



CH-3003 Bern, BAV

Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

Unser Zeichen: [REDACTED]

Sachbearbeiter/in: [REDACTED]

Bern, 04. Juli 2007

## DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR

hat im Anstandsverfahren gem. Art. 40 EBG

### **Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB)**

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

**Gesuchstellerin**

gegen

### **Einwohnergemeinde Trubschachen**

Gemeinderat, Gemeindeverwaltung, 3555 Trubschachen; vertreten durch:

[REDACTED], 3000 Bern 6

**Gesuchsgegnerin 1**

und

### **Kambly SA**

Spécialités de Biscuits suisses, Mühlestrasse 4, 3555 Trubschachen; vertreten durch:

[REDACTED]  
3550 Langnau

**Gesuchsgegnerin 2**

betreffend

**Kostenverteilung für die Sanierung (Automatisierung) des Bahnüberganges „Station Trubschachen“ bei km 43.090**

[REDACTED]  
Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen

Postadresse: Bundesamt für Verkehr BAV, CH-3003 Bern

[REDACTED]  
www.bav.admin.ch



## I. festgestellt:

1. Die SBB hat im Rahmen des Projektes „Automatisierung Gümligen – Malters“ in den Jahren 2004 und 2005 die Barrierenanlage des Bahnübergangs „Station Trubschachen“ erneuert. Dabei wurde eine neue Wechselblinkanlage installiert und die Steuerung sowie der Antrieb der Barriere angepasst.

Der Bahnübergang „Station Trubschachen“ befindet sich bei Bahnkilometer 43.090 und erschliesst u.a. die Parzelle Nr. 126, welche sich im Eigentum der Kambly SA befindet. Auf dieser Parzelle befinden sich Parkplätze für die Angestellten der Kambly SA. Die Parzelle Nr. 126 befindet sich zusammen mit den Parzellen Nr. 203, 717 und 722 auf einem Gebiet, welches auch „untere Säge“ genannt wird und aufgrund seiner geographischen Lage zwischen der Eisenbahnlinie und der Ilfis einzig durch diesen Bahnübergang bei der Station Trubschachen erschlossen wird.

Über die Kostentragung für die Erneuerung der Barrierenanlage konnten sich die SBB, die Einwohnergemeinde und die Kambly SA trotz durchgeführten Verhandlungen nicht einigen.

2. 1873 wurde im Rahmen des Eisenbahnbaus Grundstücke für die Eisenbahn enteignet. Anschliessend (1898) wurde auf dem Grundstück Nr. 740 der Eisenbahn eine Grunddienstbarkeit mit einem Wegrecht zugunsten der Parzelle Nr. 126 eingetragen. Mit dieser Grunddienstbarkeit blieb die Erschliessung der Grundstücke zwischen der Eisenbahnlinie und der Ilfis auch nach dem Bau der Eisenbahn weiterhin gewährleistet.
3. Am 29. Dezember 1906 schlossen die SBB mit der Gemeinde Trubschachen einen Vertrag „betreffend den Wegübergang auf der Station Trubschachen km 43.090“ ab. Demnach wird der Übergang als öffentlich erklärt. Der Vertrag sieht zudem vor, dass seine Auswirkungen - auf Kosten der Gemeinde ins Grundbuch eingetragen werden. Dies scheint jedoch nie geschehen zu sein, da heute kein entsprechender Eintrag im Grundbuch vorliegt.
4. 1969 wurde beim Bahnübergang „Station Trubschachen“ eine Barrierenanlage errichtet.
5. Am 24. Juni 1988 hat die Kambly SA ein Baugesuch für die Erstellung von Parkplätzen auf der Parzelle Nr. 126 eingereicht. Die SBB erhoben dagegen Einsprache. In der Baubewilligung wurde verfügt, dass der Bahnübergang auf Kosten der Kambly SA verbreitert und verstärkt werden muss.
6. Mit der Revision des Ortsplanes in den Jahren 1993 / 1994 wurde das Gebiet „untere Säge“ von der Landwirtschaftszone in die Gewerbezone umgezont. Im gleichen Zeitraum wurden von der Parzelle Nr. 126 die Parzellen Nr. 717 und 722 abparzelliert.
7. Am 7. Dezember 1994 schloss die Gemeinde Trubschachen mit der Firma Kambly SA einen Planungs- und Infrastrukturvertrag ab. Demnach ist vorgesehen, dass bei einem künftigen Ausbau des Bahnübergangs „Station Trubschachen“ oder dessen Ersetzung durch eine Unterführung, die Gemeinde die dabei entstehenden Kosten



