



Referenz/Aktenzeichen: [REDACTED]

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: [REDACTED]

Sachbearbeiter/in: [REDACTED]

Bern, 19. Januar 2010

DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR

hat in der Angelegenheit

- 1) der Schweizerischen Bundesbahnen (**SBB**);
- 2) der Schweizerischen Südostbahnen AG (**SOB**), vertreten durch [REDACTED]
[REDACTED] 9000 St. Gallen und
- 3) der **Gemeinde Wattwil** SG, ebenfalls vertreten durch [REDACTED]

gegen

- 1) **Wirth'sche Stipendienstiftung**, vertreten durch [REDACTED]
[REDACTED] 9501 Wil
- 2) [REDACTED]; und
- 3) politische **Gemeinde Lichtensteig**

betreffend Rechnung 7820018464, 11.2.2010/kua

Kostenverteilung Sanierung Bahnübergang Steinegg, Wattwil

I. festgestellt:

1. Mit Schreiben vom 9. Dezember 2008 reichten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) und die politische Gemeinde Wattwil gemeinsam beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein Gesuch um Kostenverteilung für die Sanierung des Bahnübergangs Steinegg ein.
2. Mit Verfügung vom 20. Januar 2009 erhielten die Gesuchstellerinnen jeweils Gelegenheit, ihr Gesuch zu präzisieren.
3. Mit Schreiben vom 12. Februar 2009 präzisierten die Gesuchstellerinnen gemeinsam ihre Gesuche.

Bundesamt für Verkehr BAV

[REDACTED]
Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Postadresse: 3003 Bern

[REDACTED]
[REDACTED]
www.bav.admin.ch

4. Mit Schreiben vom 16. Februar 2009 hielt das BAV fest, dass es die Gesuche wie folgt verstehe:
- Die Gesuchstellerinnen beantragen,
1. die Wirth'sche Stipendienstiftung sei zu verpflichten, an die SOB Fr. 9'809.90 zu bezahlen;
 2. [REDACTED] seien zu verpflichten, an die SOB Fr. 13'925.70 zu bezahlen;
 3. die politische Gemeinde Lichtensteig sei zu verpflichten, an die SOB Fr. 73'638.80 zu bezahlen.
 4. Die Gesuchstellerinnen beantragen für den Fall, dass die SOB nicht anspruchsberechtigt sein sollte, Verpflichtung zur Zahlung an die SBB und falls diese nicht anspruchsberechtigt sein sollte, Verpflichtung zur Zahlung an die Gemeinde Wattwil.
5. Das BAV gab den Antragsgegnern mit Schreiben vom 16. Februar 2009 Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 13. März 2009.
 6. Mit Schreiben vom 10. März 2009 gaben [REDACTED] ihre Stellungnahme ein.
 7. Mit Schreiben vom 24. März 2009 stellte die Gemeinde Lichtensteig dem BAV einen Protokollauszug aus der Sitzung des Gemeinderates Lichtensteig vom 17. März 2009 zu.
 8. Die Stellungnahme der Wirth'schen Stipendienstiftung ging mit Schreiben vom 20. April 2009 dem BAV innert der bis zu diesem Datum zweifach erstreckten Frist zu.
 9. Mit Schreiben vom 8. Juli 2009 gab das BAV den Parteien Gelegenheit, ihre Stellungnahmen zu ergänzen. Die Parteien erhielten dabei erneut die Möglichkeit, zum Benutzerkreis der Sackstrasse sowie zum Verkehrsaufkommen und der Verkehrsentwicklung auf Schiene und Strasse vorzutragen.
 10. Die Gemeinde Lichtensteig nahm zu den aufgeworfenen Fragen mit Schreiben vom 22. Juli 2009 Stellung.
 11. Die [REDACTED] ergänzten ihre Stellungnahme mit Schreiben vom 9. August 2009.
 12. Die ergänzende Stellungnahme der Wirth'schen Stipendienstiftung erfolgte mit Schreiben vom 14. August 2009.
 13. Mit ergänzender Stellungnahme vom 21. August 2009 begehren die Gesuchstellerinnen überdies Zins von 5% seit 1. Oktober 2007.
 14. Im wesentlich geht es darum, dass der Bahnübergang Steinegg von den SBB im Jahre 2006 mit einer Barriereanlage versehen und so saniert wurde. Die Anlieger der Strasse, welche den Bahnübergang quert, wollten sich nicht an den Kosten beteiligen. Die SBB realisierte das Projekt dennoch. Sie hatte hierfür von der Gemeinde Wattwil einen Betrag von Fr. 138'000.- erhalten. Inzwischen ist das Eigentum an der Bahnstrecke auf die SOB übergegangen. Nachdem in einem vorausgehenden Verfahren das BAV nicht auf ein Gesuch der Gemeinde Wattwil eingetreten war, Kosten auf die Strassenanlieger zu verlegen, beantragen nunmehr SBB, SOB und die Gemeinde Wattwil, die Anlieger der Strasse zur Übernahme von einem Teil der Sanierungskosten zu verpflichten. Soweit entscheidungserheblich, wird auf den weiteren Sachverhalt im Rahmen der Erwägungen eingegangen.

