



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

3003 Bern, den 28. März 2002

DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR

hat in der Angelegenheit

Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

vertreten durch Rechtsanwalt

[REDACTED]

Gesuchstellerinnen

gegen

Einwohnergemeinde Aarau (Stadt Aarau)

vertreten durch Fürsprecher

[REDACTED]

Gesuchsgegnerin 1

sowie

Kanton Aargau

vertreten durch das Baudepartement des Kantons Aargau, Entfelderstrasse 22
(Buchenhof), 5001 Aarau,

Gesuchsgegner 2

und

Wynental- und Suhrentalbahn

Hintere Bahnhofsstrasse 85, Postfach, 5001 Aarau

Gesuchsgegnerin 3

betreffend

Mehrkosten der Personenunterführungen Ost und West im Bahnhof Aarau, Streitigkeit
nach Art. 40 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101)

I. festgestellt:

1. **Die Schweizerischen Bundesbahnen** begehren von der Stadt Aarau und dem Kanton Aargau eine finanzielle Beteiligung an der Erneuerung der Personenunterführung Ost im Bahnhof Aarau. Dem liegt folgender Sachverhalt zu Grunde:
 - 1.1 **Die Stadt** verlangt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens die Verbreiterung der PU-Ost auf Kosten der SBB (Begehren der SBB vom 28. 1. 1997, S. 8).

Sie verlangt erst nach Erlass der Plangenehmigungsverfügung die Komfortlösung für die PU-Ost wie –West.
Die SBB tragen in ihrer Replik vom 20. November 2000 (S. 25) vor, dass die PU-West neu war und daher kein Bedarf für Unterhalts- oder Erneuerungsarbeiten bestand.

Mit Schreiben vom 4. November 1991 weisen die SBB die Stadt darauf hin, dass sie sich für die Variante Standard entscheiden müsse. Die Mehrkosten für die „Variante Comfort“ müsste der Besteller, z. B. die Stadt Aarau, übernehmen.

Der Stadtrat hat daraufhin in der Sitzung vom 25. November 1991 beschlossen, an der „Comfortlösung“ festzuhalten. Er hat ferner beschlossen, dass die dadurch entstehenden Kosten analog dem Kostenteiler für die Verbreiterung der PU-Ost im gleichen Verfahren festzulegen sei.
 - 1.2 **Der Kanton** verlangt mit Schreiben vom 12. Oktober 1988 die Verbreiterung der (5m breiten) PU-Ost um 2 bis 4 Meter. Er stellte in Verhandlungen mit den SBB, die vor dem Zeitpunkt der Plangenehmigungsverfügung (PGV) vom 16. Februar 1990 erfolgten, eine Kostenbeteiligung in Aussicht (Schreiben vom 2. Juni 1997, S. 7). Eine diesbezügliche Einigung erfolgte aber nicht (PGV, S. 25).

Auch er verlangt nunmehr die Verbreiterung auf Kosten der SBB. Er fordert dagegen nicht die Wahl der Komfortlösung.
 - 1.3 **Die WSB** stellt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens und des Bauvorhabens weder Begehren auf Verbreiterung der Unterführung noch auf Wahl der Komfort-Variante.
2. **Mit Plangenehmigungsverfügung** vom 16. Februar 1990 wird die Planvorlage der Generaldirektion SBB vom 15. April 1988 genehmigt – unter Verpflichtung der SBB, die PU-Ost im Sinne der Erwägungen zu verbreitern (PGV, S. 48). In den Erwägungen (PGV, S. 25) finden sich folgende Feststellungen:
 - Dass Stadt wie Kanton die Verbreiterung auf Kosten der SBB fordern.

- Dass zwischen den Parteien Verhandlungen über eine Verbreiterung geführt worden seien und ein Projektvorschlag vorliege, der eine Verbreiterung auf rund 10 m lichte Weite vorsehe.
 - Dass über die Mehrkosten Verhandlungen geführt worden seien, aber keine Einigung erzielt werden konnte.
 - Dass schon heute die PU-Ost zu den Hauptverkehrszeiten überlastet sei und bei Verspätung einzelner Züge Reisende im Stau stecken blieben und Anschlusszüge verpassten (PGV, S. 26).
- Schliesslich wird unter Verweis auf Art. 3 Abs. 3 SBBG und Art. 26 Abs. 2 EBG die rechtliche Überlegung angestellt, dass unter Umständen ein Anspruch auf Verbreiterung gegen angemessene Kostenbeteiligung bestehen könne.

Tatsächlich wird nach Einigung zwischen SBB, Stadt und Kanton lediglich eine Verbreiterung der PU-Ost auf ca. 8,5 m vorgenommen (Schreiben vom 20. November 2000, S. 17).

SBB, Stadt und Kanton haben sich am 6. März 1996 darüber geeinigt, dass die Mehrkosten der Verbreiterung der PU Ost 2'362'100 Franken und die Mehrkosten für die Ausstattung der PU Ost 195'200 Franken betragen. Die Mehrkosten für die Ausstattung der PU West betragen danach 115'200 Franken (Begehren der SBB vom 28. Januar 1997, S. 10).

