



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

3003 Bern, 25. Januar 2000

DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR (BAV)

hat in der Angelegenheit

Schweizerische Bundesbahnen, vertreten durch den Rechtsdienst Luzern, Schweizerhofquai 6, 6002 Luzern

- Gesuchstellerin -

gegen

Gemeinde Muttenz, vertreten durch den Gemeinderat, dieser vertreten durch [REDACTED]

- Gesuchsgegnerin -

betreffend

verwaltungsrechtliches Verfahren über die Verteilung von Kosten und Vergütungen gemäss Art. 40 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes vom 20.12.1957 (EBG; SR 742.101); Erneuerung der Sektionen 1 – 3 des Überführungsbauwerkes „Grenzacherstrasse“, in der Gemeinde Muttenz (BL) gelegen

I. festgestellt:

1. Über die Gleisanlagen der SBB und über die Nationalstrasse in der Gemeinde Muttenz führt eine Strassenüberführung bei Bahnkilometer 4.580. Es handelt sich hierbei um eine Gemeindestrasse. Die Überführung besteht aus 5 Sektionen.
- 1.2 Die Sektionen 1 – 3 sind 1925 erstellt und 1927 der Öffentlichkeit übergeben worden und überqueren die SBB-Stammlinie Basel-Muttenz (Sektion 1) und den Rangierbahnhof Muttenz I (Sektionen 2 und 3). Nur diese drei Sektionen sind Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.
- 1.3 Die Sektion 4 inkl. 2 Abfahrtsrampen wurde 1963 bei der Erweiterung des Rangierbahnhofes auf Kosten der SBB (Vertrag vom 2. November 1962) gebaut. Die SBB haben mit der Gemeinde Muttenz betreffend Tragung der Kosten für die Erneuerung der Sektion 4 inkl. die beiden Rampen am 23. Februar 1995 einen Teilvergleich abgeschlossen. Grundlage bildete der Vertrag vom 2. November 1962, der die Tragung der Erneuerungskosten regelt.

Die Sektion 5 wurde 1963 als Überführung über die Nationalstrasse N 2 auf Kosten des Kantons erstellt. Die Gemeinde ist daran nicht beteiligt.

Beide Sektionen sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

- 1.4 Zwischen den SBB und der Gemeinde Muttenz ist am 27./31. Oktober 1927 resp. 3. November 1927 ein Vertrag über die „Eigentums- und Rechtsbeordnungen von altem und neuem Wegareal herrührend vom Bau des Rangierbahnhofes auf dem Muttenzerfeld“ abgeschlossen worden. Dieser Vertrag bezieht sich auf die Sektionen 1 – 3. Gemäss Art. 3 Ziff. 3 lit. b dieses Vertrages hat die Gemeinde Muttenz für den gesamten Unterhalt der Fahrbahn und der Gehwege der Überfahrtsbrücke und des dazwischen liegenden Strassenteils aufzukommen. Die Bundesbahnen haben dagegen den gesamten Unterhalt der Brückenkonstruktion und der Brückengeländer der Überfahrtsbrücke km 4.580, der von dieser in den Rangierbahnhof hinabführenden mittleren Wegrampe (abgegrenzt durch das östliche Brückengeländer) und der in ihrem Eigentum verbleibenden Böschungen zu besorgen (Art. 3 Ziff. 4 des Vertrages).
2. Mit Schreiben vom 10. Dezember 1992 teilten die SBB der Gemeinde mit, dass sie die Überführung der Grenzacherstrasse aus Sicherheitsgründen zu sanieren beabsichtigen. Die gesamten Kosten würden für die Sektionen 1 – 4 auf 11.773 Millionen Franken geschätzt.
3. Der Rechtsvertreter der Gemeinde hält mit Schreiben vom 21. Mai 1993 an die SBB fest, dass die Gemeinde mit dem Vorschlag der SBB bezüglich eines Kostenteilers von 50 % für die Sektionen 1 – 3 nicht einverstanden sei. Aufgrund des Vertrages vom 27./31. Oktober resp. 3. November 1927 sei die Gemeinde nur verpflichtet, die Kosten für die Erneuerung der Fahrbahn und des Trottoirs zu übernehmen. Die vertraglich vereinbarte Unterhaltsregelung beziehe sich ebenfalls auf Erneuerungskosten.

4. In diversen Schriftenwechseln bestätigten sowohl die SBB wie auch die Gemeinde Muttenz ihre jeweilige Rechtsauffassung. Auf Vorschlag der SBB vom 21. Mai 1993 einigten sich die Parteien darauf, die Erneuerungsmassnahmen ungeachtet der Frage nach der Kostenbeteiligung an die Hand zu nehmen. Die Gemeinde stimmte dem Projekt zu, worauf die SBB am 26. August 1993 die eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfügung betreffend „Erneuerung der Sektionen 1 – 3 der Überführung Grenzacherstrasse“ erliessen.
5. Die Bauarbeiten wurden anfangs 1994 begonnen und sind Ende November 1995 abgeschlossen worden. Dabei wurden die bestehenden Überbauten und Zwischenstützen abgebrochen und durch eine neue Betonkonstruktion ersetzt. Die Fahrbahn- und die gesamte Brückenbreite sowie die Lage der Stützen blieben beim Ersatzbauwerk unverändert. Die Unterkante der Brücke wurde im Bereich der Stammlinie und des Ablaufberges um ca. 80 cm angehoben, damit die Lichtraumprofile der Bahn verbessert werden konnten. Die Widerlager wurden der neuen Brückenhöhe angepasst, blieben aber im Übrigen unverändert.
6. Die gesamten Erneuerungskosten der Sektionen 1 – 3, die von den SBB vorfinanziert wurden, betragen Fr. 4'221'717.20. Die SBB erklärten sich bereit, davon Fr. 210'244.-- allein zu übernehmen. Die Gemeinde anerkannte einen Beitrag von Fr. 193'844.20. den sie auch bezahlt hat. Nach Abzug dieser beiden Beiträge verbleiben noch Fr. 3'817'629.--, deren Zuteilung umstritten ist. Die SBB machen von der Gemeinde einen Anteil von 50 %, des abgerundeten Betrages von Fr. 3'816 000.--, d.h. Fr. 1'908'000.-- geltend.
7. Mit Urteil vom 10. April 1995 trat das Bundesgericht auf die von den SBB am 1. Dezember 1993 eingereichte Feststellungsklage bezüglich 50 %-Kostenteiler nicht ein. Es verwies die SBB auf die Leistungsklage nach Vorliegen der Bauabrechnung.
8. Da sich die Parteien bezüglich der Kostenbeteiligung auch nach Vorliegen der Bauabrechnung nicht einigen konnten, reichten die SBB am 16. August 1996 Klage beim BAV ein, mit den Rechtsbegehren, die Gemeinde sei zu verpflichten, den SBB Fr. 1'908'000.-- zuzüglich 5 % Verzugszins seit 1. September 1996 zu bezahlen, unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

Die SBB begründen ihr Rechtsbegehren im Wesentlichen wie folgt:

- Der Vertrag von 1927 enthalte keine Bestimmung über die Kostenteilung bei Erneuerungsarbeiten. Lediglich die Tragung der Unterhaltskosten, nicht jedoch die Tragung der Erneuerungskosten werde im Vertrag von 1927 geregelt. Die Vertragsparteien seien damals davon ausgegangen, dass entsprechend der normalen Lebenserwartung die Überführung eine Lebensdauer von rund 80 Jahren haben wird. Die Regelung der Tragung der Erneuerungskosten, die also erst etwa 3 Menschengenerationen später zur Diskussion stehen würde, sei deshalb bewusst unterlassen worden. Als Beweismittel für diese Auffassung offerieren die SBB Herrn A. Oehler als Zeugen.