II. in Erwägung gezogen:

A *Formelles:*

1. Das BAV entscheidet über die aus den Bestimmungen des vierten Abschnitts des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) erwachsenden Streitigkeiten über Kosten und deren Verteilung (Art. 40 Abs. 2 EBG). Es handelt sich bei diesen Bestimmungen um Streitigkeiten zwischen Eigentümern von Bahn und öffentlicher Strasse (Art. 25-27, 29), privater Strasse und Bahn (Art. 28, 29), Bahn und Bahn (Art. 30) bzw. Bahn und anderen Anlagen (Art. 31). Streitigkeiten ohne Beteiligung der Bahn (als Bahneigentümerin) bilden hingegen nicht Gegenstand der Kostenverteilungsregeln des vierten Abschnitts des EBG. Für solche Streitigkeiten wird folglich durch diese Bestimmungen keine Zuständigkeit des BAV begründet.
2. Ob sich aus den Bestimmungen des vierten Abschnitts Verpflichtungen der Antragsgegner ergeben, ist hingegen keine Frage der Zulässigkeit, sondern der Begründetheit des Gesuchs.
3. Auf das Gesuch der SOB ist einzutreten. Dabei kann offen bleiben, ob sich die Aktivlegitimation der SOB daraus ergibt, dass sie heute Eigentümerin der Bahn ist, oder daraus, dass Ansprüche die zugunsten der SBB als ehemaliger Bahneigentümerin entstanden sind, auf die SOB übergegangen sind.
4. Der Aktivlegitimation der SOB steht auch nicht entgegen, dass die Gemeinde Wattwil den nunmehr streitigen Betrag an die SBB bezahlt hat. Denn mit der Zahlung beweckte die Gemeinde Wattwil lediglich, "die Bank zu spielen" (Gesuch vom 9. Dezember 2008, S. 2) und nicht, den Untergang des Anspruchs durch Erfüllung herbeizuführen.
5. Ebenso wenig steht der Aktivlegitimation der SOB entgegen, dass sich die Bahn verpflichtet sieht, den im vorliegenden Verfahren geltend gemachten Betrag an die Gemeinde weiterzuleiten und so den Kostenvorschuss zurückzuzahlen (Stellungnahme SBB/SOB/Gemeinde Wattwil vom 21. August 2009, S. 2).
6. Die SBB sind nicht mehr Eigentümerinnen der Bahn. Da sie selbst in erster Linie Zahlung an die SOB begehren, machen sie selbst nicht geltend, dass ihnen noch Ansprüche als ehemalige Eigentümerinnen der Bahn zustünden. Vielmehr bringen sie durch ihren Hauptantrag zum Ausdruck, dass sie allfällige eigene Ansprüche an die SOB abgetreten hätten. Da die SBB mit ihrem Hauptantrag keine eigenen Ansprüche geltend machen, wird auf ihr Gesuch nicht eingetreten, ebenso wenig wie auf das Gesuch der Gemeinde Wattwil, die nie Eigentümerin der Bahn war.
7. Das BAV hat mithin aufgrund des Gesuchs der SOB darüber zu befinden, ob sich aus den Bestimmungen von Artikel 25ff. EBG Verpflichtungen der Antragsgegner ergeben, Zahlungen in der beantragten Höhe an die SOB, die SBB oder die Gemeinde Wattwil zu leisten.