Den Mehrkostenberechnungen der CES Bauingenieur AG vom 29. Februar 1996 sind im einzelnen folgende Zahlen zu entnehmen bzw. daraus abzuleiten:

(Kosten in Fr.):

PU-West:		PU-Ost:
Mehrkosten für Wandplatten (W):	61'218	100'642
Mehrkosten für Granitboden (G):	16'359	36'755
Verhältnis W zu G in %:	78,91 zu 21,09	73,25 zu 26,75
Mehr an Baunebenkosten:	37'600	57'800
Mehr an Baunebenkosten (W):	29'670	42'338
Mehr an Baunebenkosten (G):	7'930	15'462
Wandfläche in m ² :	424	1140
Kosten d. Wandfarbe / m ² :	8,5	8,5

Die baulichen Massnahmen an der PU-Ost erfolgten auf Grund und Boden der SBB. Die SBB schulden auf diesem Gebiet den Unterhalt der Unterführung (Begehren vom 28. Januar 1987, S. 17).

Betreffend die Unterhaltungspflicht der PU-West gilt folgendes: Ein am 27. Mai 1987 zwischen SBB und der Stadt Aarau geschlossener Vertrag bestimmt, dass die SBB den Unterhalt der in ihrem Eigentum stehenden Bauwerke schulden. Die PU-West hat eine Gesamtlänge von 52,35 m. Davon stehen

43,95 m oder 83,95% im Eigentum der SBB (Schreiben vom 30. Mai 1997, S. 19).

3. Mit Schreiben vom 28. Januar 1997 stellen die **SBB ein Begehren nach Art. 40 Abs. 2 Eisenbahngesetz** an das Bundesamt für Verkehr betreffend die Mehrkosten der Personenunterführungen Ost und West im Bahnhof Aarau. Es enthält folgende **Anträge**:
1. Die Stadt Aarau sei zu verpflichten, den SBB 1'963'870 Franken zu bezahlen.
 2. Der Kanton Aargau sei zu verpflichten, den SBB 708'630 Franken zu bezahlen.
 3. Eventualiter seien die vom Ingenieurbüro CES errechneten Mehrkosten für die Verbreiterung der PU-Ost von 2'362'100 Franken und die Mehrkosten für die Variante Komfort für die PU-Ost und PU-West von insgesamt 310'400 Franken nach behördlichem Ermessen den beteiligten Parteien anteilmässig aufzuerlegen.
 4. Die Beträge gemäss Ziff. 1 und 2, eventualiter 3 seien ab Einreichung des vorliegenden Begehrens zu 5 % zu verzinsen.
 5. Es sei festzustellen, dass für den Unterhalt und die Erneuerung die bisher gültigen Verträge auch für die neuen Verhältnisse der PU-Ost und West Gültigkeit haben.

Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.

An diesen Anträgen wird in der Replik vom 20. November 2000 festgehalten.

Die SBB sind der Ansicht, sowohl Verbreiterung als auch Komfortlösung seien bestellt worden, wodurch ein privatrechtlicher Vertrag zustande gekommen sei. Dem stehe nicht entgegen, dass man sich nicht über einen Preis habe einigen können, da der Preis im vorliegenden Verfahren bestimmt werden könne (Schreiben vom 28. Februar 2002, S. 2).

Darüber hinaus sind die SBB der Ansicht, dass sich Ansprüche betreffend die Verbreiterung der PU-Ost gegenüber der Stadt auch aus Art. 27 Abs. 2 EBG und Art. 3 Abs. 3 SBBG ergeben (Schreiben vom 28. Januar 1997, S. 29).

Die SBB sind ferner der Ansicht, gegenüber dem Kanton ergäben sich Ansprüche betreffend die Verbreiterung aus Art. 3 Abs. 3 des damaligen SBBG und aufgrund von Art. 1 Abs. 4 des damaligen Bundesbeschlusses über den Leistungsauftrag (Schreiben vom 28. Januar 1997, S. 31).

Die gleiche Pflicht ergäbe sich selbständig aus Art. 27 Abs. 2 EBG. Bei der Beurteilung der Frage, ob jemand Verursacher im Sinne von Art. 26 Abs. 2 sei, dürfe nicht allein auf die Entwicklung des Verkehrs abgestellt werden (S. 20). Partei im Sinne von Art. 27 könnten nicht nur die Bahnunternehmung

und der Strasseneigentümer sein. Vielmehr müsse diese Vorschrift auch auf interessierte Dritte Anwendung finden. Dafür spreche, dass in dieser Vorschrift von „Partei“ die Rede sei, und nicht mehr wie in Art. 25 und 26 von „Bahnunternehmung“ und „Strasseneigentümer“.

Darüber hinaus wird für einen Anspruch gegen den Kanton auf den Richtplan des Kantons Aargau verwiesen (Schreiben vom 20. November 2000, S. 30).

Die SBB sind weiter der Ansicht, dass sich Ansprüche bezüglich der Verschönerung der PU-Ost wie –West (Komfort-Variante) gegenüber der Stadt auf Art. 27 Abs. 2 EBG oder Art. 3 Abs. 3 SBBG bzw. Art. 1 Abs. 4 des Bundesbeschlusses über den Leistungsauftrag stützen lassen (Schreiben vom 28. Januar 1997, S. 32)

Mit Schreiben vom 28. Februar 1997 erhalten Stadt und Kanton Gelegenheit zur Stellungnahme:

4. **Die Stadt** nimmt mit Schreiben vom 30. Mai 1997 Stellung. Sie **beantragt**:
1. Die Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) sei von Amtes wegen in das Verfahren miteinzubeziehen.
 2. Die Mehrkosten für die Verbreiterung der PU-Ost im Betrage von Fr. 2'362'100 (gemeint: Fr. 2'557'300 – inkl. Komfort-Ausführung, schreiben vom 27. Februar 2002, S. 3) seien von Amtes wegen zwischen den Gesuchstellerinnen und den Gesuchsgegnern Wynental- und Suhrentalbahn (WSB), Staat Aargau und Stadt Aarau aufzuteilen.
Eventuell: Die Mehrkosten für die Verbreiterung der PU-Ost im Betrage von Fr. 2'362'100 seien von Amtes wegen und unter Überbindung der Kostenanteile der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) auf die Gesuchstellerinnen zwischen den Gesuchstellerinnen, der Stadt Aargau und der Stadt Aarau aufzuteilen.
 3. Die Mehrkosten für die PU-West im Betrage von Fr. 310'400 (gemeint: 115'200 Franken, Schreiben vom 27. Februar 2002) seien nach Massgabe von Ziff. 8 Abs. 1 des Vertrages zwischen den Gesuchstellerinnen und der Stadt Aarau aufgrund der bestehenden Eigentumsverhältnisse aufzuteilen.
Eventuell: Die Mehrkosten für die PU-West im Betrage von Fr. 310'400 (scil.: Fr. 115'200) seien von Amtes wegen zwischen den Gesuchstellerinnen, dem Staat Aargau und der Stadt Aarau aufzuteilen.
 4. Die den Gesuchstellerinnen zustehende Beträge seien ab der Gesuchseinreichung (28. Januar 1997) zu 5% zu verzinsen.
 5. Auf das Feststellungsbegehren der Gesuchstellerinnen (Ziff. 5 der Anträge) sei nicht einzutreten.
 6. Soweit weitergehend seien die Begehren der Gesuchstellerinnen abzuweisen unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

Die Stadt weist darauf hin, dass alle neuen und insbesondere auch die ausschliesslich den SBB dienenden Anlagen den Komfort-Standard aufweisen (S. 7)

Die Stadt ist der Ansicht, dass der WSB dadurch ein abgeltungspflichtiger Sondervorteil entstehe, dass sie Kapazitätssteigerungen anstrebe. Darüber hinaus müsse sie sich genauso wie die Stadt den Vorteil anrechnen lassen, unter Berücksichtigung des allgemeinen Anstiegs der Bedürfnisse der Benutzer (30. Mai 1997, S. 17)

Die Stadt ist ferner der Ansicht, dass der Kanton schon deshalb Vorteile insbesondere aus der Verbreiterung ziehe, weil er nach Massgabe von §1 des Verkehrsgesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs verpflichtet sei (Schreiben vom 30. Mai 1987, S. 17).

Sie ist der Ansicht, für die PU-West gäbe es einen Vertrag, nach welchem sich die Komfort-Ausführung als geschuldete Unterhalts- respektive Erneuerungsmassnahme darstelle (Schreiben vom 30. März 2001, S. 11; vom 30. Mai 1997, S. 9).

Die Stadt ist der Ansicht, dass der Ausbau der PU-Ost den SBB einen Mehrwert unabhängig von der Verbreiterung verschafft habe, der bei der Vorteilsanrechnung zu berücksichtigen sei (Schreiben vom 30. März 2001, S.13; Schreiben vom 30. Mai 1997, S. 13f.)

5. **Der Kanton** stellt mit Schreiben vom 2. Juni 1997 folgende **Anträge**:

1. Es sei die Wynental und Suhrentalbahn (WSB) in das Verfahren einzubeziehen.
2. Der Kanton Aargau sei mangels Passivlegitimation aus dem Verfahren zu entlassen.
3. Es sei unter der Leitung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) eine Vermittlungsverhandlung zwischen den Parteien durchzuführen.
4. Eventualiter sei
 - a) das Begehren der SBB vollumfänglich abzuweisen
 - b) die SBB, zusammen mit der Stadt Aarau und der WSB zur Beteiligung an den Mehrkosten der Verbreiterung der PU Ost, excl. die Kosten für die Komfortausführung, zu verpflichten.
5. Unter Kostenfolge.

Er ist der Ansicht, dass es sich bei der PU-Ost um eine multifunktionale Anlage (Unterführung/Kreuzung, Zugang zu den Perronanlagen, Aperto-Laden, Verkaufsstände etc.) handle, so dass Art. 24 ff. EBG nur analog angewendet werden könnten. Art. 27 EBG sei im übrigen auf den Kanton nicht anwend-

bar, da er nicht Partei im Sinne dieser Vorschrift sei. Auch aus Art. 3 Abs. 3 SBBG ergebe sich kein Anspruch gegen den Kanton, da die SBB mit der Verbreiterung ihren Leistungsauftrag nicht überschritten hätten (S. 5f.). Ein Anspruch lasse sich schon gar nicht aus § 7 des kantonalen Verkehrsgesetzes (kann-Formel) ableiten.

6. Es folgt ein Meinungs austausch mit dem Schweizerischen Bundesgericht betreffend die Zuständigkeit. Mit Schreiben vom 26. März 1998 hält das Schweizerische Bundesgericht fest, dass es sich nicht für zuständig erachtet.
7. Auf Anregung von Stadt und Kanton **verfügt** das BAV von Amtes wegen am 24. März 2000 die **Einbeziehung** der WSB als Partei in das Verfahren gemäss Art. 40 Abs. 2 EBG. Damit wird der Antrag der Stadt auf Einbeziehung der WSB gegenstandslos.
8. **Die WSB** gibt mit Schreiben vom 7. April 2000 eine Stellungnahme ab. Sie **beantragt**, sie sei von der Kostenbeteiligung auszuschliessen.
9. Mit Schreiben vom 25. April 2000 erhalten SBB, Stadt und Kanton Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Ausführungen der WSB:

Die Stadt reagiert mit Schreiben vom 21. Juni 2000. Sie ist der Ansicht, dass der WSB Vorteile nach Art. 27 Abs. 1 EBG erwachsen, da diese Bahn zu 90% über die PU-Ost erschlossen würde.

