



Aktenzeichen: BAV-411.222-00006/00037
Geschäftsnummer BAV: 2014/0233_2014/0233-01

Ittigen, 25. Januar 2016

PLANGENEHMIGUNG

Ordentliches Verfahren (Art. 18 ff. EBG¹)

DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR (BAV)

hat in der Angelegenheit

Planvorlage der Aare Seeland mobil AG (asm) vom 26. Mai 2014, letztmals geändert am 25. November 2014 sowie der Planvorlage der asm vom 12. Juni 2014

betreffend

Flumenthal, Totalsanierung Anlage Bahnhof inkl. Sanierung/Aufhebung Bahnübergänge einschliesslich des damit zusammenhängenden Detailprojekts Sicherungsanlagen, Bahnübergang 061 Kirchgasse, km 6.103

Kanton Solothurn, Gemeinde Flumenthal

I. festgestellt:

1. Gegenstand der Planvorlagen

1.1 Gegenstand der Planvorlagen sind im Wesentlichen der Neubau der Perron- und Publikumsanlagen, Aufhebung/Sanierung von nicht oder ungenügend gesicherten Bahnübergängen, Rückbau des Stationsgebäudes sowie die damit zusammenhängende Sicherung des Bahnübergangs Kirchgasse mit einer Schrankenanlage.

1.2 Gemäss Schätzung der asm belaufen sich die Gesamtkosten auf ca. Fr. 6'406'000.—.

¹ Eisenbahngesetz; SR 742.101



- 1.3 Für ausführlichere Angaben wird auf die Plandossiers vom 23. Mai 2014 sowie vom 30. Juni 2014 (Detailprojekt) verwiesen.

2. Verfahrensablauf

- 2.1 Mit Gesuch vom 26. Mai 2014 reichte die asm dem BAV das vorliegende Bauvorhaben zur Genehmigung im ordentlichen eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren ein. Gestützt auf Art. 18b EBG führte das BAV in der Folge eine Vollständigkeitsprüfung durch.
- 2.2 Am 4. Juni 2014 fand eine Sitzung zwischen dem BAV und der asm zwecks Verbesserung der eingereichten Planunterlagen statt.
- 2.3 Am 6. Juni 2014 legte das BAV das ordentliche eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren fest. Es wies den Kanton Solothurn an, die öffentliche Auflage durchzuführen und sich zum Projekt vernehmen zu lassen.
- 2.4 Mit Schreiben vom 12. Juni 2014 reichte die asm die Planunterlagen zum Detailprojekt Sicherungsanlagen Bahnübergang Kirchgasse ein.
- 2.5 Mit Schreiben vom 13. August 2014 informierte die asm das BAV, dass Adolf Schreiber die persönliche Anzeige über die zu enteignenden Rechte zugestellt worden sei.
- 2.6 Während der öffentlichen Planaufgabe, welche vom 18. August 2014 bis und mit 16. September 2014 stattfand, gingen beim BAV die folgenden Einsprachen ein:

Nr.	Einsprecher	vertreten durch	Datum der Einsprache
1	Robert und Susanne Klaus		2. September 2014
2	Hans-Jörg Weyermann		2. September 2014
3	Elisabeth Portmann-Wyss		8. September 2014
4	Maria-Luise und Josef Schreiber		8. September 2014
5	Lotti und Beat Tschumi		9. September 2014
6	Martin Wyss		12. September 2014
7	Wyss Brandschutz AG		12. September 2014
8	Viktor Wyss AG		12. September 2014
9	Martin Feier	Rechtsanwalt Walter Keller	12. September 2014
10	Dorothee und Paul Wegmann		14. September 2014
11	Mathias Stampfli-Jäggi		15. September 2014

- 2.7 Mit Schreiben vom 16. September 2014 stellte die asm dem Einsprechenden Martin Feier die persönliche Anzeige über die zu enteignenden Rechte zu.
- 2.8 Mit E-Mail vom 17. September 2014 forderte das BAV die asm auf, im Umweltbericht die Massnahmenstufe im Bereich Luft anzugeben. Mit E-Mail gleichen Tages kam die asm der BAV-Aufforderung nach.
- 2.9 Mit Schreiben vom 22. September 2014 liess das BAV der asm die während der öffentlichen Auflage eingegangenen Einsprachen zur Stellungnahme zugehen.

- 2.10 Mit E-Mail vom 26. September 2014 hiess das BAV das mit E-Mail gleichen Tages beantragte Fristerstreckungsgesuch des Kantons Solothurn gut.
- 2.11 Mit Schreiben vom 6. Oktober 2014 reichte der Einsprechende Martin Feier, vertreten durch Rechtsanwalt Walter Keller, seine Einsprache und Entschädigungsforderung ein.
- 2.12 Die asm nahm mit Schreiben vom 21. Oktober 2014, 23. Oktober 2014 sowie 29. Oktober 2014 zu den eingegangenen Einsprachen Stellung.
- 2.13 Am 27. Oktober 2014 liess das BAV den Einsprechenden die Einspracheantworten der asm zur Stellungnahme zukommen.
- 2.14 Das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn nahm mit Vernehmlassung vom 30. Oktober 2014 zum Projekt Stellung. Ebenfalls am 30. Oktober 2014 leitete das BAV das kantonale Vernehmlassungsergebnis an die asm zur Stellungnahme weiter.
- 2.15 Mit Schreiben vom 31. Oktober 2014 zog der Einsprechende Hans-Jörg Weyermann seine Einsprache zurück.
- 2.16 Mit Schreiben vom 4. November 2014 leitete das BAV das Vernehmlassungsverfahren beim Bundesamt für Kultur BAK ein.
- 2.17 Am 15. November 2014 reichten die Einsprechenden Robert und Susanne Klaus ihre Replik beim BAV ein.
- 2.18 Mit Schreiben vom 18. November 2014 reichte Elisabeth Portmann-Wyss ihre Replik beim BAV ein.
- 2.19 Am 19. November 2014 hiess das BAV das Fristerstreckungsgesuch von Marie-Luise und Josef Schreiber vom 17. November 2014 gut. Ebenfalls am 19. November 2014 übermittelte das BAV der asm die eingegangenen Repliken.
- 2.20 Mit Schreiben vom 25. November 2014 hiess das BAV das Fristerstreckungsgesuch der Einsprechenden Martin Wyss, Wyss Brandschutz AG und Viktor Wyss AG vom 2. Januar 2015 gut. Ebenfalls am 25. November 2014 reichte der Einsprechende Mathias Stampfli-Jäggi seine Replik ein. Am selben Tag liess die asm dem BAV ihre Stellungnahme zum Vernehmlassungsergebnis des Kantons Solothurn zukommen.
- 2.21 Mit Schreiben vom 26. November 2014 reichten die Einsprechenden Lotti und Beat Tschumi ihre Replik ein.
- 2.22 Mit Schreiben vom 27. November 2014 erklärte das Bundesamt für Umwelt BAFU seinen Verzicht auf eine Anhörung zum vorliegenden Bauvorhaben der asm. Ebenfalls mit Schreiben vom 27. November 2014 teilte der Einsprechende Martin Feier dem BAV mit, dass er eine Einigungsverhandlung begrüsse.
- 2.23 Mit Schreiben vom 2. Dezember 2014 nahm das BAK zum Bauvorhaben der asm Stellung.
- 2.24 Mit E-Mail vom 4. Dezember 2014 leitet das BAV das Vernehmlassungsergebnis des BAK an die asm weiter.
- 2.25 Mit Schreiben vom 15. Dezember 2014 hiess das BAV das Fristerstreckungsgesuch der asm, vertreten durch Fürsprecherin Patricia Sidler, vom 12. Dezember 2014 zur Einreichung

- ihrer Stellungnahme zum Vernehmlassungsergebnis des BAK gut. Ebenfalls am 15. Dezember 2014 setzte das BAV die Parteien über die bis anhin eingegangenen Eingaben in Kenntnis.
- 2.26 Am 18. Dezember 2014 reichte die asm dem BAV ihre Dupliken zu den Repliken der Einsprechenden Robert und Susanne Klaus sowie Elisabeth Portmann-Wyss ein.
- 2.27 Mit Schreiben vom 2. Januar 2015 reichten die Einsprechenden Martin Wyss, Wyss Brandschutz AG, Viktor Wyss AG sowie Maria-Luise und Josef Schreiber ihre Replik beim BAV ein.
- 2.28 Mit E-Mail vom 8. Januar 2015 forderte das BAV die asm auf, aufzuzeigen, wieso bei Offenhaltung des Bahnübergangs Rüttistrasse eine Erschliessung der Liegenschaften Baselstrasse 16/16a nicht möglich sei. Mit E-Mail vom 9. Januar 2015 kam die asm, vertreten durch Engineering Bahn Bau AG (EBB AG), der Aufforderung des BAV nach.
- 2.29 Mit E-Mail vom 12. Januar 2015 reichte die asm dem BAV das unterschriebene Protokoll des mit dem BAK, der kantonalen Denkmalpflege sowie der BLS Netz AG durchgeführten Augenscheins vom 11. Dezember 2014 ein.
- 2.30 Mit Schreiben vom 11. Februar 2015 lud das BAV die Einsprechenden am 3. März 2015 zu einem Augenschein mit Einigungsverhandlung beim Bahnübergang Rüttistrasse in Flumenthal ein.
- 2.31 Am 12. Februar 2015 teilte der Rechtsvertreter des Einsprechenden Martin Feier dem BAV telefonisch mit, dass auf eine Einigungsverhandlung mit Augenschein verzichtet werde, da eine solche bereits mit der asm stattgefunden habe. Ebenfalls am 12. Februar 2015 übermittelte das BAV der asm die durch Fristerstreckung später eingegangenen Repliken.
- 2.32 Mit E-Mail vom 25. Februar 2015 hiess das BAV das mit E-Mail/Schreiben vom 25. Februar 2015 eingereichte zweite Fristerstreckungsgesuch von Fürsprecherin Patricia Sidler zur Einreichung ihrer Stellungnahme zum Vernehmlassungsergebnis des BAK gut.
- 2.33 Am 3. März 2015 führte das BAV in Flumenthal eine Einigungsverhandlung mit Augenschein durch.
- 2.34 Mit Schreiben vom 6. März 2015 übermittelte das BAV den an der Einigungsverhandlung vom 3. März 2015 teilgenommenen Einsprechenden das Beschlussprotokoll der Einigungsverhandlung mit Augenschein zur Stellungnahme.
- 2.35 Mit Schreiben vom 11. April 2014 (recte 11. April 2015) reichten die Einsprechenden Robert und Susanne Klaus ihre Ergänzungen zum Beschlussprotokoll vom 3. März 2015 ein.
- 2.36 Am 16. April 2015 reichte der Einsprechende Mathias Stampfli-Jäggi dem BAV seine Ergänzungen zum Beschlussprotokoll vom 3. März 2015 ein.
- 2.37 Mit Schreiben vom 30. April 2014 (recte 30. April 2015) reicht die asm ihre Stellungnahme zum Vernehmlassungsergebnis des BAK ein.
- 2.38 Mit Schreiben vom 19. August 2015 teilte die asm dem BAV mit, dass Verhandlungen mit dem Einsprechenden Martin Feier zu keiner gütlichen Vereinbarung geführt hätten.

- 2.39 Am 23. November 2015 zog der Einsprechende Martin Feier seine Einsprache zurück.
- 2.40 Mit E-Mail vom 24. November 2015 liess das BAV der asm den Einspracherückzug von Martin Feier zu deren Akten zugehen.
- 2.41 Mit Schreiben vom 2. Dezember 2015 übermittelte das BAV den Einsprechenden Robert und Susanne Klaus sowie Elisabeth Portmann-Wyss die Duplik der asm zu deren Akten.
- 2.42 Mit Schreiben vom 21. Dezember 2015 setzte das BAV die Parteien über den Eingang des Technischen Berichts der W+H AG vom 6. November 2013 sowie über das E-Mail vom 12. Dezember 2015 der Gemeinde Flumenthal in Kenntnis.

Auf die einzelnen Eingaben wird – soweit entscheidrelevant – in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

II. in Erwägung gezogen:

A Formelles:

1. Zuständigkeit

Das Projekt betrifft eine Baute bzw. Anlage, die ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb im Sinne von Art. 18 Abs. 1 EBG dient. Gestützt auf Art. 18 Abs. 1 und Abs. 2 lit. a EBG ist das BAV alleinige Genehmigungsbehörde für solche Bauten und Anlagen.

2. Anwendbares Verfahren

Die Voraussetzungen für die Durchführung des vereinfachten Plangenehmigungsverfahrens gemäss Art. 18i Abs. 1 EBG sind vorliegend nicht erfüllt, so dass das ordentliche Verfahren nach Art. 18b ff. EBG anzuwenden ist.

3. Projektänderung

3.1 Inhalt der Änderung

Im Rahmen des vorliegenden Plangenehmigungsverfahrens hat die asm in ihrer Stellungnahme vom 25. November 2014 dem kantonalen Antrag [K1], wonach die Längsparkplätze im QP1 um mindestens 50 cm zurückzusetzen seien (Projektänderung), zugestimmt (vgl. Ziffer II./B.5.ff).

3.2 Beurteilung BAV

Ergeben sich während des Plangenehmigungsverfahrens wesentliche Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Projekt, so ist gemäss Art. 5 Abs. 1 der Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE)² das geänderte Projekt den Betroffenen erneut zur Stellungnahme zu unterbreiten oder gegebenenfalls öffentlich auflegen zu lassen.

² SR 742.142.1

Im vorliegenden Fall konnte infolge Geringfügigkeit und in Anbetracht des Umstandes, dass die Projektänderung den Behörden des Kantons entspricht auf eine erneute öffentliche Auflage bzw. erneute Einholung der kantonalen Stellungnahme verzichtet werden.

4. Land- und Rechtserwerb

Gestützt auf die eingereichten Unterlagen der asm stellt das BAV fest, dass für die Realisierung des vorliegenden Bauvorhabens Land- und Rechtserwerb von Dritten erforderlich ist. Die asm führt in ihrem Gesuchsschreiben vom 26. Mai 2014 aus, dass mit den betroffenen Grundeigentümern Verhandlungen geführt würden, um einvernehmliche Lösungen zu erreichen. Die asm werde dem BAV die entsprechenden Vereinbarungen nachreichen. Andernfalls werde die asm die entsprechenden Anzeigen zur Einleitung eines Enteignungsverfahrens während dem Genehmigungsverfahren und vor der öffentlichen Auflage nachreichen. Mit Schreiben vom 13. August 2014 bzw. 16. September 2014 liess die asm den Grundeigentümern Martin Feier und Adolf Schreiber die gestützt auf Art. 18e EBG i.V.m Art. 31 des Bundesgesetzes über die Enteignung (EntG)³ persönliche Anzeige zugehen. Hinsichtlich der nachzureichenden Vereinbarungen stellt das BAV fest, dass bis zum Zeitpunkt der Verfügung keine entsprechenden Vereinbarungen beim BAV eingingen.