B *Materielles:*

1. Der Bahnübergang Steinegg liegt auf Grund der SOB, da die SOB den Streckenabschnitt von den SBB übernommen hat (Gesuch vom 9. Dezember 2008, S. 2; Plangenehmigungsgesuch vom 11. April 2005, Beilage 8).
2. Über ihn führt die Sackstrasse, eine Gemeindestrasse 3. Klasse. Sie ist nicht als Strassengrundstück ausparzelliert. Die Strassenfläche verläuft vielmehr über die privaten Grundstücke. Gemeindestrassen 3. Klasse dienen gemäss Artikel 8 Absatz 3 des Strassengesetzes des Kantons

St. Gallen vom 12. Juni 1988 "der übrigen Erschliessung sowie der Land- und Forstwirtschaft. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr nicht offen." Entsprechend ist die Sackstrasse mit einem Fahrverbot signalisiert, die Zufahrt ist nur für den Zubringerverkehr gestattet (Gesuch vom 9. Dezember 2008, Ziff. 19).

3. Die Strasse führt über das Grundstück der SOB, auf dem sich auch der Bahnübergang befindet. Weiter führt sie über das Grundstück der Wirth'schen Stipendienstiftung (701) und die Grundstücke der [REDACTED] (702 und 2992). Überdies werden durch die Strasse das Grundstück 2401 der Gemeinde Lichtensteig sowie das Grundstück 700, das sich in Bahneigentum befindet, erschlossen.
4. Die Antragstellerinnen tragen nicht vor, dass die private Strasse und der Bahnübergang erst nach der Erbauung der Eisenbahnlinie errichtet worden seien. Deshalb ist davon auszugehen, dass der Bahnübergang zusammen mit dem Neubau der Eisenbahnlinie im Jahr 1870 eingerichtet wurde und damit die Bahn als historische Verursacherin der Kreuzung anzusehen ist.
5. Im Jahr 2006 haben die SBB den Bahnübergang Steinegg (Schrankenanlage 16.846) saniert. Die Bahnlinie befand sich damals noch in deren Eigentum.
6. Technisch wurde der bis dahin unbewachte Bahnübergang im Rahmen der Sanierung mit einer automatischen Barriereanlage versehen.
7. Die Antragstellerinnen machen gegenüber den Antragsgegnerinnen einen Betrag von Fr. 98'000.- geltend. Dieser ergebe sich daraus, dass den SBB durch die Sanierung Kosten von Fr. 536'116.- entstanden seien (Gesuch vom 9. Dezember 2008, S. 4) und selbst bereit seien, 74.3% der Kosten zu tragen. Von Seiten der Strasseneigentümer seien 25.7%, also Fr. 138'000.- zu tragen. Die Gemeinde Wattwil wolle sich mit Fr. 40'000.- an diesen Kosten beteiligen. Es würden Fr. 98'000.- verbleiben, die nach einer von der Gemeinde Wattwil vorgeschlagenen Perimeterberechnung auf die Antragsgegnerinnen umzulegen seien.
8. Da die Art. 25ff. EBG zwischen öffentlichen und privaten Strassen unterscheiden, und die Strasse einerseits in Privateigentum steht, andererseits als Gemeindestrasse 3. Klasse gewidmet ist, ist zunächst zu klären, ob die Sackstrasse als öffentlich oder privat im Sinne der Art. 25ff. EBG anzusehen ist.
9. Seit dem Urteil des Bundesgerichts vom 6. Dezember 1968 (BGE 94 I 569) ist entschieden, dass für diese Frage massgeblich ist, ob die Strasse tatsächlich der Allgemeinheit zugänglich ist (a.a.O., Erwägung 2b). Sie ist daher als öffentlich anzusehen. Dabei wird auf den Entscheid BGE 92 IV 10 verwiesen, wo es heisst, eine Strasse sei dann als öffentlich anzusehen, wenn die Strasse dem Fahr- oder auch nur dem Fussgängerverkehr offen stünde (a.a.O., S. 12). Unbefugte Benutzung mache eine Strasse hingegen nicht zu einer öffentlichen.
10. Da die Strasse ausweislich ihrer Klassifizierung nicht nur dem Eigentümer der Strasse bzw. einem von ihm bestimmten Personenkreis offen steht, sondern beispielsweise auch den anderen Anliegern und dem Land- und Forstwirtschaftlichen Verkehr, ist die Strasse im Sinne der Art. 25ff. EBG als öffentlich zu qualifizieren.
11. Weiter ist zu klären, wer als Strasseneigentümer anzusehen ist. Im Urteil des Bundesgerichts BGE 94 I 569 heisst es hierzu auf Seite 579: "Als Strasseneigentümer im Sinne dieser Bestimmung ist einzig die Beklagte zu betrachten, welche Eigentümerin des grössten Teils der Strasse ist. Der Umstand, dass der von der Bahnlinie überquerte Strassenabschnitt im Eigentum der Klägerin (Bahn) steht, vermag eine andere Verteilung der Kosten nicht zu rechtfertigen; denn die Klägerin ist Eigentümerin dieses Abschnitts nur deshalb, weil sie eine Bahnunternehmung ist,