Sollte unter „Unterhalt“ wider Erwarten auch „Erneuerung“ subsumiert werden, so sei die entsprechende Vertragsbestimmung aufgrund der clausula rebus sic stantibus nicht mehr anwendbar.

Daher liege keine Regelung über die Tragung der Erneuerungskosten vor resp. eine solche sei nicht anwendbar. Die Beteiligung der Gemeinde müsse also an den Erneuerungskosten nach Art. 29 in Verbindung mit Art. 26 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) festgesetzt werden, wonach dem Grundsatz nach eine Aufteilung der Kosten nach Ablauf der ordentlichen Lebensdauer eines Kreuzungsbauwerkes zu je 50 % auf Strasse und Schiene, d.h. auf die Parteien vorzusehen sei. Mit Verweis auf die Botschaft zum Eisenbahngesetz machen die SBB geltend, dass der Gesetzgeber sich bei der Kostenregelung für Kreuzungsbauwerke von der Ebenbürtigkeit der öffentlichen Verkehrswege als grundlegendem Gedanken habe leiten lassen, weil die Schiene und Strasse gleichermassen ein öffentliches Interesse beanspruchen können. Dies ergebe sich auch bei einer objektiv-zeitgemässen Auslegung. Auch ergebe sich vorliegend eine Aufteilung der Kosten zu je 50 % aufgrund des eisenbahnrechtlichen Verursacherprinzips. Danach hat jene Partei, die eine Veränderung des bestehenden Zustandes auslöst, die daraus entstehenden Kosten zu tragen. Gemäss Ausführungen der SBB seien bei bestehenden Kreuzungsbauwerken beide Verkehrsträger gleichermassen auf ein baulich sicheres Werk angewiesen, das einen unfallfreien Verkehrsfluss auf Schiene und Strasse gewährleistet.

Allenfalls aufgrund von Art. 27 EBG (Vorteilsanrechnung) könne von einer Kostenteilung von je 50 % abgewichen werden.

- Der Eisenbahnverkehr habe sich sowohl gesamtschweizerisch wie auch im Raume Muttentz deutlich weniger stark entwickelt als der Strassenverkehr.
 - Der Strassenverkehr habe sich nicht nur zahlenmässig, sondern auch bezüglich Belastung der Kreuzungsbauwerke deutlich schwerwiegender entwickelt als der Eisenbahnverkehr.
 - Ab ca. 1960 habe die einsetzende Verwendung von Tausalz für die Eisbekämpfung im Winterdienst die Betonbauwerke stark geschädigt.
9. Das BAV eröffnete hierauf das Anstandsverfahren nach Art. 40 Abs. 2 EBG und forderte die Gemeinde Muttentz zur Stellungnahme auf. In ihrer Vernehmlassung vom 21. Januar 1997 beantragte die Gemeinde, dass die Klage unter „o/e Kostenfolge“ abzuweisen sei mit folgender Begründung:

- Die für die Sektionen 1 - 3 geltende Vereinbarung vom 27./31.Okt. resp. 3. Nov. 1927 enthalte nach den gesamten Umständen die gleiche Regelung wie die für Sektion 4 am 2. November 1962 abgeschlossene Vereinbarung. Die Rechtslage für die Sektionen 1 – 3 sei deshalb gleich wie die Rechtslage für die Sektion 4. Mit dem Wort „Unterhalt“ hätten die Parteien im Vertrag von 1927 nach heutigem Sprachgebrauch den Unterhalt wie auch die allfällige Sanierung und Erneuerung gemeint. Dieser Auffassung entspreche es, dass in der Kreisdirektion II in den Vierzigerjahren die Meinung vorherrschte, man wolle „keine schlafenden Hunde wecken“.

Gemäss vertraglicher Vereinbarung der Parteien und den Vorschriften des EBG habe die Gemeinde ausschliesslich die Kosten für Abbruch und Erneuerung des Belages von Fahrbahn und Trottoir sowie der Entwässerung

auf der Grenzacherbrücke (Sektion 1 – 3) zu tragen. Diese Leistung sei seitens der Gemeinde Muttenz erbracht worden.

Die Verkehrsentwicklung sei nicht so, insbesondere gerade im Hinblick auch darauf, dass die Parteien 1962 für die Sektion 4 einen inhaltlich klaren Vertrag abgeschlossen haben, dass gegenüber der vertraglichen Vereinbarung die *clausula rebus sic stantibus* angerufen oder die Vereinbarung als rechtsmissbräuchlich betrachtet werden müsste.

- Im Falle, dass das Vorliegen einer vertraglichen Regelung der Kostenfrage bei Erneuerungsarbeiten verneint würde, seien die rechtlichen Regelungen anzuwenden. Da schon vor Erstellung der Grenzacherbrücke, die wegen der Realisierung des Rangierbahnhofes Muttenz gebaut werden musste, bereits zwei Niveauübergänge in jenem Gebiet bestanden, seien die Kosten einer Erneuerung als Folgekosten der seinerzeitigen Verursachung anzusehen. Als Folgekosten seien sie von denjenigen zu tragen, welche ursprünglich Verursacher des Baus gewesen sind (Altersprioritätsprinzip). Somit hätten die SBB die Kosten für die Erneuerung der Brücke und die Gemeinde die Kosten für die Erneuerung der Fahrbahn und des Trottoirs zu übernehmen. Sollte die Gemeinde zu einer zusätzlichen Leistung an die SBB verpflichtet werden, so sei auch die Verteilung der Kosten für Fahrbahn und Trottoir zu ändern. Sie habe diese Kosten von Fr. 193'844.20 nur vollständig übernommen im Hinblick auf ihre Auffassung über die Regelung der Verträge von 1927 und 1962. Der Belag von Fahrbahn und Trottoir hätte den Anforderungen noch längere Zeit genügt.
- Der Strassen- und der Schienenverkehr im Bereich der Grenzacherbrücke hätten sich gleichmässig gesteigert, der Schienenverkehr eher mehr als der Strassenverkehr. Es seien fundierte und sachgerechte Zahlen über den Verkehr im Bereich der Grenzacherbrücke erforderlich.
- Seit 1985 werde im gesamten Winterdienst kein Streusalz mehr verwendet. Auch in den Jahren zuvor hätten die SBB gegenüber der Gemeinde Muttenz zu keinem Zeitpunkt Bedenken hinsichtlich der Verwendung von Streusalz im Winterdienst auf der Grenzacherbrücke angemeldet.
- Bereits 1978 sei für die Grenzacherbrücke eine Gewichtsbeschränkung „Höchstgewicht 3.5t Zubringerdienst bis Stellwerk SBB und Grubenareal gestattet“ erlassen worden. Seit 1991 bestehe sogar ein vollständiges Verbot für Lastwagen auf einem Teil der Grenzacherbrücke.

