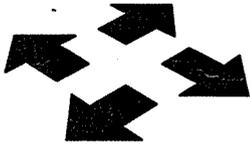


Archive



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Bearbeitet durch [REDACTED]

3003 Bern, den 2. Dezember 2002

DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR

hat in der Angelegenheit

Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

vertreten durch die Division Infrastruktur, Rechtsdienst,
Kasernenstrasse 95/97, 8021 Zürich

Gesuchstellerinnen

gegen

Stadt St. Gallen

vertreten durch den Stadtrat,
dieser vertreten durch den Stadtammann und den Stadtschreiber,
Rathaus, 9001 St. Gallen

Gesuchsgegnerin

betreffend

Kosten der Erneuerung der Überführung Sturzeneggstrasse in Winkeln, km 85.208,
Ersatzbau; Streitigkeit nach Art. 40 Abs. 2 EBG (Anstandsverfahren)

[REDACTED]

I. festgestellt:

1. Mit Schreiben vom 11. 2. 1998 (Klageschrift) beantragen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die Stadt St. Gallen sei zu verpflichten, den SBB Fr. 258'000.- zuzüglich 5% Verzugszins seit 11. 2. 1998 zu bezahlen.
2. Die Gesuchsgegnerin beantragt mit Schreiben vom 31. 3. 1998, der Antrag der SBB sei abzuweisen. Am 17. 8. 1998 erfolgt eine Replik der Gesuchstellerinnen, am 3. 12. 1998 eine Duplik der Gesuchsgegnerin. In der Folge kamen die Parteien überein, zunächst die Entscheidung der Rekurskommission des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (RE-KO UVEK) in Sachen „MuttENZ“ (33/34-2000-30) abzuwarten. Das Urteil erfolgte am 5. 4. 2001. Mit Schreiben vom 25. 9. 2002 gab das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Parteien Gelegenheit zu Schlussbemerkungen. Die Gesuchstellerinnen antworteten mit Schreiben vom 14. 10. (recte: 14. 11.) 2002, die Gesuchsgegnerin mit Schreiben vom 15. 11. 2002.
3. Diesen Schreiben ist folgender Sachverhalt zu entnehmen:
 - 3.1 Im Jahr 1996 haben die SBB das Überführungsbauwerk Sturzeneggstrasse in Winkeln durch ein neues ersetzt. Es entstanden ihnen hierbei Kosten von Fr. 516'070.48 (Klageschrift, S. 6). Für das neue Brückenbauwerk gibt es keine Gewichtslimite. Die Strassenbreite blieb gegenüber dem ersetzten Bauwerk unverändert.
 - 3.2 Die ersetzte Überführung wurde im Jahr 1916 von den SBB als Ersatz einer bereits vorhandenen Brücke erstellt. Die im Jahr 1916 gebaute Brücke wurde für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 7 Tonnen gebaut. Seit Mitte 1990 war aus Gründen der Sicherheit nur noch eine Nutzung bis 3,5 Tonnen zulässig. (Klageschrift, S. 3f.)
 - 3.3 Das alte wie das neue Überführungsbauwerk standen immer im Eigentum der SBB (Schreiben der Gesuchsgegnerin vom 15. 11. 2002).
 - 3.4 Die Gemeinde war nie bereit, sich an den Kosten des Erneuerungsbaus zu beteiligen. Sie hat zu keiner Zeit verlangt, dass die Brücke durch eine solche mit erhöhter Tragkraft ersetzt werden sollte (Schreiben der Gesuchstellerinnen vom 14. 11. 2002). Sie hat mit Schreiben vom 8. 12. 1986 vielmehr erklärt, dass die Gemeinde auch als Grundeigentümerin des landwirtschaftlichen Grundstücks an einer Verstärkung der Überführung nicht interessiert sei.
 - 3.5 Die Überführung erschliesst ein Naherholungsgebiet, ein Restaurant sowie landwirtschaftliche Betriebe, welche teilweise von der Stadt gepachtetes Land bewirtschaften (Schreiben der SBB vom 14. 11. 2002).
 - 3.6 Bei der über die Überführung führenden Strasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse dritter Klasse, die gemäss Art. 8 Abs. 3 des Strassengesetzes des Kantons St. Gallen vom 12. 6. 1988 der übrigen Erschliessung sowie der Land- und der Forstwirtschaft dient. Sie steht dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr nicht offen (Schreiben der Gesuchsgegnerin vom 31. 3. 1998, S. 14).