Während der öffentlichen Auflage sind sämtliche enteignungsrechtliche Einwände sowie Begehren um Entschädigung oder Sachleistung geltend zu machen (Art. 18f Abs. 2 EBG). Innerhalb der öffentlichen Auflagefrist, welche vom 18. August 2014 bis und mit 16. September 2014 dauerte, ging beim BAV die enteignungsrechtliche Einsprache von Martin Feier ein. Mit Schreiben vom 23. November 2014 zog der Einsprechende Martin Feier seine Einsprache zurück. Weitere enteignungsrechtliche Einsprachen gingen während der öffentlichen Auflagefrist keine beim BAV ein. Im Verfahren vor dem BAV ist somit materiell über keine enteignungsrechtlichen Tatbestände zu befinden.

Sollte entgegen den Ausführungen der asm der durch das Projekt erforderliche Land- und Rechtserwerb nicht freihändig zustande gekommen sein, weist das BAV darauf hin, dass für den Erwerb der erforderlichen Rechte separate, nachlaufende Enteignungsverfahren vor dem BAV durchzuführen sein werden.

5. Einsprachelegitimation

5.1 Rechtliche Grundlagen

Gestützt auf Art. 18f Abs. 1 und Abs. 2 EBG kann, wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG)⁴ oder des EntG Partei ist, während der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde Einsprache erheben. Innerhalb der Auflagefrist sind auch sämtliche enteignungsrechtlichen Einwände sowie Begehren um Entschädigung oder Sachleistungen geltend zu machen.

Die Frage der Legitimation nach dem Enteignungsgesetz ergibt sich aus Art. 5 und Art. 35 EntG. Demnach sind diejenigen zur Einsprache legitimiert, denen dingliche Rechte an Grundstücken sowie die aus dem Grundeigentum hervorgehenden Nachbarrechte, ferner die persönlichen Rechte von Mietern und Pächtern des von der Enteignung betroffenen Grundstücks dauernd oder vorübergehend entzogen oder beschränkt werden.

Die Frage der Legitimation im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren ist nach den Art. 6 und 48 VwVG zu prüfen.

³ SR 711

⁴ SR 172.021

Demnach gelten als Parteien im Bundesverwaltungsverfahren Personen, deren Rechte oder Pflichten die Verfügung berühren soll, und andere Personen, Organisationen oder Behörden, denen ein Rechtsmittel gegen die Verfügung zusteht (Art. 6 VwVG). Nach Art. 48 VwVG ist zur Beschwerde berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat (lit. a), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (lit. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (lit. c). Ein schutzwürdiges Interesse liegt vor, wenn die tatsächliche oder rechtliche Situation des Einsprechenden durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden kann⁵. Der Einsprechende muss demnach durch das angefochtene Bauvorhaben stärker als jedermann betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache stehen. Verlangt ist somit neben der formellen Beschwer, dass der Einsprechende über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügt und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung oder Änderung des angefochtenen Entscheids zieht. Die Nähe der Beziehung zum Streitgegenstand muss bei Bauprojekten insbesondere in räumlicher Hinsicht gegeben sein.

Ist der Einsprechende in seinen schutzwürdigen Interessen betroffen, kann er grundsätzlich alle Rügen anbringen, wenn ihm durch Gutheissung der Einsprache ein praktischer Nutzen entstehen würde.⁶

5.2 Beurteilung

Eine summarische Überprüfung der Legitimation der Einsprachen ergibt, dass nicht alle Einsprechenden vom Projekt derart betroffen sind, dass sie gemäss den rechtlichen Grundlagen und der ergangenen Rechtsprechung vorliegend zur Einsprache berechtigt sind. Insbesondere gibt es Einsprechende, deren Einsprache als Popularbeschwerde zu qualifizieren ist, da sie ihre Legitimation nicht nachgewiesen haben, zu weit entfernt vom umstrittenen Bahnübergang wohnen oder nur öffentliche Interessen geltend machen.

Aus verfahrensökonomischen Gründen werden jedoch alle Einsprachen ohne nähere Prüfung der Legitimation im Verfahren belassen, weil die vorgebrachten Einwände ebenfalls von Einspracheberechtigten ins Recht gelegt wurden, so dass auf eine Ausscheidung zwischen Berechtigten und Nicht-Berechtigten verzichtet werden kann.

In einem allfälligen Beschwerdefall müsste hinsichtlich der betreffenden Beschwerdeführenden die Frage der Einsprachelegitimation im vorliegenden Verfahren, d.h. rückblickend, im Einzelnen geprüft werden.

Auf die eingereichten Einsprachen wird demnach grundsätzlich eingetreten.

6. Fehlende Sachurteilsvoraussetzungen

6.1 Einsprachen

Das BAV hält fest, dass die Eingaben der Einsprechenden zum Teil analoge bzw. deckungsgleiche Anträge/Rügen enthalten. Es rechtfertigt sich deshalb die entsprechenden Begehren gemeinsam zu beurteilen. Soweit weitergehend wird auf die Rügen einzeln eingegangen.

Die Einsprechenden stellen sinngemäss das Rechtsbegehren, es seien die geplanten Ausbauten gemäss Aufgedossier zu redimensionieren, unter Einbezug der betroffenen Bevölkerung zu überarbeiten, zu korrigieren und neu auflegen zu lassen. Die bestehende Er-

⁵ BBI 2001 4328.

⁶ BGE 1C_236/2010 E. 1.5

schliessung des Bahnhofareals via Baselstrasse sei beizubehalten und den Bahnübergang Rüttistrasse mit vertretbaren Massnahmen zu sichern.

Es sei auch nicht nachvollziehbar, weshalb auf dem Bahnhofareal Flumenthal Parkplätze erstellt und an Anwohner/Dritte vermietet würden.

Des Weiteren führen die Einsprechenden sinngemäss aus, dass an der Orientierungsversammlung vom 11. August 2014 viele Fragen zu flankierenden Verkehrsmassnahmen auf der Basel- oder Rötistrasse nicht beantwortet worden seien und folglich deren Kostenfolgen offen geblieben seien. Stimmbürgerinnen und -bürger hätten zudem eine Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons Solothurn eingereicht.

Die Einsprecherin Elisabeth Portmann-Wyss führt des Weiteren aus, dass für die Eigentumswohnungen und Eigenheime an der Rötistrasse/Jurastrasse ein erheblicher Minderwert entstehe. In ihrer Replik vom 18. November 2014 führt sie diesbezüglich aus, dass es ihr bewusst sei, dass dies nicht Angelegenheit des BAV sei. Sie werde diesen Punkt nicht aufrechterhalten.

Hinsichtlich des ersten Teils des Rechtsbegehrens, wonach das aufgelegte Bauvorhaben unter Einbezug der betroffenen Bevölkerung zu überarbeiten, zu korrigieren und neu aufzulegen sei, ist festzuhalten, dass es an der entsprechenden Standortgemeinde ist, festzulegen, inwiefern sie die von einem Bauvorhaben betroffenen Bürger in die Projektierung einbinden will. Entsprechend kommt das BAV zum Schluss, dass sowohl der erste Teil des Rechtsbegehrens wie auch die Vorbringen hinsichtlich der Vermietung von Parkplätzen, der Orientierungsversammlung sowie der eingereichten Beschwerde nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bilden. Auf die diesbezüglichen Rügen wird **nicht eingetreten**.

Des Weiteren ist festzuhalten, dass die Rüge hinsichtlich des entstehenden Minderwerts von der Einsprecherin Elisabeth Portmann-Wyss aufgegeben bzw. zurückgezogen wurde. Die Rüge wird infolge Rückzugs **abgeschrieben**.

Was den zweiten Teil des Rechtsbegehrens sowie die weiteren vorgebrachten Rügen angeht, wird auf die Ausführungen unter den Ziffern II./B./6.ff. verwiesen.

6.2 Rückzüge

6.2.1 Einsprache Hans-Jörg Weyermann

Die Einsprache von Hans-Jörg Weyermann wird infolge Rückzugs **abgeschrieben**.

6.2.2 Einsprache Martin Feier

Die Einsprache von Martin Feier wird infolge Rückzugs **abgeschrieben**.

6.3 Vernehmlassung BAK und Stellungnahme des Kanton Solothurn im Bereich Heimatschutz

In seinem Vernehmlassungsergebnis vom 2. Dezember 2014 beantragte das BAK bzw. sinngemäss der Kanton Solothurn in seiner Stellungnahme vom 30. Oktober 2014 im Bereich Heimatschutz Folgendes:

[B1] Die baulichen Massnahmen im Projektperimeter seien hinsichtlich einer verbesserten ortsbaulichen Integration zu überarbeiten.

[B2] Die Erarbeitung des Ausführungsprojekts sei von der kantonalen Fachstelle für Denkmalpflege zu begleiten.

Mit E-Mail vom 12. Januar 2015 reichte die asm dem BAV das Protokoll des Augenscheins vom 11. Dezember 2014 mit Vertretern des BAK, des Amts für Raumplanung, Denkmalpflege

ge und Archäologie des Kantons Solothurn ein. Daraus geht hervor, dass das Projekt auf der Basis des Auflageprojekts weiter bearbeitet und so genehmigt werden könne. Die asm verpflichtete sich, einen mit allen Partnern abgestimmten Umgebungs- und Gestaltungsplan auszuarbeiten und vom BAK sowie vom Amt für Raumplanung/Denkmalpflege vor Baubeginn genehmigen zu lassen. Mit Schreiben vom 30. April 2015 reichte die asm dem BAV das E-Mail von Markus Schmid vom 21. April 2015 (Architekt, Amt für Raumplanung/Amt für Denkmalpflege und Archäologie des Kantons Solothurn) ein. Daraus geht hervor, dass bis zur möglichst gleichmässigen Anordnung der Pfosten im Bereich der Gebäudezeile „Neuhüsli“, die vorgesehene Gestaltung aus Sicht Ortsbildschutz und Denkmalpflege in Ordnung sei. Mit Schreiben vom 30. April 2015 (Kopie z.K. an: BAK und Amt für Denkmalpflege und Archäologie des Kantons Solothurn) reichte die asm einen entsprechend (korrekte Anordnung der bemängelten Pfostenanordnung) überarbeiteten Gestaltungsplan ein und hielt fest, dass mit den eingereichten Plänen die Anträge und Bedingungen des BAK und der kantonalen Denkmalpflege erfüllt seien. Einwendungen seitens BAK sowie der kantonalen Denkmalpflege gegen den eingereichten Gestaltungsplan gingen beim BAV keine ein.

Das BAV stellt fest, dass den BAK-Forderungen bzw. den Anträgen des Kantons Solothurn im Bereich Heimatschutz damit Genüge getan wurde. Die Anträge des Kantons Solothurn werden damit als **erledigt abgeschrieben**.

B Materielles:

1. Inhalt der Prüfung / Bedeutung der Plangenehmigung

Das BAV genehmigt eine Eisenbahnanlage bzw. deren Änderung, wenn diese den Anforderungen des Verkehrs und des Umweltschutzes genügt sowie gemäss dem Stand der Technik erstellt bzw. erneuert wird und den Belangen der Raumplanung und des Natur- und Heimatschutzes Rechnung trägt (Art. 17 u. 18 EBG, Art. 2 u. 3 der Eisenbahnverordnung [EBV]⁷).

In technischer Hinsicht hat das BAV insbesondere zu prüfen, ob die technischen Vorschriften der Eisenbahn- bzw. Elektrizitätsgesetzgebung, insbesondere der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV)⁸ sowie der Ausführungsverordnungen zum Elektrizitätsgesetz (EleG)⁹ eingehalten sind.

Mit der Plangenehmigung stellt das BAV fest, dass die genehmigten Unterlagen die Erstellung einer vorschriftskonformen Baute oder Anlage erlauben (Art. 6 Abs. 2 EBV). Die Plangenehmigungsverfügung schliesst das Verfahren ab und gilt als Baubewilligung (Art. 6 Abs. 6 EBV).

Die Plangenehmigung wird erteilt, wenn die Vorlage den gesetzlichen Bestimmungen entspricht und wenn aufgrund der Interessenabwägung kein höherrangiges öffentliches oder privates Interesse entgegensteht. Gleichzeitig bedeutet dies auch, dass eine Behörde einem Werk die Genehmigung nicht versagen kann, wenn es im Einklang mit dem Bundesrecht steht.

⁷ SR 742.141.1

⁸ SR 742.141.11

⁹ SR 734.0

2. Technische Prüfung

2.1 Bautechnik

2.1.1 Horizontale Gleistrassierung / Abweichung von Richtwerten bei der Gleistrassierung

Gemäss den AB-EBV zu Art. 17 (AB 17), Ziffer 3.5 Regelüberhöhung \ddot{u}_{reg} sind im Regelfall a-Werte zwischen 4.2 und 5.2 anzustreben. Die asm hält im Technischen Bericht Kapitel 3.3 Gleisanlage, Ziffer 3.3.2 Abweichungen von Richtwerten bei der Gleistrassierung mittels Anträge fest, dass bei der geplanten Gleistrassierung in drei Bereichen (Wendeklothoide bei Bahnübergang Kirchgasse und Bogenelement bei Perronende Seite Ost) die erwähnten Richtwerte unterschritten würden.

Bei den folgenden Bogenelementen wird die Regelüberhöhung nicht mehr erreicht:

- km 6.037 – 6.088, Radius = 215 m, $\ddot{u} = 23$ mm \square a = 3.09
- km 6.115 – 6.142, Radius = 227 m, $\ddot{u} = 21$ mm \square a = 2.98
- km 6.233 – 6.289, Radius = 235 m, $\ddot{u} = 20$ mm \square a = 2.94

Die asm begründet die Abweichungen der Richtwerte mit den topologischen Zwangspunkten im Bereich des Bahnübergangs Kirchgasse sowie mit dem projektierten BehiG-konformen Perron der Haltestelle Flumenthal (Technischer Bericht). Dazu führt sie aus, dass das Einhalten der Regelüberhöhung einerseits eine längere Wendeklothoide bedinge, was aus den Zwangspunkten im Bereich des Bahnübergangs nicht möglich sei und andererseits im Perronbereich die Spaltwirkung zwischen Einstiegstritt und Perronkante ungünstig vergrössere. Des Weiteren hält die asm im Technischen Bericht fest, dass die Abweichungen zu keinen Einbussen hinsichtlich der Beanspruchung des Gleisrostes, der Sicherheit und des Fahrkomforts führe.