10. Im zweiten Schriftenwechsel vom 25. April 1997 resp. 9. Oktober 1997 hielten die Parteien an ihren Rechtsbegehren fest.

Die SBB führten in ihrer Replik aus, dass der Bau der kreuzungsfreien Strassenüberführung auch Vorteile für den Strasseneigentümer mit sich bringe. Das damals neue Bauwerk sei somit im gegenseitigen Interesse erstellt worden. Da das Bauwerk mit 67 Jahren ungefähr seine ordentliche Lebensdauer von 70 Jahren gemäss SIA-Norm, 1989, erreicht habe, erübrige sich, nach den Ursachen der Schäden an der Brücke (Streusalzeinsatz, Gewichtszunahme) zu forschen. Im weiteren sei die Funktion der Grenzacherstrasse als direkteste Ver-

bindung vom Dorfzentrum MuttENZ zur Kantonsstrasse und von dort nach Birsfelden entsprechend zu würdigen.

Hierauf legte die Gemeinde in ihrer Duplik u.a. dar, dass die Unterkante der Brücke im Bereich der Stammlinie und des Abrollberges erhöht worden sei, während die Fahrbahn- und Trottoirbreite auf dem alten Mass belassen worden seien. Somit erfolge diese Anpassung der neuen Grenzacherbrücke im alleinigen Interesse der SBB, weshalb die Erneuerung der Brücke der Gemeinde weder Verbesserungen noch irgendwelche Vorteile bringe.

11. Am 7. Dezember 1998 wurde in MuttENZ beim Überführungsbauwerk Grenzacherstrasse unter der Leitung des BAV ein Augenschein durchgeführt. Dabei wurde Folgendes festgestellt:
 - Die Sektion 1 führt über 4 Stammgleise, die Sektionen 2 und 3 führen über die eigentlichen Rangiergleise.
 - Nach Sektion 1 zweigt eine Abfahrt zu einem Dienstgebäude der SBB ab.
 - Die Grenzacherstrasse erschliesst die Kantonsstrasse nach Birsfelden und Schweizerhalle, das umliegende Naherholungsgebiet, eine Kompostieranlage, eine Schrebergartenanlage, eine Tennisanlage sowie einen Robinsonspielplatz.
12. Die SBB reichten am 10. Februar 1999 nach Aufforderung des BAV vom 9. Dezember 1998 Zahlenmaterial über die Rangierbewegungen im Güterbahnhof MuttENZ sowie die aufgehobene Weisung Bau GD Nr. 17/87 vom 16. März 1987 der SBB ein. Zu dem gelieferten Zahlenmaterial hielt die Gemeinde fest, dass diese Zahlen ungläubhaft und unbrauchbar seien. Wenn wider Erwarten die Verkehrsentwicklung auf und unter der Grenzacherbrücke für die Beurteilung dieser Angelegenheit wesentlich wäre, so müsste diese durch einen qualifizierten Experten festgestellt oder geschätzt werden.

II. in Erwägung gezogen:

A. Formelles

1. Gemäss Art. 40 Abs. 2 Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) entscheidet die Aufsichtsbehörde über die aus den Bestimmungen des 4. Abschnittes des EBG erwachsenden Streitigkeiten über Kosten und deren Verteilung sowie über Vergütungen. Bis zum 31. Dezember 1993 hatte das Bundesgericht im verwaltungsrechtlichen Klageverfahren als einzige Instanz über Streitigkeiten aufgrund von Art. 25 – 32 EBG zu entscheiden. Im Zuge der OG-Revision wurde auf die verwaltungsrechtliche Klage weitgehend zugunsten des Verfügungsverfahrens verzichtet. Gestützt auf Ziff. 1 Abs. 3 Bst. b und Ziff. 2 Abs. 3 der Schlussbestimmungen zur Änderung vom 4. Oktober 1991 des Bundesrechtspflegegesetzes (OG; SR 173.110) wurde die Verordnung über Vorinstanzen des Bundesgerichtes vom 3. Februar 1993 (SR 173.51) erlassen. Gemäss Ziff. 15 des Anhanges zur Verordnung in Verbindung mit Art. 24 Bst. g der Delegationsverordnung vom

28. März 1990 (SR 172.011) ist nun seit dem 1. Januar 1994 das BAV erstinstanzlich auch für die Erledigung von Anstandsverfahren nach Art. 40 Abs. 2 EBG zuständig. Die sachliche Zuständigkeit des BAV in vorliegender Streitsache ist somit gegeben.

2. Bei vorliegendem Verfahren handelt es sich um ein Verwaltungsverfahren, das dem Beschwerdeverfahren vor Bundesverwaltungsbehörden nach Art. 44 ff des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.011) ähnlich ist, ohne ihm jedoch ganz zu entsprechen (BGE 97 I 591 E. 4). Mangels anderer anwendbarer prozessrechtlicher Grundlagen finden daher die Bestimmungen des VwVG zum Verfahren auf Erlass einer Verfügung Anwendung (Art. 1 VwVG bis Art. 43 VwVG). Diese Auffassung wird durch die im Rahmen eines Meinungsaustausches zwischen BAV und Bundesgericht bezüglich Zuständigkeit bei Streitigkeiten nach Art. 40 Abs. 2 EBG erhärtet. In seinem Schreiben vom 26. März 1998 führt das Bundesgericht nämlich aus, dass „die verwaltungsrechtliche Klage heute auf Fälle beschränkt ist, die sich für das **Verfügungsverfahren** nicht eignen“. A.a.O.: „Diese Lösung rechtfertigt sich um so mehr, als damit kein Abbau des Rechtsschutzes verbunden ist, steht den Beteiligten doch im Rahmen des Bundesrechtspflegegesetzes letztinstanzlich nach wie vor die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht offen.“
3. Die Parteifähigkeit der Verfahrensbeteiligten ist gestützt auf Art. 40 Abs. 2 EBG in Verbindung mit Art. 6 VwVG betreffend die Parteistellung sowie in Anlehnung an Art. 48 VwVG betreffend die Beschwerdelegitimation zu ermitteln (BGE 97 I 591 f).

Gemäss Art. 6 und Art. 48 lit. a VwVG gelten als Parteien Personen mit schutzwürdigem Interesse, deren Rechte oder Pflichten die Verfügung berühren soll, und andere Personen, Organisationen oder Behörden, denen ein Rechtsmittel gegen die Verfügung zusteht.