Der Kanton schreibt am 23. Juni 2000. Er hält an den Anträgen vom 2. Juni 1997 fest. Er weist darauf hin, dass es nach seiner Ansicht keine gesetzliche Grundlage für eine Kostenpflicht des Kantons gebe.

Er ist der Ansicht, Zweck von Art. 27 EBG sei es gerade, alle Parteien an den Kosten zu beteiligen, die aus einer Anlage Vorteile ziehen. Deshalb dürfe die Vorschrift nicht nur auf die beteiligten Verkehrsträger Anwendung finden (Schreiben vom 30. März 2001, S. 7), sondern müsse auch auf den Kanton angewendet werden.

Auch habe der Kanton vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Richtplans mit seinem Begehren einen Leistungsauftrag erteilt.

Die SBB antworten am 10. Juli 2000. Sie wenden sich nicht gegen den Einbezug der WSB in das vorliegende Verfahren.

10. Mit Schreiben des Bundesamtes vom 7. August 2000 wird ein zweiter Schriftenwechsel eingeleitet.

Es folgt eine weitere Stellungnahme (Replik) der **SBB** am 20. November 2000. Sie weisen darauf hin, dass die Funktion der PU-Ost als Fussweg ursprünglich marginal war (S. 8).

Der Nutzungsintensivierung des Bahnhofs stehe eine Entlastung der PU-Ost durch die PU-West sowie durch ein aktuelles Informationssystem gegenüber (S. 5).

Die SBB weisen weiter darauf hin, dass es bezüglich des Projektes Verlängerung der PU-West einen Vertrag zwischen der Stadt und den SBB gebe,

nach welchem sich die SBB am Projekt PU-West pauschal mit Fr. 600.000 zu beteiligen hätten (S. 9).

Die **WSB** nimmt dazu am 5. Februar 2001 Stellung. Sie hält unter Verweis auf ihre Stellungnahme vom 7. April 2000 an ihrem Antrag vom selben Datum fest, die WSB sei von der Kostenbeteiligung auszuschliessen.

Die **Stadt** antwortet am 30. März 2001. Sie hält an ihren Rechtsbegehren vom 30. Mai 1997 fest.

Sie ist der Ansicht, eine Kostentragungspflicht des Kantons könne sich aus §§ 1, 7 des aargauischen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 2. September 1975 ergeben. Zudem habe neben der Stadt auch der Kanton im Einspracheverfahren die Verbreiterung der PU-Ost verlangt (S. 4). Es bestehe ein kantonales Interesse für den Regionalverkehr.

Auch aus dem Richtplan des Kantons ergebe sich ein solches Interesse (S. 5).

Art. 27 EBG könne auch eine Kostentragungspflicht des Kantons begründen (S. 7).

Der **Kanton** schreibt am 27. April 2001. Er hält nicht weiter am gegenstandslos gewordenen Begehren auf Einbeziehung der WSB in das Verfahren fest. Ziff. 5 seines Begehrens lautet neu: „unter Kosten- und Entschädigungsfolge.“

11. Am 30. August 2001 findet ein Augenschein mit anschliessender Einigungs-verhandlung statt.

Beim Augenschein weisen die SBB darauf hin, dass sie zum Zeitpunkt der Sanierung der Bahnhofsanlage Aarau einem grossen Spardruck unterworfen gewesen seien und deshalb das Modell „Standard“ angeboten hätten. Die Stadt ist dagegen der Ansicht, man müsse auf die heutige Praxis der SBB bezüglich des Ausbaustandards abstellen.

Die WSB erklärt, dass sie in Spitzenzeiten alle 15 min mit max. 4 Wagen verkehre, was ca. 2 SBB-Doppelstockwagen entspreche (Protokoll der Einigungs-verhandlung, S. 2).

12. Mit Schreiben des BAV vom 13. Dezember 2001 erhalten die Parteien eine weitere Gelegenheit zur Stellungnahme und die Möglichkeit, Schlussbemerkungen einzureichen.

Dies Möglichkeit wird von allen Seiten wahrgenommen (WSB: 3. Januar 2002; Kanton: 26. Februar 2002; Stadt: 27. Februar 2002; SBB: 28. Februar 2002).

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.
2. **Zulässigkeit des Feststellungsbegehrens**
Im Rahmen des Verfahrens nach Art. 40 Abs. 2 EBG hat das Bundesamt über konkrete Streitigkeiten zu entscheiden. Soweit es dazu erforderlich ist, die Anwendbarkeit von Verträgen zu prüfen, wird dies getan. Das Bundesamt ist dagegen nicht zuständig für die vom konkreten Fall losgelöste (abstrakte) Feststellung der fortbestehenden Anwendbarkeit von Verträgen. Deshalb wird auf das Gesuch der SBB, es sei festzustellen, dass für den Unterhalt und die Erneuerung die bisher gültigen Verträge auch für die neuen Verhältnisse der PU-Ost Gültigkeit hätten, nicht eingetreten.
3. **Die „Passivlegitimation“ des Kantons**
Der Antrag des Kantons, ihn mangels Passivlegitimation aus dem Verfahren zu entlassen, ist dahin auszulegen, dass es unzulässig sei, das Verfahren gegen ihn als Partei zu führen. Da aber die SBB im Anstandsverfahren vom Kanton Kosten begehren, und es aufgrund des Begehrens des Kantons, die Unterführung zu verbreitern auch nicht von vornherein ausgeschlossen werden konnte, dass den SBB Ansprüche gegen den Kanton zustehen konnten, musste der Kanton als Partei ins Verfahren einbezogen werden.

