



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

Bearbeitet durch [REDACTED]  
[REDACTED]

3003 Bern, 22. September 2000

## Das Bundesamt für Verkehr (BAV)

hat

in der Angelegenheit

**Schweizerische Bundesbahnen SBB**, vertreten durch den Rechtsdienst Zürich, Postfach, 8021 Zürich

**Gesuchstellerin**

gegen

**Gemeinde Fehraltorf**, vertreten durch den Gemeinderat, 8320 Fehraltorf

**Gesuchsgegnerin**

betreffend

verwaltungsrechtliches Verfahren über die Verteilung von Kosten und Vergütungen gemäss Art. 40 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101); Neusignalisierung bei den Bahnübergängen Uster- und Wermatswilerstrasse in der Gemeinde Fehraltorf



## I. festgestellt

1. Mit Eingabe vom 17. September 1996 legte die Gesuchstellerin dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Streitigkeit gemäss Art. 40 Abs. 2 Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) zum Entscheid vor mit folgenden Rechtsbegehren:

Die Gesuchsgegnerin habe der Gesuchstellerin den strassenseitigen Restkostenanteil, für die Neusignalisierung bei den Bahnübergängen Uster- und Wermatswilerstrasse in der Gemeinde Fehraltorf, in der Höhe von Fr. 274'500. — inklusive Zins seit dem 8. Januar 1996 zu bezahlen.

2. Die Gesuchstellerin begründete ihr Rechtsbegehren unter Verweis auf die Beilagen im Wesentlichen wie folgt:

Die genannten seit 1945 bestehenden Bahnübergänge seien noch mit mechanischen Barrierenanlagen gesichert gewesen. Die gemäss der Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen vom 15. Dezember 1975 (SR 742.148.31) vorgeschriebenen Wechselblinklichter fehlten. Nach der Verordnung über die Fristen zur Anpassung der Signalisierung von Bahnübergängen vom 3. September 1979, seien diese bis am 31. Dezember 1994 mit Wechselblinklichtern auszurüsten gewesen.

Im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Stellwerkanlage erbringe eine Projektzusammenlegung nebst einer Baurationalisierung auch wesentliche finanzielle Vorteile, da die Steuerung, Stromversorgung, Kabelanlagen etc. gleichzeitig erstellt werden könnten. Die Kostenteilung zwischen Bahn und Strasse sei mit der Änderung vom 23. April 1986 der Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen verbindlich geregelt worden. Gestützt auf Art. 3a Abs. 2 lit. b Ziff. 3 dieser Verordnung verlangen die SBB die Überbindung von 75% der Kosten der Gemeinde.

Die **veranschlagten Kosten** seien gegenüber der Gemeinde wie folgt mitgeteilt worden:

Baukosten	Fr. 820'000. —
Abgeltung Unterhalt (25% der Baukosten)	Fr. 205'000. —
Total anrechenbare Kosten	Fr. 1'025'000. —
abzüglich Bundesbeitrag (Mischsatz 60%)	- Fr. 615'000. —
Restkosten	Fr. 410'000. —
Restkostenanteil SBB (25%)	Fr. 103'000. —
<b>Restkostenanteil Gemeinde (75%)</b>	<b>Fr. 307'000. —</b>

Nachdem die Gemeinde mit Schreiben vom 17. Dezember 1993 die Bezahlung des verlangten Kostenanteils abgelehnt hatte, seien aufgrund der Dringlichkeit des Projektes die beiden Bahnübergänge gesetzeskonform saniert worden.

Die späteren Bemühungen um eine gütliche Einigung seien gescheitert. Seitens den SBB seien insbesondere folgende Argumente vorgebracht worden: Die Betriebssicherheit verlange die übliche Standardlösung einer Automatisierung der Barrierenanlagen. Bei über 90% der Verkehrsunfälle

auf Kreuzungsanlagen sei der Strassenbenützer Verursacher. Die Barrierenanlagen seien bisher vom Personal des Stationsdienstes bedient worden. Der Aufwand für den Fahrdienst habe rund 25% des Arbeitsaufwandes betragen, wovon ca. nur 1/3 auf die Bedienung der Barrierenanlagen entfiel. Die Personaleinsparung betrage somit nur ca. 10%, womit die Umkehrung des Kostenteilers (75% der Kosten zu Lasten den SBB) nicht zur Anwendung gelange. Einsparungen durch die Verkürzung der Schalteröffnungszeiten sei vor allem deshalb möglich gewesen, weil die SBB Investitionen in eine neue Stellwerkanlage inkl. technischen Raum, in die Fernsteuerung aus Wetzikon sowie in einen Billetautomat getätigt hätten. Lokale Manöver bzw. Eingriffe bei Unregelmässigkeiten und Störungen seien nach wie vor durch das Stationspersonal vorzunehmen.

Auch nach Vorliegen der etwas tieferen definitiven Bauabrechnung über Fr. 732'005. — sei die Gemeinde nicht bereit gewesen, den Restkostenanteil über Fr. 274'500. — resp. den ohne Präjudiz auf Fr. 224'500. — reduzierten Anteil zu übernehmen.

#### **Definitive Abrechnung:**

Baukosten	Fr. 732'005. —
Abgeltung Unterhalt (25% der Baukosten)	Fr. 183'001. —
Total anrechenbare Kosten	Fr. 915'006. —
abzüglich Bundesbeitrag (Mischsatz 60%)	- Fr. 549'003. —
Restkosten	Fr. 366'003. —
Restkostenanteil SBB (25%)	Fr. 91'503. —
<b>Restkostenanteil Gemeinde (75%)</b>	<b>Fr. 274'500. —</b>

3. Die Gesuchsgegnerin stellte in ihrer Vernehmlassung vom 17. Oktober 1996 folgende Rechtsbegehren:
1. Dem Begehren der SBB sei nicht stattzugeben.
  2. Eventuell sei die Gemeinde Fehraltorf zu einem Restkostenanteil von 75% an die Automatisierung der Barrierenanlagen, ohne Aufwendungen für die neuen Steuerungseinrichtungen, zu verpflichten. Die SBB seien zu verpflichten, eine das Eventualbegehren berücksichtigende neue Bauabrechnung vorzulegen.