Referenz/Aktenzeichen: 041/2007-06-12/10

auf die Grundeigentümer im Perimeter zwischen SBB und Ilfis überwälzt. Zudem sah der Vertrag auf der Parzelle Nr. 126 Dienstbarkeiten für 12 Parkplätze und ein neues Wegerecht für Fussgänger und Velofahrer vor.

8. In den Jahren 2004 bis 2006 versuchte die SBB eine Einigung mit der Gemeinde Trubschachen und der Kambly SA über die Kostenverteilung der Erneuerung des Bahnübergangs „Station Trubschachen“ zu erzielen. Ein Vertragentwurf der SBB vom 8. September 2004 sah vor, dass die Gemeinde Fr. 63'000.- für die Erneuerung und den künftigen Unterhalt der Anlage beisteuert. Nach einer Besprechung zwischen der Gemeinde und den Anstössern und einem weiteren Schriftenwechsel, unterbreitete die Kambly SA mit Schreiben vom 21. Juni 2006 den SBB einen Kompromissvorschlag. Demnach anerkannte die Kambly SA keine Rechtspflicht, zeigte sich aber dennoch bereit Fr. 25'000.- an die Erneuerung der Barrierenanlage zu bezahlen. Dabei ging die Kambly SA davon aus, dass im Rahmen dieses Kompromisses die Gemeinde Fr. 5'000.- beisteuern würde. Eine vertragliche Regelung konnte trotz diesen Bemühungen nicht erreicht werden.
9. Mit Schreiben vom 31. Januar 2007 schildern die SBB die Vorkommnisse dem BAV und bitten das BAV, die Strasseneigentümerin (Gemeinde Trubschachen oder Kambly SA) zu einem Kostenbeitrag an der Sanierung des Bahnübergangs zu verpflichten. Mit Schreiben vom 5. März 2007 bat das BAV die SBB, dieses Begehren noch weiter zu konkretisieren.
10. Die SBB reichte beim Bundesamt für Verkehr (BAV) mit Schreiben vom 9. März 2007 (irrtümlicherweise auf den 31. Januar 2007 datiert) ein formelles Gesuch ein und stellte folgende Rechtsbegehren:
  - *Die Gemeinde Trubschachen sowie die Firma Kambly AG, Trubschachen seien unter Solidarhaftung zu verpflichten, der SBB AG an die Sanierungskosten des Bahnübergangs „Station“, km 43.090, insgesamt  $\frac{3}{4}$  der seitens der SBB AG auf den Übergang angerechneten Kosten (CHF 133'431.00), d.h. CHF 100'073.00 zu bezahlen.*
  - *Eventualiter seien die Gemeinde Trubschachen sowie die Firma Kambly AG, Trubschachen, je einzeln zu verpflichten, der SBB AG an die entstehenden Sanierungskosten von CHF 133'431.00 bis maximal  $\frac{3}{4}$ , d.h. CHF 100'073.00 zu bezahlen, dies unter Berücksichtigung eines totalen Maximalbetrages beider Beklagter in der Höhe von CHF 100'073.00.*
  - *Unter Kosten und Entschädigungsfolge zu Lasten der beiden Beklagten*
- Im Übrigen verweisen die SBB auf ihre Eingabe vom 31. Januar 2007 und die entsprechenden Beilagen.
11. Mit Schreiben vom 1. Juni 2007 nimmt die Gemeinde Trubschachen Stellung zum Verfahren und fordert die Abweisung des Gesuchs der SBB.
12. Mit Schreiben vom 4. Juni 2007 nimmt die Kambly SA Stellung zum Verfahren und fordert ebenfalls die Abweisung des Gesuchs der SBB.