- 3.7 Wiederholt hatten Fahrzeuge, die das zulässige Gesamtgewicht überschritten, die alte Brücke überquert (Klageschrift, S. 4). Durch den Bau der neuen Brücke kann das Restaurant Gübsensee nunmehr durch Autocars und Zulieferer ohne Missachtung der Lastbeschränkung erreicht werden (Schreiben der SBB vom 14. 11. 2002).
- 3.8 Die SBB machen geltend, dass eine starke Nutzungsänderung stattgefunden habe, da die Überführung Sturzeneggstrasse früher nur von Fuhrwerken benutzt worden sei (Klageschrift, S. 4).
- 3.9 Die SBB machen weiter geltend, dass sich die Lebensdauer der Brücke durch den Einsatz von Streusalz, insbesondere in den 60er und 70er Jahren, verkürzt habe und auch darin eine Nutzungsänderung liege (Klageschrift, S. 5; Schreiben der SBB vom 17. 8. 1998, S. 4). Der Winterdienst auf der Sturzeneggstrasse war seit jeher Sache der anstossenden Grundeigentümer und wurde in deren Auftrag von den Bewirtschaftern von zwei nahegelegenen Landwirtschaftsbetrieben ausgeübt (Schreiben der Gesuchsgegnerin vom 31. 3. 1998, S. 15).
- 3.10 Die SBB tragen vor, der Bau einer Brücke ohne Gewichtlimite sei erforderlich gewesen, da aufgrund der Erfahrungen davon ausgegangen werden müssen, dass es bei einer Brücke mit beschränkter Tragkraft auch weiterhin zu Gewichtüberschreitungen gekommen wäre (Schreiben vom 17. 8. 1998, S. 5).
- 3.11 Die SBB sind der Ansicht, das Ebenbürtigkeitsprinzip verlange, dass die Kosten eines Erneuerungsbaus grundsätzlich (und wenn nichts anderes vereinbart wurde) hälftig von Bahn- und Strasseneigentümer zu tragen seien. Anschliessend sei eine Vorteilsanrechnung durchzuführen.
- 3.12 Die Stadt St. Gallen ist der Ansicht, aus der Vereinbarung vom 8. 9. 1917, wonach die SBB für den Unterhalt der Brücke aufzukommen habe, folge auch, dass die SBB die Kosten für eine Erneuerung durch einen Ersatzbau zu tragen hätten (Schreiben vom 31. 3. 1998). Im „Protokoll über die Strassenübergabe“ vom 8. 9. 1917 erklärt sich die Gemeinde „als Vertreterin der pflichtigen Liegenschaftsbesitzer zur Uebernahme des Unterhaltes“ einverstanden. Ziff. 2 des Protokolls lautet: „Im Unterhalt ist auch die Weganlage auf Bahngelände (auf der Strassenüberführung) inbegriffen; dagegen bleibt der Unterhalt der armierten Ueberfahrtsbrücke Sache der S.B.B.“
- 3.13 Sie ist ferner der Ansicht, dass sie zwar Trägerin der Strassenhoheit sei, aber gleichwohl nicht als Strasseneigentümerin im Sinne von Art. 25, 26 EBG zu betrachten sei. Denn das Eigentum an der Strasse käme der Gesamtheit der Eigentümer, über deren Grundstücke die Sturzeneggstrasse im interessierenden Bereich verlaufe, zu (Schreiben vom 15. 11. 2002, S. 2).

II. in Erwägung gezogen:

A. Formelles:

1. Nach Art. 40 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) entscheidet das Bundesamt über die aus den Bestimmungen dieses Abschnittes erwachsenden Streitigkeiten über Kosten und deren Verteilung. Dazu gehören auch die Artikel 25 bis 32 EBG. Damit ist das BAV zuständig, über die vorliegende Streitigkeit zu entscheiden.

B. Materielles:

1. Vertragliche Ansprüche

Eine vertragliche Verpflichtung der Gemeinde, einen Teil der Kosten zu übernehmen, könnte sich allenfalls aus der Vereinbarung vom 8. 9. 1917 ergeben. Dabei handelt es sich allerdings um ein Protokoll über die Strassenübergabe, welches nach der Errichtung der Brücke unterzeichnet wurde. Darin erklärte sich die Gemeinde als Vertreterin der pflichtigen Liegenschaftsbesitzer mit der Übernahme des Unterhalts einverstanden. Ziff. 2 des Protokolls lautet: „Im Unterhalt ist auch die Weganlage auf Bahngelände (auf der Strassenüberführung) inbegriffen; dagegen bleibt der Unterhalt der armierten Ueberfahrtsbrücke Sache der S.B.B.“