B. Materielles

I. Beteiligung der Stadt

4. Vertragliche Ansprüche bezüglich der Verbreiterungskosten:

Dadurch, dass die Stadt eine Verbreiterung der Unterführung auf Kosten der SBB begehrt hat, ist gerade kein Vertrag zustande gekommen, der eine Zahlungsverpflichtung der Stadt begründen könnte. Denn die Stadt brachte dieses Verhalten zum Ausdruck, dass auf ihrer Seite kein Wille bestand, sich vertraglich zu binden.

Eine Verpflichtung der Stadt, sich an den Verbreiterungskosten zu beteiligen, könnte sich aber aus dem Gesetz ergeben:

5. Aus Art. 3 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 (SBBG, BS 7, 195, in der Fassung seit dem 1. 1. 1987, AS 1987, 263) folgt keine Verpflichtung zur finanziellen Beteiligung der Stadt. Zunächst ist festzuhalten, dass das EBG für Kreuzungsbauwerke zwischen den Parteien eine speziellere Regelung darstellt. Darüber hinaus ist mehr als fraglich, ob die Verbreiterung der PU-Ost nicht dem Kriterium der Anpassung der Eisenbahninfrastruktur an die Erfordernisse des Verkehrs entsprach. Art. 3 Abs. 3 SBBG nimmt der SBB das Recht, grundlos Investitionen für Dritte zu verweigern, wenn diese eine angemessene Beteiligung anbieten. Er gibt aber Dritten keinen Anspruch auf Tätigung der Investition ohne vorgängige Einigung über die Kosten, zumal es keinen Verweis auf das Verfahren nach Art. 40 Abs. 2 EBG gibt.
6. Eine teilweise Verpflichtung der Stadt ergibt sich aber aus Art. 25 ff. EBG:
- 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). 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 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). Soweit die Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten nicht auf die Verkehrsentwicklung zurückzuführen sind, findet Art. 25 Abs. 1 EBG Anwendung. In einem letzten Schritt ist eine Vorteilsanrechnung nach Art. 27 EBG durchzuführen.
- 6.1 Die SBB sind Verursacher im Sinne von Art. 25 EBG als Eigentümerinnen des neuen Verkehrsweges.
Sie sind zugleich Verursacher im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG, da feststeht, dass sie (auch) Verursacher aufgrund der Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sind. Aufgrund der Einführung von Doppelstockwagen und der Möglichkeit, dass mehrere Züge gleichzeitig einfahren können, wie auch aufgrund einer wachsenden Bedeutung des Bahnhofs Aarau, war die 5m breite Unterführung zu Stosszeiten überlastet.
- 6.2 Es ist zu prüfen, inwieweit die Verbreiterung durch einen der Stadt zurechenbaren Mehrverkehr erforderlich wurde und sie damit auch als Verursacherin nach Art. 26 EBG anzusehen ist:
- Bei der Verbreiterung der PU handelt es sich um die Änderung einer Kreuzung im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG. Zweifel daran, dass es sich um eine Kreuzungsanlage im Sinne der Vorschriften handelt, bestehen nicht. Art. 26 Abs. 1 EBG ist nicht anwendbar, da es sich ursprünglich nicht um einen Niveauübergang handelte. Ob die Verbreiterung zugleich als Erneuerung im Sinne von Art. 29 angesehen werden kann, mag offenbleiben, da Art. 29 die Art. 25-28 für sinngemäss anwendbar erklärt.
- Auch wenn davon auszugehen ist, dass auch der bahnhofsquerende, d.h. der Stadt zuzurechnende, Fussgängerverkehr zugenommen hat, so kann

doch ausgeschlossen werden, dass er in einem solchen Masse zugenommen hat oder zunehmen wird, dass deshalb eine Verbreiterung der Unterführung erforderlich wurde. Das wird auch von keiner Seite behauptet. Dafür spricht die zu beobachtende Leere der PU, wenn kein Zug anhält, aber auch die Tatsache, dass die stadtseitigen Zugänge zur PU im Zuge der Verbreiterung der PU-Ost nicht verbreitert wurden.

Da auch die WSB als Verursacherin ausscheidet (s.u., Erw. Ziff. 12), sind die SBB die alleinigen Verursacher, sei es als Verursacher der Kreuzungsanlage nach Art. 25 Abs. 1 EBG, oder als Verursacher des Mehrverkehrs nach Art. 26 Abs. 2 EBG.

- 6.3 Eine Vorteilsanrechnung nach Art. 27 Abs. 2 EBG scheidet aus, da die PU-Ost vollständig im Eigentum der SBB liegt.

Art. 27 Abs. 1 EBG lautet: „In allen Fällen hat jede Partei in dem Umfange an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen.“

Zunächst ist festzuhalten, dass es hier allein um die Vorteile aus der Verbreiterung geht. Es geht also nicht um die Vorteile einer Erneuerung, denn auch ohne Verbreiterung wäre die Unterführung erneuert worden. Vielmehr geht es allein um spezifische Vorteile, die gerade aus der zusätzlichen Breite der Unterführung entstehen. Diese Vorteile bestehen für die SBB dadurch, dass die zusätzliche Breite mehr Kapazität schafft und damit auch vermeiden hilft, dass die PU später doch hätte verbreitert werden müssen. Dagegen wurde schon oben, Ziff. 6.2, festgehalten, dass ausgeschlossen werden kann, dass eine Verbreiterung aufgrund einer Zunahme des der Stadt zurechenbaren bahnhofsquerenden Fussgängerverkehrs erforderlich geworden wäre.