## II. in Erwägung gezogen:

### A *Formelles:*

Gemäss Art. 40 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) 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.

Im vorliegenden Fall wurde die Barrierenanlage eines Bahnüberganges erneuert. Die Erneuerung eines Bahnüberganges ist ein Bestandteil des Eisenbahnbau- und betriebes. Umstritten ist im vorliegenden Fall die Kostenverteilung der durch die Erneuerung des Bahnüberganges entstehenden Kosten. Das BAV ist also zuständig, da es sich um eine Streitigkeit über die Verteilung der Kosten des Eisenbahnbaus und -betriebes handelt.

### B *Materielles:*

1. Vorliegend handelt es sich um eine Streitigkeit betreffend der Kostenverteilung bei der Erneuerung eines Bahnüberganges. Eine Vereinbarung der Parteien über die Kostenregelung ist nicht vorhanden, daher fällt die Berücksichtigung einer solchen Vereinbarung nach Art. 32 EBG ausser betracht. Die Kostenverteilung bei der Erneuerung einer Kreuzung mit einer Eisenbahn richtet sich nach Art. 29 EBG. Art. 29 EBG verweist betreffend Kostenregelung auf die Art. 25 – 28 EBG.
2. Die Strasse, welche die Bahn überquert, wurde 1906 der Öffentlichkeit gewidmet und ist noch heute öffentlich zugänglich. Eine solche Widmung muss nicht zwingend im Grundbuch eingetragen werden, um Ihre Wirkung zu entfalten (vgl. BGE 94 I 569). Auch der Umstand, dass im Strassenreglement der Gemeinde diese Strasse nicht als Gemeindestrasse aufgeführt ist, vermag am öffentlichen Charakter dieser Strasse nichts zu ändern. Für die Frage der Öffentlichkeit der Strasse ist es auch nicht erheblich, dass sich das Grundstück, auf welchem sich die Strasse befindet, im Eigentum der SBB befindet. Die Strasse des Bahnüberganges ist daher als öffentlich zu betrachten. Die Bestimmungen im EBG sind demnach, mit Ausnahme von Art. 28 EBG, anwendbar.
3. Die ausschliesslich grammatikalische Auslegung von Art. 25 – 27 EBG führt in der Frage der Kostenverteilung bei Erneuerungen von Kreuzungen zu keiner Lösung. Der Gesetzgeber hat in Art. 29 EBG jedoch festgelegt, dass die Artikel 25 – 28 EBG zur Regelung der Kosten für Unterhalt und Erneuerung von Kreuzungen sinngemäss anzuwenden sind. Der vorliegende Fall ist daher unter Berücksichtigung der herrschenden Lehre und Rechtsprechung in Analogie zu Art. 25 – 28 EBG zu lösen.
4. Die Rechtsprechung hat sich in vergleichbaren Fällen am Ebenbürtigkeitsprinzip, am Verursacherprinzip und am Grundsatz der Vorteilsanrechnung orientiert (vgl. REKO INUM, Entscheid MuttENZ gegen SBB vom 5. April 2001; BGE 94 I 569; unveröffentlichter Bundesgerichtsentscheid 2A.80/1999).