Die Gesuchsgegnerin begründete ihre Rechtsbegehren im wesentlichen wie folgt:

Im Rahmen des öffentlichen Auflageverfahrens über den Umbau der Station Fehraltorf, sei zwischen den SBB und der Gemeinde Fehraltorf am 4. resp. 13. Dezember 1991 ein Vorvertrag abgeschlossen worden. Dieser Vertrag sowie die formelle Projekteinsprache hätten sich auf eine Vielzahl von Punkten betreffend des Umbaus bezogen, indessen ohne die zur Diskussion stehenden Bahnübergänge. Dieser Vorvertrag sowie die nachstehend aufgeführten Ausgaben seien am 7. September 1992 von der Gemeindeversammlung genehmigt worden und bilde für die Gemeinde einen wesentlichen Bestandteil für die Beteiligung am Ausbau der Station Fehraltorf. So beteilige sich die Gemeinde mit Fr. 1'300'000. — an den Publi-

kumsanlagen sowie mit Fr. 3'005'000. — an den der Gemeinde obliegenden Anschlussprojekten, insgesamt somit mit Fr. 4'305'000. --. Dieser Finanzbeitrag entspreche rund 61 Steuerprozenten bzw. dem Steuerertrag von 1 1/2 Jahren.

Die zusätzlich geforderte Beteiligung der Gemeinde an der Neusignalisierung der Bahnübergänge entspreche weiteren 4 Steuerprozenten. Diese Vorlage sei für den Stimmbürger nicht mehr zumutbar, weil ein zwingender Handlungsbedarf für eine Neusignalisierung nicht bestanden habe, Die Schranken hätten den in Art. 7 der Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen aufgeführten Vorschriften entsprochen, mit einer eventuell noch anzubringenden Wechselblinklichtanlage.

Im technischen Bericht vom 9. Dezember 1991 werde mehrmals auf die Automatisierung dieser beiden Bahnübergänge verwiesen, ohne Nennung der Kosten und der Finanzierung. Hätte dieser technische Bericht allfällige Beiträge der Gemeinde Fehraltorf enthalten, so wäre dies mit Bestimmtheit Gegenstand der zuvor stattgefundenen Einigungsverhandlungen mit den SBB gewesen. In guten Treu und Glauben sei man davon ausgegangen, dass eine solche Beteiligung zu diesem Zeitpunkt nicht vorgesehen gewesen sei, ansonsten dies sicher Gegenstand der vom Gemeinderat erfolgten Projekteinsprache gewesen wäre.

Neben der Automatisierung der Barrierenanlagen hätten die Bahnübergänge auch eine neue Steuerungseinrichtung erhalten. Diese im neuen Relaisraum zentralisierte Steuerung sei erforderlich, weil Fehraltorf inskünftig ab dem FSTZ Wetzikon ferngesteuert wird. Diese Komfortverbesserung habe mit den Sicherheitsanforderungen an die Bahnübergänge keinen Zusammenhang, sondern stünde im alleinigen Nutzen der SBB. Sie ermögliche den SBB, die Station Fehraltorf abends ab 20:00 Uhr und am Sonntag unbedient zu lassen.

4. Am 31. Januar 1997 reichte die Gesuchstellerin eine Replik ein, in der sie vollumfänglich am ursprünglichen Begehren festhielt und zusätzlich ausführte:

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens sei unter anderem der technische Bericht vom 27. September 1991 während der Zeit vom 1. November bis 2. Dezember 1991 öffentlich aufgelegt. In diesem Bericht werde auf Seite 6 einerseits der Ersatz des Stellwerkes durch eine neue Integraspurplananlage und andererseits die Ausstattung dieser beiden Bahnübergänge mit neuen Steuereinrichtungen sowie Aussenanlagen festgehalten. Weiter werde auf Seite 8 festgehalten, dass die Beiträge Dritter nebst Subventionen für die Automatisierung der Bahnübergänge auch die Beiträge des Strasseneigentümers umfassen. Damit sei genügend klar dokumentiert und gleichzeitig auflagerrelevant, dass mit strassenseitig geschuldeten Kostenbeiträgen gerechnet werden müsse. Daher sei es nicht verständlich, wenn die Gemeinde von einer Kostenbeteiligung nichts gewusst haben will, zumal dies auch der seit Jahrzehnten, auf Grund der Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen, ausgeübten Praxis der strassenseitigen Kostenbeteiligung widerspräche.

Zur Zeit der öffentlichen Auflage habe der Vorvertrag noch nicht bestanden. Zudem habe sich die Projekteinsprache nur auf die projekttechnischen Details und Zusatzwünsche im Zusammenhang mit den Publikumsanlagen bezogen. Gegenstand des Vorvertrages seien allein die Erschliessungsanlagen und die entsprechenden Ausbauwünsche der Gemeinde gewesen.

Gestützt auf die Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen handle es sich um sogenannte gebundene Ausgaben, über welche nicht im speziellen verhandelt werden müsse. Aus dem Vorvertrag könne daher nichts abgeleitet werden. Zudem werde auf Seite 8 des erwähnten technischen Berichtes ausdrücklich auf die Beiträge des Strasseneigentümers hingewiesen. Die Schlussfolgerung, wonach die Gemeinde in guten Treu und Glauben keine weitere Kosten zu erwarten hatte, sei somit nicht richtig.

Auch im technischen Bericht zum Bauprojekt vom 9. Dezember 1991 werde mehrmals auf die Automatisierung der Bahnübergänge verwiesen. Auf Seite 29 werde unter der Ziffer 2.2 ausdrücklich folgendes festgehalten: „Die Beiträge Dritter umfassen die Subventionen für die Automatisierung der Bahnübergänge inklusive des Beitrages des Strasseneigentümers sowie die vorgesehene Beteiligung an den PU-Kosten, Dächern und Komfortverbesserungen“. Sowohl während des Auflageverfahrens als auch auf Grund des technischen Berichtes vom 31. Dezember 1991, müsse der Gemeinde jederzeit klar gewesen sein, dass der strassenseitig Kostenanteil an der Sanierung der Niveauübergänge geschuldet sei. Die gleichzeitige Berücksichtigung der vom Gesetz verlangten Anpassungen der Bahnübergänge im Zuge der Stellwerkumbauten, stelle die wirtschaftlichste Lösung dar.

Zur Automatisierung der Barrierenanlagen gehörten zwangsläufig auch eine neue Steuereinrichtung. Gemäss der Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen sei bei automatischen Anlagen zur Sicherung von Niveauübergängen eine Kontrolleinrichtung vorgesehen. Art. 1 bis 3 sowie Art. 5 der Verordnung über den Bau von automatischen Anlagen zur Sicherung von Niveauübergängen (SR 742.148.311) enthielten verschiedene Bestimmungen, die für das richtige Funktionieren einer automatischen Barrierenanlage aus technischen Gründen eine Steuereinrichtung zwangsläufig notwendig machten. Entgegen den Ausführungen der Gemeinde, seien keine Kosten für die Fernsteuerung in den Abrechnungen enthalten. Wollte man die bescheidene Personaleinsparung berücksichtigen, müssten die Kosten für die Stellwerkanlage miteinbezogen werden.

