesuchsgegnerin bereits Kenntnis vom Finanzierungsvorschlag der BLS Netz AG als die entsprechenden Konzessionsverfahren liefen. Auf die vorgenannten Rügen ist im Rahmen des vorliegenden Anstandsverfahrens aus all diesen Gründen nicht einzutreten.

- 6.4 Wie bereits vorne erwähnt, ist die Gesuchstellerin als Verursacherin der Erneuerung der Schrankenanlage beim Bahnübergang Fiechten anzusehen. Sie hatte die Bauherrschaft im 2019 inne und den Umfang des Projekts und damit das Ausmass der Kosten alleine bestimmt. Wäre die Schrankenanlage Fiechten nicht ersetzt worden, wäre sie mit der neuen Steuerung der Bahnlinie nicht mehr kompatibel gewesen und dessen Lebensdauer wäre überschritten gewesen. Aus der Chronologie folgt überdies, dass sie die Kreuzungsstelle verursacht hat und die Bahn (vormalige Vereinigten Huttwil-Bahnen VHB) als Bauherrin ebenfalls die Blicklichtsignalanlage aus dem 1948 durch eine automatische Schrankenanlage Fiechten bei km 18.715 im 1967 ersetzen liess. In einer ersten Etappe sind somit die Gesamtkosten der Erneuerung der Schrankenanlage aufgrund der Verursachung nach Art. 29 i.V.m. Art. 25 Abs. 1 EBG (vgl. Ziff. 5.1 hiervor) der Bahn aufzuerlegen.

Dieses Resultat ist danach in einer zweiten Etappe aufgrund der Vorteile, die der Gesuchgenerin aus der Erneuerung der Schrankenanlage anzurechnen sind, auszugleichen (vgl. Ziff. 6.2 hiervor). Die Gesuchsgegnerin hatte im Jahr 1967 mit dem Mehrverkehr zur Umgestaltung der Kreuzungsanlage von der Blinksignalanlage zur Schrankenanlage beigetragen. Das BAV erachtet es vorliegend als angemessen, der Gesuchsgegnerin eine Kostenbeteiligung im Umfang von insgesamt einem 21% der eigentlichen Sanierungskosten aufzuerlegen. Der Rest der Sanierungskosten im Umfang von 79% hat die Gesuchstellerin zu tragen.

7. Unumstritten ist der Rechnungsbetrag von CHF 306'837.70, welcher der Kostenverteilung zu Grunde liegt. Daraus ergibt sich eine Kostenbeteiligung der Gesuchsgegnerin in der Höhe von CHF 64'435.92. Die Gesuchstellerin hat in ihrem Rechtsbegehren einen Mindestbetrag von CHF 62'730.- (inkl. Mehrwertsteuer) , somit von 20,44% der CHF 306'837.70 beantragt. Bei dem vorliegenden Ergebnis mit dem zugewiesenen 21% der Sanierungskosten auf die Strasse, d.h. im Umfang von CHF 64'435.92, wird das Rechtsbegehren der Gesuchstellerin gutgeheissen.
8. Die künftigen Kosten des Unterhalts liegen ebenfalls im Streit. Nach dem in Ziff. B.II.8 hiervor festgelegten Verteilschlüssel erscheint dem BAV angemessen, dass sich die Gesuchsgegnerin ebenfalls zu 21% an den effektiv angefallenen und jährlich

abzurechnenden Kosten für den Unterhalt der automatischen Schrankenanlage beim Bahnübergang Fiechten beteiligt. Das Rechtsbegehren der Gesuchstellerin ist in diesem Sinne gutzuheissen.