Referenz/Aktenzeichen: 041/2007-06-12/10

5. Das Ebenbürtigkeitsprinzip bedeutet nicht, dass anfallende Kosten stets zu gleichen Teilen übernommen werden müssen. Ein solches Verständnis der Ebenbürtigkeit wurde in der Rechtsprechung klar verworfen. Das Ebenbürtigkeitsprinzip bedeutet, dass Bestimmungen, wie die Regeln zur Kostentragung bei Kreuzungsanlagen, auf beide Verkehrswege gleichermaßen angewendet werden sollen (vgl. REKO INUM, Entscheid Muttenz gegen SBB vom 5. April 2001, E. 7.1.2.).
6. Das Verursacherprinzip lässt sich aus Art. 25 und 26 EBG ableiten. Wer im vorliegenden Fall als Verursacher der Erneuerung gilt, ist bestritten und erfordert daher eine eingehende Prüfung.

Aufgrund der Akten ist ersichtlich, dass bereits vor dem Bau der Eisenbahn ein Weg quer zur heutigen Bahnlinie zu einem Sägewerk führte. Das Eisenbahnunternehmen welches die Kreuzungsbaute ursprünglich verursacht hat, respektive die SBB als Nachfolgerin, gilt demnach als ursprüngliche Verursacherin der Kreuzungsanlage und muss als solche grundsätzlich für die Kosten des Unterhalts der Anlage aufkommen (Art. 25 EBG).

Es ist unbestritten, dass die ordentliche Lebensdauer der Barrierenanlage abgelaufen ist. Der Ablauf der ordentlichen Lebensdauer der Barrierenanlage ist ein Grund, diese Anlage zu erneuern. Eine Erneuerung nach dem Ablauf der ordentlichen Lebensdauer, wird grundsätzlich nicht durch eine Verkehrsentwicklung verursacht und stellt an sich auch keinen zu entschädigenden Vorteil dar.

Die Erneuerung der Barrierenanlage wurde im Rahmen eines SBB-Projektes zur Automatisierung sämtlicher Barrierenanlagen auf dieser Eisenbahnstrecke veranlasst. Im vorliegenden Fall bedingte zusätzlich eine technische Entwicklung des Eisenbahnverkehrs, dass die Barrierenanlage erneuert wurde (Art. 29 EBG i.V.m. Art. 26 Abs. 1 EBG).

Die Verkehrszunahme des Strassenverkehrs, welche sich aufgrund der Erstellung von Parkplätzen durchaus belegen lässt, erforderte hingegen keine Anpassung der Barrierenanlage, denn die Barrierenanlage genügte offensichtlich auch noch nach dem Bau der Parkplätze den Anforderungen des Strassenverkehrs (Art. 29 EBG i.V.m. Art. 26 Abs. 2 EBG).

Ob in Zukunft ein Ausbau des Bahnübergangs aufgrund einer weiteren strassenseitigen Verkehrsentwicklung notwendig sein wird, kann derzeit nicht beurteilt werden und bildet keinen Bestandteil dieses Verfahrens.

Das Eisenbahnunternehmen hat also die Kreuzung verursacht und ist für die Erneuerung verantwortlich. Zudem wird die Erneuerung der Barrierenanlage durch eine technische Entwicklung des Bahnbetriebes bedingt. Die Kosten für die Erneuerung hat daher das Eisenbahnunternehmen zu übernehmen (Art. 25, 26 & 29 EBG). Davon ausgenommen sind allfällige Kosten, welche im Rahmen der Vorteilsanrechnung in Abzug gebracht werden können.

7. Die Vorteilsanrechnung ist in Art. 27 EBG festgelegt und ist in jedem Fall zu berücksichtigen. Die Erneuerung der Barrierenanlage bringt jedoch keine zusätzliche Sicherheit mit sich, sondern dient in erster Linie der Aufrechterhaltung der Sicherheit am Bahnübergang. Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit am Bahnübergang ist die Eisenbahnunternehmung als Verursacherin der Kreuzungsbaute verpflichtet. In dieser



Referenz/Aktenzeichen: 041/2007-06-12/10

Hinsicht stellt die Erneuerung der Barrierenanlage keinen nach Art. 27 EBG zu vergütenden Vorteil dar.