Gemäss der damals gültigen Verordnung über die Fristen zur Anpassung der Signalisierung von Bahnübergängen, seien die SBB unter starkem Handlungszwang gestanden. Die rund 50 Jahren alten Anlagen hätten nicht mehr den gesetzlichen Vorschriften entsprochen, sodass die Sanierung nach Art. 3 Abs. 3 der Signalisationsverordnung gegeben gewesen sei. Die Anlage habe klar Art. 7 Abs. 4 widersprochen, wonach die Übergänge mit Blinklichtsignalen und akustischen Signalen auszurüsten sind. Auch die Subventionsbehörde habe im Zusammenhang mit der Beitragsgenehmigung das Bauprojekt geprüft und demgemäss als erforderlich betrachtet.

5. Am 25. Februar 1997 reichte die Gemeinde Fehraltorf eine Duplik ein, in der sie an den Anträgen in der Stellungnahme vom 17. Oktober 1996 festhielt. Die Gesuchsgegnerin ergänzte ihre Ausführungen im wesentlichen wie folgt:

Der Schlussfolgerung, wonach mit der Formulierung im technischen Bericht auf Seite 8, "die Beiträge Dritter umfassen nebst den Subventionen für die Automatisierung der Bahnübergänge auch die Beiträge des Strasseneigentümers", sei genügend klar und auflagerrelevant eine Beitragsleistung der Gemeinde als Strasseneigentümer dokumentiert worden, könne sich die Gemeinde nicht anschliessen.

Zu einem Auflageprojekt gehörten nebst den projekttechnischen Details auch die Kostenauswirkungen für Dritte. So hätte die Gemeinde die Möglichkeit gehabt, auch betreffend der Kostenverlegung Einsprache zu erheben und im Vorvertrag nebst den projekttechnischen Details auch die Kostspflicht zu regeln. Im übrigen seien die Beschlüsse des Gemeinderates (Projekteinprache und Genehmigung des Vorvertrages) ein wesentlicher Bestandteil der Plangenehmigungsverfügung der Kreisdirektion III gewesen. Der Vorvertrag regle zudem die Beteiligung der Gemeinde am Ausbau der Station Fehraltorf und bilde die Grundlage zum Ausbauprojekt der SBB.

Die SBB befände sich im Irrtum, wenn sie meine, über gebundene Ausgaben nicht verhandeln zu müssen und, ein blosser textlicher Hinweis im technischen Bericht genüge. Jedermann, der Partei sei, könne im Auflageverfahren sowohl zum Projekt als auch zu den Pflichten (z.B. Kostenbeiträge, Landabtretungen etc.) Stellung nehmen. Die SBB hätten bezüglich den Kostenbeiträgen der Gemeinde an die Neusignalisierung der beiden Bahnübergänge ein Versäumnis begangen. Die Gemeinde habe in guten Treuen davon ausgehen dürfen, dass durch den Abschluss des Vorvertrages die Beitragsleistungen der Gemeinde abschliessend geregelt worden seien. Alles andere würde Sinn und Zweck des im Rahmen des Auflageverfahrens getroffenen Vereinbarungen mit den SBB in Frage stellen. Mit diesen Grundlagen seien auch die Abstimmungsunterlagen mit den detaillierten Kosten für die Gemeindeversammlung vom 7. September 1992 ausgearbeitet worden. Diesem Projekt und den damit verbundenen Kosten habe der Stimmbürger zugestimmt. Es gehe nicht an, im Nachhinein noch weitere Kosten in Rechnung zu stellen, die in keinem massgebenden Papier der SBB je detailliert aufgelistet worden seien.

6. Im Rahmen der Ermittlung des Sachverhaltes hat das BAV mit Schreiben vom 9. Februar und 19. November 1998 von den Parteien Auskünfte über die Verkehrsentwicklung auf der Strasse und auf der Schiene verlangt. Die SBB wurden zudem ersucht, Einsicht in die detaillierte Schlussabrechnung der Neusignalisierung der Bahnübergänge zu gewähren sowie die technische Spezifikation der alten Schrankenanlagen zu umschreiben. Die Gemeinde war aufgefordert worden, zur Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde, zu den Bauaktivitäten südwestlich der Bahnlinie seit 1945 sowie zur Art des heutigen Verkehrs auf den Bahnübergängen, nähere Angaben zu liefern.

- a) Die Gemeinde Fehraltorf verweist hinsichtlich den Zahlen zum Schienenverkehr auf die Stellungnahme der SBB und erachtet gleichzeitig den Strassenverkehr als nach wie vor äusserst gering. Abgesehen davon hätten die Schrankenanlagen Art. 6 Abs. 2 lit.a, Art. 7 Abs. 1 u. 2 der Verordnung über die Signalisation von Bahnübergängen vom 15. Dezember 1975 entsprochen. Eine Ergänzung der bestehenden Anlage mit einem Blinklicht und akustischem Signal im Sinne von Art. 7 Abs. 4 hätte genügt um auch der durch den Ausbau der Station allenfalls verminderten Sicht auf die Bahnübergänge Rechnung zu tragen.

Gemäss Angaben der Gemeinde Fehraltorf betrug die Bevölkerungszahl 1945: 1080 Einwohner; 1998: 4630 Einwohner. Südwestlich der Bahnlinie seien seit 1945 keine Wohnbauten mehr erstellt worden. Beim Verkehr auf den Bahnübergängen handle es sich überwiegend um landwirtschaftlichen Verkehr, vereinzelter Besucherverkehr zum Flugplatz Speck sowie Fussgängerverkehr zum Naherholungsgebiet. Von einem Pendelverkehr könne nicht gesprochen werden. Die Nachbarorte Freudwil und Wermatswil gehörten zur Stadtgemeinde Uster und deren Bewohner gingen in der Regel in Fehraltorf weder Einkaufen, Arbeiten noch auf die öffentlichen Verkehrsmittel ab der Station SBB.

- b) Die SBB ist der Ansicht, dass Art. 3a der Verordnung über die Signalisierung bei Bahnübergängen als *lex specialis* Art. 26 Abs. 2 EBG vorgehe bzw. die Anwendung präzisiere und daher keine besonderen Verhältnisse vorliegen um Art. 17 Abs. 3 dieser Verordnung anzuwenden. Der vorliegende Sachverhalt unterscheide sich nicht von den allermeisten Sanierungen von Bahnübergängen. Käme Art. 17 Abs. 3 der Verordnung zur Anwendung, so führte dies faktisch zur Aufhebung von Art. 3 a derselben Verordnung. Dies könne nicht Absicht des Gesetzgebers sein.