Es fragt sich, ob der Stadt aus der Verbreiterung gleichwohl ein ihr zurechenbarer Vorteil erwachsen ist:

Dabei sind solche Vorteile auszuschneiden, auf deren unentgeltliche Realisierung die Stadt ohnehin einen Anspruch gehabt hätte. Es steht fest, dass eine Zunahme des Umsteigeverkehrs zeitweise zu einem Gedränge in der 5m breiten PU führte. Dadurch wird auch die Traversierungsfunktion der PU beeinträchtigt, auf welche die Stadt einen Anspruch hat.

Es steht dagegen nicht fest, dass ein Anspruch ohne finanzielle Beteiligung darauf bestand, die PU genau auf 8,5 m zu verbreitern. Die Stadt bestreitet auch nicht, dass ihr Vorteile aus einer breiteren Unterführung erwachsen, um dem allgemeinen Anstieg der Bedürfnisse der Benutzer gerecht zu werden (Schreiben vom 27. Februar 2002, S. 2; Schreiben vom 30. Mai 1997, S. 12).

Die Stadt anerkennt den Vorteil, der gesamthaft in der Verbreiterung sowie in der Ausführung „Komfort“ liegt, im Umfang von 393'683 Franken (Schreiben vom 30. Mai 1997, S. 18 f.). Das BAV schliesst sich angesichts des stark subjektiven Elements des durch die Stadt anerkannten „allgemeinen Anstiegs“ der Bedürfnisse der Benutzer (Schreiben vom 30. Mai 1997, S. 16) dieser Einschätzung an.

7. Vertragliche Ansprüche bezüglich der Komfortlösung:

- 7.1 Vorab ist festzuhalten, dass sich aus dem Vertrag vom 27. Mai 1987 zwischen SBB und Stadt Aarau betreffend der PU-West keine Verpflichtung der SBB ergibt, die Komfortlösung auf eigene Kosten auszuführen. Zwar schulden die SBB Unterhalt und Erneuerung der eigenen Anlagen. Doch war die PU-West neu, so dass sich die Wahl der Komfortlösung nicht als von der SBB geschuldete Unterhalts- oder Erneuerungsarbeit darstellte. Würde man die Ausführung der Komfortlösung als Fertigstellungsarbeit ansehen, so wäre eine weitere Kostenpflicht der SBB ausgeschlossen, da diese sich lediglich mit einer Pauschale von Fr. 600'000 an der Fertigstellung der PU-West zu beteiligen hatten (Schreiben vom 20. November 2000; S. 25; Vertrag vom 27. Mai 1987, Ziff. 2).

Auch daraus, dass die SBB bereit waren, die PU-Ost wie -West in der Komfortvariante auszubauen, ergibt sich keine vertragliche Verpflichtung der SBB:

Dem steht nicht entgegen, dass es im Protokoll der Sitzung des Koordinationsausschusses vom 25. Oktober 1991 heisst: „Es ist auch aus Sicht der SBB unbestritten, dass die Personenunterführung Ost und West gemäss Typ „Komfort“ auszuführen sind.“ Dies bedeutete lediglich, dass die SBB wegen der klaren Forderung der Stadt die Komfort-Variante bauen würden, nicht aber, dass die SBB diese Variante von sich aus gewollt hätten.

- 7.2 Bezüglich der PU-Ost wie -West könnte im Begehren auf Wahl der Komfortlösung nach dem Hinweis der SBB, die Komfortlösung könne nur bei vollständiger Kostenübernahme durchgeführt werden, konkludent die vertragliche Verpflichtung zur Kostenübernahme gesehen werden. Die Stadt hat nämlich mit Beschluss des Stadtrates vom 25. November 1991 die Komfortlösung verlangt (Schreiben vom 30. Mai 1997, S. 9). Jedoch sei im hier hängigen Anstandsverfahren zu beurteilen, wer die Kosten dafür zu tragen habe (S. 10). Aus dieser Willensäusserung geht klar hervor, dass keine vertragliche Verpflichtung zur Kostenübernahme vorliegt.

Dementsprechend begründen die SBB auch die Ausführung in der Komfort-Variante nur mit dem faktischen Zwang zur Fertigstellung (Schreiben vom 20. November 2000, S. 10).

8. Deshalb sind die gesetzlichen Kostenverteilungsmassstäbe nach Art. 25 ff. EBG heranzuziehen:

- 8.1 Dabei ist die Stadt aufgrund ihres Begehrens (zuletzt der Beschluss des Stadtrates vom 25. November 1991, an der Komfortvariante festzuhalten) als Verursacherin dieser Mehrkosten anzusehen – und nicht die SBB, auch wenn sie die Eigentümerinnen des neuen Verkehrsweges im Sinne von Art. 25 Abs. 1 EBG waren. Denn die Wahl der Komfortvariante kann nicht in zu-rechenbarer Weise auf die SBB zurückgeführt werden.
- 8.2 Die SBB haben sich nach Art. 27 Abs. 1 EBG die ihr daraus entstehenden Vorteile anrechnen zu lassen. Vorteile der SBB resultieren aus der aufgrund der Wandkachelung kostengünstigeren Entfernungsmöglichkeit von Spraye-