- 3.1 Die SBB hatten im Zeitpunkt der Einleitung des Anstandsverfahrens keine eigene Rechtspersönlichkeit, waren aber dennoch prozessfähig und somit aktivlegitimiert (BGE 102 Ib 314 E. 1a; Art. 1 und Art. 5 Abs. 2 und 3 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen, SBBG; BS 7 195; AS 1962 359; Art. 9 Abs. 1 der aufgehobenen SBBV; AS 1988 1223; Fritz Gygi, Bundesverwaltungsrechtspflege, 2.A., Bern 1983, S. 180).

Da den SBB in Bezug auf den Kostenteiler gemäss Art. 40 Abs. 2 EBG das Recht zusteht, strittigenfalls die Aufsichtsbehörde um einen Entscheid anzurufen, sind die SBB auch aufgrund von Art. 6 und Art. 48 lit. a VwVG zum Anstandsverfahren legitimiert.

An der Parteifähigkeit hat sich durch die Umwandlung der SBB in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft per 1. Januar 1999 nichts geändert.

- 3.2 Gemeinden können gemäss Art. 6 und 48 VwVG als öffentlich-rechtliche Körperschaften nur Partei sein, wenn das Bundesrecht es ausdrücklich vorsieht. Gemäss Art. 40 Abs. 2 EBG entscheidet das BAV Streitigkeiten zwischen der Bahnunternehmung und kantonalen bzw. kommunalen Behörden bezüglich der Kostenverteilung.

Die Gemeinde Muttenz wäre von einem derartigen Entscheid des BAV ebenfalls betroffen. Die Frage der Kostenteilung berührt die Stellung der Gemeinde direkt, da mit ihr entschieden wird, wie gross der finanzielle Anteil der Gemeinde an den Erneuerungskosten des Kreuzungsbauwerks Gemeindestrasse Grenzacherbrücke – Gleisanlagen Bahnhof Muttenz sein muss. Der Gemeinde Muttenz steht demzufolge in diesem Verfahren der Status einer Partei zu.

B. Materielles

1. Die Verfahrensbeteiligten sind sich darin einig, dass vorliegend die Kostentragung für Unterhalt und Erneuerung einer bestehenden Anlage beurteilt werden muss. Umstritten ist in casu, ob der zwischen den beiden Parteien abgeschlossene Vertrag von 1927 eine Regelung der Kosten für Erneuerung und Sanierung enthält resp. dieser Vertrag zur Kostenregelung noch herangezogen werden darf.
2. Bei Änderungen einer Kreuzung zwischen einer öffentlichen Strasse und Schienenanlagen, die keine Ersetzung eines Niveauüberganges durch eine Über- oder Unterführung oder die Aufhebung infolge Verlegung der Strasse sind, werden die Kosten entsprechend Art. 26 Abs. 2 EBG zwischen Bahnunternehmung und Strasseneigentümer verteilt. Auf die Kosten für Unterhalt und Erneuerung sowie für alle vorübergehenden und dauernden Massnahmen zur Verhütung von Unfällen an der Kreuzungsstelle finden die Art. 25 – 28 EBG sinngemäss Anwendung (Art. 29 EBG).

Die Beteiligten können aber eine davon abweichende Kostenvereinbarung treffen (Art. 32 EBG).

- 2.1 Die Gemeinde Muttenz hat 1927 einen Vertrag mit den SBB abgeschlossen. Der von den Parteien unterzeichnete Vertrag regelt die Abtretung von Land der SBB an die Einwohnergemeinde Muttenz sowie umgekehrt, herrührend vom Bau des Rangierbahnhofes auf dem Muttenzerfeld, die allfällige Erstellung einer Beleuchtung, die Instandstellung der durch das Bauen beschädigten Strassen, das Durch- bzw. Ueberleitungsrecht und was vorliegend besonders interessiert, den gesamten Unterhalt des Bauwerkes (Art. 3 Ziff. 3 und Ziff. 4). Da die Parteien nicht den Bestand eines Vertrages an sich bestreiten, sondern nur über den Inhalt des Begriffes „Unterhalt“ sich nicht einig sind, gilt es zu klären, ob auch die Kostentragung für Erneuerung unter den Begriff „Unterhalt“ subsumiert werden kann und somit vertraglich geregelt ist oder diesbezüglich die gesetzlichen Bestimmungen herangezogen werden müssen.
- 2.2 Es gilt nun den Inhalt der umstrittenen Vertragsbestimmung auszulegen. Dabei geht es um die Ermittlung des von den Parteien dem Erklärten subjektiv beigelegten Sinnes. Deckt sich das tatsächlich Gewollte beider Parteien nicht, so ist gemäss Vertrauensprinzip nicht der innere Wille der Parteien, sondern der von den Parteien nach aussen getragene Willensinhalt massgeblich: Jede Partei ist in ihrer Erwartung geschützt, der Partner wolle tatsächlich das, was er als seinen Willen erklärt. Bei Willensäusserungen, die nicht explizit sind, sondern aus dem gesamten Verhalten abgeleitet werden, sind die Massstäbe eines vernünftigen und anständigen Bürgers als Erklärungsempfänger anzulegen; es ist zu fragen, wie ein solcher das Verhalten des Gegners nach Treu und Glauben verstehen

durfte (vgl. Bucher, Schweizerisches Obligationenrecht, AT, 2. Auflage Zürich 1988, § 10 II 1, S. 182).

Im einzelnen gilt (vgl. Bucher, a.a.O., S. 183 ff.):

- Als primäres Auslegungsmittel kann der Wortlaut gelten, bei dem es dann sein Bewenden hat, wenn er einerseits in sich einen eindeutigen Sinn hat, andererseits der strikte Nachweis nicht geführt werden kann, dass die Parteien etwas davon Abweichendes wollten.
- Bei der Auslegung des Vertragswillens ist grundsätzlich der Wille im Zeitpunkt des Vertragsschlusses massgeblich (ex tunc).
- Der Vertragspartner hat die Einzelbestimmungen des Vertrages so zu verstehen, dass sie sich in das „Vertragsganze“ einordnen lassen und mit dem Vertragszweck (dem gemeinsamen Zweck beider Parteien oder dem von der Gegenseite erkannten und akzeptierten Zweck des einen Partners) vereinbart werden können (Auslegung nach Treu und Glauben).
- Verträge sind zum Nachteil derjenigen Partei auszulegen, welche deren Texte verfasst hat (in dubio contra stipulatorem).
- Im Zweifel ist im Sinne derjenigen Vertragsauslegung zu entscheiden, welche für den durch die fragliche Klausel Verpflichteten eine geringere Belastung ergibt (in dubio mitius).