Der Schienenverkehr im Jahre 1945 werde bei beiden Übergängen auf ca. 33 Züge pro Tag geschätzt, 1998 seien es 81 Züge pro Tag.

Beim Strassenverkehr verweisen die SBB für das Jahr 1945 auf die Angaben der Gemeinde und geben für das Jahr 1998 geschätzte Zahlen auf Grund einer DTV-Tabelle ab. So sollen ca. 300 bis 1'000 Fahrzeuge sowie 100 bis 300 Fussgänger den Übergang Usterstrasse und ca. 300 bis 1'000 Fahrzeuge sowie 51 bis 100 Fussgänger den Übergang Wermatswilerstrasse benützen. Es handle sich nicht nur um Quartierstrassen, sondern um Strassen, welche eigentliche Ortschaften verbinden. Die Gemeinde selber schreibe im Protokoll vom 17. Dezember 1993 von einem stark angestiegenen Verkehrsvolumen. Nebst dem erheblichen Bevölkerungszuwachs sei in der Region ein massiver Zuwachs an immatrikulierten Fahrzeugen erfolgt. Beim Übergang Usterstrasse würden zudem die neue in den Bahnübergang mündenden Perrons die Fussgängerzahl erhöhen und über den Übergang Wermatswilerstrasse bestehe seit 1995 ein neuer Fussgängerstreifen.

Als detaillierte Kostenabrechnung reichten die SBB eine Liste mit grob zugeordneten Kostenanteilen ein, welche teilweise mit Computerausdrucken ergänzt wurde. Zudem wurden die Arbeitsaufwände bei den Provisorien

etwas näher umschrieben, die einzelnen verwendeten Komponenten teilweise konkreter genannt sowie die in Rechnung gestellten Material- und Arbeitsaufwände resp. Kostenanteile grundsätzlich allein den erneuerten resp. geänderten Bahnübergängen zugeordnet; insgesamt betonen die SBB, keine Aufwände für die Fernsteuerung der Barrierenanlagen der Gemeinde in Rechnung gestellt zu haben. Der Verwaltungskostenzuschlag stütze sich auf eine Abmachung zwischen den SBB und dem Bundesamt für Strassen und sei von diesem Bundesamt ausdrücklich gebilligt worden. Die von der Gemeinde vorgebrachten Alternativvorschläge seien alle klar vorschriftswidrig.

Gemäss der technischen Spezifikation handelte es sich bei den alten Anlagen um mechanische Schranken mit Drahtzügen und Windenantrieb. Jeder Übergang war mit 2 Schlagbäumen gesichert. Die Anlage konnte von Hand mit einem elektrischen Drehschalter oder mit einer Kurbel geschlossen oder geöffnet werden. Wenn die Signale auf Fahrt standen, hätten die Anlagen geöffnet werden können. Günstigere Varianten seien deshalb nicht Frage gekommen, weil die Generaldirektion nur diesen, seit rund zwanzig Jahren bei allen Bahnen als Standard eingesetzten, Barrierentyp Siemens freigegeben hatte. Eine Erweiterung mit Wechselblinkern wäre technisch möglich gewesen, hätte jedoch in keiner Art und Weise der Verordnung über den Bau von automatischen Anlagen zur Sicherung von Niveauübergängen vom 15. Juli 1970 entsprochen und sei folgedessen nicht zugelassen. Eine Fernsteuerung der mechanischen Schrankenanlagen sei aus verschiedenen Gründen technisch ausgeschlossen und auch mit dem neuen Stellwerk nicht kompatibel. Insgesamt wäre die Sicherheit für die Strassenbenutzer reduziert und die Schliessungszeiten massiv erhöht worden.

Unabhängig von irgendwelchen Rahmenbedingungen, sei der Ersatz der 50 Jahre alten Barrierenanlage, durch eine die heutigen Sicherheitsanforderungen erfüllende Anlage, in jedem Fall erforderlich gewesen.

## II. in Erwägung gezogen

### A. Formelles

1. Das BAV beurteilt als eisenbahnrechtliche Aufsichtsbehörde die aus Art. 26 Abs. 2 EBG erwachsenden Streitigkeiten über Kosten und deren Verteilung bei Kreuzungsbauwerken zwischen Schiene und Strasse. Die sachliche Zuständigkeit ergibt sich aus Art. 40 Abs. 2 EBG in Zusammenhang mit Ziff. 15 des Anhanges zur Verordnung über die Vorinstanzen des Bundesgerichts vom 3. Februar 1993 (SR 173.51).
2. Die Streitigkeit gemäss Art. 40 Abs. 2 EBG ist mangels anderer anwendbarer prozessrechtlicher Grundlagen in einem Gesuchsverfahren unter Anwendung von Art. 1 bis 43 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (SR 172.021; VwVG) zu behandeln. Gemäss einem Schreiben des Bundesgerichtes vom 26. März 1998 ist die verwaltungsrechtliche Klage heute auf Fälle beschränkt, die sich für das Verfügungsverfahren nicht eignen.

3. Die Gesuchstellerin ist eine Bahnunternehmung. Sie ist ohne Anerkennung einer Rechtspflicht für die Kosten der Neusignalisierung der Bahnübergänge aufgekommen. Somit ist sie gemäss Art. 40 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 26 Abs. 2 EBG zur Gesuchsstellung aktivlegitimiert.
4. Die Gesuchsgegnerin ist eine öffentlich-rechtliche, partei- und prozessfähige Gebietskörperschaft des kantonal-zürcherischen Rechtes und abgesehen davon Eigentümerin der beiden Strassen. Die Passivlegitimation ergibt sich aus Art. 40 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 26 Abs. 2 EBG.
5. Da die Prozessvoraussetzungen seitens des Gesuchstellers erfüllt sind, ist auf das Gesuch einzutreten.

## **B. Materielles**

1. Die Gemeinde Fehraltorf macht geltend, die SBB hätten im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens, im Zusammenhang mit dem Umbau der Station Fehraltorf, ein Versäumnis begangen, indem sie es unterlassen haben, die Kosten für die Neusignalisierung der Bahnübergänge und deren Verteilung ausdrücklich aufzuführen. Ohne dies explizit zu erwähnen, geht die Gemeinde offenbar davon aus, die SBB habe in der Folge das Recht auf Einforderung des strassenseitigen Kostenanteils gegenüber der Gemeinde entweder teilweise oder vollständig verwirkt.