reien. Die SBB sind zum Unterhalt auf dem Gebiet der verbreiterten PU-Ost ebenso verpflichtet, wie auf etwa 84 % des Gebietes der PU-West. Sie sind aufgrund Art. 3 Abs. 3 S. 2 SBBG (bis 1998: aufgrund Art. 3 Abs. 2 S. 2 altSBBG) verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur in gutem Zustand zu erhalten. Die SBB bestreiten auch nicht, dass ihnen die Kachelung gewisse Einsparungen beim Unterhalt bringt (Protokoll der Einigungsverhandlung vom 30. 8. 2001, S. 3). Bezüglich der Höhe der Einsparungen geht das Bundesamt aufgrund seiner Erfahrungen davon aus, dass sich die anfänglichen Mehrkosten im Laufe der Jahre vollständig amortisieren. Dies lässt sich auch aufgrund der Zahlen, die der Mehrkostenberechnung zu Grunde liegen, plausibilisieren: PU-Ost: 1140 m² Wandfläche und ein Preis von Fr. 8,50 pro m² Wandfarbe bedeuten allein Materialkosten von Fr. 9'690 um einmal die Unterführung zu streichen. Unter Berücksichtigung von Arbeitskosten von Fr. 11,50 pro m² entstehen Kosten von Fr. 22'800. Bei Mehrkosten für die Kachelung von Fr. 142'980 amortisiert sie sich schon dann, wenn die Wände während der Lebensdauer der Kacheln mehr als sechs Mal (PU-West: mehr als zehn Mal) gestrichen werden müssten.

8.3 Dagegen resultieren für die SBB keine entsprechenden Vorteile durch die Verlegung von Granitplatten. Die daraus resultierenden Kosten hat deshalb allein die Stadt zu tragen.

8.4 Bezüglich der PU-Ost würden sich Mehrkosten für die Ausführung des Bodens in Granit von Fr. 52'217 ergeben. Dies ergibt sich aus folgender Rechnung:

Mehrkosten GranitAusführung	36'755
Mehrkosten anteilige Baunebenkosten (26,75%)	15'462
insgesamt	52'217

Bezüglich der PU-West ergeben sich Mehrkosten für die Ausführung des Bodens in Granit von Fr. 24'289. Dies ergibt sich aus folgender Rechnung:

Mehrkosten GranitAusführung	16'359
Mehrkosten anteilige Baunebenkosten (21,09%)	7'929
insgesamt	24'289

Bezüglich der PU-Ost bedeutet dies, dass die Stadt aufgrund der Komfortvariante zur Zahlung von Fr. 52'217 verpflichtet wäre. Sie hat selbst anerkannt, dass ihr aus der Verbreiterung der PU-Ost in Komfort-Ausführung insgesamt Vorteile von 393'683 Franken erwachsen. Damit ist der Anspruch bezüglich der Komfort-Variante für die PU-Ost abgedeckt.

Betreffend die PU-West bedeutet dies, dass die Stadt der SBB weitere Fr. 24'289 schuldet.

9. Damit bestehen Ansprüche der SBB gegenüber der Stadt in Höhe von insgesamt 417'972 Franken. Da die SBB insgesamt Fr. 1'963'870 gegen die Stadt geltend machen, dringen sie mit 21, 28 % ihrer Forderungen gegenüber der Stadt durch und unterliegen mit 78,72%.

II. Beteiligung des Kantons

10. Eine vertragliche Verpflichtung des Kantons besteht nicht. Sie wird von den SBB auch nicht geltend gemacht (Begehren vom 28. Januar 1997, S. 23).
11. Ein Anspruch gegen den Kanton kann sich nicht aus Art. 25 ff. EBG ergeben, da darin lediglich Ansprüche zwischen den Parteien der sich kreuzenden Bauwerke geregelt werden. Der Kanton ist nämlich nicht „Partei“ in diesem Sinne:

Für Art. 26 Abs. 2 EBG geht dies aus dem eindeutigen Wortlaut der Vorschrift hervor. Art. 26 Abs. 2 EBG lautet nämlich: „Bei allen anderen Änderungen einer Kreuzung einschliesslich der Anpassung und Verbesserung von Sicherheitseinrichtungen haben Bahnunternehmung und Strasseneigentümer die Kosten aller Änderungen der Bahn- und Strassenanlage in dem Verhältnis zu tragen, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt.“

Bezüglich Art. 27 ist die Wahl des Wortes „Partei“ als Oberbegriff von Bahnunternehmung und Strasseneigentümer zu verstehen. Dafür spricht nicht zuletzt die folgende Formulierung in der Botschaft zum Eisenbahngesetz (BBl 1956 I 250): „Artikel 25 (jetzt 27). In allen Fällen aber hat, wenn nach den Grundsätzen von Artikel 23 und 24 die eine Partei nichts oder nur einen Teil an die Kosten beizutragen hätte, sie sich noch in dem Umfange daran zu beteiligen, als ihr aus der Umgestaltung der Verhältnisse nachweisbare Vorteile erwachsen,...“. Auch besteht kein Bedürfnis, die eventuelle finanzielle Beteiligung Dritter gesetzlich zu regeln. Bahnunternehmung wie Strasseneigentümer haben nämlich die Möglichkeit, die Begehren Dritter von einer vorgängigen vertraglichen Einigung über die Kosten abhängig zu machen.

Auch ein Anspruch aus Art. 3 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 scheidet aus den selben Gründen wie gegenüber der Stadt aus (vgl. Erw. Ziff. 5).

Auch Art. 1 Abs. 4 des Bundesbeschlusses über den Leistungsauftrag 1987 (AS 1987, 266) führt zu keinem Anspruch gegenüber dem Kanton, da dieser nicht unter Berufung auf diesen Artikel eine Leistung verlangt hat, die über den Leistungsauftrag hinausgeht. Der Kanton hat vielmehr die SBB aufgefordert, eine vom Leistungsauftrag gedeckte Leistung zu erbringen, indem er die Leistung auf Kosten der SBB gefordert hat.