Das BAV folgt den Argumentationen der asm und genehmigt die beantragten Abweichungen von Richtwerten bei der Gleistrassierung nach den AB-EBV zu Art. 17, Ziffer 3.5 Regelüberhöhung. Auf die Erteilung einer Ausnahmegewilligung hierzu kann verzichtet werden, da es sich vorliegend um eine unechte Ausnahme (gesetzlich vorgesehene Ausnahme) und nicht um eine echte Ausnahme gemäss Art. 5 Abs. 2 EBV handelt. Infolgedessen werden die Anträge zur Regelüberhöhung als **gegenstandslos abgeschrieben**. Der asm wird hingegen für die Abweichungen von Richtwerten bei der Gleistrassierung die **Genehmigung im Einzelfall** gemäss den AB-EBV zu Art. 17 Ziffer 3.5 Regelüberhöhung erteilt.

2.1.2 Parallelführung Schiene – Strasse

2.1.2.1 Bestehender Parallelweg (Seite Süd)

Im Zusammenhang mit der Aufhebung und Sanierung der Bahnübergänge wird der südseitig bestehende Parallelweg (Fuss- und Veloweg) gemäss den vorliegenden Plänen (vgl. Situation 1:500 [Planbeilage 5] und Querprofile 1:100 [Planbeilage 8]) ab Querprofil QP 2 – QP 15 ausgebaut und entlang dem bestehenden Bahntrasse mit einem durchgehenden Zaun mit Stellriemen als Abgrenzung zum bestehenden Parallelweg Süd vorgesehen. Im Bereich der Parzelle 356 (QP 9 – QP 10) wird auf der bestehenden Mauer zusätzlich ein Zaun geplant. Die Lage des Zauns berücksichtigt überall die Sicherheitsräume gemäss Lichtraumprofil A (LRP A). Der Dienstweg im Projektperimeter ist durchgehend auf dem Bahntrasse sichergestellt.

Mit dem geplanten Zaun soll eine zusätzliche konstruktive und optische Trennung (Leitfunktion für Strassenverkehrsteilnehmende) entlang des Bahntrassees gemäss den Vorgaben der Schweizer Norm (SN) 671 253 „Schiene – Strasse Parallelführung und Annäherung“ vom März 2013 erzielt werden. Mit den Anpassungen zwischen dem Bahntrasse und dem bestehenden Parallelweg Süd werden keine wesentlichen baulichen Änderungen an der be-

stehenden Bahnanlage gemäss den AB-EBV zu Art. 23, Ziffer 2.1.1 (in Kraft seit 1. Juli 2014) vorgenommen. Aufgrund des herrschenden schwachen und langsamen Verkehrs und dem Umstand, dass bis dato keine bekannten Vorkommnisse auf dem Parallelweg Süd zu verzeichnen sind, verzichtet das BAV auf eine Überprüfung mittels Risikoanalyse gemäss den erwähnten AB-EBV zu Art. 23.

Beim bahnseitigen Wegrand des Parallelweges im Bereich der Parzelle 527 und 766 (QP 13 – QP 15) wird in den vorliegenden Plänen hingegen festgestellt, dass mit dem geplanten Stellriemen (Randabschluss) der gemäss SN 640 201 "Geometrisches Normalprofil" erforderliche Sicherheitszuschlag für die entsprechenden Verkehrsteilnehmer - Fussgänger und leichte Zweiräder - nur zum Teil berücksichtigt wird. Gemäss SN 640 201 ist für diese Verkehrsteilnehmerkategorie ein Sicherheitszuschlag von 20 cm ab Wegrand bzw. Randabschluss bis Zaun zu berücksichtigen (vgl. Ziffer 5 "Sicherheitszuschlag" und Ziffer 9 "lichte Breite" gemäss SN 640 201).

Damit die neue Situation der künftigen Entwicklung und der Sicherheit des Bahnbetriebs gerecht wird, hat die asm unter Berücksichtigung aller Sicherheitsaspekte auch strassenseitig die normkonforme Umsetzung der Vorgaben (Sicherheitszuschlag) für die Verkehrsteilnehmer Fussgänger und leichte Zweiräder gemäss SN 640 201 "Geometrisches Normalprofil" sicherzustellen. Die asm hat die Planunterlagen für die rückwärtige Erschliessung (Parallelweg Süd) im Bereich der Parzellen 527 und 766 im Sinne der Erwägungen anzupassen und dem BAV spätestens zwei Monate vor Baubeginn zur Prüfung vorzulegen.

Eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung aufgenommen.

2.1.2.2 Baselstrasse (Gemeindestrasse Seite Nord)

Gemäss den vorliegenden Plänen (vgl. Situation 1:500 [Planbeilage 5] und Querprofile 1:100 [Planbeilage 8]) wird ab Querprofil QP 3 – QP 15 entlang dem Bahntrasse eine niedrige Betonmauer (Randabschluss) mit Leitplanke als Abgrenzung zur Baselstrasse (Seite Nord) vorgesehen. Die Betonmauer ragt 30 cm über die Strasse. Die Lage der Leitplanke berücksichtigt überall die Sicherheitsräume der Bahn gemäss LRP A sowie die der Strasse.

Mit dem Randabschluss/Leitplanke soll eine zusätzliche konstruktive und optische Trennung (Leitfunktion für Strassenverkehrsteilnehmende) entlang des Bahntrassees gemäss Vorgabe der SN 671 253 „Schiene – Strasse Parallelführung und Annäherung“ vom März 2013 erzielt werden. Mit den Anpassungen zwischen dem Bahntrasse und der Baselstrasse (Seite Nord) werden keine wesentlichen baulichen Änderungen an der bestehenden Bahnanlage gemäss den AB-EBV zu Art. 23 Ziffer 2.1.1 vorgenommen. Aufgrund des herrschenden schwachen und langsamen Verkehrs und des Umstandes, dass bis dato keine bekannten Vorkommnisse auf der Baselstrasse zu verzeichnen sind, verzichtet das BAV auf eine Überprüfung mittels Risikoanalyse gemäss den erwähnten AB-EBV zu Art. 23.

Mit Ausnahme des Bereichs zwischen QP 4 (km 6.137) – QP 7 (km 6.220) wird, gemäss den oben erwähnten Plänen, beim bahnseitigen Wegrand entlang der Baselstrasse festgestellt, dass der Dienstweg Seite Nord des Projektperimeters Totalsanierung mit ca. 83 m nicht durchgehend vorhanden ist. Aufgrund dessen ist im Bereich der Haltestelle der Dienstweg auf Seite des Perrons vorgesehen und bedingt damit einen unnötigen Seitenwechsel (vgl. AB-EBV zu Art. 18 Ziffer 2.2.2 Lichtraumprofil: Seitenwechsel sind zu vermeiden). Die asm hat für den erwähnten Bereich QP 4 – QP 7 zu prüfen, ob der bahnseitige Strassenrand bzw. die Baselstrasse zu Gunsten eines durchgehenden Dienstweges Nord für das Bahnpersonal verschoben bzw. verschmälert werden kann. Das Ergebnis der Prüfung ist dem BAV spätestens zwei Monate vor Baubeginn zur Kenntnis einzureichen.

Eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung aufgenommen.

2.2 Elektrische Anlagen

Rückleitungs- und Erdungskonzept

Gemäss den AB-EBV zu Art. 44, AB 44.d, Ziffer 1.3 ist für alle Anlagen und Erdungssysteme, welche im Einflussbereich des Bahnrückstromsystems liegen, rechtzeitig während der Planung ein Rückleitungs- und Erdungskonzept zu erstellen und zu dokumentieren. Ausgenommen davon sind ganz einfache Fälle. Sind mehrere Betriebsinhaber betroffen, so ist das Konzept gemeinsam zu vereinbaren.

Das vorgelegte Rückleitungs- und Erdungskonzept (Beilage 15, Dokumentnummer 046.1.0072-7.1 vom 27. Mai 2013 und 20. Mai 2014) ist nicht vollständig, nicht eindeutig und in einzelnen Massnahmen nicht projektspezifisch. So sind zum Beispiel die Sicherungsanlagen nicht Teil des Konzeptes. Die Trennung der EW-Erde von der Bahnstromrückleitung ist nur im allgemeinen Teil (Ziffer 1 des Konzeptes) als Grundsatz erwähnt, wie diese erreicht wird, ist nicht erläutert. Gegen gefährliche Berührungsspannungen sollen einerseits Niederspannungsbegrenzer, aber auch isolierende Umhüllungen eingesetzt werden. Diese doppelte Massnahme ist hinsichtlich Kosten und Unterhalt in der Regel nicht sinnvoll. Es ist vorgesehen, kleine elektrisch leitende Objekte (z.B. Verkehrsschilder) nahe den Gleisen isoliert aufzustellen und an die Rückleitung zu verbinden. Diese Massnahme ist nicht vorgeschrieben und erschwert die dauerhafte Umsetzung des Rückleitungs- und Erdungskonzeptes. Für die Bauwerkserdung von Kunstbauten sind allgemeine Hinweise im Konzept enthalten. Diese sind in der Ausführungsplanung spezifisch für die einzelnen Bauwerke festzulegen (sofern es Kunstbauten hat, bei welchen Massnahmen bezüglich Erdung getroffen werden müssen).

Die Bahn hat das Konzept für alle relevanten Anlageteile im Projektbereich, unter Einbezug aller betroffenen Erdungssysteme, zu überprüfen und zu vervollständigen. Das vervollständigte Rückleitungs- und Erdungskonzept ist dem BAV vor Baubeginn zur Prüfung vorzulegen.

Eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung aufgenommen.

3. Detailprojekt Sicherungsanlage Bahnübergang 061 Kirchgasse / Sicherheitstechnik

3.1 Prüfbericht des Sachverständigen

Mit dem Prüfbericht Phase Planung vom 27. Mai 2014 bestätigt der Sachverständige, dass das Vorhaben den massgebenden gesetzlichen Grundlagen entspricht und eine entsprechend gebaute Anlage einen sicheren Betrieb erlaubt.

Die asm hat zu den formulierten Punkten unter Ziffer 5 des Prüfberichtes mit Schreiben vom 12. Juni 2014 Stellung genommen. Die geplanten Massnahmen sind aus Sicht des BAV plausibel. Die Erledigung ist im Sicherheitsnachweis Realisierung nachvollziehbar zu dokumentieren.

Eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung aufgenommen.

3.2 Sicherheitsmanagement Realisierung

Der Sicherheitsbericht weist noch ungenügende Informationen zum Sicherheitsmanagement für die Realisierung der Anlage auf. Die asm hat dem BAV den vollständigen Vorgehensplan für die Nachweisführung der Realisierung (Termine, Arbeiten, Verantwortlichkeiten, Kompetenzen und Unabhängigkeiten) spätestens zwei Monate vor Baubeginn zur Kenntnis einzureichen.

Eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung aufgenommen.

3.3 Sicherheitsnachweis und Gutachten für die Realisierung

Gemäss Sicherheitsbericht sollen nur typenzugelassene Produkte und Systeme zum Einsatz gelangen. Deshalb kann auf eine Betriebsbewilligung verzichtet werden. Die asm hat somit in Anwendung von Art. 6 Abs. 4 EBV dem BAV den Sicherheitsnachweis („Final“) für die Bahnübergangsanlage und in Anwendung von Art. 8a Abs. 4 EBV den entsprechenden Sachverständigenprüfbericht (d.h. die vollständige Dokumentation der Begutachtung und Prüftätigkeit) spätestens einen Monat nach deren Inbetriebnahme zur Kenntnis einzureichen.

Eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung aufgenommen.

4. Umwelt

4.1 Rechtliche Grundlagen

Massgebende Grundlagen hinsichtlich Umweltschutz bilden einerseits die Vorschriften des Umweltschutzgesetzes (USG)¹⁰ sowie die darauf gestützten zahlreichen Ausführungsbestimmungen, andererseits diejenigen des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG)¹¹, des Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer (GSchG)¹² und des Bundesgesetzes über den Wald (WaG)¹³ sowie jeweils deren Ausführungsbestimmungen.

4.2 Vernehmlassung BAFU

Mit Schreiben vom 27. November 2014 verzichtete das BAFU auf eine Anhörung zum vorliegenden Bauvorhaben der asm.

4.3 Abfälle

4.3.1 Stellungnahme Kanton Solothurn

Der Kanton Solothurn stellte in seiner Stellungnahme vom 30. Oktober 2014 den folgenden Antrag:

[K1] Nach erfolgter Verwertung oder Entsorgung müsse durch den Auftragnehmer auf Verlangen der Behörde ein Nachweis erbracht werden können, welche Mengen wie und wo entsorgt bzw. verwertet worden seien. Dies gelte auch für an Ort und Stelle wiederverwendete Materialien.

4.3.2 Stellungnahme asm

Die asm hielt in ihrer Stellungnahme vom 25. November 2014 fest, dass sie die Nachweiserbringung auf Verlangen der Behörde in die Submission einfliessen lasse.

4.3.3 Beurteilung BAV

Das BAV stellt fest, dass die asm keine Einwände gegen den kantonalen Antrag [K1] einzubringen hat. Der kantonale Antrag [K1] wird insoweit **gutgeheissen**, als dass die asm dafür zu sorgen hat, dass nach erfolgter Verwertung oder Entsorgung der Auftragnehmer auf Verlangen der Behörde den Nachweis erbringen kann, welche Mengen wie und wo entsorgt bzw. verwertet worden sind. Zur Sicherstellung wird eine entsprechende Auflage in die Verfügung aufgenommen.

¹⁰ SR 814.01

¹¹ SR 451

¹² SR 814.20

¹³ SR 921.0

4.4 Übrige Umweltbereiche

In den übrigen Umweltbereichen sind keine Widersprüche der Planvorlage zu den massgebenden bundesrechtlichen Bestimmungen ersichtlich.

5. Vernehmlassung Kanton Solothurn

5.1 Umweltrecht

Sämtliche Forderungen des Kantons Solothurn, welche die Belange des Umweltrechts betreffen, wurden unter den vorstehenden Ziffer II./B./4.3 ff. abschliessend behandelt. Es wird vollumfänglich auf die dortigen Erwägungen verwiesen. Für die weiteren, nicht umweltrechtlichen Anträge wird auf die nachstehenden Ziffern II./B./5.2. ff. verwiesen.

5.2 Verkehr und Tiefbau

5.2.1 Stellungnahme Kanton Solothurn

Der Kanton Solothurn beantragte in seine Stellungnahme vom 30. Oktober 2014 Folgendes:

[K2] Der Schmittenweg sei der in beide Richtungen verlaufende Radweg entlang der Kantonsstrasse. Die Längsparkplätze (bei QP1) seien deshalb, wegen dem gefährlichen Öffnen der Autotüren gegen die Fahrbahn hin, mindestens um 50 cm zurückzusetzen.