Nach Art. 18 EBG i. V. mit der Verordnung vom 23. Dezember 1932 über die Planvorlagen für Eisenbahnbauten (SR 742.142.1) sind im Plangenehmigungsverfahren alle baurechtlich relevanten Angaben festzuhalten und zu publizieren. Es besteht indessen keine Pflicht, im Plangenehmigungsverfahren auch den Kostenteiler resp. die dem Projekt zu Grunde liegende Kostenpflicht der Beteiligten festzuhalten oder zu publizieren. Mithin kann den SBB kein eisenbahnrechtlich relevantes Versäumnis im Plangenehmigungsverfahren vorgehalten werden. Über den Kostenteiler hätte wohl verhandelt und eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen werden können, im Falle des Scheiterns der Verhandlungen kann jedoch jederzeit das vorliegende Verfahren gewählt werden. Das Recht der SBB zur Geltendmachung des strassenseitigen Kostenanteils hat somit keine Einschränkung erfahren.

Abgesehen davon enthalten bereits sowohl der Technische Bericht zum eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren vom 27. September 1991 unter der Ziffer 2 als auch der Technische Bericht zum Bauprojekt vom 31. Dezember 1991 unter der Ziffer 2.2 klare Hinweise betreffend Beiträgen des Strasseneigentümers an die Automatisierung der Bahnübergänge. Entgegen den Ausführungen der Gesuchstellerin, enthält der von der Gesuchsgegnerin vorgelegte Technische Bericht vom 9. Dezember 1991 keinen Hinweis auf die Kostenverteilung in diesem Punkt. Zum Zeitpunkt des Beschlusses der Gemeindeversammlung vom 7. September 1992 war aber längst bekannt, dass mit weiteren Kosten gerechnet werden musste. Im übrigen ergibt sich aus dem geltenden Eisenbahngesetz, dass bei Änderungen von Bahnübergängen jeweils eine Kostenbeteiligung des Strasseneigentümers gemäss dem Eisenbahnrecht geprüft werden muss.

2. Im vorliegenden Fall geht es um die Frage, welchen Kostenanteil die Gemeinde Fehraltorf an die Neusignalisierung der Bahnübergänge Uster- und Wermatswilerstrasse tragen muss.
- a) Konkret geht es um den Ersatz der zwei alten mechanischen Schrankenanlagen mit Drahtzügen und Windenantrieb durch automatische Schrankenanlagen. Den zur Diskussion stehende Schrankenanlagen fehlten insbesondere die vorgeschriebenen Blinklichtsignale und die akustischen Signale, welche bei einer Automatisierung sowie bei ungenügender Sicht des Bedienungspersonals auf die Bahnübergänge (Sichdistanz zur Wermatswilerstrasse 450 Meter; Usterstrasse 150 Meter) vorgeschrieben sind. Abgesehen davon wollten die SBB im Rahmen des vollständigen Umbaus des Bahnhofs die Schrankenanlagen nicht nur automatisieren, sondern auch deren Fernbedienung von Wetzikon aus ermöglichen.
- b) Gemäss der zum Zeitpunkt der Planung und Beginn des Bahnhofumbaus Fehraltorf gültigen Verordnung vom 3. September 1979 über die Fristen zur Anpassung der Signalisierung von Bahnübergängen (SR 742.148.312), mussten diese Signalisierungen bis spätestens 31. Dezember 1994 die Anforderungen folgende Bestimmungen erfüllen: Nach Art. 7 Abs. 4 der Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen (SR 742.148.31) müssen Schranken, die automatisch durch den herannahenden Zug betätigt oder ohne Sicht auf den Bahnübergang und den Strassenverkehr bedient werden, mit Blinklichtsignalen und mit akustischen Signalen ausgerüstet werden. Erst mit der späteren Änderung vom 1. September 1994 wurde diese vorgeschriebene Frist in der Verordnung bis 31. Dezember 2014 verlängert.
- c) Nachdem die Gesuchsgegnerin nur die Ergänzung der alten Schrankenanlagen mit Blinklichtsignalen anerkennt, stellt sich die Frage, in welcher Ausführung die Neusignalisierung notwendig war.

Nach Art. 17 Abs. 1 EBG sind die Bahnanlagen nach den Anforderungen des Verkehrs und gemäss dem Stande der Technik zu erstellen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern. Nach Art. 17 Abs. 2 EBG erlässt der Bundesrat die nötigen Vorschriften über Bau und Betrieb, welchem er mit der oben zitierten Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen nachgekommen ist. Nach Art. 3 der genannten Verordnung sind die Pläne für die Errichtung oder Änderung von Hauptsignalen vor der Bauausführung von der Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen. Gemäss Abs. 3 desselben Artikels dürfen Schranken-, Halbschranken-, Blinklicht- und Lichtsignalanlagen nur mit Bewilligung der Aufsichtsbehörde in Betrieb genommen werden.

Zuständig für die Bewilligung der Neusignalisierung der zur Diskussion stehenden Bahnübergänge waren die SBB selber. Für die Erteilung einer Bewilligung mussten folgende Voraussetzungen vorliegen:

Die neue Signalisierung der Bahnübergänge musste dem Stande der Technik entsprechen. Dem Stand der Technik entsprechen Sicherungsanlagen, wenn sie im In- und Ausland erfolgreich eingesetzt oder bei Versuchen mit Erfolg erprobt wurden und bei vergleichbaren Gegebenheiten auf

andere Verkehrswege übertragen werden können (Handbuch III zur Störfallverordnung; Richtlinien für Verkehrswege). Diesen Anforderungen vermag die von der Gesuchsgegnerin verlangte Ergänzung der alten Schrankenanlagen mit Blinklichtsignalen nicht zu genügen. Die Ergänzung der zuvor bestehenden Schrankenanlagen mit Blinklichtsignalen wäre wohl technisch möglich gewesen, die gewünschte Automatisierung sowie die Fernsteuerung der Schrankenanlagen von Wetzikon aus, hätte jedoch eine einzelne Sonderanfertigung verbunden mit einer offensichtlich unverhältnismässigen Erweiterung der alten Schrankenanlagen mittels entsprechenden elektrischen Sicherheitseinrichtungen nach sich gezogen, welche letztlich auch noch für die nächsten Jahre zu unterhalten gewesen wäre. Die diesbezüglichen Erstellungs- und Folgekosten werden vom BAV als offensichtlich wesentlich höher geschätzt als jene für die nun gewählte Standardausführung. Dies ergibt sich insbesondere aus dem Umstand, dass für die erforderlichen mechanischen und elektromechanischen Teile der zu ergänzenden Anlagen spezielles Fachpersonal sowie Ersatzteile hätten beschafft werden müssen.

