



Bundesamt für Verkehr BAV, CH-3003 Bern

An die Adressaten gemäss Verteiler

Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

Unser Zeichen: [REDACTED]

Sachbearbeiter/in: [REDACTED]

Bern, 29. Mai 2007

DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR

hat im verwaltungsrechtlichen Verfahren gemäss Art. 40 Abs. 2 EBG

Kanton Solothurn

vertreten durch Bau- und Justizdepartement, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn

Gesuchsteller

gegen

Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, mit Sitz in Bern,

vertreten durch Infrastruktur, Recht, Kasernenstrasse 95/97, Postfach, 8021 Zürich

Gesuchsgegnerin

betreffend

die Kostenverteilung des Unterführungsbauwerks der Umfahrung Solothurn-West auf der Strecke Solothurn West - Bellach bei Bahnkilometer 75.383.



Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

I. festgestellt:

1. Die neue Kantonsstrasse H5a ist eine Umfahrungsstrasse, welche derzeit im Rahmen des Projekts „Entlastung West“ in Solothurn gebaut wird. Diese Strasse unterquert bei km 1547.560 die bestehende Doppelspurstrecke Solothurn West - Bellach bei Bahnkilometer 75.383. Die Kreuzungsbaute befindet sich auf der Parzelle Nr. 5037 der SBB. Die neue Unterführung wird im Bauvorhaben des Kantons Solothurn schlicht als SBB-Brücke bezeichnet. Diese Unterführung schliesst im Süden an den neuen Strassentunnel an, welcher vom Kanton Solothurn als Gibelintunnel bezeichnet wird. Das Eigentum an der Strassenunterführung kommt dem Kanton Solothurn als Bauherr zu. Das Eigentum an der Eisenbahnanlage hingegen verbleibt bei den SBB.
2. In einem Schreiben der Schweizerischen Bundesbahnen AG, Infrastruktur Anlagen-Management, vom 13. November 2002 wird zur Umfahrung Solothurn-West Stellung genommen. Demnach schlagen die SBB dem Kanton Solothurn unter anderem vor, beim Bau des Strassentunnels das gesamte Grundstück der SBB für Bahnlasten auszulegen, damit später ein allfälliges 3. Gleis realisiert werden könnte.
3. In der Folge erstellte der Kanton Solothurn Pläne für die neue Strassenunterführung. Diese Pläne entsprechen den Wünschen der SBB und sehen daher vor, dass auf dem gesamten Grundstück der SBB auf seiner Breite von rund 18 Meter oberhalb der neuen unterirdischen Strasse Eisenbahnverkehr stattfinden kann. Die SBB erteilten am 12. Januar 2005 ihre eisenbahnrechtliche Zustimmung gemäss Art. 18m Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) zum Bau dieser Strassenunterführung.
4. Auch der Regierungsrat des Kantons Solothurn hat in seinem Beschluss vom 18. Januar 2005 diese Pläne genehmigt. Somit konnte der Bau der Entlastungsstrasse im Westen von Solothurn beginnen.
5. Die SBB arbeiteten daraufhin einen Vertrag über Bau und Nutzung der Kreuzung aus und stellten einen entsprechenden Entwurf am 11. März 2005 dem Kanton Solothurn zu. Dieser Entwurf sah vor, dass der Kanton Solothurn die gesamten Kosten für den Bau der Strassenunterführung tragen soll. Die Vertragsparteien wurden sich jedoch in Bezug auf die Kosten nicht einig, so dass bis heute kein solcher Vertrag unterzeichnet wurde.
6. Am 12. August 2005 beantragte der Kanton Solothurn beim Bundesamt für Verkehr (BAV) die Durchführung eines Verfahrens nach Art. 40 Abs. 2 EBG. In seinem Gesuch stellte der Kanton Solothurn folgende Anträge:

- Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) seien zu verpflichten, folgende Kosten des Kreuzungsbauwerkes der Strecke DfA Solothurn West – Bellach mit der Kantonsstrasse H5a (Strassenunterführung) zu tragen:

Die Mehrkosten, welche sich aus dem Umstand ergeben, dass auf Wunsch der SBB die über die Breite der bestehenden Galerie für den Gibelintunnel beanspruchte Fläche bis beidseits zur Grundstücksgrenze ebenfalls für die Aufnahme der Bahnlasten konzipiert werden muss.

- Eventualiter: es sei für die Mehrkosten im Sinne von Ziffer 1 eine Kostenverteilung im



Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

Ermessen des BAV vorzunehmen.

- Es sei als Zwischenentscheid festzustellen, dass die Zustimmung der SBB gemäss Art. 18 m EBG vom 11. Januar 2005 zum Kreuzungsbauwerk rechtskräftig ist.