2.3 Auslegungsbedürftig ist der in Art. 3 Ziff. 3 und Ziff. 4 des vorliegenden Vertrages von 1927 verwendete Begriff „Unterhalt“:

Art. 3 Ziff. 3: *„Die Gemeinde Muttenz übernimmt den gesamten Unterhalt:*

- a) *des an sie gemäss Art. 1, litt. A. übergehenden Wegstückes rechts der Bahn samt den beidseitigen Einfriedigungen und der äusseren Strassenböschung; ebenso die Reinigung der auf der Grenze zwischen dieser Strasse und dem Stationsvorplatz liegenden Pflästerschale. Den baulichen Unterhalt dieser Schale übernehmen die SBB und die Gemeinde Muttenz zu gleichen Teilen;*
- b) *der Fahrbahn und der Gehwege der Ueberfahrtsbrücke und des dazwischen liegenden Strassenteils;*
- c) *der zwei an die Ueberfahrtsbrücke anschliessenden Wegrampen links der Bahn mit beidseitigen Einfriedigungen;*
- d) *aller übrigen, im Vertragsplan gelb schraffierten und vorderhand dem öffentlichen Verkehr noch dienenden Feld- und Verkehrswege links der Bahn, bis zu deren Aufhebung.*

Art. 3 Ziff. 4: *Die Bundesbahnen besorgen den gesamten Unterhalt der Brückenkonstruktion und der Brückengeländer der Ueberfahrtsbrücke km 4.580, der von dieser in den Rangierbahnhof hinabführenden mittleren Wegrampe (abgegrenzt durch das östliche Brückengeländer) und der in ihrem Eigentum verbleibenden Böschungen.*

2.4 Aus dem Wortlaut von Art. 3 Ziff. 3 und Ziff. 4 geht klar hervor, welche Partei die Unterhaltskosten für welche Bauteile zu tragen hat. Offen bleibt aber, welche Ar-

beiten als Unterhalt deklariert werden können. Da die zum heutigen Zeitpunkt vorgenommene Auslegung der Parteien nicht miteinander übereinstimmt, ist in einem ersten Schritt der Parteiwille im Zeitpunkt des Vertragsschlusses zu eruieren. Kann dieser nicht zweifelsfrei nachgewiesen werden, so sind die Vertragsbestimmungen nach den Massstäben eines vernünftigen und anständigen Bürgers so auszulegen, dass sie vom Zweck her sinnvoll sind und sich in das Vertragsganze einordnen lassen.

- 2.4.1 Dem BAV wurden keine Unterlagen eingereicht, die als Materialien zu den damaligen Vertragsverhandlungen herangezogen werden könnten und allenfalls für die Klärung des Parteiwillens dienlich wären.

Der von den SBB offerierte Zeuge, Herr Albert Oehler, trat 1946 in die Dienste der SBB ein. Ab den 50-er Jahren bis zu seiner Pensionierung war er für die Ausarbeitung der Kreuzungsbauwerke verantwortlich. Zwar kann der Zeuge aus eigenen Erfahrungen darlegen, dass Ende der 40er-Jahre bei den SBB die Meinung vorgeherrscht habe, die Erneuerungskosten seien nicht in den Verträgen zu regeln resp. diese Kosten seien nicht im Begriff „Unterhalt“ enthalten (Es sollen keine „schlafenden Hunde“ geweckt werden. Diese Regelung sei Sache der späteren Generationen). Aufgrund seiner Ausführungen kann aber nicht ohne weiteres auf den Parteiwillen der 1927 beim Vertragsschluss konkret beteiligten Parteien geschlossen werden. Höchstens ist aus den in der Klageschrift der SBB zitierten Aussage die generelle Interpretationsweise dieser Vertragsformulierung durch die SBB abzuleiten. Dass aber damals auch die Gegenpartei, die Gemeinde Muttenz, die gleiche Interpretation vertreten habe, lässt sich damit nicht nachweisen. Auf eine Anhörung des Zeugen wird daher verzichtet.

Der Vertrag von 1962, welcher den Bau und Unterhalt der Verlängerung der Grenzacherstrassenüberführung über den Rangierbahnhof Muttenz und der Nationalstrasse N2 (4. Abschnitt) regelt, führt den Begriff „Erneuerung“ neben dem Begriff „Unterhalt“ explizit auf. Gemäss der entsprechenden Ziffer 6 des Vertrages haben demnach die SBB die Kosten für Unterhalt und Erneuerung des Brückenbauwerks über den Rangierbahnhof sowie der drei in diesem Bereich liegenden Querrampen zu übernehmen. Es lässt sich aber anhand dieses Vertrages nicht eindeutig feststellen, ob unter den Begriff „Unterhalt“ nicht auch Erneuerung subsumiert werden kann. In den Vertragsbestimmungen werden die beiden Begriffe immer als Begriffspaar verwendet. Eine eigenständige Regelung nur bezüglich der Kostentragung für Unterhalt oder nur für Erneuerung besteht nicht. Dagegen wird in den Kapitelüberschriften nur von „Unterhalt“ gesprochen. Wie auch das Bundesgericht in seiner Entscheidung vom 10. April 1995 festgestellt hat, muss trotz gewissen Gemeinsamkeiten der beiden Verträge der durch Auslegung eruierte Parteiwille des Vertrages 1962 nicht mit demjenigen übereinstimmen, der dem Vertrag von 1927 zugrunde liegt. Für die Auslegung eines Vertrages ist das konkrete Umfeld wesentlich. Schon allein die Tatsache, dass die Verträge nicht unter dem gleichen Eisenbahngesetz (Eisenbahngesetz von 1872¹ / Eisenbahngesetz von 1957²) abgeschlossen worden sind, lässt auf ein verändertes Umfeld schliessen. So kann der Botschaft zum Eisenbahngesetz

¹ Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BBL 1871 II 45, BS 7, 3)

² Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101)

von 1957 entnommen werden, dass im Jahre 1928 die Entwicklung zur verstärkten Verschuldung von Eisenbahnunternehmungen einsetzte, welche die Folgen zweier Weltkriege und der dazwischen liegenden schweren Wirtschaftskrise wie auch die tiefgreifende Wandlung im Verkehrswesen der letzten 30 Jahren widerspiegelte.³ Zum Nachweis des Parteiwillens von 1927 eignet sich daher der Vertrag von 1962 nur bedingt. Gerade die Aussage der Gemeinde Mutenz, wonach es naheliegend sei, dass 1927 die gleiche Regelung getroffen worden sei wie 1962 und somit die SBB auch die Erneuerung zu tragen hätten, lässt sich auch als Argument gegen sie verwenden: Es könnte die Auffassung vertreten werden, dass im Zusammenhang mit der veränderten Finanzkraft der Bahnen die Parteien jedes Missverständnis bezüglich der Interpretation des Begriffes „Unterhalt“ ausschliessen wollten und daher in ihren Verträgen bewusst zwischen Unterhalt und Erneuerung unterschieden, um unterschiedliche Kostenregelungen treffen zu können. Beim Vertrag von 1962 würde es sich entsprechend um eine Ausnahme handeln, indem die SBB trotz schwieriger Finanzlage für die Bahnen neben den Unterhaltskosten auch die Erneuerungskosten übernommen haben.