Des Weiteren hielt der Kanton Solothurn fest, dass ein zweiter Bahnübergang (mindestens für Velo, Fussgänger und Wanderer) im östlichen Teil des Sanierungsprojekts wünschenswert wäre.

5.2.2 Stellungnahme asm

Ad [K2] Die asm hielt in ihrer Stellungnahme vom 25. November 2014 fest, dass sie damit einverstanden sei, die Längsparkplätze (bei QP1) um das gewünschte Mass zurückzusetzen.

Hinsichtlich des zweiten Bahnübergangs hielt die asm fest, dass die Erstellung eines Bahnübergangs für den Langsamverkehr ähnlich aufwendig sei, wie für den motorisierten Verkehr. Der gewünschte Bahnübergang werde abgelehnt.

5.2.3 Beurteilung BAV

Das BAV stellt fest, dass die asm mit dem kantonalen Antrag [K2] einverstanden ist. Der kantonale Antrag [K2] wird insoweit **gutgeheissen**, als dass die asm unter Berücksichtigung der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen die Längsparkplätze (QP1) um mindestens 50 cm zurückzusetzen hat. Zur Sicherstellung wird eine entsprechende Auflage in die Verfügung aufgenommen.

Was die Ausführungen des Kantons Solothurn anbelangt, wonach für Velo, Fussgänger und Wanderer im östlichen Teil des Sanierungsprojekts ein zweiter Bahnübergang wünschenswert wäre, hält das BAV Folgendes fest: Gemäss Telefongespräch vom 10. Februar 2015 teilte das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn dem BAV mit, dass auf eine Teilnahme an der Einigungsverhandlung im Hinblick auf ihren in ihrer Stellungnahme vom 30. Oktober 2014 geäusserten Wunsch (Wanderroute) verzichtet werde. Der Kanton Solothurn erkläre sich mit der neuen Wanderroute einverstanden. Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass es sich beim Vorbringen hinsichtlich eines zweiten Bahnübergangs für Wanderer um einen Wunsch und nicht um einen Antrag handelt.

6. Einsprachen

6.1 Grundlagen

Die nachfolgende Beurteilung durch das BAV basiert im Wesentlichen auf folgenden Unterlagen:

- Einsprache Robert und Susanne Klaus vom 2. September 2014,
- Einsprache Maria-Luise und Josef Schreiber vom 8. September 2014,
- Einsprache Elisabeth Portmann-Wyss vom 8. September 2014,
- Einsprache Lotti und Beat Tschumi vom 9. September 2014,
- Einsprachen Wyss Martin, Wyss Brandschutz AG und Viktor Wyss AG vom 12. September 2014,
- Einsprache Dorothée und Paul Wegmann vom 14. September 2014,
- Einsprache Mathias Stampfli-Jäggi vom 15. September 2014,
- Einspracheantwort asm vom 21. Oktober 2014,
- Stellungnahme EBB AG vom 9. Januar 2015,
- Beschlussprotokoll vom 3. März 2015,
- Technischer Bericht über die Verkehrs- und Sicherheitsmassnahmen Baselstrasse der W+H AG vom 13. November 2013,
- E-Mail der Gemeinde Flumenthal vom 12. Dezember 2015 „Verkehrsmessung Mai/November/Dezember 2014“.

6.2 Einsprache Robert und Susanne Klaus sowie Paul und Dorothée Wegmann

Die beiden Eingaben der Einsprechenden Robert und Susanne Klaus sowie Paul und Dorothée Wegmann richten sich gegen die Planvorlage der asm betreffend Flumenthal, Totalsanierung Anlage Bahnhof inkl. Sanierung/Aufhebung Bahnübergänge. Da es sich bei den beiden Eingaben um inhaltlich gleichlautende Einsprachen handelt, rechtfertigt es sich, die beiden Einsprachen zu vereinigen.

6.2.1 Vorbringen der Einsprechenden

In ihren Eingaben vom 2. September 2014 bzw. 14. September 2014 stellten die Einsprechenden das folgende Rechtsbegehren:

Die gemäss Auflagedossier geplanten Ausbauten seien zu redimensionieren. Die bestehende Erschliessung des Bahnhofareals via Baselstrasse sei beizubehalten und den Bahnübergang Rüttistrasse mit vertretbaren Massnahmen zu sichern. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der asm.

Als Begründung führen die Einsprechenden zusammengefasst und sinngemäss aus, was folgt:

In früheren Planaufgaben sei die Erschliessung des Bahnhofareals Flumenthal mit gesicherten Bahnübergängen via Baselstrasse, also von Norden her, und die Sicherung des bisherigen Bahnübergangs Rüttistrasse mit Schranken geplant gewesen. Mit diesem Lösungsansatz seien sowohl die gesetzlichen Sicherheitsvorschriften als auch die wünschenswerten Verbesserungen wie Bahnhofarealgestaltung, Fahrplankontinuität umsetzbar. Der unnötige Ausbau des Postweges inkl. Landerwerb könne dadurch vermieden werden.

Die Schliessung der Bahnübergänge von der Baselstrasse und des stark frequentierten Bahnübergangs Rüttistrasse nötige viele motorisierte Verkehrsteilnehmer das dichtbesiedel-

te Wohnquartier an der Rötistrasse (Schulweg) zu befahren und stelle damit eine Verlagerung der Gefahr „von der Schiene auf die Strasse“ dar.

Die nördlich des Bahngleises liegenden Dienstleistungsbetriebe (Post, Bank und Arztpraxis) würden isoliert. Bahnbenützer aus Attiswil (Quartier westlich der Siggern) hätten keine Möglichkeit mehr, das Bahnhofareal via Bahnübergang Rüttistrasse zu erreichen. Wanderer aus Hubersdorf Richtung Aareufer und umgekehrt hätten unzumutbare Umwege in Kauf zu nehmen, notabene auf Teerbelag, eine von den Wanderorganisationen nicht empfohlene Wegführung.

Zu einem irreparablen Verkehrschaos führe sodann die geplante Sanierung des Schnittpunktes Kirchgasse – Schmitzenweg inkl. Radweg – Baselstrasse – Umfahrungsstrasse H5 (recte T5). Unnötige Parkplätze mit fehlenden Wendemöglichkeiten südlich des Bahngleises, eine zu kurze Einspurstrecke auf der T5, zu lange Rotphasen bei geschlossener Barriere würden zu Rückstau führen und stellten ein nicht zu unterschätzendes Gefahrenpotential dar.

6.3 Einsprache Maria-Luise und Josef Schreiber

In ihrer Eingabe vom 8. September 2014 stellen die Einsprechenden das folgende Rechtsbegehren:

Die bestehende Erschliessung des Bahnhofareals via Baselstrasse sei beizubehalten, der Bahnübergang Rüttistrasse offen zu lassen und mit vertretbaren Massnahmen zu sichern.

Zur Begründung führen die Einsprechenden aus, dass in früheren Planaufgaben die Erschliessung des Bahnhofareals Flumenthal mit gesicherten Bahnübergängen via Baselstrasse und die Sicherung des Bahnübergangs Rüttistrasse mit Schranken geplant gewesen sei.

Durch die Schliessung der betroffenen Bahnübergänge sei ihr auf der nördlichen Seite des Bahngleises liegendes Land nur durch unverhältnismässige Umwege zu erreichen.

Auch sei es inakzeptabel, wenn der Zugang zum oberen Teil des Dorfes (Post, Bank, Ärzte und Industrie) auf einen einzigen Bahnübergang beschränkt und der durch die Schliessung der Bahnübergänge anfallende Mehrverkehr durch eine kinderreiche Wohnzone (Schulweg) geführt werde.

6.4 Einsprache Elisabeth Portmann-Wyss

Die Einsprecherin bringt in ihrer Eingabe vom 8. September 2014 sinngemäss und zusammenfassend vor, dass durch das Projekt der gesamte Verkehr ab Baselstrasse ins Dorf und zum Bahnhof über die Kirchgasse, die Rötistrasse und die Jurastrasse geführt werde. Dies führe zu einer überdimensionalen Überbelastung der Quartiere im Oberdorf und zu erheblichen Einschränkungen der Bewohner im östlichen Teil des Dorfes. Durch die Schliessung des Bahnübergangs Rüttistrasse werde die Situation zusätzlich verschärft, so dass die Bewohner des östlichen Teils der Gemeinde gezwungen würden, via Rötistrasse, Jurastrasse und Kirchgasse auf die Baselstrasse (Post, Bank etc.) zu gelangen.

Eine Überbelastung der Quartiere gefährde sämtliche Verkehrsteilnehmer. Die Zufahrten von Rettungsfahrzeugen beeinträchtige in erhöhtem Masse die Sicherheit in den Wohnquartieren.

6.5 Lotti und Beat Tschumi

Die Einsprechenden stellen in ihrer Eingabe vom 9. September 2014 die folgenden Rechtsbegehren:

Der Bahnübergang Rüttistrasse/Baselstrasse sei mit vertretbaren Massnahmen zu sichern und offenzuhalten.

Die Parkplätze entlang des Schmittenwegs seien nicht zu bewilligen.

Die Überführung über die T5 müsse überprüft und wenn nötig saniert werden.

Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der asm.

Als Begründung bringen die Einsprechenden zusammenfassend und sinngemäss vor, was folgt:

Damit die Bewohner aus dem östlichen Teil von Flumenthal einen direkten Zugang zu den Dienstleistungsbetrieben (Post, Bank und Arzt), die Bewohner von Attiswil direkten Zugang zum Bahnhof hätten und Wanderer ohne Umweg von Hubersdorf ans Aareufer gelangen könnten, sei der Bahnübergang Rüttistrasse mit einer Barriere zu sichern.

Die Nutzer der geplanten Parkplätze längs des Schmittenwegs könnten nur auf privaten Hausplätzen wenden, was nicht zulässig sei. Ein Wendehammer müsse planerisch auf einem Erschliessungsplan aufgezeigt werden und öffentlich aufgelegt werden.

Durch die neue Verkehrsführung im Kreuzungsbereich Baselstrasse, Kirchgasse und Schmittenweg werde es bei geschlossenem Bahnübergang zu Rückstau bis auf die Umfahrungsstrasse T5 kommen und führe zu gefährlichen Situationen.

Durch die Verlegung der Gleisanlage nach Norden im Bereich der Überführung (T5) Baselstrasse müsse die Brückenabdichtung, Tragschicht und der Deckbelag vollständig saniert werden.

6.6 Einsprachen Martin Wyss, Wyss Brandschutz AG und Viktor Wyss AG

Die Eingaben der Einsprechenden Martin Wyss, Wyss Brandschutz AG und Viktor Wyss AG richten sich gegen die Planvorlage der asm betreffend Flumenthal, Totalsanierung Anlage Bahnhof inkl. Sanierung/Aufhebung Bahnübergänge. Da es sich bei den Eingaben um inhaltlich gleichlautende Einsprachen handelt, rechtfertigt es sich, die drei Einsprachen zu vereinen.

6.6.1 Vorbringen der Einsprechenden

In ihren Eingaben vom 12. September 2014 stellen die Einsprechenden die folgenden Rechtsbegehren:

Der Bahnübergang von der Rüttistrasse in die Baselstrasse müsse bestehen bleiben und mit einer Schranke gesichert werden.

Die Zufahrt zum Bahnhof müsse von der Baselstrasse her erschlossen bleiben und mit einer Schranke gesichert werden. Daher sei die vorgesehene Bahnhoferschliessung über die Rötistrasse (Ausbau des bestehenden Fussweges) aufzuheben.

Als Begründung führen die Einsprechenden zusammengefasst und sinngemäss Folgendes aus:

Die bestehenden Bahnübergänge, vor allem aber die Zufahrtswege des Dorfes durch die Kirchgasse und die Rüttistrasse sowie der Zufahrtsweg zum Bahnhof seien seit Jahrzehnten zu Gewohnheitsstrassen (Gewohnheitsrecht) der Bevölkerung geworden. Die Wohnqualität sämtlicher Wohnungen und Häuser südlich des Bahntrassees würden von diesen Zufahrtsstrassen abhängen respektive würde durch die aufgelegte Sanierungsvariante mit nur noch einem Bahnübergang sehr stark beeinträchtigt (Entwertung des Dorfes und der damit verbundenen Liegenschaften). Die Sicherheit der Bevölkerung (Massive Mehrbenützung einer Quartierstrasse) werde mit diesem Vorhaben aufs Spiel gesetzt.

Die nördlich des Bahntrassees gelegene Baselstrasse sei als Schwerverkehrsstrasse erstellt worden, die die Erschliessung der beiden Dörfer Flumenthal und Attiswil gewährleis-

ten solle. Durch die vorgeschlagene Sanierungsvariante werde dies praktisch verunmöglicht. Schwere Transporte nach Flumenthal könnten von Norden her nur noch über die Quartierstrassen bedient werden. Die Schwertransporte in das Industriegebiet Scharlen von Flumenthal und das Dorf Attiswil könnten nur noch durch eine eingeeengte Strasse (Engpass) erreicht werden, da das Bahntrasse im Bereich des Restaurants Lavande nach Norden verschoben werde, was ein Kreuzen von zwei Fahrzeugen verunmögliche. Des Weiteren stelle sich die Frage, ob die Strasse respektive die Brücke den Belastungen (gemeinsame Durchfahrt Zug/40-Tonnen Lastkraftwagen [LKW]) standhalte.

Die vorgesehene Variante durchbreche den östlichen Wanderweg, welcher vom Flumenthalerwald über den Bahnübergang Siggern Richtung Scharlenwald nach Hubersdorf führe. Der vorgeschlagene Umweg über den einzigen Bahnübergang an der westlichen Kirchgasse sei für fast alle Fussgänger eine Zumutung. Dieser ergebe nämlich einen Mehrweg von ca. 800 m Teerstrasse, was für eine ältere Person einen Umweg von mindestens 15 - 20 Minuten ergebe. Solche Eingriffe in die kantonalen Wanderwege entsprächen nicht den gesetzlichen Bestimmungen.

6.7 Einsprache Mathias Stampfli-Jäggi

Der Einsprechende bringt in seiner Eingabe vom 15. September 2014 sinngemäss und zusammenfassend vor, was folgt:

Die Strassenbreite im Bereich der Brücke werde auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren. Aufgrund dessen sei die Strassenbreite anstelle der vorgesehenen 3.5 m auf 4 m zu verbreitern (Schwenkbereich Maschine) und zur Sicherheit der Fussgänger das Trottoir nördlich der bestehenden Brückenmauer zu bauen.

Zwischen der Einmündung Baselstrasse/Kantonstrasse und dem Bahnübergang Kirchgasse sei für den Fall, dass ein Personenwagen (PW) und Anhängerzug (hintereinander stehend) für die Auffahrt auf die Kantonsstrasse warten würden, ein genügend grosser Warteraum vorzusehen. Andernfalls werde der sich schliessende Barrierenbaum mit dem hinteren Fahrzeug kollidieren. In Anbetracht der Strassengesetzgebung werde erwartet, dass auch diese eingehalten werde.