Aufgrund dieses Protokolls könnte deshalb allenfalls erwogen werden, ob die SBB wegen ihrer Unterhaltspflicht bezüglich der Überfahrtsbrücke auch zu deren Erneuerung verpflichtet sein könnten. Dagegen spricht, dass die SBB keinen Grund dafür hatten, sich anlässlich der Übergabe der Strasse an die Gemeinde selbst ein für allemal zur Erneuerung des Brückenbauwerks zu verpflichten. Die Formulierung „dagegen bleibt der Unterhalt der armierten Ueberfahrtsbrücke Sache der S.B.B.“ dient allein dem Zweck klarzustellen, dass die Gemeinde diesbezüglich keine Unterhaltspflichten übernimmt. Deshalb ist das Übergabeprotokoll so auszulegen, dass keine vertragliche Verpflichtung der SBB zur Übernahme zukünftiger Erneuerungskosten besteht. Die Frage kann aber letztendlich offen gelassen werden, wenn sich auch aus der gesetzlichen Regelung kein Anspruch der SBB gegenüber der Gemeinde auf Kostenbeteiligung ergibt.

Eine vertragliche Verpflichtung der Gemeinde zur Übernahme eines Teils der Erneuerungskosten am Brückenbauwerk kann sich aus dem Übergabeprotokoll nicht ergeben, da sich die Gemeinde darin lediglich zum Strassenunterhalt und nicht zum Unterhalt der Überfahrtsbrücke verpflichtet hat.

Es ist daher im Folgenden zu prüfen, ob sich aus der gesetzlichen Regelung ein Anspruch der SBB gegenüber der Gemeinde auf Kostenbeteiligung ergibt.

2. Ansprüche aus dem Gesetz

2.1 Eine teilweise Verpflichtung der Stadt könnte sich aus Art. 25 ff. EBG ergeben.

Diesen Vorschriften liegt das Ebenbürtigkeitsprinzip von Bahn und Strasse zu Grunde. Ausfluss findet dieses im eisenbahnrechtlichen Verursacherprinzip (Art. 25 und Art. 26 EBG) und im Prinzip der Vorteilsanrechnung (Art. 27 EBG). Nach Art. 25 EBG hat der Verursacher des neuen Verkehrsweges die Kosten zu tragen. Nach Art. 26 Abs. 2 EBG hat der Verursacher des Mehrverkehrs die Kosten der dadurch notwendig werdenden Änderung zu tragen. Handelt es sich um Unterhalt oder Erneuerung, so muss überprüft werden, inwieweit dies durch die Entwicklung des Verkehrs bedingt ist (Art. 26 Abs. 2 EBG). Soweit die Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten nicht auf die Verkehrsentwicklung zurückzuführen sind, findet Art. 25 Abs. 1 EBG Anwendung (Vgl. REKO UVEK, Entscheid „Muttentz“, Erw. 7.2).

In einem letzten Schritt ist eine Vorteilsanrechnung nach Art. 27 EBG durchzuführen.

2.2 Dagegen verlangt das Ebenbürtigkeitsprinzip, so wie es im EBG verankert ist, nicht, dass die Kosten für eine Erneuerung grundsätzlich hälftig zwischen Bahn- und Strasseneigentümer zu teilen seien. Dies ergibt sich nicht nur aus dem klaren Wortlaut der gesetzlichen Regelung. Denn die REKO UVEK hat in ihrem Entscheid „Muttentz“ diese gesetzliche Regelung bestätigt, nach der im Grundsatz der Verursacher des neuen Verkehrsweges die Kosten auch des Erneuerungsbaus zu tragen hat (S. 24 – 31).

Selbst Dr. Enrico Riva schreibt in seinem von den SBB in Auftrag gegebenen Gutachten vom 23. 12. 1992 über die Kostentragung für den Unterhalt und die Erneuerung von Kreuzungsbauwerken Schiene-Strasse: „Das Gesetz hat also zugunsten der Alterspriorität entschieden. Dieser Entscheid widerspricht dem Gedanken der Ebenbürtigkeit der Verkehrswege.“ (Gutachten, S. 10).

2.3 Die SBB haben daher als Eigentümer des neuen Verkehrsweges im Grundsatz die Kosten der Erneuerung gemäss Art. 29, 25 Abs. 1 EBG zu tragen.

2.4 Es fragt sich, ob eine Entwicklung des Verkehrs i.S.v. Art. 26 Abs. 2 EBG stattgefunden hat, welche zu einer Kostenbeteiligung der Gemeinde führt. Es hat nämlich insofern eine „Nutzungsänderung“ der Brücke stattgefunden, als sie nunmehr seltener von Fuhrwerken, dafür aber häufiger von Kraftfahrzeugen benutzt wird. Art. 26 Abs. 2 EBG legt fest, dass der Bahn- und der Strasseneigentümer die Kosten der Änderung einer Kreuzung in dem Verhältnis zu tragen haben, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt.