Mit der internen Weisung der SBB vom 13.03.1987, die angeblich im Mai 1995 durch eine neue ersetzt worden sei, lässt sich zwar die Grundhaltung der SBB bezüglich der Kostenregelung von Unterhalt und Erneuerung für diese Zeitspanne belegen, als Nachweis des Parteiwillens von 1927 kann sie aus den gleichen Gründen wie der Zeuge Öhler aber nicht herangezogen werden.

Ein zweifelsfreier Nachweis des damals vorherrschenden und übereinstimmenden Parteiwillens ist somit nicht zu erbringen. Auch die Anhörung des Zeugen würde an dieser Sachlage nichts ändern.

- 2.4.2 Es gilt nun den Inhalt der umstrittenen Vertragsbestimmungen anhand den in vorgenannter Ziff. 2.2 aufgezählten Grundsätzen auszulegen.

Da auch im Eisenbahngesetz keine Definition der dort verwendeten Begriffe „Unterhalt“ und „Erneuerung“ enthalten ist, ist für die Bestimmung des Inhaltes von „Unterhalt“ der übliche Sprachgebrauch massgebend. Gemäss Auslegung nach Duden ist im Zusammenhang mit einem Gebäude unter dem Begriff „Unterhalt“ das Instandhalten und unter dem Begriff „Erneuerung“ das Wiederherstellen, Renovieren (durch Ausbessern, Auswechseln von Einzelteilen, Neuansstrich o.ä.), ein Bauwerk von Grund auf erneuern zu verstehen⁴. Die beiden Begriffe sind inhaltlich also weder deckungsgleich noch erfassen sie den genau gleichen Sachverhalt. Dies wird durch die in Art. 29 EBG gewählte Formulierung, „die Artikel 24-27 und 29 finden entsprechend Anwendung auf die Kosten für Unterhalt und Erneuerung ..“, zum Ausdruck gebracht. Zwischen Unterhalt und Erneuerung wird klar unterschieden. Die Erneuerung ist eine besondere, einmalige Erhaltungsmassnahme, die nicht unter den normalen Unterhalt fällt.

³ BBL 1956 I 218

⁴ vgl. Duden, Deutsches Universalwörterbuch A-Z, 2. völlig überarbeitete Auflage, Dudenverlag, 1989

PD Dr. Enrico Riva⁵ definiert den Begriff „Unterhalt“ als Vorkehren an einem Kreuzungsbauwerk, die dazu dienen, dieses während seiner erwarteten Lebensdauer gebrauchstauglich zu halten. Unter „Erneuerung“ versteht er Vorkehren, die dazu dienen, die erwartete Lebensdauer des Kreuzungsbauwerkes zu verlängern. Riva's Definitionen stehen somit in Einklang mit der im Duden vorgenommenen Unterscheidung, sie sind einleuchtend und tragen der Formulierung von Art. 29 EBG Rechnung.

Da auch ein Auszug aus einem Wörterbuch von 1862 resp. 1905⁶ auf keine andere Interpretation schliessen lässt, ist der im Vertrag von 1927 verwendete Begriff „Unterhalt“ im Sinne der Definition von PD Dr. E. Riva zu verstehen. Somit ergibt sich ein eindeutiger Inhalt des Begriffes „Unterhalt“. Ein vernünftiger Bürger versteht darunter das Instandhalten eines Bauwerkes, ohne dass dessen erwartete Lebensdauer wesentlich verlängert wird. Darüber hinausgehende Arbeiten werden dagegen nicht erfasst, und deren Kosten sind somit auch nicht im Vertrag von 1927 geregelt.

3. Da weder aus dem Vertrag von 1927 noch aus den von den Parteien vorgelegten Beweismitteln eine Regelung bezüglich der Erneuerungskosten abgeleitet werden kann, sind für die Teilung der Erneuerungskosten die massgeblichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes heranzuziehen. Es handelt sich aufgrund von Art. 29 EBG um die sinngemässe Anwendung von Art. 25 – 28 EBG.

Der gesetzlichen Regelung der Kostenverteilung liegt das Ebenbürtigkeitsprinzip von Bahn und Strasse zugrunde. Diesbezüglich ist der Botschaft zum Entwurf des Eisenbahngesetzes vom 3. Februar 1956 zu entnehmen, dass „Bahn und Strasse von jeher und zumal heute als ebenbürtige öffentliche Verkehrswege zu betrachten sind“⁷. Ausfluss findet dies in der Kostenverteilung einerseits nach dem eisenbahnrechtlichen Verursacherprinzip (Art. 25 und Art. 26 EBG) andererseits nach dem Prinzip der Vorteilsanrechnung (Art. 27 EBG). Die Vorteilsanrechnung findet dabei auf sämtliche Neubauten und Veränderungen von Kreuzungsanlagen Anwendung. Für die Kostenteilung für Unterhalt und Erneuerung sind aber diese Kostenverteilungsregeln nicht unbeschrieben zu übernehmen. Sie finden gemäss Art. 29 EBG nur sinngemäss Anwendung. Der Gesetzgeber hat damit die Frage der Kostenteilung vollständig regeln wollen. Dem Gesetzeswortlaut kann aber mangels genügender Bestimmtheit keine unmittelbar anwendbare Regel entnommen werden. Der urteilenden Behörde steht in einem solchen Fall ein gewisser Beurteilungsspielraum zu. Es handelt sich beim Begriff „sinngemäss Anwendung finden“ also um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der auslegungsbedürftig ist. Somit ist unter Berücksichtigung aller Auslegungselemente, namentlich des Zweckes, des Sinnes und der dem Text zugrunde liegenden Wertung sowie des Sinnes, der einer Norm im Kontext zukommt, zu eruieren, was unter sinngemässer Anwendung im konkreten Fall zu verstehen ist. Eine generelle Regel aufzustellen, deren Tragweite über den konkreten Einzelfall hinausgeht, ist dabei nicht zulässig (BGE 103 Ia 503).

⁵ Privatgutachten der SBB über die Kostentragung für den Unterhalt und die Erneuerung von Kreuzungsbauwerken Schiene - Strasse von PD Dr. Enrico Riva vom 23. Dezember 1992, Ziff. 3.2, S. 39; publiziert in ZBI 8 1993, S. 333)

⁶ Grimm's Deutsches Wörterbuch, Leipzig, 1862; Moritz Heyne, Deutsches Wörterbuch, Leipzig, 1905

⁷ BBL 1956 I, S. 247 und 249, BO zum EBG

- 3.1 Art. 29 EBG weist auf alle vom Gesetzgeber getroffenen Kostenregelungen hin und ordnet an, dass diese sinngemäss u.a. auf die Kosten für Unterhalt und Erneuerung anzuwenden sind. Auf die Zuordnung einer bestimmten Kostenregelung für die Erneuerungskosten wird verzichtet. Es gilt also in jedem Einzelfall zu prüfen, welche der in Art. 29 EBG genannten Bestimmungen auf den zu beurteilenden Sachverhalt am besten zutrifft. Eine Differenzierung dieser Aussage ist nur bezüglich Art. 27 EBG zu machen. Die darin vorgegebene Vorteilsanrechnung hat immer in die Kostenteilung einzufließen und zwar unabhängig der Zuordnung des Sachverhaltes zu Art. 25, Art. 26 Abs. 1 oder Art. 26 Abs. 2 EBG. Zum Vorherein die Anwendung von Art. 25 und 26 Abs. 1 EBG auf den Tatbestand der Erneuerung mit der Begründung, bei der Erneuerung handle es sich weder um eine neue Kreuzung noch um die Aufhebung von Niveauübergängen, auszuschliessen, greift zu kurz. Die Qualifizierung der Erneuerung als „andere Änderung eines Kreuzungsbauwerkes“ würde dazu führen, dass bei Erneuerung Art. 25 und 26 Abs. 1 EBG nie zur Anwendung kämen. Eine solche Auslegung von Art. 29 trägt dem Wortlaut der Bestimmung zu wenig Rechnung.