- d) Nach Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die schweizerischen Bundesbahnen waren die SBB gehalten, die Bahn nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben. Die Bahn dauernd in gutem Zustand zu erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen.
- Sowohl aus technischen als auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen waren die SBB somit gezwungen, ausschliesslich die seit rund 20 Jahren überall eingesetzte und somit übliche Standardausführung zu bewilligen.
- e) Abgesehen davon haben gemäss Art. 2 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1989 über den eidgenössischen Finanzhaushalt (FHG, SR 611.0) die Bundesversammlung, der Bundesrat und die Verwaltung den Finanzhaushalt des Bundes nach den Grundsätzen der Gesetzmässigkeit, der Dringlichkeit sowie der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu führen. In diesem Sinne sollen Finanzhilfen und Abgeltungen im gesamten Bereich des Bundes nur gewährt werden, wenn sie hinreichend begründet sind sowie ihren Zweck auf wirtschaftliche und wirkungsvolle Art erreichen (Art. 1 Abs. 1 Bst. a und b SuG). Unter den gegebenen Umständen hätte die von der Gemeinde verlangte Ergänzung der bestehenden alten Schrankenanlagen vom Bund nicht subventioniert werden können.
3. Auf Grund der Ausführungen unter 2a geht es bei den zur Diskussion stehenden Neusignalisierungen insbesondere um eine Anpassung und teilweise auch um eine Verbesserung der Sicherheitseinrichtungen.
- a) Art. 26 Abs. 2 EBG hält unter dem Titel „Kosten bei Änderung bestehender Kreuzungen zwischen öffentlichen Strassen und Bahnen“ folgendes fest: „Bei allen andern 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.“

Art. 3a der Verordnung vom 15. Dezember 1975 über die Signalisierung von Bahnübergängen (SR 742.148.31) legt für die Erstellung, den Unterhalt und die Erneuerung der Signalisierung von Bahnübergängen eine prozentuale Kostenteilung zwischen Strasseneigentümer und Bahnunternehmung fest. Nach Absatz 2 Buchstabe b Ziffer 3 dieser Bestimmung sollen bei Ergänzungen und Umbauten durch den Ersatz örtlich und fernbedienter Schranken durch automatische 75% der Kosten zulasten des Strasseneigentümers fallen.

Die Anwendung dieser Bestimmung kann jedoch im Anwendungsfall den Bestimmungen des Art. 26 Abs. 2 EBG widersprechen. Nach Art. 17 Abs. 3 dieser Verordnung kann das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bei besonderen Verhältnissen Abweichungen von dieser Verordnung gestatten. Angesichts dieser Problematik hat das UVEK mit Verfügung vom 11. April 1995 die Kompetenz zur Genehmigung von Abweichungen bis zur Änderung der Verordnung an das BAV delegiert. In casu ist also zu prüfen, ob dieser vorgegebene Kostenteiler Art. 26 Abs. 2 EBG widerspricht.

- b) Nach Art. 26 Abs. 2 sind Kosten in dem Verhältnis zu tragen, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt. Gemäss der Botschaft zum EBG, BBL 1956 I S. 249-250, „.... sollen grundsätzlich die Kosten aller Änderungen zu Lasten des Eigentümers desjenigen Verkehrsweges gehen, auf welchem die bisherige und, soweit dies voraussehbar ist, die künftig Entwicklung des Verkehrs die Änderung oder Anpassung der Kreuzungsanlage bedingt. Ist diese Anpassung die Folge einer Veränderung des Verkehrs auf beiden Verkehrswegen seit Erstellung der Kreuzungsanlage, so sollen die Kosten dementsprechend verteilt werden.“ Das Bundesgericht hält in BGE 94 I S. 577 folgendes fest: „..... sagt Art. 26 Abs. 2 EBG unzweideutig, dass es darauf ankommt, wie die beiden Verkehrsträger zu der Notwendigkeit der Änderung beigetragen haben, nicht aber ob die Kosten infolge von Änderungen an der Strasse oder an der Bahn entstanden sind. Es ist deshalb zu untersuchen, in welchem Verhältnis die Notwendigkeit der automatischen Barrierenanlage durch die Entwicklung des Verkehrs auf der Bahnlinie einerseits und auf der sie überquerenden Strassen andererseits verursacht wurde.“

Bahnseitig liegen seitens den SBB Angaben vor, wonach die Anzahl Züge pro Tag seit der letzten Anpassung von 1945 von ca. 33 Züge auf ca. 81 Züge pro Tag zugenommen haben. Nebst einer Erhöhung der Anzahl Züge pro Tag um das rund 2,5fache, konnte durch den vollständigen Umbau des Bahnhofs auch das Kreuzen der Züge verbessert resp. die gleichzeitige Einfahrt der Züge und damit ein Zeitgewinn ermöglicht werden, verbunden mit einer leichten Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit der Züge und damit der Geschwindigkeit der Züge auf diesen Bahnübergängen. Seit dem Fahrplanwechsel von 1990 verzeichneten die SBB gemäss einem in den Akten enthaltenen Bericht der Gemeinde vom Juli 1992 eine erfreuliche Zunahme der Fahrgäste um rund 94 % auf dieser Strecke. Durch die Automatisierung der Anlagen sowie deren Fernsteuerung vermag die SBB auch mit vernünftigen technischem und betriebswirtschaftlichem Aufwand die weiter steigenden Zahlen der zu beförderten Fahrgäste zu bewältigen.

Strassenseitig liegen seitens der Gesuchsgegnerin Angaben vor, wonach die Einwohnerzahl der Gemeinde seit 1945 von 1080 Einwohner auf 4630 Einwohner im Jahre 1998 resp. auf das 4,3fache zugenommen hat. In der gleichen Zeitperiode hat gemäss den Angaben auf der Homepage des Bundesamtes für Statistik der Fahrzeugbestand (ohne Fahrräder) in der Schweiz um rund das 40fache zugenommen.

Gleichzeitig steht fest, dass auf dem Gemeindegebiet süd-westlich der Bahnlinie seit 1945 keine weiteren Wohnbauten erstellt worden sind und es sich nach wie vor um Landwirtschaftsgebiet handelt. Die Gründe die zur Diskussion stehenden Übergänge zu benutzen sind nach wie vor etwa dieselben wie im Jahre 1945. Es handelt sich namentlich um landwirtschaftlichen Verkehr, Fussgängerverkehr zum Naherholungsgebiet sowie vereinzelt Besucherverkehr zum Flugplatz Speck.