- Unter Kostenfolge.

7. Die SBB haben zum Verfahren in ihrem Schreiben vom 25. September 2005 folgende Begehren gestellt:

- Auf das Begehren sei wegen Verspätung/Verwirkung nicht mehr einzutreten.

- Das Begehren sei infolge Akzeptanz der Kostentragung gestützt auf das konkludente Verhalten des Kantons Solothurns abzuweisen.

- Das Begehren um Übernahme der Mehrkosten durch die SBB sei abzuweisen.

- Das Eventualbegehren um Übernahme der Mehrkosten durch die SBB sei abzuweisen.

- Unter Kostenfolge zu Lasten des Gesuchstellers.

8. Am 10. Januar 2006 teilen die SBB dem Kanton Solothurn mit, dass sie gegen einen Baubeginn nichts einzuwenden haben, da das Anstandsverfahren vor dem BAV lediglich die Kostenverteilung betrifft.

9. Anlässlich eines zweiten Schriftenwechsels beantragte der Kanton Solothurn am 21. März 2006 die Abweisung der Begehren der SBB.

10. Am 8. Mai 2006 begeherten die SBB wiederum die Abweisung der Begehren des Kantons Solothurn.

11. In der Folge arbeitete der Kanton Solothurn ein Fiktivprojekt aus, um die Kosten einer hypothetischen Strassenunterführung mit einer minimalen Tragfähigkeit zu errechnen. Ein solcher Ausbau hätte genügt, um die Last der bestehenden Eisenbahnanlage zu tragen. Über dieses Fiktivprojekt informierte der Kanton Solothurn das BAV mit einem Schreiben vom 23. Oktober 2006. Die Kosten für die Fortführung des Strassentunnels südlich des SBB-Grundstücks und die Kosten für die Rampe im Norden sind nicht Bestandteil des Fiktivprojektes. Für die sich im Bau befindende Strassenunterführung budgetierte der Kanton Solothurn Fr. 2'173'200.-. Nach den Berechnungen des Kantons Solothurn werden Fr. 434'200.- von den Gesamtkosten allein durch den verstärkten Ausbau für das dritte Gleis verursacht. Die SBB nahmen mit Schreiben vom 29. November 2006 zu diesem Fiktivprojekt Stellung. Nach der Auffassung der SBB betragen die Kosten für die zusätzliche Verstärkung lediglich Fr. 52'806.41. Ein Grossteil der Kosten, welche der Kanton Solothurn aufgeführt hat, bezeichnen die SBB als „ohnehin Kosten“.



Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

II. in Erwägung gezogen:

A *Formelles:*

1. Gemäss Artikel 40 EBG entscheidet das BAV über Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Gemäss Art. 40 Abs. 2 EBG entscheidet das BAV auch über Streitigkeiten der Kostenverteilung, die sich aus den Bestimmungen über Planung, Bau und Betrieb der Eisenbahnen ergeben.
2. Im vorliegenden Fall wird eine neue Strassenunterführung unterhalb einer Eisenbahnanlage gebaut. Umstritten ist im vorliegenden Fall eine allfällige finanzielle Beteiligung der SBB an den Baukosten für die neue Strassenunterführung, welche derzeit vom Kanton Solothurn gebaut wird. Obwohl die Strassenunterführung als Nebenanlage nicht dem Bahnbetrieb dient, sind vorliegend ausschliesslich die Kosten umstritten, welche durch Bedürfnisse der Bahn verursacht werden. Das BAV ist für diesen Fall zuständig, da es sich vorliegend um eine Streitigkeit über die Verteilung der Kosten des Eisenbahnbaus handelt.
3. Gesuche um Durchführung eines Verfahrens nach Art. 40 Abs. 2 EBG sind an keine besondere Frist gebunden. Auf das Gesuch des Kantons Solothurn ist demnach einzutreten.