6.8 Einspracheantwort asm

In ihrer Einspracheantwort vom 21. Oktober 2014 nahm die asm auf die eingegangenen Einsprachen zusammenfassend Stellung. Im Wesentlichen führte sie aus, was folgt:

Das beim BAV eingereichte Projekt sei zusammen mit den zuständigen Behörden der Einwohnergemeinde Flumenthal erarbeitet worden. Gemäss Art. 18f Abs. 3 EBG wahre eine Gemeinde ihre Interessen mit Einsprache. Die Einwohnergemeinde Flumenthal habe gegen das zur Diskussion stehende Vorhaben der asm keine Einsprache erhoben, womit erstellt sei, dass sie hinter dem fraglichen Eisenbahnprojekt der asm stehe.

Die Dienstleistungsbetriebe wie auch das Bahnhofareal seien nach wie vor via Bahnübergang Kirchgasse erreichbar. Die Wanderwegrouten seien mit den kantonalen Wanderwegen Solothurn, mit dem Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV und der Einwohnergemeinde Flumenthal abgesprochen worden.

Die sich entlang des Schmittenwegs aus der neuen Gleistrassierung ergebenden unbenutzten Freifläche, sei mit weiteren Parkplätzen ergänzt worden, was einem Bedürfnis der Anwohnerschaft entspreche.

Die Verkehrssituation im Bereich Bahnübergang Kirchgasse verursache im jetzigen Zeitpunkt ein Verkehrschaos. Der Knoten Kantonsstrasse T5, Baselstrasse, Kirchgasse im Be-

reich des Bahnübergangs Kirchgasse sei zusammen mit der W+H AG geplant worden. Dabei seien die Bedürfnisse des LKW-, PW-, Landwirtschaft- und Langsamverkehrs analysiert, berücksichtigt und dementsprechend der erforderliche Platz veranschlagt worden. Für die Fussgänger seien genügend grosse Warteräume ausgebildet worden.

Soweit geltend gemacht werde, es werde dem Langsamverkehr zu wenig Beachtung geschenkt, sei seitens asm festgehalten, dass die Rütlistrasse über ein Trottoir verfüge und die Fahrbahn eine ausreichende Breite aufweise.

Die Erschliessung gehöre zur Ortsplanung. Die Organisation des ganzen Verkehrsregimes sei Sache der Einwohnergemeinde Flumenthal und nicht der asm.

6.9 Beurteilung BAV

6.9.1 Rechtliche Ausgangslage zum Bauvorhaben

Das aus der Bundesverfassung (Art. 5 BV¹⁴) abgeleitete Verhältnismässigkeitsprinzip ist bei allen öffentlich-rechtlichen Verfahren zu berücksichtigen. Es verlangt, dass eine behördliche Massnahme für das Erreichen des im öffentlichen oder privaten Interesse liegenden Ziels geeignet und erforderlich ist und sich für die Betroffenen in Anbetracht der Schwere der Grundrechtseinschränkung als zumutbar und verhältnismässig erweist; es muss eine vernünftige Zweck-Mittel-Relation vorliegen (BGE 132 I 49 E. 7.2 S. 62 mit Hinweisen).

Gemäss Art. 19 EBG haben die Eisenbahnunternehmen Vorkehrungen zu treffen, die gemäss den Vorschriften des Bundesrates und den mit den genehmigten Plänen verbundenen Auflagen zur Sicherheit des Baues und Betriebes der Eisenbahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind.

Bahnübergänge, die nicht den Artikeln 37a – 37d EBV entsprechen, sind aufzuheben oder anzupassen (Art. 83f Abs. 1 EBV).

Die Bedingungen für die Signalisation von Bahnübergängen sowie die gesetzlich vorgesehenen Sicherungsmassnahmen (Schranken- oder Halbschrankenanlagen, Blinklichtsignalanlagen, Bedarfsschrankenanlagen, Lichtsignalanlagen und Andreaskreuze) sind in Art. 37c EBV festgehalten.

6.9.2 Beurteilung der Einsprachebegehren

Das BAV hält grundsätzlich fest, dass die Eingaben der Einsprechenden analoge bzw. deckungsgleiche Anträge/Rügen enthalten. Es rechtfertigt sich deshalb die entsprechenden Begehren gemeinsam zu beurteilen. Soweit weitergehend wird auf die Anträge/Rügen einzeln eingegangen.

Die Einsprechenden stellen sinngemäss das Rechtsbegehren, es sei die bestehende Erschliessung des Bahnhofareals via Baselstrasse (gemeint sind der Bahnübergang km 6.253 und/oder Bahnübergang Bahnhofweg) beizubehalten und den Bahnübergang Rütlistrasse mit vertretbaren Massnahmen zu sichern.

Mit der Planvorlage vom 26. Mai 2014, letztmals geändert am 30. April 2015, sowie der Planvorlage zur Sicherungsanlage vom 12. Juni 2014 beantragte die asm unter anderem die Aufhebung des Bahnübergangs Rütlistrasse, Bahnübergang km 6.253 und Bahnübergang Bahnhofweg.

Als erstes ist die Frage zu klären, ob die Bahnübergänge Rütlistrasse, km 6.253 und Bahnhofweg im heutigen Zustand den Anforderungen von Art. 37b und 37c EBV und den entsprechenden Ausführungsbestimmungen entsprechen.

¹⁴ Bundesverfassung; SR 101

Bei den Bahnübergängen Rüttistrasse, km 6.253 und Bahnhofweg handelt es sich um öffentliche, innerorts gelegene Bahnübergänge, welche über das Gleis der asm-Strecke Solothurn - Oensingen führen. Die Gleisanlage wird heute mit einer Geschwindigkeit von $V_{max} = 30$ km/h befahren. Alle drei Bahnübergänge dienen insbesondere dem Strassenverkehr. Von der Einmündung Kantonsstrasse/Baselstrasse - Bahn km 6.100 bis km 6.449 - verläuft parallel zum Bahntrasse die Baselstrasse.

Bahnübergang Rüttistrasse

Der Bahnübergang Rüttistrasse (eingleisig) ist heute mit einem Blinklichtsignal und einem Andreaskreuz ausgerüstet.

Gemäss Art. 37c Abs. 3 lit. b EBV kann an Bahnübergängen mit schwachem Strassenverkehr eine Blinklichtsignalanlage oder eine Bedarfsschranke erstellt werden. Nach den AB-EBV gilt der Strassenverkehr als schwach, wenn acht oder weniger Personen pro Stunde den Übergang nutzen (vgl. AB-EBV zu Art. 37b, AB 37b, Ziffer 1.1).

Gemäss den in den Monaten Mai, November und Dezember 2014 durchgeführten Verkehrsmessungen besteht auf dem Bahnübergang Rüttistrasse ein DTV¹⁵ von 609 Fahrzeugen. Gestützt auf die durchgeführten Verkehrsmessungen kann somit davon ausgegangen werden, dass 25 Personenäquivalente pro Stunde den Übergang Rüttistrasse benützen.

Damit steht fest, dass aufgrund der oben gemachten Ausführungen die Voraussetzungen zur Sicherung des Bahnübergangs Rüttistrasse mittels Blinklichtsignalanlage und einem Andreaskreuz nicht erfüllt sind und der Bahnübergang der Sanierungspflicht gemäss der EBV unterliegt.

Eine Schliessung des Bahnübergangs kann jedoch aufgrund dessen nicht von vornherein festgelegt werden, sondern ist – neben der Möglichkeit der Offenhaltung durch andere Sicherungsmassnahmen – in die nachfolgende Interessenabwägung (vgl. Ziffer 6.2.5.3) einzubeziehen.

Bahnübergang km 6.253 und Bahnübergang Bahnhofweg

Der Bahnübergang km 6.253 (eingleisig) und der Bahnübergang Bahnhofweg (dreigleisig) sind mit einem Andreaskreuz (unbewachter Bahnübergang) ausgerüstet.

Gestützt auf Art. 37c Abs. 3 lit. c EBV können an Bahnübergängen, falls die Sichtverhältnisse genügend sind oder die Schienenfahrzeuge bei zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen zweckdienliche Achtungssignale abgeben, Andreaskreuze als einziges Signal angebracht werden, sofern die Strasse oder der Weg nur für den Fussgängerverkehr geöffnet und dieser schwach ist (Ziffer 1), der Strassenverkehr schwach und der Schienenverkehr langsam ist (Ziffer 2), oder die Strasse oder der Weg nur der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung dient (Feldweg), keine bewohnte Liegenschaft erschliesst und aufgrund der Signalisation nur einem beschränkten Personenkreis offensteht; die Infrastrukturbetreiberin hat diesen Personenkreis zu instruieren (Ziffer 3). Nach den AB-EBV gilt der Schienenverkehr im Bereich des Bahnübergangs als langsam, wenn er nicht mehr als 50 km/h beträgt.¹⁶

Vorliegend sind die Sichtverhältnisse bei den Bahnübergängen km 6.253 und Bahnhofweg als genügend und der Schienenverkehr ($V_{max} = 30$ km/h) als langsam einzustufen. Hinsichtlich des Strassenverkehrs bzw. des Personenäquivalents machen die asm in ihren Unterlagen keine Angaben. Das BAV geht aufgrund der Lage der Bahnübergänge (Erschliessung Bahnhofareal und Liegenschaft, Baselstrasse 10) davon aus, dass weniger als acht Personen pro Stunde den Übergang benutzen.

¹⁵ Durchschnittlich täglicher Verkehr

¹⁶ Reglement Regelwerk Technik Eisenbahn, Bahnübergang, Basisdokumentation, S. 21.

Aufgrund der oben gemachten Ausführungen kann somit davon ausgegangen werden, dass die Bahnübergänge km 6.253 und Bahnhofweg der EBV entsprechen und keiner Sanierungspflicht gemäss Art. 37f Abs. 1 EBV unterliegen. Eine Offenhaltung der Übergänge kann jedoch aufgrund dessen nicht von vornherein festgelegt werden, sondern ist, neben der Möglichkeit der Schliessung oder Anpassung in die nachfolgende Interessenabwägung (vgl. 6.2.5.3) einzubeziehen.

Ziel der vorliegend zur Anwendung kommenden Bestimmungen ist eine verbesserte Sicherheit für Reisende, Eisenbahnunternehmen und deren Angestellte zu erreichen. Der Vermeidung von Unfällen kommt damit eine zentrale Bedeutung zu. Bei der Entflechtung des Strassen- und Schienenverkehrs sollen deshalb ungesicherte Bahnübergänge aufgehoben und die Anzahl der Übergänge reduziert werden, um diese auf wenige, gut gesicherte Punkte zu konzentrieren.

6.9.3 Offenhaltung mit anderen Sanierungsmassnahmen

Bahnübergang Rüttistrasse

Aus dem Technischem Bericht über die Verkehrs- und Sicherheitsmassnahmen Baselstrasse der W+H AG vom 13. November 2013 geht hervor, dass die Einwohnergemeinde Flumenthal und die asm das Ingenieurbüro W+H AG mit der Überprüfung (Variantenstudie und Lösungsvorschläge) hinsichtlich der Dorfeinfahrt Nordost Erschliessung Gbbl. Nrn. 766 und 659 sowie der rückwärtigen Erschliessung des Bahnhofareals beauftragt haben. Aus dem Beschlussprotokoll der Einigungsverhandlung vom 3. März 2015 ist zu entnehmen, dass das aufgelegte Projekt in Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat Flumenthal erarbeitet worden ist und dieser aus Kostengründen den ausdrücklichen Wunsch geäussert hat, den Bahnübergang Rüttistrasse zu schliessen.

Auf Ersuchen des BAV teilte die asm, vertreten durch die EBB AG, dem BAV mit E-Mail vom 9. Januar 2015 mit, dass eine Offenhaltung des Bahnübergangs Rüttistrasse bei gleichzeitiger Schliessung des Bahnübergangs Siggern aus den folgenden Gründen nicht möglich sei:

Der Bahnübergang diene sowohl dem motorisierten wie auch dem ruhenden Verkehr¹⁷. Damit sich durch den motorisierten Verkehr kein Rückstau auf den Gleisen ergebe, müsse die Vorfahrtregelung von der Rüttistrasse in die Baselstrasse eingeführt werden. Im Abbiegebereich müsse ein Personenwagen mit einem Kleintransporter kreuzen können. Für den ruhenden Verkehr müssten Warteräume vor den Barrieren von mindestens 2 m Tiefe bestehen.

Durch die Schliessung des Bahnübergangs Siggern seien die Liegenschaften an der Baselstrasse 16/16a neu zu erschliessen. Die Erschliessung erfolge entlang des Bahntrassees ab jetzigem Bahnübergang Rüttistrasse. Die Erschliessungstrasse zu den Liegenschaften Baselstrasse 16/16a müsse mit Hinweisschildern klar signalisiert werden. Der Bahnübergang Rüttistrasse sei mit Barrieren und einer Blinklichtanlage für den motorisierten Verkehr wie auch für den ruhenden Verkehr auszustatten. Beide Elemente Barrieren und Blinklichter seien, damit das Lichtprofil nicht verletzt werde und die Sicht-/distanzen gewährleistet seien, ortsgebunden. Die maximale Barrierenlänge sei auf 10 m begrenzt. Die Anlage benötige somit fünf Barrierenbäume. Werde nun noch die Erschliessungstrasse gemäss Auflageprojekt in diesen Knoten eingebunden, ergäben sich Probleme/Konflikte mit der Platzierung der Barrieren (mit mechanischen Schutzvorrichtungen) und Blinker im Einmündungsbereich der Erschliessungstrasse, der Rückstaubildung auf dem Bahnübergang als Folge der – nicht vortrittsberechtigten - Zufahrten zu den Liegenschaften Baselstrasse 16/16a sowie den frei-

¹⁷ Als ruhender Verkehr werden unter anderem haltende Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr bezeichnet.

zuhaltenden Stauraum für Fussgänger bei geschlossener Barriere. Ein für die einzelnen Verkehrsteilnehmer klares Ordnungsregime lasse sich – aufgrund der Platzverhältnisse – zudem nicht umsetzen. Anhand von Schleppkurven könne aufgezeigt werden, dass ein Kreuzen von Fahrzeugen, die von der Erschliessungstrasse in die Rütli- bzw. Baselstrasse einbiegen würden, nicht möglich sei. Die Vermischung der einzelnen Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich sei sehr unübersichtlich und würde zu einer Überforderung aller Verkehrsteilnehmer führen. Gemeinsam mit den Gemeindevertretern und den Grundeigentümern der umliegenden Liegenschaften habe man in einem über zwei Jahre andauernden intensiven Prozess alternative rückwärtige Erschliessungen (ca. 10 Varianten) untersucht, welche aber allesamt zu keiner einvernehmlichen Zustimmung geführt hätten. Grundlage der heutigen Lösung bilde unter anderem auch eine verkehrstechnische Analyse auf der Basis von Verkehrszählungen, aus denen die zu erwartenden Verkehrsströme ermittelt worden seien und die Anlage entsprechend dimensioniert worden sei.