## 9. Verfahrenskosten

Nach Art. 43 der Gebührenverordnung für den öffentlichen Verkehr (GebV-öV)<sup>2</sup> richten sich die Kosten und die Entschädigungspflicht in Streitigkeiten nach Art. 40 EBG nach der Verordnung über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren<sup>3</sup>. Diese Verordnung regelt im 1. Kapitel das Beschwerdeverfahren (Art. 1 - Art. 10) und im 2. Kapitel das übrige Verfahren (Art. 11 - 13). Letztes Kapitel enthält namentlich Vorschriften über das Revisionsverfahren (Art. 11), Einsprache- und Schiedsverfahren (Art. 12) und Vorschriften für die Verfahrenskosten für andere Verfügungen (Art. 13). Nach dem einschlägigen Art. 13 Abs. 2 lit. a VwKV kann die verfügende Behörde von der Partei eine Entscheidgebühr zwischen 200 und 7000 Franken fordern, wenn die Sache erhebliche finanzielle Interessen betrifft, wenn sie einen aussergewöhnlichen Umfang oder besondere Schwierigkeiten aufweist, wenn mehrere Parteien beteiligt sind oder wenn eine Partei in mutwilliger Weise gehandelt hat. Innerhalb dieses Gebührenrahmens erscheint gemessen am Aufwand, den die Erledigung der Streitsache seit Verfahrensbeginn erforderte, eine Gebühr von CHF 3'500.- als angemessen. In Anwendung von Art. 1, 1a, Art. 2 GebV-BAV und Art. 2 Abs. 2 der Allgemeinen Gebührenverordnung, (AllgGebV)<sup>4</sup> hat diejenige oder haben mehrere, die eine Verfügung veranlassen, eine Gebühr zu bezahlen. Vorliegend hat die Gesuchstellerin das Gesuch um Erledigung der Kostenstreitigkeit eingereicht. Hätte jedoch die Gesuchsgegnerin ihre Kosten getragen, wäre keine Verfügung nötig gewesen. Die Veranlassung der vorliegenden Kostenstreitigkeitsverfügung lässt sich nicht nur der Gesuchstellerin zuteilen, vielmehr ist eine solche Verfügung strukturell vergleichbar mit der Erledigung eines Konfliktfalls. Solche erstinstanzliche Gesuchsverfahren werden dadurch nicht zu eigentlichen Beschwerdeverfahren (vgl. hierzu BGE 132 II 47 E. 3.3). Dass die zu erhebende Verwaltungsgebühr nach Massgabe des Obsiegens und Unterliegens auf die Verfahrensparteien zu verlegen ist, entspricht einem allgemeinen prozessualen Grundsatz, der sich nicht nur aus dem für das Beschwerdeverfahren geltenden Art. 63 VwVG ergibt, sondern in zahlreichen kostenpflichtigen staatlichen Verfahren üblich ist (vgl. Michael Beusch, in: Auer/Müller/Schindler, 2. Auflage 2018, Art. 63 VwVG Rz. 11, BGE 132 II 47 E. 3.3 mit Hinweisen). Stillschweigend dürfte er Art. 13 VwKV zugrunde

---

<sup>2</sup> SR 742.102

<sup>3</sup> SR 172.041.0

<sup>4</sup> SR 172.041.1

liegen. Aus diesen Gründen sind vorliegend die Verfahrenskosten den Parteien nach dem Kriterium des Obsiegens bzw. Unterliegens aufzuerlegen.

Gemäss Ausgang des Verfahrens ist von einem Obsiegen der Gesuchstellerin auszugehen. Die Verfahrenskosten sind daher der Gesuchsgegnerin aufzuerlegen. Der Gesuchsgegnerin steht keine Parteientschädigung zu.

10. Gemäss Art. 6 des Bundesgesetzes über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung (BGÖ)<sup>5</sup> sind amtliche Dokumente grundsätzlich öffentlich zugänglich. Gemäss Art. 9 BGÖ sind Personendaten nach Möglichkeit zu anonymisieren. Personennamen sind daher zu schwärzen.

### **III. verfügt:**

1. Die Gesuchsgegnerin wird verpflichtet, der Gesuchstellerin an die Kosten für die Erneuerung der automatischen Schrankenanlage beim Bahnübergang Fiechten im Jahr 2019 einen Betrag von CHF 64'435.92 zu bezahlen.
2. Die Gesuchsgegnerin hat sich ab dem Jahr 2019 an den effektiv angefallenen und jährlich abzurechnenden Kosten für den Unterhalt der automatischen Schrankenanlage beim Bahnübergang Fiechten mit 21% zu beteiligen.
3. Der Antrag 1.3. der Gesuchsgegnerin wird durch Einigung als gegenstandslos abgeschrieben.
4. Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.
5. Der Gesuchsgegnerin werden Verfahrenskosten von CHF 3'500.- auferlegt.
6. Die Verfahrenskosten werden 30 Tage nach Eröffnung der rechtskräftigen Verfügung fällig. Die Zahlungsfrist beträgt 30 Tage vom Eintritt der Fälligkeit an. Dieser Betrag ist dem BAV gemäss der separaten Rechnung zu überweisen.
7. Die Verfügung kann auf der Homepage des BAV veröffentlicht werden. Personennamen sind zu schwärzen.

---

<sup>5</sup> SR 152.3

Bundesamt für Verkehr

Bundesamt für Verkehr

Joanna Ozimek  
Sektionschefin Recht

[REDACTED]  
Sektion Recht

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gemäss Art. 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 Art. 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 Art. 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 die Beschwerdeführerin sie in Händen hat. Die Beschwerdeschrift ist von der Beschwerdeführerin oder ihrer Vertreterin zu unterzeichnen; eine allfällige Vertreterin hat sich durch eine schriftliche Vollmacht auszuweisen.

Die Kostentragung im Beschwerdeverfahren richtet sich nach Art. 63 VwVG.

### **Eingeschrieben zu eröffnen an:**

BLS Netz AG

[REDACTED]

Postfach

3001 Bern

Gemeinde Huttwil

Gemeindeverwaltung

Marktgasse 2

4950 Huttwil

**Intern per Zeiger an:** [REDACTED]

[REDACTED]