B *Materielles:*

1. Der Begriff „Strassentunnel“ wird in dieser Entscheidung für die gesamte unterirdisch geführte Strasse verwendet, also auch für deren Verlauf abseits des Grundstücks der SBB. Als Strassenunterführung wird der Abschnitt des Strassentunnels bezeichnet, welcher auf dem Grundstück der SBB gebaut wird und dort die Eisenbahnanlage unterquert. Der Begriff Kreuzungsbauwerk umfasst die Eisenbahnanlage und die Strassenunterführung bei der Kreuzungsstelle.
2. Die Verteilung der Kosten, welche beim Bau einer Kreuzung zwischen einer Eisenbahnlinie und anderen Anlagen entstehen, ist im EBG geregelt. Das Grundstück am Ort der Kreuzungsstelle befindet sich im Eigentum der SBB. Die SBB müssen ihren Grund und Boden an der Kreuzungsstelle gemäss Art. 25 Abs. 2 EBG unentgeltlich zur Verfügung stellen. Der Kanton muss als Verursacher und Eigentümer des neuen Verkehrsweges nach Art. 25 Abs. 1 EBG grundsätzlich die Kosten für den Bau und Unterhalt der Kreuzungsbaute übernehmen. Sofern einer Partei Vorteile durch den Bau der Kreuzung entstehen, ist diese Partei gemäss Art. 27 EBG zur Leistung eines Kostenbeitrages verpflichtet. Stellt eine Partei im Interesse des künftigen Ausbaues ihrer Anlage besondere Begehren, so hat sie die daraus an der Kreuzungsstelle entstehenden Mehrkosten alleine zu tragen (Art. 27 Abs. 2 EBG). Die Gesetzesbestimmungen in Art. 25 ff. EBG haben gemäss Art. 32 EBG einen dispositiven Charakter. Daher ist es grundsätzlich zulässig, in einem Vertrag eine andere Kostenregelung zu vereinbaren.
3. Unbestritten ist das Bauvorhaben selbst. Die Pläne der Kreuzungsbaute wurden mit der Zustimmung der SBB vom Kantonsrat gemäss Art. 18m EBG bewilligt. Damit haben sich beiden Parteien verbindlich für den Bau der Strassenunterführung ausgesprochen.



Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

Unbestritten ist ebenfalls, dass der Kanton Solothurn als Verursacher, Bauherr und Eigentümer der Kreuzungsbaute grundsätzlich die Kosten für den Bau der Strassenunterführung zu tragen hat. Dass die derzeit vorhandenen zwei Gleisstränge nicht die ganze Breite des SBB Areals nutzen, bestreitet keine der Parteien. Sie sind sich zudem einig, dass es technisch möglich gewesen wäre, eine günstigere Strassenunterführung mit einer geringeren Tragfähigkeit zu bauen. Keine der Parteien hat bestritten, dass es sinnvoll sein mag, bei diesem Bauvorhaben die Tragfähigkeit der Strassenunterführung ausreichend zu verstärken, damit die Strassenunterführung auch einem künftigen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur standhalten könnte. Zumindest indirekt anerkennen die Parteien die Möglichkeit, dass die Eisenbahnanlage an dieser Stelle eines Tages ausgebaut wird und dass eine spätere Verstärkung der Tragfähigkeit der Strassenunterführung übermässigen Aufwand mit sich bringen würde.

4. Die SBB empfehlen dem Kanton Solothurn, dass die Strassenunterführung auf der gesamten Parzelle der SBB für Gewichte der Eisenbahn ausgelegt werden soll, damit die Strassenunterführung auch einem künftigen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur standhalten würde. Da der Kanton Solothurn diesen Ausbauwunsch berücksichtigt, sollen die SBB – nach Auffassung des Kantons Solothurn – die daraus resultierenden Mehrkosten gemäss Art. 27 Abs. 2 EBG übernehmen.
5. Die SBB nennen verschiedene Gründe, weshalb der Kanton Solothurn für die gesamten Baukosten der Kreuzungsbaute aufkommen soll. Nach Auffassung der SBB verletzt der Kanton Solothurn Treu und Glauben, wenn er zuerst die Zustimmung der SBB zu dem Bauprojekt erwirkt und dann nachträglich einen Kostenbeitrag einfordert. Die SBB bestreiten zudem, dass es sich um ein von ihnen gestelltes Begehren handelt, denn die Baupläne sind vom Kanton Solothurn angefertigt worden. Die SBB betrachten den Erhalt der Tragfähigkeit auf ihrem gesamten Grundstück als Pflicht des Kantons Solothurn, denn dadurch werde eine unzulässige Schädigung der SBB vermieden. Andernfalls würde der Kanton Solothurn für die Benutzung des SBB Grundstücks abseits der Gleise der SBB eine Entschädigung schulden. Alternativ könnte der Kanton Solothurn die marginale Grundstückfläche seitlich der Bahnstrecke in einem Enteignungsverfahren sich selbst aneignen und entsprechend entschädigen. Eine Entschädigung werde jedoch hinfällig mit dem Ausbau des gesamten SBB-Grundstücks für Bahnlasten und mit der Übernahme der gesamten Baukosten durch den Kanton Solothurn. Einen Vorteil könnte den SBB allerhöchsten dadurch erwachsen, dass bei einem künftigen Ausbau der Eisenbahnanlage die Verbreiterung des Bahndammes an Ort der Strassenunterführung nicht weiter erforderlich sein wird und dass daher möglicherweise Kosten im Betrag von Fr. 25'000.- eingespart werden könnten.
6. Die SBB vertreten zudem die Auffassung, dass der Kanton Solothurn durch konkludentes Verhalten seine Zustimmung zur Übernahme der gesamten Baukosten bereits erteilt habe. Das BAV stellt fest, dass der Kanton Solothurn die Aufforderung zur Stellungnahme in der Plangenehmigung der SBB vom 12. Januar 2005 nicht dazu genutzt hat, um einen Kostenbeitrag der SBB einzufordern. Einen Kostenbeitrag der SBB hat der Kanton Solothurn jedoch eingefordert, nachdem die SBB mit Schreiben vom 11. März 2005 dem Kanton Solothurn einen Vertragsentwurf über Bau und Unterhalt der Kreuzung zugestellt haben. Der Kanton Solothurn stimmte dem Entwurf nicht zu und auch in der Folge konnte diesbezüglich keine Einigung erzielt werden. Das Verhalten des



Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

Kantons Solothurn ist nicht konkludent im Sinne einer Zustimmung zur vorgeschlagenen Kostenregelung der SBB. Dementsprechend liegt kein formeller Vertrag mit einer Kostenregelung vor. Auch kann in diesem Verhalten keine Verletzung von Treu und Glauben erkannt werden.

7. Die SBB vertreten den Standpunkt, dass der Kanton Solothurn die Kreuzungsbaute zu Recht in der gesamten Breite des SBB-Grundstückes für Bahnlasten auslegt. Nach Auffassung der SBB wahrt der Kanton Solothurn damit die Bestandesgarantie des Eigentums der SBB. Als Grundeigentümer haben die SBB einen verfassungsmässigen Anspruch auf den Schutz ihres Eigentums haben. Art. 22ter Abs. 2 und 3 der Bundesverfassung umschreibt die Voraussetzungen, nach welchen das Recht am Eigentum eingeschränkt werden darf. Der Eingriff in das Eigentum erfordert eine gesetzliche Grundlage, muss im öffentlichen Interesse liegen, soll verhältnismässig sein und unterliegt einer Entschädigungspflicht, falls der Eingriff einer Enteignung gleich kommt. Ein Eingriff in die Eigentumsrechte ist mit der Zustimmung des Betroffenen ebenfalls rechtmässig. Vorliegend wird eine Strassenunterführung nach Plänen gebaut, welche bereits die Zustimmung der SBB erhielten. Da die SBB Ihre Zustimmung zum Bau der Strassenunterführung unabhängig von der Frage der Kostenregelung wiederholten, kann eine Verletzung ihrer Rechte als Grundeigentümer ausgeschlossen werden.
8. Nach Ansicht der SBB ist der Kanton Solothurn beim Bau der Kreuzung verpflichtet, die Tragfähigkeit für Bahnlasten in einer Breite von rund 18 Meter auf dem gesamten SBB Grundstück zu erhalten. Diese Pflicht sei ein Ausfluss der Eigentumsgarantie und des privatrechtlichen Gebotes, niemanden widerrechtlich zu schädigen. Um die bestehende Gleisanlage ausreichend abzustützen, hätte es aber genügt, die Kreuzungsbaute in einer Breite von rund 12 Meter zu verstärken. Das Gelände unmittelbar neben der Gleisanlage kann nicht anderweitig genutzt werden, als für den Ausbau der Eisenbahnanlage und ein konkreter Ausbauplan liegt nicht vor. Daher wäre den SBB durch einen alternativen kostengünstigeren Ausbau keinen unmittelbaren Schaden entstanden. Dem entsprechend gibt es keine grundsätzliche Pflicht, beim Bau der Strassenunterführung die Tragfähigkeit der Strassenunterführung auf dem gesamten Grundstück der SBB für Bahnlasten zu gewährleisten. Der Kanton Solothurn als Bauherr hat jedoch die Pflicht, die Zustimmung der SBB zu diesem Bauvorhaben einzuholen, da ein Grundstück des Bahnunternehmens benutzt wird und die Betriebssicherheit beeinträchtigt werden könnte (Art. 18m EBG).
9. Der Kanton Solothurn hat korrekterweise die Zustimmung der SBB gemäss Art. 18m EBG eingeholt, bevor mit dem Bau begonnen wurde. Die SBB haben die Baupläne bereits vor Unterzeichnung eines Bau- und Nutzungsvertrages genehmigt. Die Notwendigkeit einer Zustimmung durch die SBB hätte es den SBB erlaubt, die Genehmigung der Baupläne, von einem Vertrag über die Kostentragung von Bau und Unterhalt abhängig zu machen. Die SBB haben ihren eigenen Angaben zufolge das Bauvorhaben in der Annahme genehmigt, dass der Kanton Solothurn bereit sei, für sämtliche Baukosten aufzukommen. Ein Vertragsentwurf der SBB über Bau und Nutzung der Kreuzung sah denn auch vor, dass sämtliche Kosten, welche durch den Bau der Strassenunterführung verursacht werden, vom Kanton Solothurn zu tragen sind. Nachdem sich nun heraus gestellt hat, dass der Kanton Solothurn nicht bereit ist, sämtliche Kosten zu übernehmen, hielten die SBB dennoch an ihrem Entscheid fest, und wiederholten ihre Zustimmung zu



Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

dem geplanten Bauvorhaben. Mit dem Bau der Kreuzungsbaute konnte daher begonnen werden, obwohl die Frage der Kostenregelung noch nicht geregelt wurde.

10. Die SBB bestreiten nicht, dass gemäss Art. 25 Abs. 2 EBG der Grund und Boden an Ort der Kreuzungsstelle unentgeltlich genutzt werden darf. Nach der Auffassung der SBB umschliesst dieses Benutzungsrecht nur die effektive Kreuzungsstelle und nicht das gesamte SBB-Grundstück. Nach Ansicht der SBB würde der Kanton Solothurn den SBB eine Entschädigung für die Benutzung dieser marginalen Grundstücksflächen schulden, wenn durch den Bau der Strassenunterführung die Tragfähigkeit des SBB Grundstücks eingeschränkt würde. Für den Bau einer Kreuzung ist es aber unerlässlich, den Grund und Boden der SBB in seiner gesamten Breite zu benutzen. Die SBB ist Eigentümerin dieses Grundstückes und kann dort ihren Eisenbahnverkehr abwickeln. Das Grundstück könnte für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur genutzt werden. Die schmalen Bereiche an Grund und Boden, welche neben den Gleisanlagen im Eigentum der SBB befinden, können nicht landwirtschaftlich genutzt werden und eignen sich auch nicht als Bauland. Das Interesse der SBB an einer Verstärkung der Tragfähigkeit der Strassenunterführung steht also ausschliesslich im Zusammenhang mit möglichen Ausbauprojekten der Eisenbahninfrastruktur. Daher bezieht sich im vorliegenden Fall der Begriff Kreuzungsstelle auf die gesamte Breite des SBB-Grundstücks. Eine Entschädigung für die Benutzung dieses Grundstücks zu verlangen, wäre demnach nicht mit Art. 25 Abs. 2 EBG vereinbar.
11. Um abzuklären, ob es notwendig sei, das gesamte Grundstück der SBB für Bahnlasten auszulegen, hat das BAV die SBB zur Stellungnahme über die zu erwartende Verkehrsentwicklung und über allfällige Ausbaupläne auf dieser Strecke aufgefordert. Die SBB kamen mit Schreiben vom 29. November 2006 dieser Aufforderung nach und bestätigten, dass derzeit keine konkreten Ausbaupläne vorliegen. Die SBB möchten sich jedoch die Option offen behalten, ihre Bahninfrastruktur im fraglichen Bereich kostengünstig auszubauen. Es sei nicht auszuschliessen, dass es auf dieser für den gesamten West-Ost Verkehr bedeutsamen Verkehrsverbindung eines Tages notwendig wird, ein drittes Gleis zu bauen oder eine Kurvenstreckung zwecks Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit vorzunehmen. Konkrete Pläne können jedoch erst nach der Ausarbeitung der *Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur* (ZEB), an welcher auch das BAV mitwirkt, ausgearbeitet werden. Im Entwurf der ZEB-Vorlage vom 4. April 2007 ist eine Beschleunigung der Gütertrassen West-Ost ausdrücklich vorgesehen. Auf der Strecke Solothurn West – Bellach sind jedoch keine baulichen Massnahmen vorgesehen. Dennoch gibt es Gründe, weshalb der Strassentunnel bereits vorsorglich in der ganzen Breite für Bahnlasten auszulegen. Eine spätere Verstärkung des Strassentunnels wäre wesentlich teurer als eine anfängliche Verstärkung. Zudem müsste dann der Strassenverkehr während der Bauzeit vorübergehend gesperrt werden. Der vorsorgliche Ausbau zur Tragung möglicher künftiger Bahnlasten ist daher nicht sinnlos. Daraus lässt sich jedoch nicht schliessen, dass die gegenwärtige Auslegung des gesamten SBB-Grundstückes für Bahnlasten zwingend erforderlich ist.
12. Um die Frage der Kostenregelung genauer zu analysieren, hat das BAV die Parteien aufgefordert, zu einer fiktiven Strassenunterführung Stellung zu nehmen. Bei diesem fiktiven Projekt sollte die Kreuzungsbaute unabhängig von Ausbaumünschen lediglich den Anforderungen der bestehenden Eisenbahnanlage genügen. Beim fiktiven Projekt weist



Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

die Strassenunterführung daher eine Breite von rund 12 Meter auf, obwohl die Breite der effektiven Kreuzungsbaute rund 18 Meter beträgt.