Im Folgenden sind die auf dem Spiel stehenden Interessen (öffentliches und privates Interesse) zu beurteilen und zu gewichten. Es stellt sich somit die Frage, ob der Bahnübergang Rüttistrasse anstelle dessen Schliessung nicht mit anderen Sicherungsmassnahmen offen gehalten werden könnte.

Gestützt auf Art. 37c Abs. 1 i.V.m Art. 37c Abs. 3 lit. a - b^{bis} EBV kann festgehalten werden, dass aufgrund der nicht schwach befahrenen Rüttistrasse und einem Personenäquivalent von 25 Personen pro Stunde der Bahnübergang Rüttistrasse mit einer Schranken- oder Halbschrankenanlage auszurüsten ist.

Was das Rechtsbegehren der Einsprechenden anbelangt, wonach der Bahnübergang Rüttistrasse offen zu belassen sei, wird auf die Ausführungen der asm und der EBB AG verwiesen. Demnach wurde das Projekt zusammen mit den zuständigen Behörden der Einwohnergemeinde Flumenthal erarbeitet, welche eine Erschliessung der Liegenschaften an der Baselstrasse 16/16a entlang des Bahntrassees befürwortete. Unter Berücksichtigung dieser Variante wäre bei der Offenhaltung des Bahnübergangs Rüttistrasse mit einer Schrankenanlage bei gleichzeitiger Schliessung des Bahnübergangs Siggern aufgrund der dadurch notwendigen Erschliessungstrasse ein Kreuzen von Fahrzeugen im Bereich der Ein-/Ausfahrt Erschliessungstrasse in die Rütli- bzw. Baselstrasse nicht möglich.

Hinsichtlich des Mehrwegs für den motorisierten Verkehr wird auf die Regelung Regelwerk Technik Eisenbahnen (R RTE)¹⁸ 25931 (SN 671 512) verwiesen. Demnach wird bei landwirtschaftlichen Fahrten von einem zumutbaren Mehrweg von maximal 3 km (was insbesondere auch für den PW-Verkehr gilt) ausgegangen.

Gemäss Geoportal des Kantons Solothurn ergibt sich für einen aus Richtung Attiswil kommenden und zur Kreuzung Hubelweg/Rüttistrasse gelangenden Verkehrsteilnehmer ein Mehrweg von ca. 650 m via Rötistrasse, einen Mehrweg von ca. 710 m via Jurastrasse und einen Mehrweg von ca. 1.3 km via Länggasse.

Gestützt auf die R RTE ist vorliegend somit von zumutbaren Umwegen auszugehen.

Diesbezüglich ist festzuhalten, dass eine Erschliessung grundsätzlich in rechtlicher wie auch in tatsächlicher Hinsicht gegeben sein muss. Bei der Rötistrasse, der Jurastrasse wie auch der Länggasse handelt es sich um Erschliessungs- oder Sammelstrassen. Somit können alle drei Strassen zum heutigen Zeitpunkt sowohl in rechtlicher als auch in tatsächlicher Hinsicht von den Verkehrsteilnehmern benutzt werden.

Die Einsprechenden führen des Weiteren aus, dass Wanderer aus Hubersdorf Richtung Aareufer ein unzumutbarer Umweg in Kauf zu nehmen hätten. Folgt man den Angaben des

¹⁸ S. 20.

Kantons Solothurn in seiner Stellungnahme vom 30. Oktober 2014, beträgt der Mehrweg für den Wanderweg Hubersdorf – Siggern – Aare 700 m.

Gemäss den AB-EBV zu Art. 37f, AB 37f, Ziffer 1 und 2 ist bei der Aufhebung eines Bahnübergangs zu prüfen, ob dadurch ein Teil des in den kantonalen Plänen enthaltenen Fuss- und Wanderwegnetzes nicht mehr frei begehbar ist. Wenn dies der Fall ist und durch die Aufhebung ein Umweg von mehr als 500 m entsteht, so ist gestützt auf Art. 7 des Bundesgesetzes über den Fuss- und Wanderweg (FWG)¹⁹ für Ersatz zu sorgen.

Gemäss Beschlussprotokoll vom 3. März 2015 führte die asm aus, dass die neue Wanderwegführung mit den zuständigen Wanderweg-Organisationen besprochen worden sei und diese mit der neuen Wegführung einverstanden seien. Der Vollständigkeit halber wird auch darauf hingewiesen, dass das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn in seiner Stellungnahme vom 30. Oktober 2014 keinen Einwand/Antrag für eine andere Wanderwegroute stellte.

Bestehende Kreuzungen zwischen der Bahn und öffentlichen Strassen sind unter anderem dann aufzuheben, wenn die Zufahrt über eine andere Route mit zumutbarem Mehrweg möglich ist. In Bezug auf die Zumutbarkeit des Mehrwegs wird auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung verwiesen. Demnach lässt sich kein absoluter Mehrweg für einen noch zumutbaren Umweg ableiten. Im Urteil A-5941/2011 hielt das Bundesverwaltungsgericht jedoch fest, dass wenn ein Übergang nicht der Erschliessung diene und es sich nicht um einen Schul- und Arbeitsweg handle, sich dies insofern auf den zumutbaren Umweg auswirke, als gelegentlichen Benutzern ein Umweg viel eher zugemutet werden könne als Personen, die einen Übergang täglich begehen würden, um zu ihrer Wohnliegenschaft, zur Arbeit oder zur Schule zu gelangen. Im oben zitierten Urteil wurde ein Umweg von ca. 900 m für einen von Spaziergängern benutzten Weg, der durch die Aufhebung eines Bahnübergangs unterbrochen wurde, als zumutbar erachtet.

Gestützt auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist auch bei der neuen Wanderwegführung somit von einem zumutbaren Umweg auszugehen.

Die Einsprechenden machen ein Interesse an der Offenhaltung des Bahnübergangs Rüttistrasse geltend, um die heutige Verkehrssituation aufrechtzuerhalten und einen durch die Schliessung generierten Mehrverkehr insbesondere auf der Rötistrasse zu verhindern (Verlagerung des Gefahrenpotentials von der Schiene auf die Strasse).

Seitens der Einsprechenden steht das private Interesse, als Anwohner der Rötistrasse den Durchgangsverkehr möglichst gering zu halten und somit den Bahnübergang Rüttistrasse offen zu halten, im Vordergrund.

Seitens asm und seitens der Bahnreisenden steht das Interesse (öffentliches Interesse) an einem sicheren und möglichst ungestörten Bahnbetrieb im Vordergrund. Zu berücksichtigen sind daneben aber auch die öffentlichen Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmenden an einem möglichst sicheren Überqueren der Gleise. Insbesondere die die Gleise querenden Fahrrad- und Autofahrenden sind heute aufgrund der unzureichenden Sicherungsmassnahmen einem erheblichen Unfallrisiko ausgesetzt.

Dem Interesse an der Vermeidung von Unfällen ist eine zentrale Bedeutung zuzumessen. Der Gesetzgeber hat in den hier zur Anwendung kommenden Bestimmungen zum Ausdruck gebracht, dass der Unfallverhütung bei Bahnübergängen eine hohe Bedeutung zuzumessen ist. Aus den obigen Ausführungen geht hervor, dass der Bahnübergang Rüttistrasse nur mittels Schrankenanlage gesichert werden kann. Eine Sicherung mittels Schrankenanlage ist jedoch aufgrund der Erschliessungsstrasse zu den Liegenschaften Baselstrasse 16/16a

¹⁹ SR 704

nicht möglich und wurde vom Gemeinderat Flumenthal auch aus finanziellen Gründen abgelehnt.

Mit der Schliessung des Bahnübergangs Rüttistrasse kann das Unfallrisiko zweifelsohne markant gesenkt bzw. praktisch ausgeschlossen werden, womit ein sicherer und ungestörter Bahnbetrieb am besten gewährleistet werden kann. Dem öffentlichen Interesse kommt dem ihm gegenüberliegenden privaten Interesse der Einsprechenden somit eine übergeordnete Bedeutung zu.

Gestützt auf die obigen Ausführungen kommt das BAV zum Schluss, dass die Schliessung des Bahnübergangs Rüttistrasse geeignet ist, um das in Art. 19 Abs. 1 EBG i.V.m Art. 37 ff. EBV verankerte öffentliche Interesse (Sicherheit Dritter und des Bahnbetriebs) zu gewährleisten.

Bahnübergänge km 6.253 und Bahnhofweg

Wie bereits ausgeführt, sind die Voraussetzungen zur Sicherung der Bahnübergänge km 6.253 und Bahnhofweg allein mittels Andreaskreuz erfüllt und die beiden Bahnübergänge unterliegen nicht der Sanierungspflicht gemäss EBV. Eine Offenhaltung der Übergänge kann jedoch aufgrund dessen nicht von vornherein festgelegt werden, sondern ist, neben der Möglichkeit der Schliessung oder Anpassung in die nachfolgende Interessenabwägung einzubeziehen.

Die Einsprechenden machen ein Interesse an der Offenhaltung der beiden Bahnübergänge km 6.253 und/oder Bahnhofweg insbesondere zwecks Aufrechterhaltung einer zweiten Zugangsmöglichkeit zum oberen Teil des Dorfes (Post, Bank und Arzt) geltend.

Die Einsprechenden bringen vor, es sei inakzeptabel, wenn der Zugang zum oberen Teil des Dorfes (Post, Bank, Arzt) auf einen einzigen Bahnübergang beschränkt werde. Eine zweite Zugangsmöglichkeit zum oberen Teil des Dorfes steht insbesondere dann zur Diskussion, wenn der Bahnübergang Kirchgasse ausnahmsweise infolge eines Zwischenfalls für mehrere Stunden geschlossen werden müsste. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass der obere Teil des Dorfes auch über die Waldaustrasse via Kantonsstrasse und Baselstrasse erreichbar ist. Zwar erweist sich der Umweg mit ca. 3.08 km knapp grösser als des in der R RTE 25931 angegeben zumutbaren Mehrwegs. Ein Umweg von ca. 3.08 km bzw. ein den zumutbaren Mehrweg um 80 m überschreitenden Umweg liegt in einem Toleranzbereich der den Einsprechenden unter Berücksichtigung des Umstandes, dass es sich um eine Ausnahmesituation handelt, mithin von den Einsprechenden nicht über eine längere Phase täglich befahren werden muss, zuzumuten ist.

Die Einsprechenden Maria-Luise und Josef Schreiber machen des Weiteren ein Interesse an der Offenhaltung der beiden Bahnübergänge zwecks Bewirtschaftung ihrer nördlich der Gleise liegenden Felder geltend.

Seitens der Einsprechenden steht das private Interesse, als Bewirtschafter der nördlich der Gleise liegend Felder die beiden Bahnübergänge offen zu halten, im Vordergrund.

Hinsichtlich des Vorbringens der Einsprechenden, durch die Schliessung der beiden Bahnübergänge seien ihre nördlich der Gleise liegenden Felder nur mit unverhältnismässige Umwegen erreichbar, ist Folgendes festzuhalten. Die Einsprechenden wohnen an der Baselstrasse 10 in Flumenthal. Entsprechend ist davon auszugehen, dass sie heute zur Bewirtschaftung ihrer nördlich der Gleise liegenden Felder den Bahnübergang km 6.253 oder den Bahnübergang Bahnhofweg benützen. Gemäss Geoportal des Kantons Solothurn ergibt sich durch die Schliessung der Bahnübergänge km 6.253 und Bahnhofweg ein Mehrweg von ca. 114 m bis zur Kreuzung Bahnübergang Kirchgasse/Baselstrasse. In Bezug auf die Zumutbarkeit des Mehrwegs wird auf die bereits oben erwähnte R RTE 25931 verwiesen. Dabei wird bei landwirtschaftlichen Fahrten von einem zumutbaren Mehrweg von maximal 3 km

ausgegangen. Entsprechend kann festgehalten werden, dass den Einsprechenden ein Mehrweg von ca. 114 m zur Bewirtschaftung ihrer Felder zumutbar ist.

Wie bereits ausgeführt steht das Interesse (öffentliches Interesse) seitens asm und seitens der Bahnreisenden an einem sicheren und möglichst ungestörten Bahnbetrieb im Vordergrund. Daneben sind aber auch die öffentlichen Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmenden an einem möglichst sicheren Überqueren der Gleise zu berücksichtigen. Der Gesetzgeber hat in den hier zur Anwendung kommenden Bestimmungen den auch zum Ausdruck gebracht, dass der Unfallverhütung bei Bahnübergängen eine hohe Bedeutung zuzumessen ist.

Gemäss Angaben der asm ereigneten sich auf den beiden Bahnübergängen in den Jahren 2004 bis 2013 sechs Unfälle, wobei einer mit Todesfolge endete.

Obschon die beiden Bahnübergänge gemäss den Vorgaben der EBV nicht sanierungspflichtig sind, stellen sie, was sich aus den bereits zugetragenen Unfällen zweifelsfrei ergibt, eine erhebliche Gefahrenquelle für die die Gleise überquerenden Verkehrsteilnehmer dar. Das Interesse, die beiden Übergänge zu sanieren bzw. aufzuheben, kann damit aufgrund der für die Verkehrsteilnehmer bestehenden Gefahrensituation und der zentralen Bedeutung der Vermeidung von Unfällen als erheblich angesehen werden.

Es bleibt somit zu prüfen, wie den verschiedenen Interessen am besten Rechnung getragen werden kann.

Bahnübergänge sind entsprechend der Verkehrsbelastung und der Gefahrensituation entweder aufzuheben oder so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten, dass sie sicher befahren und betreten werden können (Art. 37b Abs. 1 EBV).

Gemäss Art. 37c Abs. 1 EBV sind Bahnübergänge mit Schranken- oder Halbschrankenanlagen auszurüsten. An Bahnübergängen, wo das Anbringen von Schranken- oder Halbschrankenanlagen einen unverhältnismässigen Aufwand erfordern würde und kein oder nur schwacher Fussgängerverkehr herrscht, können auf der einen Seite des Bahntrassees Blinklichtsignale und auf der anderen Seite eine Halbschrankenanlage erstellt werden (Art. 37 c Abs. 3 lit. a und b EBV).