Art. 25 und 26 EBG regeln die Kostenfrage einer neu entstandenen resp. einer Änderung der Verkehrssituation. Dabei hat derjenige Eigentümer jenes Verkehrsweges, der die Änderung der Verkehrssituation erforderlich macht, für die dadurch verursachten Kosten aufzukommen. Bei Erneuerungsarbeiten wird dagegen die Verkehrssituation nicht geändert, sondern es geht um deren Aufrechterhaltung. Mit den Erneuerungsarbeiten wird die einmal getroffene Verkehrssituation konserviert. Eine Kostenregelung, welche dieses konservierende Element berücksichtigt, findet sich nicht explizit in den Art. 25 – 27. Eine direkte Anwendung der in Art. 25 und 26 EBG getroffenen Kostenregelung auf Erneuerungskosten würde somit dem Charakter von Erneuerungsarbeiten zu wenig Rechnung tragen. Aus diesem Grunde ist zu prüfen, in wie fern die Kostenregelung nach Art. 25 - 27 EBG herangezogen werden kann. Bei der Suche nach einer sinnvollen Kostenteilung darf aber die ratio legis, d.h., das Ebenbürtigkeitsprinzip wie die daraus fließenden Prinzipien der Verursachung und der Vorteilsanrechnung, nicht beiseite gelassen werden.

Bei Erneuerungsarbeiten ist zu unterscheiden, ob die Erneuerung vorzeitig oder erst nach Ablauf der für das Bauwerk vorgesehenen Lebensdauer vorgenommen werden musste.

Die vorzeitige Erneuerung ergibt sich aufgrund einer zu intensiven Nutzung des Bauwerkes. Derjenige Verkehrsträger, welcher für die Übernutzung verantwortlich ist, ist somit Verursacher der vorzeitigen Erneuerung. Das Mass der Verursachung lässt sich dabei anhand der Verkehrsentwicklung feststellen. Die Verkehrsentwicklung beinhaltet ein quantitatives wie ein qualitatives Kriterium. Bei der Kostenteilung der vorzeitigen Erneuerung kann also analog der Kostenregelung gemäss Art. 26 Abs. 2 bezüglich Änderung des Bauwerkes verfahren werden.

Wird dagegen die Erneuerung eines Bauwerkes erst mit Ablauf seiner erwarteten Lebensdauer notwendig, so liegt die Verursachung der Erneuerung nicht in der zu intensiven Nutzung des Bauwerkes, somit auch nicht in der Verkehrsentwicklung. Die Erneuerung ist also nur notwendig, weil eine Kreuzungsanlage vorhanden ist und die einmal gewählte Verkehrslösung aufrecht erhalten werden

soll. Derjenige Verkehrsträger, welcher einen bestehenden Verkehrsweg zu kreuzen hatte und somit die ursprüngliche Kreuzungsanlage verursachte, hat auch als Verursacher der Erneuerung zu gelten.

Indem die SBB ausführen, dass eine solche Nachwirkung der zeitlichen Priorität dem Ebenbürtigkeitsprinzip entgegenstehe und somit die in Art. 25 EBG vorgegebene Kostenregelung vorliegend nicht angewendet werden dürfe, legen sie die dem Gesetz zugrunde liegenden Wertungen und Zielsetzungen zu einseitig aus. Es ist unbestritten, dass der Gesetzgeber mit Einführung des neuen Eisenbahngesetzes vom 20.12.1957 eine Gleichstellung von Strasse und Schiene anstrebte. Deshalb hat er die bisherige Benachteiligung der Schiene im Bereich des Legalservituts nach Art. 15 des Eisenbahngesetzes von 1872 durch die Einführung von Art. 25 Abs. 2 EBG beseitigt. Neben der Gleichstellung von Strasse und Schiene findet sich aber auch noch das Verursacherprinzip und das Prinzip der Vorteilsanrechnung, die es zu beachten gilt. Die explizite Erwähnung dieser beiden Prinzipien im Gesetz lässt den Schluss zu, dass sich das Verursacherprinzip gegenüber dem Ebenbürtigkeitsprinzip durchsetzt, sollten sie zueinander in Widerspruch stehen. Würde die Aufteilung von Erneuerungskosten eines Kreuzungsbauwerkes nach Ablauf seiner ordentlichen Lebensdauer zu je 50 % auf Strasse und Schiene allein aufgrund des Ebenbürtigkeitsprinzips vorgenommen, wie das von den SBB vorgeschlagen wird, so würde damit eine generell abstrakte Kostenregelung getroffen, die nur der Gesetzgeber in dieser Form aufstellen kann.

Zwar führt die Anwendung des Verursacherprinzips nach Art. 25 und 26 Abs. 1 EBG auf Erneuerungskosten eines Kreuzungsbauwerkes nach Ablauf seiner ordentlichen Lebensdauer dazu, dass diese als Folgekosten der seinerzeit für den Bau der Kreuzungsanlage anfallenden Kosten gelten und somit den vor dem Kreuzungsbauwerk vorbestandenen Zustand bevorzugt. Doch entspricht ein solches Ergebnis nicht nur der gesetzlichen Konstruktion, sondern auch der in den Materialien enthaltenen Aussage, wonach „unter den Kosten der ganzen Anlagen an der Kreuzungsstelle alle einmaligen Aufwendungen für die bauliche Ausführung zu verstehen sind, ferner alle sonstigen, durch dieses Bauvorhaben verursachten späteren Aufwendungen“⁸: Daraus ist abzuleiten, dass der Gesetzgeber sich bewusst für die Alterspriorität entschieden hat. Schliesslich war die Ausgangslage für den Gesetzgeber des Eisenbahngesetzes von 1957 die gleiche wie heute: Auch in den 50er Jahren bestanden schon viele Kreuzungsanlagen von Schiene und Strasse, bei denen die Schiene den zeitlich nachfolgende Verkehrsweg darstellt. Im Weiteren trägt dieses Ergebnis auch dem weiter oben dargelegten konservierenden Element der Erneuerung Rechnung.