und nur in dieser Eigenschaft kann sie nach der gesetzlichen Ordnung mit Kosten belastet werden. " Als Eigentümerin der Strasse an der Kreuzungsstelle ist daher die Wirth'sche Stipendienstiftung und nicht die SOB anzusehen.

12. Soweit die Antragstellerin die Auffassung vertritt, Eigentümer der Strasse im Sinne von Art. 25ff. EBG sei nicht der zivilrechtliche Eigentümer, sondern als Eigentümer seien all diejenigen anzusehen, denen ein Sondervorteil zukomme (Gesuch vom 9. Dezember 2008, Ziff. 17), kann dem nicht gefolgt werden. Was eine öffentliche und was eine private Strasse ist, beurteilt sich zwar nach kantonalem Recht (Botschaft des Bundesrates zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 3. Februar 1956, BBl 1956 I 218, S. 245f.). Aber der (zivilrechtliche) *Eigentümer* der öffentlichen oder privaten Strasse soll aus den Bestimmungen der Art. 25ff. EBG berechtigt oder verpflichtet werden, nicht ein wie auch immer zu bestimmender Kreis von Personen mit einem Sondervorteil, die nicht Eigentümer des Verkehrsweges an der Kreuzungsstelle sind.
13. Die Eigentümerin der Strasse hat auch sonst keine Ursache gesetzt. Insbesondere ist die Sanierung nicht wegen eines Begehrens der Strasseneigentümerin oder einer strassenseitigen Verkehrszunahme erforderlich geworden.
14. Deshalb ist die Bahn als alleinige Verursacherin der Sanierungsmassnahme anzusehen.
15. Schliesslich ist zu prüfen, ob der Eigentümerin der Strasse durch die Sanierung ein Vorteil im Sinne von Art. 27 EBG erwachsen ist und wenn ja, wie dieser zu bemessen ist.
16. Ob der Gesetzgeber bei der Schaffung von Art. 27 EBG nur finanzielle beziehungsweise geldwerte Vorteile oder auch alle anderen Vorteile anerkennen wollte, lassen die Gesetzesmaterialien nicht eindeutig erkennen. Für ein umfassendes Verständnis des Vorteilsbegriffs sprechen die Ausführungen des Berichterstatters im Amtlichen Bulletin vom 26. Juni 1957, S. 156, der ausführte, die Vorteilsanrechnung sei in praktisch allen Fällen denkbar. Als Beispiele nannte er betriebstechnische Vorteile oder die eingesparten kapitalisierten Bewachungskosten anlässlich der Aufhebung eines Niveauübergangs.
17. Deshalb ist von einem weiten Vorteilsbegriff auszugehen. Jeder Eigentümer der Strasse an der Kreuzungsstelle, der zwar keine Ursache gesetzt hat, aber gleichwohl profitiert, beispielsweise weil er geldwerte Vorteile hat, hat im Umfang seines Vorteils an die Kosten beizutragen.
18. Entsprechend ist gemäss der Entscheidpraxis des BAV nicht nur bei finanziellen Vorteilen, sondern auch bei Sicherheitsgewinnen ein Vorteil im Sinne von Art. 27 EBG anzunehmen (Entscheid vom 23. März 2005, S. 6 (Beilage 1); Entscheid vom 4. Juli 2007, S. 9 (Beilage 2) unter Verweis auf den Entscheid der REKO UVEK vom 5. April 2001 "Muttentz", Erw. 7.3.2, abrufbar unter <http://www.reko-inum.ch/de/entscheide.php>).
19. Daher ist die Eigentümerin der Strasse verpflichtet, wegen des Sicherheitsgewinns, der durch die Sanierung des Bahnübergangs entstanden ist, sich an den Sanierungskosten zu beteiligen.
20. Die Kostenbeteiligung ist unabhängig davon, ob der Begünstigte diesen Sicherheitsgewinn subjektiv wünscht oder nicht, weil er es anderenfalls in Händen hätte, sich einer Kostenbeteiligung zu entziehen.
21. Der Eigentümer muss an die Kosten in dem Umfang beitragen, als der Sicherheitsgewinn ihm (und nicht der Bahn) zugute kommt. Es ist der Anteil des Strasseneigentümers am gesamten Sicherheitsgewinn, der durch die Sanierung des Bahnübergangs entsteht, zu bestimmen.
22. Im vorliegenden Fall ist in Ermangelung eines präzisierenden Vortrags durch die Parteien bezüglich der Frequentierung des Bahnübergangs durch Bewohner und Besucher des Hauses der