Auf Grund der vorgenannten Erhöhung der Kennzahlen kann ohne weiteres auf eine massive Zunahme des allgemeinen Strassenverkehrs in der Gemeinde geschlossen werden, nicht jedoch ohne weiteres auch eine wesentliche Zunahme der Benutzung der Bahnübergänge nachgewiesen werden. Dazu dienen auch die von den SBB eingereichten Unterlagen zur Klassifizierung von Strassen nicht, welche nichts über deren effektive Nutzung aussagen. Hinzu kommt die Tatsache, dass zum Teil auch nur das benutzte Verkehrsmittel (z.B. statt Fuhrwerke Traktoren und Autos) geändert hat.

Aus den obigen Ausführungen geht hervor, dass vor allem die erwiesenermassen starke Zunahme des Bahnverkehrs und die geänderte automatische Betriebsweise eine Anpassung resp. Verbesserung der Sicherungseinrichtungen bedingt hat. Die Entwicklung des Verkehrs auf der Strasse dürfte ebenfalls eine Zunahme verzeichnen, jedoch keineswegs in jenem Umfang wie bei der Bahn.

**Mithin haben die SBB den grösseren Teil der Kosten für die Neusignalisierung der beiden Bahnübergänge zu übernehmen.**

4. Diese Kostenregelung ist nun bei Vorliegen von Vorteilen nach Art. 27 EBG anzupassen.

Gemäss Art. 27 EBG hat in allen Fällen jede Partei in dem Umfange an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen.

Stellt eine Partei im Interesse der dauernden Verbesserung oder des künftigen Ausbaues ihrer eigenen Anlage besondere Begehren, so hat sie die daraus an der Kreuzungsstelle entstehenden Mehrkosten allein zu tragen.

Bahnseitig hat die vollständige Automatisierung der Schrankenanlagen zu einer Verringerung des Personalaufwandes geführt. Durch die gleichzeitig Anpassung der Schrankenanlagen im Zuge des Bahnhofsumbau verfügen die SBB nun über eine sicherungssystemkompatible Schrankenanlage.

Dies ermöglicht einen ungestörteren und verzögerungsfreien Bahnverkehr. Abgesehen davon hat die Wahl dieser Standardlösung die Erweiterung mit einer Fernsteuerung von Wetzikon aus erlaubt.

Strassenseitig liegt der Vorteil darin, dass durch die Automatisierung der Schrankenanlagen die Schliessungszeiten etwas kürzer geworden sind.

Ohne Standardlösung wäre mit einer Verlängerung der Schliessungszeiten zu rechnen gewesen. Die Bedeutung der Bahnübergänge als Erschliessungsfunktion zur Landwirtschaftszone, zum Naherholungsgebiet sowie teilweise zum Flugplatz Speck hält sich in Grenzen.

Daraus folgt, dass auch bei den Vorteilsanrechnungen den SBB aus der Neusignalisierung der Bahnübergänge wesentlich grössere Vorteile zu Gute kommen. Mithin haben die SBB auch aus diesem Grund einen grösseren Anteil der Kosten zu übernehmen.

Auf Grund des Verursacherprinzips verbunden mit der Vorteilsanrechnung erachten wir es in Anwendung von Art. 26 Abs. 2 und Art. 27 EBG im vorliegenden Fall als gerechtfertigt, **die Kosten im Verhältnis von 1 zu 2 zu Lasten der Bahn aufzuteilen**. Mithin wäre die Anwendung der Kostenteilung nach Art. 3a der Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen im vorliegenden Fall gesetzeswidrig.

5. Die SBB fordern von der Gemeinde Fehraltorf die Bezahlung von Fr. 274'500.— inkl. Zins seit dem 8. Januar 1996. Die entsprechende definitive Abrechnung ist unter der Ziffer I/2 aufgeführt.
- a) Im Rahmen der Sachverhaltsermittlung hat das BAV von den SBB eine Detaillierung der Kostenabrechnung sowie Auskunft darüber verlangt, wieweit die geltend gemachten Kosten nicht allein auf die Anpassung der Neusignalisierung der Bahnübergänge zurückzuführen sind. Zudem wurde von den SBB verlangt, Angaben über die Rechtsgrundlagen für die Geltendmachung des Verwaltungszuschlages von 5% zu nennen.

Auf Grund der eingereichten detaillierten Kostenzusammenstellung sowie deren Prüfung erachten wir folgende Kosten als erwiesen:

Bahnübergang Wermatswilerstrasse	Fr. 358'670.—
Bahnübergang Usterstrasse	<u>Fr. 338'477.—</u>
Total	<u>Fr. 697'147.—</u>

- b) Die SBB verrechnet auch einen Verwaltungskostenzuschlag von 5% und behaupteten, dieser Zuschlag stütze sich auf eine Abmachung zwischen den SBB und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA). Als Beweismittel wurde ein SBB-internes Schreiben beigelegt, gemäss welchem dieser Zuschlag vom ASTRA gebilligt worden und verdeckt einzurechnen sei. Wie eine Anfrage beim Bundesamt für Strassen ergeben hat, werde ein solcher Verwaltungszuschlag immer abgelehnt, soweit dessen Aufrechnung bemerkt werde. Von einer Anerkennung seitens des ASTRA könne kein Rede sein. Auch das BAV kann diesen Verwaltungszuschlag nicht anerkennen, zumal bereits Projekt- und Bauleitungskosten in der Höhe von Fr. 73'701.— geltend gemacht werden. Abgesehen davon stellt sich Frage, wieso ein genehmigter Zuschlag verdeckt einzurechnen ist. Mithin erachten wir die Anspruchsberechtigung für die Geltendmachung eines solchen Verwaltungskostenzuschlages als nicht erwiesen.