Schliesslich sind weder §§ 1, 7 des kantonalen Gesetzes über den Öffentlichen Verkehr vom 2. September 1975 (ÖVG, 995.100), noch der kantonale Richtplan geeignet, Ansprüche der SBB gegenüber dem Kanton zu begründen, denn beide dienen erkennbar nicht diesem Zweck.

III. Beteiligung der WSB

12. Da der WSB ein Teil des Kreuzungsbauwerks gehört, ist sie eine Partei der Kreuzungsanlage im Sinne von Art. 27 Abs. 1 EBG. Allerdings sind ihr aus der Umgestaltung der Anlage keine ihr zurechenbaren Vorteile erwachsen. Sie war auch nicht in das Bauvorhaben einbezogen.
Es wird von keiner Seite behauptet, dass die Zunahme der Bahnkunden der WSB eine Verbreiterung der PU erforderlich machte (vgl. Schreiben der SBB vom 28. Januar 1997, S. 15; Schreiben der Stadt vom 30. Mai 1997, S. 17). Unabhängig davon kann angesichts einer Zuglänge von bis zu 4 Wagen und einem Takt von 15 Min. ausgeschlossen werden, dass sich eine Notwendigkeit zur Verbreiterung aus der Zunahme der Bahnkunden der WSB ergeben könnte.
Auch die durch die Verbreiterung angeblich gesteigerte Attraktivität, Belebtheit und Sicherheit des Zugangs (Schreiben der Stadt vom 21. Juni 2000, S. 6f.) kann keine Kostenpflicht eines am Bauvorhaben Unbeteiligten und nicht Interessierten - die WSB hat keine dahingehenden Begehren gestellt - auslösen.

13. Zinsen

Die Stadt bestreitet die Zinsansprüche der SBB nicht.

14. Verfahrenskosten

Nach Art. 94 EBG i.V.m. Art. 43 der Gebührenverordnung BAV (GebVBAV, SR 742.102) richten sich in Streitigkeiten nach Art. 40 EBG die Kosten und die Entschädigungspflicht 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 finanziellen Interesse, so dass von dem erhöhten Gebührenrahmen auszugehen ist. Innerhalb dieses Gebührenrahmens ist angesichts des Aufwands, den die Erledigung erforderte, eine Ausschöpfung des Gebührenrahmens erforderlich. Die Ausschöpfung des Gebührenrahmens setzt nämlich nicht voraus, dass es sich um eine Streitsache von aussergewöhnlicher Bedeutung handelt *und* ein ungewöhnlich grosser Aufwand für ihre Erledigung erforderlich ist. Vielmehr genügt es, wenn ein Aspekt für die Ausschöpfung des Gebührenrahmens spricht und der andere dem nicht entgegensteht.

Die Gebühr wird daher inklusive Schreibgebühren (Art. 13 Abs. 2 lit. b VwKV) auf 5'160 Franken festgesetzt. Diese Verfahrenskosten werden den SBB im Umfang ihres Unterliegens, nämlich zu 78,72% auferlegt. Dies ergibt einen Betrag von 4'061,95 Franken.

Die Stadt ist aufgrund von Art. 13 Abs. 2 VwKV i.V.m. Art. 19 VwKV von der Entrichtung dieser Gebühren befreit.

15. Parteientschädigung

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 (dort Art. 8).

Dem steht bezüglich der Parteientschädigung allerdings der Entscheid Muttenz der REKO UVEK 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. Wir folgen dieser Ansicht.

III. verfügt:

1. Die Stadt Aarau wird verpflichtet, an die SBB Fr. 417'972.- nebst 5% Zinsen hieraus seit dem 28. Januar 1997 zu bezahlen. Im übrigen wird das Begehren der SBB, soweit darauf eingetreten wird, abgewiesen.
2. Soweit damit nicht zugleich den Begehren der übrigen Parteien entsprochen wird, werden auch diese Begehren abgewiesen.
3. Den SBB wird eine Gebühr von Fr. 4'062.- auferlegt, fällig 30 Tage nach Eröffnung der Verfügung bzw. im Falle der Anfechtung mit Rechtskraft des Beschwerdeentscheides. Die Zahlungsfrist beträgt 30 Tage vom Eintritt der Fälligkeit an. Dieser Betrag ist dem BAV gemäss der separaten Rechnung zu überweisen.
4. Eine Parteientschädigung wird nicht ausgesprochen.

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Sektion Recht



Chr. Haldimann, Sektionschef-Stv.

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. Herrn Rechtsanwalt [REDACTED]
[REDACTED]
(mit Beilagen 2-4)
2. Herrn Fürsprecher [REDACTED]
[REDACTED]
(mit Beilagen 1, 3, 4)
3. Baudepartement des Kantons Aargau, Entfelderstrasse 22 (Buchenhof),
5001 Aarau
(mit Beilagen 1, 2, 4)
4. Wynental- und Suhrentalbahn, Hintere Bahnhofsstrasse 85, Postfach, 5001
Aarau
(mit Beilagen 1-3)

Beilagen:

1. Schreiben [REDACTED] vom 28. Februar 2002
2. Schreiben [REDACTED] vom 27. Februar 2002
3. Schreiben des Kantons vom 26. Februar 2002
4. Schreiben der WSB vom 3. Januar 2002

Kopie o. Beilagen z.K. an:

- pij/bs
- pej/bg
- fd
- re/aa(2)