Wirth'schen Stipendienstiftung von einer durchschnittlichen Frequentierung eines Hauses dieser Grösse auszugehen. Häuser dieser Grösse werden in der Regel von 1 bis 6 Menschen bewohnt. Quert jeder Bewohner den Bahnübergang täglich in beide Richtungen 1 bis 2 mal ergibt sich eine Bandbreite von 2 - 24 Querungen. Hinzu mögen einzelne weitere Querungen durch Besucher kommen sowie einzelne Fahrten für andere dahinter liegende Grundstücke. Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Verkehrsaufkommen auf der Strasse sehr gering ist.

23. Die Bahn befährt den Bahnübergang 70 mal täglich (S9, Fahrplanperiode 13. Dezember 2009 - 11. Dezember 2010). Die Anzahl der Bahnreisenden, welche den Bahnübergang benutzt, liegt damit um ein Vielfaches höher als die Anzahl der strassenseitigen Benutzer des Bahnübergangs.
24. Zu berücksichtigen ist aber, dass jeder strassenseitige Benutzer des Bahnübergangs ein erheblich höheres Interesse an der Sicherheit des Bahnübergangs hat als ein Bahnreisender, da ein Unfall an einem Bahnübergang für Strassenbenutzer mit ungleich grösseren Risiken verbunden ist, als für Bahnreisende. Aber auch die Bahn und insbesondere die Lokomotivführer haben ein nennenswertes Interesse an einer Vermeidung von Unfällen. Gleichzeitig gilt es zu beachten, dass der Sicherheitsgewinn für die Strasse nur ein relativer - im Vergleich zum Zustand vor der Sanierung - ist. Hingegen besteht kein Sicherheitsgewinn im Vergleich zur Situation, bevor die Bahnlinie errichtet wurde.
25. Neben dem Sicherheitsgewinn sind vorliegend keine weiteren immateriellen oder materiellen Vorteile für den Eigentümer der Strasse ersichtlich. Namentlich wird von keiner Seite geltend gemacht, dass die Sanierung zu einer Wertsteigerung von Grundstücken führt, in dem z.B. gewisse Grundstücke neu baufähig würden.
26. Unter Berücksichtigung all dieser Umstände, insbesondere des geringen strassenseitigen Verkehrsaufkommens, des nicht unerheblichen schienenseitigen Verkehrsaufkommens und der überproportionalen Bedeutung des Sicherheitsgewinns für die Benutzer der Strasse erscheint es als angemessen, den strassenseitigen Vorteil mit 20% und jenen der Schiene mit 80% anzusetzen.
27. Die Vorteilsanrechnung nach Art. 27 Abs. 1 EBG kann das Verursacherprinzip nach Art. 26 Abs. 1 und 2 EBG nicht verdrängen. Dies führt dazu, dass der Verursacherin deshalb vorneweg 50 % der Kosten aufzuerlegen sind. Betreffend die zweite Hälfte der Kosten kommt die Vorteilsanrechnung zur Anwendung (vgl. Ziff. 26). Die Bahn als Verursacherin hat somit 90 % der Kosten zu tragen. Diese setzen sich einerseits zusammen aus den 50 %, die die Bahn als Verursacherin zu tragen hat. Dazu kommen andererseits gestützt auf die Vorteilsanrechnung 80 % der verbleibenden Kosten von 50 %, d.h. 40 %. Die Strassenseite hat sich somit 10% an den Kosten der Sicherung des Bahnübergangs zu beteiligen, was den 20 % gestützt auf die Vorteilsanrechnung entspricht (vgl. Ziff. 26).
28. Wären die Kosten von Fr. 536'116.- unstrittig oder erwiesen, würde hieraus eine Kostentragungspflicht der Strasse von Fr. 53'611.60 resultieren. Die Höhe der Kosten wurde von der Wirth'schen Stipendienstiftung aber mit Nichtwissen bestritten. Die Gesuchstellerinnen wurden mit Schreiben vom 8. Juli 2009 aufgefordert, geeignete Beweismittel zur Höhe der Kosten für die Sanierung des Bahnübergangs (z.B. Rechnungen Dritter, Stundenrapporte) beizubringen. Mit Stellungnahme vom 21. August 2009 kündigten die Gesuchstellerinnen an, dass das BAV die Baukostenabrechnung direkt von den SBB erhalten werde. Mit E-Mail vom 28. August 2009 erhielt das BAV lediglich erneut die einseitige Kostenzusammenstellung, welche bereits als act. 3 dem ursprünglichen Gesuch beilag. Zusätzlich erhielt das BAV das Angebot, es könne sich direkt an Herrn Felix Feurer von den SBB wenden, falls es bezüglich Abrechnung weitere Unterlagen benötige. Aus der Schlussrechnung (act. 3) ergeben sich Erstellungskosten (ohne Abgeltung für Unterhalt) von