Versteht man unter „Entwicklung des Verkehrs“ nur eine solche Verkehrsentwicklung, die es erforderlich macht, dass ein verändertes Kreuzungsbauwerk erstellt wird, so liegt hier keine Entwicklung des Verkehrs vor, die zu einer Kostenbeteiligung der Gemeinde führt, denn es wurde ein Kreuzungsbauwerk von unveränderter Breite erstellt.

Versteht man den Begriff „Entwicklung des Verkehrs“ weiter, und subsumiert darunter auch solche Änderungen im Verkehrsaufkommen, die einen vorzeitigen Ersatz der Brücke erforderlich machen, so ist doch nicht behauptet, dass diese „Nutzungsänderung“ einen früheren Ersatz der Brücke erforderlich gemacht hat.

Deshalb kann auch offen bleiben, ob die Gemeinde überhaupt als Strasseneigentümerin i.S.v. Art. 25, 26 EBG anzusehen ist, obwohl das Eigentum an der Strasse nicht der Gemeinde, sondern den Eigentümern der Grundstücke zukommt, über welche die Strasse führt.

Damit scheidet Art. 26 Abs. 2 EBG als Rechtsgrundlage für einen Anspruch der SBB aus.

- 2.5 Es stellt sich daher die Frage, ob der Gemeinde aus der Erneuerung der Anlage Vorteile gemäss Art. 27 Abs. 1 EBG erwachsen sind. Ein Vorteil könnte in der erhöhten Tragkraft der Brücke liegen. Da die Gemeinde aber stets geltend gemacht hat, die Erhöhung der Tragkraft liege nicht in ihrem Interesse und da auch keine objektiv finanziell messbaren Vorteile für die Gemeinde selbst erkennbar sind, kann auch in der erhöhten Tragkraft der Brücke kein Vorteil für die Gemeinde liegen, der zu einer Beteiligungspflicht an den Kosten führen würde. Insbesondere haftet die Gemeinde nicht für den Schaden, den ein Befahren der Brücke unter Missachtung der Gewichtslimite durch Dritte verursacht, solange ihr diesbezüglich kein Verschulden nachgewiesen werden kann. Deshalb ist ihr in ihren Ausführungen zu folgen, dass kein Interesse der Gemeinde an der Erhöhung der Tragkraft bestand, da diese überdies weder für Müllabfuhr noch Feuerwehr noch für die bessere Erschliessung ihres landwirtschaftlichen Grundstücks erforderlich war.

Dass das Restaurant Gübsensee nunmehr durch Autocars und Zulieferer ohne Missachtung der Lastbeschränkung erreicht werden kann, mag zu einem finanziellen Vorteil für den Eigentümer oder Pächter des Grundstücks führen. Die Stadt muss sich diesen Vorteil jedoch nicht zurechnen lassen.

- 2.6 Schliesslich ist die Frage zu klären, ob die Gemeinde aufgrund des Einsatzes von Streusalz zu einer Beteiligung an den Erneuerungskosten verpflichtet sein könnte. Dies käme jedenfalls nur dann in Betracht, wenn der Gemeinde die Benutzung von Streusalz und daraus resultierend eine Verkürzung der Lebensdauer der Brücke nachgewiesen werden könnte.

Zunächst ist unbestritten, dass ein Einsatz von Tausalzen erst ab ca. 1960 in Betracht zu ziehen war, der Beton der Brücke aber schon zuvor Schäden aufwies.

Überdies oblag der Winterdienst den angrenzenden Grundeigentümern und nicht der Stadt St. Gallen. Nach Art. 55 des Strassengesetzes des Kantons St. Gallen ist es auch zulässig, dass die Unterhaltungspflicht für Gemeindestrassen dritter Klasse die anstossenden Grundeigentümer (und nicht die Gemeinde) trifft. So wurde denn auch, wenn überhaupt, nicht von der Gemeinde, sondern von zwei Bewirtschaftern von Landwirtschaftsbetrieben gesalzen, welche von den anstossenden Grundeigentümern mit dem Winterdienst beauftragt waren.

Eine der Gemeinde zuzurechnende Verkürzung der Lebensdauer der Brücke kann daher nicht nachgewiesen werden.

3. Verfahrenskosten

- 3.1 Zunächst ist zu prüfen, ob den SBB überhaupt Kosten auferlegt werden dürfen, weil sie vor dem 1. 1. 1999 eine Anstalt des Bundes waren.