13. Da die SBB derzeit noch keine konkreten Ausbaupläne zur Gleisbegradigung oder zum Bau eines dritten Gleises haben, hätten sie bei der Realisierung einer Kreuzungsbaute mit einer Tragfähigkeit ausschliesslich für die bestehenden Bahnlasten keinen konkreten Schaden nachweisen können. Dementsprechend hätte der Kanton Solothurn womöglich der SBB keine Entschädigung bezahlen müssen.
14. Beim Bau dieser fiktiven Strassenunterführung mit einer geringeren Tragfähigkeit wäre die nachträgliche Verstärkung sehr aufwendig und teuer. Möglich wäre ein späterer Ausbau dennoch, daher kann auch nicht von einer materiellen Enteignung gesprochen werden.
15. Falls der Kanton Solothurn die Strassenunterführung diesem fiktiven Projekt entsprechend gebaut hätte, so müssten die SBB einen späteren Ausbau selber finanzieren. Denn bei einem späteren Ausbau der Gleisanlage hätten die SBB als Verursacher und Eigentümer des neuen Verkehrsweges die Kosten für den Ausbau übernehmen müssen. Falls der Ausbau als Änderung der bestehenden Anlage aufgefasst würde, müsste die SBB die Kosten für den Ausbau übernehmen, da der Ausbau durch die Verkehrszunahme auf der Schiene erforderlich geworden wäre (Art. 26 Abs. 2 EBG).
16. Die Vorteilsanrechnung gemäss Art. 27 EGB ist in jedem Fall zu berücksichtigen, da ein abweichender Vertrag nicht abgeschlossen wurde.
Durch den Bau der Strassenunterführung erfahren die SBB möglicherweise einen Vorteil. Falls die SBB die Eisenbahnanlage ausbauen würden, müsste an der Kreuzungsstelle der Bahndamm nicht verbreitert werden, wodurch ein Ausbau der Bahninfrastruktur voraussichtlich um Fr. 25'000.- günstiger ausfallen würde. Die SBB ziehen einen künftigen Ausbau dieser Strecke ernsthaft in Betracht, ansonsten hätte die SBB nicht den Ausbau der Tragfähigkeit auf dem ganzen Grundstück empfohlen. Ob sich dieser Vorteil jemals realisiert, hängt jedoch davon ab, ob und wie diese Strecke ausgebaut wird. Aufgrund dieser Ungewissheit ist eine Vorteilsanrechnung gemäss Art. 27 Abs. 1 EBG nicht angebracht.

Im zweiten Absatz von Art. 27 EBG ist festgelegt, dass wer beim Bau einer Kreuzungsbaute besondere Begehren stellt, die daraus resultierenden Kosten selber zu tragen hat. Die SBB haben sich in einem Schreiben vom 13. November 2002 zu den technischen Grundlagen und Randbedingungen dieses Projektes geäussert. In diesem Schreiben empfehlen die SBB, dass der ganze Bereich des SBB-Grundstücks für Bahnlasten auszulegen sei, damit ein allfälliges drittes Gleis realisiert werden könnte. In Bezug auf die exakte Breite der reellen und der fiktiven Kreuzungsbaute konnten sich die SBB und der Kanton Solothurn im Verlauf dieses Verfahrens nicht auf genaue Zahlen einigen. Die Strassenunterführung wird auf dem Grundstück der SBB in seiner gesamten Breite von 18 Meter für die Tragung von Bahnlasten konzipiert. Für die Tragung der bestehenden Eisenbahnstrecke mit lediglich zwei Gleisspuren hätte es jedoch genügt, wenn lediglich rund 12 Meter für die Tragung von Bahnlasten ausgelegt worden wären. Es trifft zu, dass kein absoluter Zwang vorlag, die Strassenunterführung mehr als unbedingt nötig für Bahnlasten auszulegen. Der Entscheid die Strassenunterführung über die gesamte Breite des SBB-Grundstückes für Bahnlasten auszulegen, wurde vom Kanton Solothurn getroffen. Der Kanton Solothurn, welcher gemäss Art. 18m EBG für die Durchführung



Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

dieses Bauvorhabens auf die Zustimmung der SBB angewiesen war, hatte aber aufgrund der Empfehlung der SBB einen Grund zur Annahme, dass ein Projekt mit geringerer Tragfähigkeit nicht die Zustimmung der SBB erhalten würde. Das Interesse der SBB an einem so umfassenden Ausbau der Strassenunterführung ist auf Erhalt der bestehenden Verhältnisse ausgerichtet und bezweckt keine Verbesserung. Nach Auffassung der SBB wurde in diesem Empfehlungsschreiben lediglich dargestellt, was erforderlich sei, um die Kreuzungsbaute zu realisieren, ohne dabei die SBB zu schädigen. Da jedoch vorerst kein Schaden entstanden wäre, wenn eine Strassenunterführung mit geringerer Tragkraft gebaut worden wäre, ist diese Empfehlung der SBB ausschliesslich im Interesse des künftigen Ausbaus der Anlage ergangen. Obwohl die Berücksichtigung dieser Empfehlung den SBB keine wesentlichen Vorteile gegenüber der früheren Situation bringt und hauptsächlich bewirkt, dass günstige Ausbauoptionen erhalten bleiben, muss die Empfehlung der SBB vom 13. November 2002 als besonderes Begehren im Hinblick auf einen künftigen Ausbau ihrer eigenen Anlage nach Art. 27 Abs. 2 EBG aufgefasst werden. Der Umstand, dass nicht zwingend erforderliche Ausbauoptionen erhalten bleiben, ist in diesem Zusammenhang als Vorteil aufzufassen. Der Kanton Solothurn hat demnach Anspruch auf eine Vorteilsanrechnung nach Art. 27 Abs. 2 EBG. Für die Mehrkosten, welche durch die Berücksichtigung der Empfehlung der SBB verursacht werden, haben die SBB dem Kanton Solothurn eine Entschädigung zu zahlen. Das Gesuch ist daher im Grundsatz gutzuheissen.

17. Der Berechnung der Summe, welche die SBB dem Kanton Solothurn zu bezahlen hat, liegen die Angaben der Parteien zu einem Vergleich zwischen der reellen Kreuzungsbaute und der fiktiven Kreuzungsbaute zugrunde.

Die SBB haben bei ihrer Berechnung vom 29. November 2006 einige Kostenstellen nicht aufgeführt, namentlich sind dies die Verlängerung der Verschubbahn, die Mehrwertsteuer und einen Anteil an die Planungskosten.

Dagegen hat der Kanton Solothurn in seinen Berechnungen vom 23. Oktober 2006 einige andere Kostenstellen dem Erhalt der Ausbauoptionen zugeordnet, obwohl diese als „ohnehin Kosten“ bei der Berechnung der Entschädigungssumme nicht zu berücksichtigen sind. Als „ohnehin Kosten“ gelten die Kosten, welche bei der Realisierung der fiktiven Kreuzungsbaute mit einer reduzierten Tragfähigkeit ebenfalls in einem ähnlichen Umfang hätten aufgewendet werden müssen. Die Kosten für Wasserhaltung, Baugrubenabschlüsse, Anker und Baugrubenaushub hätten ohnehin aufgewendet werden müssen, da eine Reduktion der Kreuzungsbaute im Norden um 4 m bei einem Gefälle von 4.7% weniger als 20 cm an Höhe ausmachen würde. Diese geringfügige Veränderung hätte keine wesentlichen Kostenfolgen für die nördliche Rampe zur Folge gehabt. Dementsprechend wären die Kosten für Wasserhaltung und Aussteifungen der Baugrubenabschlüsse in nahezu gleichem Ausmass erforderlich gewesen. Diese Kostenpositionen sind demnach bei der Berechnung der Entschädigung nicht zu berücksichtigen.

Für die Berechnung der Entschädigung sind die effektiven Werkvertragspreise massgebend. Dies deshalb, weil der Kanton Solothurn Anspruch auf eine Entschädigung hat und diese Entschädigung sich möglichst an den effektiven Kosten zu orientieren hat. Die effektiven Kosten gehen eher aus dem Werkvertrag als aus den Angaben der SBB hervor.



Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

18. Der Kanton Solothurn hat für das fiktive Projekt eine Kostenersparnis von Fr. 434'000.- errechnet. Die SBB hingegen haben eine mögliche Ersparnis von Fr. 52'806.41 errechnet. Während der Kanton Solothurn eine Reduktion der reellen Kreuzungsbaute von 5.2 m annimmt, wäre nach Auffassung der SBB eine Reduktion der Strassenunterführung im Norden um 3.4 m möglich gewesen. Das BAV kommt nach Einsicht der Unterlagen zur Auffassung, dass eine Reduktion der Kreuzungsbaute um 4 Meter möglich gewesen wäre. Einzig in Bezug auf die Verschiebbahn ist die vom Kanton Solothurn angegebene Verlängerung um 5.2 Meter nachvollziehbar. Die weiteren Kosten können ebenfalls aufgrund der vom Kanton Solothurn genannten Werkvertragspreise errechnet werden.
19. Das BAV beurteilt die Kosteneinsparungen, welche bei der Realisierung der fiktiven Projekts möglich gewesen wären, wie folgt:

| Nr. | Bezeichnung | Position | Betrag in Fr. |
|-----|-----------------------|---|---------------|
| 113 | Baustelleneinrichtung | Verschubbahn 5.2 m / 22 m x 78'700.- | 15'000 |
| 172 | Abdichtung | 4 m anstelle von 5.2 m | 13'615 |
| 241 | Ortsbetonbau | 4 m anstelle von 5.2 m | 119'769 |
| 246 | Spannsysteme | 4 m anstelle von 5.2 m | 10'308 |
| | Zwischentotal 1 | | 158'692 |
| | Planungskosten | 10 % | 15'869 |
| | Zwischentotal 2 | | 174'561 |
| | MWST | 7.6 % | 13'267 |
| | Total | | 187'828 |

Die SBB haben demnach dem Kanton Solothurn Fr. 187'828.- für die Berücksichtigung ihres besonderen Ausbauwunsches zu bezahlen.

20. Die Verfahrenskosten bestehen gemäss Art. 63 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021) aus Spruchgebühr, Schreibgebühren und Barauslagen. Die Verfahrenskosten sind von der unterliegenden Partei zu tragen. Die Spruchgebühr ist in Anwendung von Art. 43 der Verordnung über die Gebühren und Abgaben im Aufgabenbereich des Bundesamtes für Verkehr (Gebührenverordnung BAV, SR 742.102) in Verbindung mit Art. 13 der Verordnung über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren (VwKV; SR 172.041.0) zwischen Fr. 100.- und 2'000.- anzusetzen. Die Schreibgebühr beträgt Fr. 10.- pro Seite des Entscheides. Im vorliegenden Fall gab es keine Barauslagen. Die Spruchgebühr wird auf Fr. 2'000.- festgesetzt. Zusammen mit einer Schreibgebühr von Fr. 120.- ergibt dies Verfahrenskosten von insgesamt Fr. 2'120.-. Da Gesuchssteller mit seinem Rechtsbegehren durchdringt und die Rechtsbegehren der Gesuchsgegnerin abgewiesen werden, ist die Gesuchsgegnerin die unterliegende Partei und muss die Prozesskosten übernehmen.



Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

21. Nach Art. 43 GebVBAV richten sich in Streitigkeiten nach Art. 40 EBG die Kosten und die Entschädigungspflicht nach der Verordnung über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren (Art. 8). Dem steht bezüglich der Parteientschädigung allerdings der Entscheid Muttenz der REKO INUM entgegen, der die Aussage enthält, dass für das erstinstanzliche Verfahren keine Parteientschädigung zuzusprechen sei (Entscheidung vom 5. April 2001, (33/34-2000-30), Erwägung Ziff. 10). Dies ergebe sich aus Art. 64 Abs. 1 VwVG. Das BAV teilt die Ansicht der ehemaligen REKO INUM.

III. verfügt:

1. Das Gesuch des Kantons Solothurn betreffend die Verbreiterung der für Bahnlasten konzipierten Strassenunterführung wird gutgeheissen.
2. Die SBB haben dem Kanton Solothurn für die Berücksichtigung ihres besonderen Ausbauwunsches Fr. 187'828.- zu bezahlen.
3. Die Verfahrenskosten werden auf Fr. 2'120.- festgelegt. Die SBB haben die Verfahrenskosten zu übernehmen. Der Betrag wird mit separater Rechnung eingefordert.
4. Parteientschädigungen werden keine gesprochen.

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Sektion Recht

Ueli Stückelberger
Leiter Rechtsdienst, stv. Abteilungschef Politik



Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen die Verfügung sowie die Auferlegung der Verfahrenskosten kann innerhalb von 30 Tagen seit Eröffnung beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 3000 Bern 14, Beschwerde eingereicht werden. Die Beschwerdeschrift ist im Doppel einzureichen. Sie hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift des Beschwerdeführers oder seines Vertreters zu enthalten; die Ausfertigung der angefochtenen Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit der Beschwerdeführer sie in Händen hat.

Eingeschrieben zu eröffnen an:

- Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn, Rötihof, Werkhofstr. 65, 4509 Solothurn

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

Kopie z.K. an:

[REDACTED]