Fr. 428'894.-. Folglich geht das BAV von Kosten für die Sanierung des Bahnübergangs in dieser genannten Höhe aus. Hieraus resultiert eine strassenseitige Kostentragungspflicht von Fr. 42'889.40 (= 10 % der Erstellungskosten).

29. Da die Gemeinde Wattwil bereits Fr. 40'000.- an die Bahn als Anteil an die strassenseitigen Kosten des Bahnübergangs geleistet hat und dieser Betrag zwischen den Parteien nicht umstritten ist (Schreiben SBB/SOB/Wattwil vom 12. Februar 2008, Seite 2), ist dieser Betrag als geleistet von der strassenseitigen Kostentragungslast von Fr. 42'889.40 (10 % von Fr. 428'894.--) abzuziehen, woraus folgt, dass die Ansprüche der Bahn auf eine Beteiligung der Strasse nur im Umfang von Fr. 2'889.40 noch nicht erfüllt sind.
30. Es gibt keinen Anlass, zusätzliche Beträge für den Unterhalt der sanierten Anlage zuzusprechen, da diesbezüglich ausschliesslich der Verursacher kostentragungspflichtig ist, weil der Unterhalt der Erhaltung des Ist-Zustandes dient, solange Dritten hieraus keine Vorteile im Sinne von Art. 27 EBG erwachsen (Verfügung des BAV vom 15. September 2006, Erwägung 6.3, Beilage 3).
31. Es gibt ebensowenig Anlass, dieses Ergebnis aufgrund möglicher zukünftiger Veränderungen im strassen- oder bahnseitigen Verkehrsaufkommen abzuändern, da für entsprechende Veränderungen gegenwärtig keine genügenden Anhaltspunkte vorhanden sind.
32. Die zusätzliche Zinsforderung, die erstmals mit der Eingabe der Gesuchstellerinnen vom 21. August 2009 geltend gemacht wurde, wäre dann begründet, wenn die Forderung am 1. Oktober 2007 fällig und gemahnt gewesen wäre (Art. 102, 104 Abs. 1 OR). Die Forderung hätte unmittelbar nach Entstehung des Schuldverhältnisses gestellt und damit fällig werden können (Art. 75 OR). Das gesetzliche Schuldverhältnis entstand mit dem Anfall der Kosten anlässlich der Sanierung im Jahre 2006. Die Gesuchstellerinnen haben jedoch nicht vorgetragen, dass sie die Wirth'sche Stipendienstiftung gemahnt hätten, oder auch nur mitgeteilt, an welche der Gesuchstellerinnen die Zahlung hätte erfolgen sollen. In Ermangelung einer Mahnung ist der Verzug nicht eingetreten, weshalb eine Zinsforderung nicht begründet ist.
33. Nach Artikel 94 EBG i.V.m. Artikel 43 Gebührenverordnung BAV (GebVBAV, SR 742.102) richten sich die Kosten in Streitigkeiten nach Artikel 40 EBG nach der Verordnung über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren (VwKV, SR 172.041.0). Nach dem einschlägigen Artikel 13 Abs. 2 Bst. a VwKV kann die verfügende Behörde von der Partei eine Spruchgebühr von 100-3000 Franken fordern. Angesichts eines nicht unerheblichen streitigen Vermögensinteresses von Fr. 98'000.- und des entstandenen Aufwands erscheint eine Spruchgebühr von Fr. 2'500.- angemessen, welche der SOB aufzuerlegen ist, da sie mit dem ganz überwiegenden Teil ihrer Forderungen unterlegen ist.
34. Gemäss Artikel 3 Absatz 2 GebVBAV müssen Behörden der Gemeinden keine Gebühr bezahlen, wenn sie eine Dienstleistung für sich selbst in Anspruch nehmen. Eine Gebühr wird der Gemeinde Wattwil daher nicht auferlegt.
35. Nach Art. 43 GebVBAV richten sich in Streitigkeiten nach Artikel 40 EBG die Kosten und die Entschädigungspflicht nach der VwKV (dort Art. 8). Die REKO UVEK hat jedoch entschieden, dass für erstinstanzliche Verfahren keine Parteientschädigung zuzusprechen sei (Entscheid "Muttenz", Erw. Ziff. 10). Dies ergebe sich aus Art. 64 Abs. 1 VwVG. Das BAV folgt diesem Entscheid.