Die Barrierenanlage wurde erneuert, um sämtliche Barrierenanlagen auf dieser Strecke zu automatisieren. Die Automatisierung der Barrierenanlagen auf der gesamten Eisenbahnstrecke stellt ebenfalls keinen Vorteil für die Strasse und Ihre Benützer dar.

Dass die Wechselblinkanlage – nach Angaben der SBB – nicht mehr den optischen Ansprüchen genüge, reicht in diesem Fall auch nicht, um einen anrechenbaren Vorteil zu begründen. Denn die Wechselblinkanlage wurde nach Ablauf ihrer ordentlichen Lebensdauer ersetzt und die optische Aufwertung ist daher lediglich eine Folge von Unterhaltsarbeiten. Andere Gründe, weshalb die alte Barrierenanlage nicht mehr den optischen Ansprüchen genüge und weshalb eine optische Aufwertung erforderlich war, hat die SBB nicht vorgebracht. Hingegen habe die SBB eingestanden, dass die Wechselblinkanlage ersetzt wurde, weil deren alte Steuerung nicht mit der Automatisierung der Bahnübergänge auf der Strecke kompatibel war. Zudem wurde ein Wechsel der Wechselblinkanlage weder von der Gemeinde noch von den Anwohnern gewünscht. Diese wurden – nach Angaben des Vertreters der Gemeinde – anfänglich nicht einmal in das Projekt miteinbezogen. Bereits zuvor haben die Gemeinde Trubschachen und die Kambly SA in Art. 10 des Planungs- und Infrastrukturvertrages vom 7. Dezember 1994 vereinbart, dass eine möglichst kostengünstige Bahntraversierung realisiert werden soll. An einer optischen Aufwertung der Barrierenanlage hatten demnach die Gesuchsgegnerinnen kaum grosses Interesse.

Unter diesen Umständen erscheint eine Vorteilsanrechnung nach Art. 27 EBG nicht gerechtfertigt.

8. Die SBB beantragt in ihrem Gesuch die Gemeinde Trubschachen und/oder die Kambly SA sei zu einer Kostenbeteiligung an der Erneuerung der Barrierenanlage zu verpflichten. Im vorliegenden Fall fehlt es jedoch an einer dazu notwendigen Rechtsgrundlage, weshalb das Gesuch abzulehnen ist. Die Aufrechterhaltung der Sicherheit des Bahnübergangs und damit auch die Erneuerung der Barrierenanlage ist nach Art. 25 ff. EBG, mangels eines anrechenbaren Vorteils, allein von der SBB als Verursacherin der Kreuzungsbaute zu finanzieren.
9. 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. 800.-- festgesetzt. Zusammen mit einer Schreibgebühr von Fr. 80.-- ergibt dies Verfahrenskosten von insgesamt Fr. 880.--. Diese sind der unterliegenden Gesuchstellerin aufzuerlegen.

10. 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



Referenz/Aktenzeichen: 041/2007-06-12/10

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 der SBB (Gesuchstellerin) wird abgewiesen.
2. Die Verfahrenskosten werden auf Fr. 880.- festgelegt und der unterliegenden Gesuchstellerin auferlegt. Der Betrag wird mit separater Rechnung eingefordert.
3. Parteientschädigungen werden keine gesprochen.
4. Die Stellungnahmen der Gegenparteien werden der Gesuchstellerin zugestellt.

BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
Sektion Recht

Ueli Stückelberger  
Leiter Rechtsdienst, stv. Abteilungschef Politik



Referenz/Aktenzeichen: 041/2007-06-12/10

### **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:**

- [REDACTED], 3550  
Langnau
- [REDACTED], 3000 Bern 6
- Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB), Infrastruktur, Recht, Kasernenstrasse 95/97, Postfach, 8021 Zürich (mit folgenden Beilagen: Schreiben vom 1. Juni 2007 von [REDACTED]; Schreiben vom 4. Juni 2007 von [REDACTED])

### **Kopie z.K. an:**

■ [REDACTED]