Durch die Installation einer Schranken- oder Blinklichtsignalanlage könnte dem Interesse an der Vermeidung von Unfällen weitgehend, wenn auch nicht vollständig Rechnung getragen werden. Bei der Sanierung/Aufhebung eines Bahnübergangs sind unter Berücksichtigung des Verhältnismässigkeitsprinzips auch die finanziellen Aspekte einzubeziehen. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass die Sicherung der im Abstand von ca. 145 m²⁰ entfernten Bahnübergänge (Bahnübergang Kirchgasse/Bahnübergang Bahnhofweg) mit Schrankenanlagen zu hohen und alle 25 Jahre wiederholenden Kosten (Erstinvestition ca. Fr. 400'000.-- bis 800'000.-- pro Bahnübergang) führt. Die asm wie auch die betroffene Standortgemeinde Flumenthal haben ein berechtigtes Interesse an finanziell tragbaren Sanierungslösungen. Kostenintensive Sicherungsmassnahmen, wie es vorliegend der Fall ist, rechtfertigen sich nur dort, wo entsprechend hohe Bedürfnisse an der Aufrechterhaltung eines Bahnübergangs bestehen. Vorliegend hat sich der Gemeinderat von Flumenthal mit dem aufgelegten Projekt, worunter auch die Schliessung der beiden Bahnübergänge gehört, einverstanden erklärt. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass an der Aufrechterhaltung der beiden Bahnübergänge für die Gemeinde Flumenthal kein hohes Bedürfnis besteht und die hohen anfallenden Kosten sich als unverhältnismässig erweisen.

Mit der Schliessung der beiden Bahnübergänge kann das Unfallrisiko zweifelsohne markant gesenkt bzw. praktisch ausgeschlossen werden, womit ein sicherer und ungestörter Bahnbetrieb am besten gewährleistet werden kann. Dem öffentlichen Interesse kommt dem ihm ge-

²⁰ Messung nach www.sogis1.so.ch

genüberliegenden privaten Interesse der Einsprechenden somit eine übergeordnete Bedeutung zu.

Des Weiteren bleibt festzuhalten, dass gestützt auf Art. 19 Abs. 2 erster Satz des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Rauplanungsgesetz, RPG)²¹ das Gemeinwesen die nötigen Erschliessungsanlagen zu planen und zu bauen hat. Insofern obliegt es der Gemeinde Flumenthal, den durch die Schliessung der Bahnübergänge entstehenden Umgehungsverkehr mit geeigneten flankierenden Verkehrsmassnahmen zu steuern. Mit E-Mail vom 12. Dezember 2015 teilte die Gemeinde Flumenthal dem BAV denn auch mit, dass nach Schliessung des Bahnübergangs Rüttistrasse die Gemeinde flankierende Verkehrsmassnahmen treffen werde.

6.9.4 Weitere Vorbringen

Bahnübergang mit Strassenknoten

Die Einsprechenden bringen weiter vor, die geplante Sanierung des Schnittpunktes Kirchgasse – Schmittweg inkl. Radweg – Baselstrasse – Umfahrungsstrasse T5 führe zu einem irreparablen Verkehrschaos. Zwischen der Einmündung Baselstrasse/Kantonstrasse und dem Bahnübergang Kirchgasse sei für den Fall, dass ein PW und Anhängerzug (hintereinander stehend) für die Auffahrt auf die Kantonsstrasse warten würden, ein genügend grosser Warteraum vorzusehen. Andernfalls werde der sich schliessende Barrierenbaum mit dem hinteren Fahrzeug kollidieren.

Aus den Planunterlagen geht hervor, dass die geometrische Anpassung des Strassenknoten Kirchgasse – Schmittweg - Baselstrasse mit den zuständigen kantonalen und kommunalen Behörden abgesprachen wurde. Die asm führt in ihrer Einspracheantwort weiter aus, dass der Knoten Kantonsstrasse T5, Baselstrasse, Kirchgasse im Bereich des Bahnübergangs Kirchgasse zusammen mit der W+H AG geplant worden sei. Dabei seien die Bedürfnisse des LKW-, PW-, Landwirtschaft- und Langsamverkehrs analysiert, berücksichtigt und dementsprechend der erforderliche Platz veranschlagt worden. Für die Fussgänger seien genügend grosse Warteräume ausgebildet worden. Während der öffentlichen Auflage gingen seitens der zuständigen Behörden keine entsprechenden Einwände beim BAV ein.

Gestützt auf R RTE 25931 (SN 671 512) i.V.m Art. 65 der Verkehrsregelverordnung (VRV)²² dürfen Strassenfahrzeuge im Normalfall höchstens 18.75 m lang sein. Aus dieser Vorschrift ergibt sich, dass ein Bahnübergang und ein Strassenknoten normalerweise unabhängig voneinander signalisiert werden können, wenn die Distanz dazwischen mindestens 20 m beträgt. Sind auf einer Strasse längere Fahrzeuge zugelassen, muss die oben erwähnte Distanz vergrössert werden. Vorliegend besteht für die Kirchgasse keine Zulassung für längere Fahrzeuge (bspw. Personentransportfahrzeuge im Linienverkehr). Die Distanz zwischen Barrierenbaum und Einmündung Kantonsstrasse beträgt mehr als 20 m. Entsprechend kann festgehalten werden, dass der Bahnübergang mit Strassenknoten Kirchgasse/Baselstrasse den gesetzlichen Bestimmungen entspricht. Die Rüge erweist sich nach dem Gesagten als unbegründet.

Kosten- und Entschädigungsfragen

Was das Rechtsbegehren von Robert und Susanne Klaus, Paul und Dorothee Wegmann sowie Lotti und Beat Tschumi hinsichtlich der Parteientschädigung anbelangt, wird auf Art. 23 der Gebührenverordnung BAV (GebV-BAV)²³ verwiesen. Demnach wird im verein-

²¹ SR 700

²² SR 741.11

²³ Verordnung über die Gebühren und Abgaben des Bundesamtes für Verkehr, Gebührenverordnung BAV; SR 742.102

fachten und ordentlichen Plangenehmigungsverfahren keine Parteientschädigung zugesprochen. Ausgenommen sind ordentliche Verfahren für Gesuche, welche Enteignungen erforderlich machen. Im vorliegenden Verfahren sind die Einsprechenden nicht von einer formellen Enteignung betroffen. Gestützt auf die obigen Ausführungen wird den Einsprechenden somit keine Parteientschädigung zugesprochen. Die Einsprache erweist sich auch in diesem Punkt als unbegründet.

Weitere Vorbringen des Einsprechenden Mathias Stampfli-Jäggi

Der Einsprechende Mathias Stampfli-Jäggi macht weiter geltend, dass die Strassenbreite im Bereich der Brücke auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werde. Aufgrund dessen sei die Strassenbreite anstelle der vorgesehenen 3.5 m auf 4 m zu verbreitern (Schwenkbereich der Maschine) und zur Sicherheit der Fussgänger das Trottoir nördlich der bestehenden Brückenmauer zu bauen.

Das BAV stellt fest, dass die Strasse im Bereich der Verengung nahezu eine gerade Linienführung erfährt. Insofern ist von einem zu vernachlässigenden Schwenkbereich auszugehen. Gestützt auf die Schweizer Norm SN 640 201 „Geometrisches Normalprofil“ kann festgehalten werden, dass das Lichtraumprofil für schwere Lastfahrzeuge, Busse/Cars und landwirtschaftliche Fahrzeuge eine Breite von 2.50 m aufweist. Diesbezüglich bleibt festzuhalten, dass der sog. horizontale Bewegungsspielraum geschwindigkeitsabhängig ist. Aus dem Technischen Bericht „Verkehrs- und Sicherheitsmassnahmen Baselstrasse“ ist zu entnehmen, dass die Geschwindigkeit auf der Baselstrasse von heute 50 km/h auf 30 km/h reduziert wird. Entsprechend sind ein Bewegungsspielraum von 0.10 m und ein Sicherheitszuschlag von 0.30 m beidseitig zu berücksichtigen, was einer Breite von 3.30 m entspricht. Somit kann festgestellt werden, dass die vorgesehene Strassenverengung mit einer Breite von 3.50 m den massgebenden Bestimmungen entspricht. Die Rüge erweist sich nach dem Gesagten als unbegründet.

Weitere Vorbringen der Einsprechenden Lotti und Beat Tschumi

Die Einsprechenden beantragen, die Parkplätze entlang des Schmittenwegs seien nicht zu bewilligen. Die Nutzer der geplanten Parkplätze längs des Schmittenwegs könnten nur auf privaten Hausplätzen wenden, was unzulässig sei. Ein Wendehammer müsse planerisch auf einem Erschliessungsplan aufgezeigt werden und öffentlich aufgelegt werden.

Gestützt auf die Ausführungen der asm stellt das BAV fest, dass die entlang des Schmittenwegs geplanten Parkplätze einem Bedürfnis der Anwohner entsprechen. Aufgrund dessen und insbesondere, da während der öffentlichen Auflage keine entsprechenden Einwände seitens der betroffenen Anwohner beim BAV eingingen, geht das BAV davon aus, dass die Anwohner mit der Erstellung und der späteren Benutzung inkl. Wendemanöver einverstanden sind. Die Rüge erweist sich somit als unbegründet.

Weiter beantragen die Einsprechenden, im Bereich der Überführung (T5) Baselstrasse müsse durch die Verlegung der Gleisanlage nach Norden die Brückenabdichtung, Tragschicht und der Deckbelag vollständig saniert werden.

Das BAV verweist auf Art. 19 Abs. 1 zweiter Satz EBG. Demnach hat das Eisenbahnunternehmen, sofern durch Bauarbeiten öffentliche Einrichtungen, wie Strassen und Wege, Leitungen und ähnliche Anlagen betroffen sind und es das öffentliche Interesse erfordert, für deren Fortbenützung zu sorgen. Die asm ist somit bereits von Gesetzes wegen dazu verpflichtet, für den Bestand und störungsfreien Betrieb der Strasse/Brücke zu sorgen. Die Rüge erweist sich aufgrund des Gesagten als unbegründet.

Weitere Vorbringen der Einsprechenden Martin Wyss, Wyss Brandschutz AG und Viktor Wyss AG

Die Einsprechenden führen aus, dass die bestehenden Bahnübergänge, vor allem aber die Zufahrtswege des Dorfes durch die Kirchgasse und die Rüttistrasse sowie der Zufahrtsweg zum Bahnhof seit Jahrzehnten zu Gewohnheitsstrassen (Gewohnheitsrecht) der Bevölkerung geworden seien.

Als Gewohnheitsrecht werden generell-abstrakte Regeln bezeichnet, die aufgrund langjähriger Anwendung in der Gemeinschaft allgemein anerkannt sind und deshalb den Status ungeschriebenen Rechts erlangt haben.²⁴ Im vorliegend zur Anwendung kommenden Verwaltungsrecht spielt Gewohnheitsrecht wegen des Legalitätsprinzips (jedes staatliche Handeln bedarf einer gültigen gesetzlichen Grundlage) kaum eine Rolle. Heranbilden kann sich gewohnheitsrechtliches Verwaltungsrecht denn auch nur dann, wenn die folgenden Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind: Es liegt eine langjährige, ununterbrochene und einheitliche Praxis der Verwaltungsbehörde vor. Diese Praxis widerspiegelt die Rechtsüberzeugung der Verwaltungsbehörden und der Bürger, die von der Regelung betroffen sind. Das Gesetz muss für eine ergänzende Regelung durch Gewohnheitsrecht Raum lassen. Aufgrund der Kurzlebigkeit der Verwaltungsrechtserlasse scheidet verwaltungsrechtliches Gewohnheitsrecht regelmässig schon an der Voraussetzung der langjährigen Praxis.²⁵ Dies gilt auch im vorliegenden Fall. Gestützt auf Art. 83f EBV (in Kraft seit 1. November 2014) ist ein Bahnübergang der nicht den Artikeln 37a - 37d entspricht aufzuheben oder anzupassen. Das Gesuch um Aufhebung oder Anpassung ist bis spätestens 31. Dezember 2014 bei der zuständigen Behörde einzureichen. Entsprechend ist festzuhalten, dass die Voraussetzungen zur Bejahung von Gewohnheitsrecht nicht gegeben sind und entgegen den Ausführungen der Einsprechenden für die bestehenden Bahnübergänge kein Gewohnheitsrecht besteht. Die Rüge erweist sich aufgrund des Gesagten als unbegründet.

Des Weiteren führen die Einsprechenden aus, dass die nördlich des Bahntrassees gelegene Baselstrasse als Schwerverkehrsstrasse erstellt worden sei, welche die Erschliessung der beiden Dörfer Flumenthal und Attiswil gewährleisten soll. Durch die vorgeschlagene Sanierungsvariante werde das aber praktisch verunmöglicht. Schwere Transporte nach Flumenthal könnten von Norden her nur noch über die Quartierstrassen bedient werden. Die Schwertransporte in das Industriegebiet Scharlen von Flumenthal und das Dorf Attiswil könnten nur noch durch eine eingeeengte Strasse (sogenannter Engpass) erreicht werden, da das Bahntrasse im Bereich des Restaurants Lavande nach Norden verschoben werde, was ein Kreuzen von zwei Fahrzeugen verunmöglicht. Des Weiteren stelle sich die Frage, ob die Strasse respektive die Brücke den Belastungen (gemeinsame Durchfahrt Zug/40-Tonnen Lastkraftwagen [LKW]) standhalte.

Das BAV hält fest, dass die Erschliessung der beiden Dörfer Flumenthal und Attiswil nebst der Baselstrasse durch die Kantonsstrasse/Umfahrungsstrasse gewährleistet ist. Entsprechend ist davon auszugehen, dass Schwertransporte vorzugsweise die gut ausgebaute Kantonsstrasse benützen werden. Was die Ausführungen hinsichtlich Traglast der Brücke anbelangt, verweist das BAV auf Art. 19 Abs. 1 zweiter Satz EBG. Demnach hat das Eisenbahnunternehmen, sofern durch Bauarbeiten öffentliche Einrichtungen, wie Strassen und Wege, Leitungen und ähnliche Anlagen betroffen sind und es das öffentliche Interesse erfordert, für deren Fortbenützung zu sorgen. Die asm ist somit bereits von Gesetzes wegen dazu verpflichtet, für den Bestand und störungsfreien Betrieb der Strasse/Brücke zu sorgen. Die Rüge erweist sich aufgrund des Gesagten als unbegründet.

²⁴ BGE 119 Ia 59

²⁵ TSCHANNEN/ZIMMERLI, Allgemeines Verwaltungsrecht, 2. Auflage, Rz 3f.

Gestützt auf die obigen Ausführungen kommt das BAV zum Schluss, dass die Schliessung der Bahnübergänge km 6.253 und Bahnhofweg geeignet ist, um das in Art. 37b Abs. 1 EBV verankerte öffentliche Interesse (Sicherheit Dritter und des Bahnbetriebs) zu gewährleisten.