III. verfügt:

1. Auf die Gesuche der Gemeinde Wattwil und der SBB wird nicht eingetreten.
2. Die Wirth'sche Stipendienstiftung wird verpflichtet, an die SOB **Fr. 2'889.40** zu bezahlen. Im übrigen wird das Gesuch der SOB als unbegründet abgewiesen.
3. Der SOB werden die Verfahrenskosten von Fr. 2'500.- auferlegt, welche mit Rechtskraft der Verfügung bzw. des Beschwerdeentscheides fällig werden. Die Zahlungsfrist beträgt 30 Tage vom Eintritt der Fälligkeit an. Der Betrag ist dem BAV gemäss der separat folgenden Rechnung zu überweisen.
4. Eine Parteientschädigung wird nicht ausgesprochen.

Bundesamt für Verkehr

Ueli Stückelberger, Fürsprecher
Leiter der Sektion Recht

Rechtsmittelbelehrung:

Gemäss Artikel 50 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren vom 20. Dezember 1968 (VwVG; SR 172.021) kann gegen diese Verfügung binnen 30 Tagen seit der Eröffnung beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 3000 Bern 14 schriftlich Beschwerde erhoben werden. Gemäss Artikel 20 VwVG beginnt die Beschwerdefrist bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag zu laufen. Der Stillstand der Fristen richtet sich nach Artikel 22a des VwVG.

Die Beschwerdeschrift ist der Beschwerdeinstanz im Doppel einzureichen; sie hat die Begehren und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen. Die Beschwerdeschrift ist vom Beschwerdeführer oder seinem Vertreter zu unterzeichnen; ein allfälliger Vertreter hat sich durch eine schriftliche Vollmacht auszuweisen.

Die Kostentragung im Beschwerdeverfahren richtet sich nach Artikel 63 des VwVG.

Beilagen:

- 1) Verfügung des BAV vom 23. März 2005
- 2) Verfügung des BAV vom 4. Juli 2007
- 3) Verfügung des BAV vom 15. September 2006
- 4) Stellungnahme der Gemeinde Lichtensteig vom 22. Juli 2009
- 5) Stellungnahme der [REDACTED] vom 9. August 2009
- 6) Stellungnahme der Wirth'schen Stipendienstiftung vom 14. August 2009
- 7) Stellungnahme der Gesuchstellerinnen vom 21. August 2009

Eingeschrieben zu eröffnen an (jeweils mit allen Beilagen ausser der eigenen Stellungnahme):

- Schweizerische Bundesbahnen, Infrastruktur Projekt Management, Kasernenstr. 95/97, 8021 Zürich
- [REDACTED] 9000 St. Gallen (Vertreter SOB, Wattwil)
- [REDACTED] 9501 Wil (Vertreter Wirth'sche Stipendienstiftung)
- [REDACTED], Postfach 312, 9620 Lichtensteig
- Politische Gemeinde Lichtensteig, Hauptgasse 12, 9620 Lichtensteig

Kopie z.K. an:

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]