Die heute geltende Gebührenverordnung BAV vom 25. 11. 1998 (GebVBAV, SR 742.102) gilt gemäss Art. 50 für die Dienstleistungen des BAV, die seit dem 1. 1. 1999 erbracht wurden. Für Dienstleistungen, die vor dem 1. 1. 1999 erbracht wurden, gilt dagegen das bisherige Recht. Dieses bestimmte in Art. 3 der Gebührenverordnung BAV vom 1. Juli 1987 (AS 1987 1052), dass Verkehrsbetriebe des Bundes, die eine Dienstleistung für sich selbst in Anspruch nehmen, von der Gebührenpflicht befreit sind.

Somit müssen die SBB für die Dienstleistungen, die in diesem Verfahren vor dem 1. 1. 1999 erbracht wurden, keine Gebühren entrichten. Die SBB sind dagegen gebührenpflichtig für den Teil der Dienstleistung, der ab dem 1. 1. 1999 erbracht wurde. Denn die SBB sind nach der heutigen GebVBAV (dort Art. 3 Abs. 1) nicht mehr von der Gebührenpflicht befreit, da es sich nicht mehr um eine Behörde oder Institution des Bundes handelt.

- 3.2 Nach Art. 94 EBG i.V.m. Art. 43 GebVBAV richten sich die Kosten und die Entschädigungspflicht in Streitigkeiten nach Art. 40 EBG nach der Verordnung über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren (VwKV, SR 172.041.0).

Nach dem einschlägigen Art. 13 Abs. 2 lit. a VwKV kann die verfügende Behörde von der Partei eine Spruchgebühr von 100-2000 Franken oder, wenn sinngemäss die Voraussetzungen von Art. 2 Abs. 3 VwKV zutreffen, eine Spruchgebühr von 200-5000 Franken fordern. Hier handelt es sich um eine Streitsache von erheblichem finanziellem Interesse, so dass von dem erhöhten Gebührenrahmen auszugehen ist. Innerhalb dieses Gebührenrahmens erscheint gemessen am Aufwand, den die Erledigung seit dem 1. 1. 1999 erforderte, eine Gebühr von 3'000 Franken als angemessen.

Die Gebühr wird daher inklusive Schreibgebühren (Art. 13 Abs. 2 lit. b VwKV) auf 3'080 Franken festgesetzt.

4. Parteientschädigung

Nach Art. 43 GebVBAV richten sich in Streitigkeiten nach Art. 40 EBG die Kosten und die Entschädigungspflicht nach der VwKV (dort Art. 8). Allerdings hat die REKO UVEK entschieden, dass für das erstinstanzliche Verfahren keine Parteientschädigung zuzusprechen sei (Entscheidung „Muttenz“, Erw. Ziff. 10). Dies ergebe sich aus Art. 64 Abs. 1 VwVG. Das BAV teilt diese Ansicht.

III. verfügt:

1. Das Begehren der SBB wird abgewiesen. Die Stadt St. Gallen hat sich nicht an den Kosten der Erneuerung der Überführung Sturzeneggstrasse in Winkeln zu beteiligen.
2. Den SBB wird eine Gebühr von Fr. 3'080.- auferlegt, fällig nach Eröffnung der Verfügung bzw. im Falle der Anfechtung nach Rechtskraft des Beschwerdeentscheides. Die Zahlungsfrist beträgt 30 Tage vom Eintritt der Fälligkeit an. Dieser Betrag ist dem BAV gemäss der separaten Rechnung zu überweisen.
3. Eine Parteientschädigung wird nicht ausgesprochen.

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Sektion Recht



Ueli Stückelberger, Sektionschef

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diese Verfügung kann binnen 30 Tagen seit der Eröffnung bei der Rekurskommission des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (REKO UVEK), Postfach 336, 3000 Bern 14, Beschwerde erhoben werden. Eine allfällige Beschwerde hat den Anforderungen gemäss Art. 44 ff. des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021) zu genügen: Die Beschwerdeschrift ist mindestens im Doppel einzureichen und 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 den Händen hat. Ausserdem ist die Vollmacht eines allfälligen Vertreters beizulegen.

Eingeschrieben zu eröffnen an:

1. Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Division Infrastruktur, Rechtsdienst, Kasernenstrasse 95/97, 8021 Zürich (mit Beilage 2)
2. Stadt St. Gallen, Stadtrat, Rathaus, 9001 St. Gallen (mit Beilage 1)

Beilagen:

1. Schreiben der SBB vom 14. Oktober (recte: November) 2002
2. Schreiben der Stadt St. Gallen vom 15. November 2002