- c) Zu den Erstellungskosten für die Neusignalisierung ist ein Zuschlag für die während einer Nutzungsdauer von 25 Jahren anfallenden Unterhaltsaufwendungen aufzurechnen. Als Basisbetrag für die Berechnung dieses Zuschlags sind die Kosten für die Projektleitung sowie die neuen Anlagen beizuziehen; keineswegs jedoch die Kosten für die Abbrüche der alten Anlage, die Provisorien sowie die Sicherheitsdienste während des Baus. Diese Ansicht vertritt auch das ASTRA. Folgedessen ist der Unterhaltszuschlag wie folgt zu berechnen:

Bahnübergang Wermatswilerstrasse	Fr. 316'118.—
Bahnübergang Usterstrasse	<u>Fr. 284'527.—</u>
Basisbetrag für Berechnung Unterhaltszuschlag	Fr. 600'645.—
25% Unterhaltszuschlag	<u>Fr. 150'161.—</u>

- d) Die noch zu verteilenden Kosten berechnen sich demnach wie folgt:

Anerkannte Kosten für beide Bahnübergänge	Fr. 697'147.—
25% Unterhaltskostenzuschlag	<u>Fr. 150'161.—</u>
Anerkannte Gesamtkosten	Fr. 847'308.—
abzüglich ausbezahltem Bundesbeitrag	– <u>Fr. 549'003.—</u>
<b>zu verteilende Restkosten</b>	<b><u>Fr. 298'302.—</u></b>

- e) Gestützt auf den unter der Ziffer 4 festgelegten Verteiler haben die Parteien wie folgt für die Restkosten aufzukommen:

<b>SBB</b>	<b><u>Fr. 198'868.—</u></b>
<b>Gemeinde Fehraltorf</b>	<b><u>Fr. 99'434.—</u></b>

Die SBB machen für den ausstehende Betrag einen Verzugszins von 5% seit dem 8. Januar 1996 geltend.

Die Natur des vorliegenden Rechtsverhältnisses bestimmt keinen Zeitpunkt für die Erfüllung der Leistung. Öffentlichrechtliche Geldforderungen sind mit Beginn der Verzuges grundsätzlich zu verzinsen, ohne dass für den Eintritt des Verzugs besondere Anforderungen an Frist oder Mahnung gestellt werden. Obwohl die SBB ihre Leistungen wesentlich früher erbracht haben, werden die Verzugszinsen erst ab dem Zeitpunkt des Scheiterns aller Bemühungen um eine einvernehmliche Lösung geltend gemacht. Mithin schuldet die Gemeinde Fehraltorf ab dem 8. Januar 1996 einen **Verzugszins von 5%** des Betrages von Fr. 99'434.—.

6. Für die Erhebung von Verfahrenskosten bei einer Streitigkeit nach Art. 40 EBG verweist Art. 43 der Verordnung über die Gebühren im Aufgabenbereich des Bundesamtes für Verkehr (GebVBAV; SR 742.102) auf die Verordnung über die Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren (SR 172.041).

- a) Die Gesuchsgegnerin ist im Verfahren teilweise unterlegen und hätte folgedessen einen Teil der Verfahrenskosten zu übernehmen. Nach Art. 19 in Verbindung mit Art. 13 Abs. 3 der Verordnung die Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren wird sie von den Gebühren befreit.
  - b) Der Gesuchstellerin wird als obsiegende Partei keine Verfahrenskosten auferlegt.
  - c) Somit werden für vorliegendes Verfahren keine Verfahrenskosten erhoben.
7. Eine Parteientschädigung wird seitens der Parteien nicht geltend gemacht.

Vorliegend finden die Bestimmungen des VwVG zum Verfahren auf Erlass einer Verfügung Anwendung (Art. 1 bis Art. 43 VwVG). Zwar enthält das Verfahren auf Erlass einer Verfügung keine Bestimmungen über die Parteientschädigung, doch ist Art. 64 VwVG, welcher die Parteientschädigung im Beschwerdeverfahren regelt, für das Verwaltungsverfahren analog anzuwenden (vgl. Alfred Kölz / Isabelle Häner, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, Zürich 1998, S. 133, RN 372).

Gemäss Art. 64 Abs. 1 VwVG kann der ganz oder teilweise obsiegende Partei von Amtes wegen oder auf Begehren hin eine Parteientschädigung für die ihr erwachsenen notwendigen verhältnismässigen hohen Kosten zugesprochen werden, wobei hier der Parteibegriff unter Ausschluss staatlicher Instanzen verstanden werden muss. Aus der Formulierung von Art. 64 Abs. 2 und Abs. 3 VwVG ist gemäss herrschender Lehre zu schliessen, dass nur Private entschädigungsberechtigt sein können (vgl. Alfred Kölz / Isabelle Häner, a.a.O.s S. 250, RN 705, 705; Martin Bernet, Die Parteientschädigung in der schweizerischen Verwaltungsrechtspflege, Zürich 1986, S. 9; Peter Saladin, Das Verwaltungsverfahren des Bundes, Basel 1979, S.91; sowie Art. 159 Abs. 2 OG).

Als Parteientschädigung können gemäss Art. 8 der Verordnung über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren (SR 172.041.0) u.a. Kosten der Vertretung oder Verbeiständung sowie Barauslagen und andere Spesen der Partei, soweit sie insgesamt Fr. 50.-- übersteigen, geltend gemacht werden.

- a) Die Gesuchstellerin hat sich nicht verbeiständen lassen. Ihr eigener Rechtsdienst hat die sich stellenden Rechtsfragen abgeklärt und die Rechtsschriften verfasst. Barauslagen oder Spesen sind keine entstanden. Damit erfüllt die Gesuchstellerin diese Voraussetzung für den Anspruch auf Parteientschädigung nicht. Da die Anspruchskriterien kumulativ erfüllt werden müssen, braucht vorliegend auf die zwei anderen Voraussetzungen nicht mehr näher eingegangen werden.
- b) Die Gesuchsgegnerin ist eine öffentlich-rechtliche Gebietskörperschaft des zürcherischen Rechts. Zudem gilt sie gemäss vorliegendem Prozessgang als unterlegene Partei. Somit kann ihr gemäss Art. 64 VwVG keine Parteientschädigung ausgerichtet werden.

- c) Daraus ergibt sich, dass die Parteien keinen Anspruch auf Parteientschädigung haben.

### III. verfügt

1. Die Gesuchsgegnerin wird verurteilt der Gesuchstellerin den Betrag von **Fr. 99'434.—** nebst Zins zu 5% seit dem 8. Januar 1996 zu bezahlen. Darüber hinaus werden die gesuchstellerischen Rechtsbegehren abgewiesen.
2. Es werden keine Verfahrenskosten erhoben.
3. Eine Parteientschädigung wird nicht gesprochen.

BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
Sektion Recht

Cesare Brand, Sektionschef

#### **Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen diese Verfügung kann binnen 30 Tagen seit der Eröffnung bei der Rekurskommission UVEK, Schwarztorstrasse 59, 3003 Bern 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.

**Eröffnung eingeschrieben an:**

Schweizerische Bundesbahnen  
Infrastruktur, Rechtsdienst  
Kasernenstrasse 95/97  
8021 Zürich

Gemeinde Fehraltorf  
Gemeinderat  
8320 Fehraltorf

**Kopie z.K. an:**

■ [REDACTED]