Da das Projekt in Zusammenarbeit mit der Einwohnergemeinde Flumenthal erarbeitet wurde und diese sowohl beim Bahnübergang Rüttistrasse wie auch bei den Bahnübergängen km 6.253 und Bahnhofweg von Sanierungsmassnahmen absieht - somit keine milderen Massnahmen zur Verfügung stehen - um die angestrebte Sicherheit zu erreichen, ist auch die Erforderlichkeit der Aufhebung der Bahnübergänge gegeben. Unter Berücksichtigung des Mehrwegs ist die Massnahme der Schliessung der Bahnübergänge Rüttistrasse, km 6.253 und Bahnhofweg für die Einsprechenden zumutbar und damit verhältnismässig.

Die Einsprachen der Einsprechenden Robert und Susanne Klaus, Maria-Luise und Josef Schreiber, Elisabeth Portmann-Wyss, Lotti und Beat Tschumi, Wyss Martin, Wyss Brandschutz AG und Viktor Wyss AG, Dorothee und Paul Wegmann und Mathias Stampfli-Jäggi erweisen sich nach dem Gesagten in allen Punkten als unbegründet und sind **abzuweisen, soweit auf sie einzutreten war.**

7. Betriebsbewilligung

Gemäss Art. 18w Abs. 1 EBG ist für Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge eine Betriebsbewilligung erforderlich, wobei das BAV Ausnahmen vorsehen kann. Im vorliegenden Fall ist keine Betriebsbewilligung erforderlich. Hingegen hat die asm unverzüglich nach Inbetriebnahme der genehmigten Anlagen dem BAV mit beiliegendem Formular die verfürgungsgemässe Erstellung sämtlicher mit vorliegender Genehmigung bewilligten Bauteile zu bestätigen. Eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung aufgenommen.

Die Anordnung von allfälligen Verwaltungsmassnahmen gemäss Art. 89 EBG bleibt vorbehalten.

8. Ergebnis der Prüfung

Gestützt auf die durchgeführte Prüfung der eingereichten Unterlagen kommt das BAV zum Schluss, dass das Projekt unter Berücksichtigung der angeordneten Auflagen den massgebenden gesetzlichen Bestimmungen entspricht und ihm keine höherrangigen öffentlichen oder privaten Interessen entgegenstehen. Demnach kann es mit den erwähnten Auflagen genehmigt werden.

9. Plangenehmigungsgebühr

Gemäss Art. 2 und Art. 4 lit. b Ziffer 1 der GebVBAV in Verbindung mit Art. 6a VPVE ist für die Behandlung und die Genehmigung der Pläne und Planänderungen für Bauten und Anlagen, einschliesslich elektrischer Anlagen und Einrichtungen, der konzessionierten Verkehrsunternehmungen eine Plangenehmigungsgebühr zu erheben. Dabei ist gebührenpflichtig, wer eine Dienstleistung nach Art. 1 veranlasst hat (Art. 2 GebVBAV).

In Anwendung von Art. 23 Abs. 1 GebVBAV, der eine Gebühr von Fr. 500.-- bis Fr. 50'000.-- vorsieht, wird der asm als Veranlasserin des Verfahrens unter Berücksichtigung des Zeitaufwandes, der Art und der Dringlichkeit des Verfahrens eine Plangenehmigungsgebühr von **Fr. 15'000.--** auferlegt, fällig 30 Tage nach Eröffnung der Verfügung bzw. im Falle der Anfechtung mit Rechtskraft des Beschwerdeentscheids.

10. Eröffnung

Gestützt auf Art. 6 Abs. 1 VPVE wird die Plangenehmigung der asm, dem Kanton Solothurn und den Einsprechenden eröffnet.

Das BAK und die Gemeinde Flumenthal erhalten eine Kopie zur Kenntnisnahme.

III. verfügt:**1. Genehmigung der Planvorlagen**

Die Planvorlage der asm vom 26. Mail 2014, letztmals geändert am 25. November 2014, sowie die Planvorlage vom 12. Juni 2014 betreffend Flumenthal, Totalsanierung Anlage Bahnhof inkl. Sanierung/Aufhebung Bahnübergänge einschliesslich des damit zusammenhängenden Detailprojekts Sicherungsanlagen, Bahnübergang 061 Kirchgasse, km 6.103, enthaltend die folgenden Unterlagen:

<i>Ord.-Nr.</i>	<i>Dokument</i>	<i>Massstab</i>	<i>Nr.</i>	<i>Datum</i>
2	Technischer- und Sicherheitsbericht	--	--	23.05.2014
3	Umweltbericht	--	--	23.05.2014
5	Situationsplan	1:500	201	23.05.2014
7	Normalprofile	1:50	203	23.05.2014
8	Querprofile	1:100	204	23.05.2014
9	Landerwerbsplan	1:500	205	23.05.2014
10	Abstand Perronkante - Gleisachse	1:200	206	23.05.2014
11	Bahnübergang Kirchgasse	1:100	207	23.05.2014
12	Schaltschema	--	209	23.05.2014
13	Typische Querprofile	1:100	--	23.05.2014
15	Rückleitungs- und Erdungskonzept	--	--	27.05.2013

Unterlagen des Detailprojekts Sicherungsanlagen

<i>Ord.-Nr.</i>	<i>Dokument</i>	<i>Massstab</i>	<i>Nr.</i>	<i>Datum</i>
4	Technischer Bericht	--	--	16.05.2014
5	Sicherheitsbericht	--	--	19.05.2014
6	Signal- und Situationsplan	1:1'000	65107-100-01	16.05.2014
7	Detailplan	1:200	65106-104-01	16.05.2014
8.1	Querprofil Bahnübergang 061 Kirch- gasse	1:50	65106-304-01	19.05.2014
8.2	Querprofil Bahnübergang 061 Kirch- gasse	1:50	65106-304-02	19.05.2014
8.3	Querprofil KL 61.1	1:50	65106-304-03	03.06.2014
8.4	Querprofil KL 61.2	1:50	65106-304-04	03.06.2014
8.5	Querprofil KLW 61.2	1:50	65106-304-05	03.06.2014
9.1	Weg-Zeit-Diagramm Bahnübergang Kirchgasse	1:5000	4878-364.2064b	15.05.2014

wird im Sinne der Erwägungen mit folgenden Auflagen **genehmigt**.

2. Auflagen

- 2.1** *Parallelführung Schiene - Strasse:* Die asm hat die Planunterlagen für die rückwärtige Erschliessung (Parallelweg Süd) im Bereich der Parzellen 527 und 766 im Sinne der Erwägungen anzupassen und dem BAV spätestens zwei Monate vor Baubeginn zur Prüfung vorzulegen.
- 2.2** *Baselstrasse:* Die asm hat die Planunterlagen über den Bereich QP 4 – QP 7 zu prüfen, ob der bahnseitige Strassenrand bzw. die Baselstrasse zu Gunsten eines durchgehenden Dienstweges Nord verschoben bzw. verschmälert werden kann. Das Ergebnis der Prüfung ist dem BAV spätestens zwei Monate vor Baubeginn zur Kenntnis einzureichen.
- 2.3** *Rückleitungs- und Erdungskonzept:* Die asm hat das Rückleitungs- und Erdungskonzept für alle relevanten Anlageteile im Projektbereich, unter Einbezug aller betroffenen Erdungssysteme, im Sinne der Erwägungen zu überprüfen und zu vervollständigen. Das überarbeitete Konzept ist dem BAV vor Baubeginn zur Prüfung vorzulegen.
- 2.4** *Prüfbericht des Sachverständigen:* Die asm hat die unter Ziffer 5 des Prüfberichts formulierten Punkte zielgerichtet zu erledigen. Die Erledigung ist im Sicherheitsnachweis Realisierung zu dokumentieren.
- 2.5** *Sicherheitsmanagement Realisierung:* Die asm hat dem BAV den vollständigen Vorgehensplan für die Nachweisführung der Realisierung (Termine, Arbeiten, Verantwortlichkeiten, Kompetenzen und Unabhängigkeiten) spätestens zwei Monate vor Baubeginn zur Kenntnisnahme einzureichen.
- 2.6** *Sicherheitsnachweis und Gutachten für die Realisierung:* Die asm hat dem BAV den Sicherheitsnachweis („Final“) für die Bahnübergangsanlage und den entsprechenden Sachverständigenprüfbericht (d.h. die vollständige Dokumentation der Begutachtung und Prüftätigkeit) spätestens einen Monat nach deren Inbetriebnahme zur Kenntnisnahme einzureichen.
- 2.7** *Abfälle:* Die asm hat dafür zu sorgen, dass nach erfolgter Verwertung oder Entsorgung der Auftragnehmer auf Verlangen der Behörde den Nachweis erbringen kann, welche Mengen wie und wo entsorgt bzw. verwertet worden sind.
- 2.8** *Verkehr und Tiefbau:* Die asm hat unter Berücksichtigung der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen die Längsparkplätze (QP1) um mindestens 50 cm zurückzusetzen.
- 2.9** *Betriebsbewilligung:* Die asm hat unverzüglich nach Inbetriebnahme der genehmigten Anlagen dem BAV mit beiliegendem Formular die verfassungsgemässe Erstellung sämtlicher mit vorliegender Genehmigung bewilligten Bauteile zu bestätigen.

3. Genehmigung im Einzelfall / Ausnahmegesuch

- 3.1** Der asm wird die Genehmigung im Einzelfall betreffend Abweichung von Richtwerten bei der Gleistrassierung gemäss den AB-EBV zu Art. 17 Ziffer 3.5 Regelüberhöhung erteilt.
- 3.2** Das Gesuch um Ausnahmegenehmigung betreffend Regelüberhöhung wird als gegenstandslos abgeschlossen.

4. Einsprachen

4.1 Einsprache Lotti und Beat Tschumi

Die Einsprache von Lotti und Beat Tschumi wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten war.

4.2 Einsprache Mathias Stampfli-Jäggi

Die Einsprache von Mathias Stampfli-Jäggi wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten war.

4.3 Einsprache Martin Wyss

Die Einsprache von Martin Wyss wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten war.

4.4 Einsprache Wyss Brandschutz AG

Die Einsprache der Wyss Brandschutz AG wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten war.

4.5 Einsprache Viktor Wyss AG

Die Einsprache von Viktor Wyss AG wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten war.

4.6 Einsprache Robert und Susanne Klaus

Die Einsprache von Robert und Susanne Klaus wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten war.

4.7 Einsprache Paul und Dorothée Wegmann

Die Einsprache von Paul und Dorothée Wegmann wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten war.

4.8 Einsprache Elisabeth Portmann-Wyss

Die Einsprache von Elisabeth Portmann-Wyss wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten war.

4.9 Einsprache Maria-Luise und Josef Schreiber

Die Einsprache von Maria-Luise und Josef Schreiber wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten war.

4.10 Einsprache Hans-Jörg Weyermann

Die Einsprache von Hans-Jörg Weyermann wird infolge Rückzugs abgeschrieben.

4.11 Einsprache Martin Feier

Die Einsprache von Martin Feier wird infolge Rückzugs abgeschrieben.

5. Einwendungen Kanton Solothurn

Die Begehren des Kantons Solothurn werden im Sinne der Erwägungen gutgeheissen.

6. Plangenehmigungsgebühr

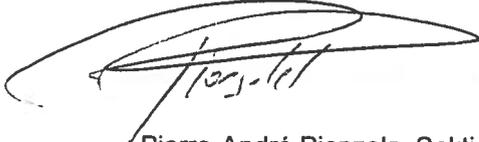
Der asm wird eine Plangenehmigungsgebühr von Fr. 15'000.– auferlegt. Die Gebühr ist mit separater Rechnung an das BAV zahlbar.

7. Eröffnung

Die Plangenehmigung wird der asm, dem Kanton Solothurn sowie den Einsprechenden eröffnet.

Das BAK und die Gemeinde Flumenthal erhalten eine Kopie zur Kenntnisnahme.

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Infrastruktur



Pierre-André Pianzola, Sektionschef
Sektion Bewilligungen II

Abteilung Sicherheit



Bruno Revelin, Sektionschef
Sektion Bahnbetrieb

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diese Verfügung kann gestützt auf die Art. 44 ff. VwVG binnen 30 Tagen seit der Eröffnung beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, 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.

Die Beschwerdeschrift hat die Begehren und deren Begründung mit Angaben der Beweismittel zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen.

Die Beschwerdeschrift ist vom Beschwerdeführer oder seinem Vertreter zu unterzeichnen. Ein allfälliger Vertreter hat sich durch eine schriftliche Vollmacht auszuweisen.

Die Beschwerdeinstanz erhebt vom Beschwerdeführer einen Kostenvorschuss in der Höhe der mutmasslichen Verfahrenskosten (Art. 63 Abs. 4 VwVG).

Mitteilung eingeschrieben an:

- Aare Seeland mobil AG, Bauabteilung, Daniel Nadig, Grubenstrasse 12, 4900 Langenthal
- Beilagen: - 1 Plandossier mit Genehmigungsvermerk BAV
 - Bestätigungsformular
 - (**separate** Rechnung für die Plangenehmigungsgebühr folgt)
- Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn
- Stampfli Rechtsanwälte, Rechtsanwalt Walter Keller, Rötistrasse 22, 4500 Solothurn
- Elisabeth Portmann-Wyss, Länggasse 2, 4534 Flumenthal
- Robert und Susanne Klaus, Rötistrasse 2, 4534 Flumenthal
- Maria-Luise und Josef Schreiber, Baselstrasse 10, 4534 Flumenthal
- Lotti und Beat Tschumi, Sportweg 9, 4534 Flumenthal

- Martin Wyss, Lindenweg 12, 4534 Flumenthal
- Wyss Brandschutz AG, Eichenweg 23, Postfach, 4534 Flumenthal
- Viktor Wyss AG, Scharlenweg 5, Postfach 234, 4534 Flumenthal
- Mathias Stampfli-Jäggi, Kirchgasse 20, 4534 Flumenthal
- Paul und Dorothee Wegmann, Rötistrasse 6, 4534 Flumenthal
- Hans-Jörg Weyermann, Lindenweg 4, 4534 Flumenthal

Kopie z.K. an:

- Bundesamt für Kultur BAK, Heimatschutz und Denkmalpflege, Christof Messner, Hallwylerstrasse 15, 3003 Bern
- Einwohnergemeinde Flumenthal, Jurastrasse 6, 4534 Flumenthal
- ea/aa
- bw II/aa (2)

Per E-Mail an:

- daniel.nadig@asmobil.ch

Intern per Zeiger an:

- ghp/bwII, gru/ea, rut/st, deh/bb, lii/bwII