Das Argument der SBB, wonach beide Verkehrsträger gleichermaßen auf ein baulich sicheres Werk angewiesen wären und sich daher eine Aufteilung der Kosten zu je 50 % rechtfertigen würde, ist keine geeignete Begründung für eine anhand des eisenbahnrechtlichen Verursacherprinzips vorgenommene Kostenteilung. Es ist erst im Rahmen der Vorteilsanrechnung einzubringen.

Sowohl bei der vorzeitigen Vornahme der Erneuerung wie auch bei erst nach Ablauf der erwarteten Lebensdauer vorgenommenen ist die nach dem Verursa-

⁸ BBL 1956 I, S. 249, BO zum EBG

cherprinzip getroffene Kostenregelung aufgrund des Prinzips der Vorteilsanrechnung zu überprüfen und allenfalls abzuändern.

- 3.2 Gemäss SIA-Norm 160 Ziff. 4 09 44 wird bei einer Strassenbrücke von einer Ermüdungssicherheit von 70 Jahren ausgegangen. Liegen keine konkreten Angaben über die Lebensdauer der Überführung vor, so sind für deren Bestimmung auch die 70 Jahre massgeblich.

Das Überführungsbauwerk „Grenzacherstrasse“ wurde 1927 erstellt und nach rund 67 Jahren saniert resp. erneuert. Da keine vertragliche Feststellung bezüglich der zu erwartenden Lebensdauer vorliegt, kann bei diesem Bauwerk von einer siebzig-jährigen Lebensdauer ausgegangen werden. Die Erneuerung der Überführung wurde also gegen Ende ihrer Lebensdauer vorgenommen. Die drei fehlenden Jahre fallen dabei nicht ins Gewicht. Zumal dies von den Parteien auch nicht geltend gemacht wird. Unbedeutend ist auch der Einwand der Gemeinde Muttenz, wonach Fahrbahn und Trottoir den Anforderungen noch längere Zeit genügt hätten. Haben das Fundament und die tragenden Elemente der Brücke ihre Lebensdauer erreicht, so ist dies für den Zeitpunkt der Erneuerung massgeblich. Ohne deren Sanierung wäre auch die Weiterbenützung der Fahrbahn und des Trottoirs aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich. Die Frage der vorzeitigen Erneuerung ist also aufgrund des Gesamtzustandes der Brücke zu beantworten. Da es sich vorliegend um keine vorzeitige Erneuerung handelt, ist davon auszugehen ist, dass die Erneuerung weder aufgrund der Entwicklung des Bahnverkehrs noch derjenigen des Strassenverkehrs, noch aufgrund der Benutzung von Streusalz oder der Belastung durch Lastwagen nötig geworden ist.

- 3.3 Bei einer Erneuerung nach Ablauf der zu erwartenden Lebensdauer ist gemäss Ausführungen in Ziffer 3.1 in einem ersten Schritt der damalige Verursacher der Kreuzungsanlage zu bestimmen.

Die Grenzacherbrücke wurde ungefähr 1925/1926 im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Rangierbahnhofes auf dem Muttenzfeld erstellt. Vor dem Bau des Rangierbahnhofes bestanden gemäss den unbestrittenen Aussagen der Gemeinde Muttenz zwei Niveauübergänge über die damalige SBB-Linie (heute Stammlinie) in das damalige Landwirtschaftsgebiet nördlich der Bahnlinie. Wie dem Ingress des Vertrages vom 27./31.10./3.11.1927 entnommen werden kann, wurden die Niveauübergänge bei Bahnkilometer 4.945 (Grenzacherweg) und bei Bahnkilometer 5.244 (bei der Dachpappenfabrik) mit Erstellung der Grenzacherbrücke aufgehoben, und durch die Erstellung des Rangierbahnhofes wurden auch grössere landwirtschaftliche Flächen und mehrere Feldwege für Bahnzwecke in Anspruch genommen.

Es ist somit belegt, dass die Grenzacherbrücke wegen des neuen Rangierbahnhofes erstellt werden musste und daher die SBB die neue Kreuzung verursacht hat resp. die Änderung der bisherigen Verkehrslösung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs bedingt worden ist. Ob es sich beim Bau der Grenzacherbrücke um einen Anwendungsfall von Art. 25 Abs. 1 oder Art. 26 Abs. 1 EBG handeln würde, wenn keine vertragliche Lösung getroffen worden wäre, muss nicht näher unterschieden werden. Haben doch die SBB in beiden Fällen die Kosten zu übernehmen.

Als erstes Zwischenergebnis wird festgehalten: Die SBB haben in sinngemässer Anwendung des Verursacherprinzips und der in Art. 25 resp. Art. 26 Abs. 1 EBG festgelegten Kostenregelung grundsätzlich **die gesamten Kosten** für die Erneuerung zu tragen.

- 3.4 Diese Kostenregelung ist nun in einem zweiten Schritt aufgrund der Vorteilsanrechnung nach Art. 27 Abs. 1 EBG zu modifizieren.

Gemäss Art. 27 Abs. 1 EBG hat jede Partei in dem Umfange an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen.

Das Prinzip der Vorteilsanrechnung (mit Einschluss der Kostenübernahme für Verbesserungen im Sinne von Art. 27 Abs. 2 EBG) besagt also, dass sich jede Partei – namentlich auch der Nichtverursacher – an der Finanzierung des Neubaus oder der Änderung einer Kreuzung soweit beteiligen muss, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen⁹.

- 3.4.1 Ist für die Tragung der Erneuerungskosten nach Ablauf der erwarteten Lebensdauer des Bauwerkes derjenige Verursacher massgebend, der ursächlich für das Erstellen des Bauwerkes war, so ist es nur rechtens, wenn bei der Vorteilsanrechnung neben den Vorteilen, welche die Erneuerung mit sich bringt, auch die Vorteile des damaligen Bauwerkes berücksichtigt werden.

Durch den Bau der Grenzacherbrücke ergaben sich für die Gemeinde Muttenz folgende Vorteile:

- Die kreuzungsfreie Strassenüberführung führte zum Wegfall der täglichen, stundenlangen Sperrung der Strasse infolge Eisenbahnverkehrs. Somit wurde der Strassenverkehr viel flüssiger. Hierbei handelt es sich um eine allgemeingültige Aussage, die schon 1927 ihre Berechtigung hatte (vgl. den von der Gemeinde Muttenz als Beweismittel eingereichten Zeitungsausschnitt von ca. 1928, Klageantwortbeilage Nr. 4).
- Bei Strassenüberführungen ist die Unfallgefahr markant niedriger.

Die Vorteile, welche der Gemeinde Muttenz durch den Bau der Grenzacherbrücke erwachsen, fanden ihren Niederschlag in der Ausgestaltung des Vertrages von 1927. Gemäss diesem hatte die Gemeinde Muttenz den gesamten Unterhalt der bestehenden Strassen und den baulichen Unterhalt der Pflästerschale hälftig zu übernehmen.

Der Vorteil der SBB lag vor allem in der Möglichkeit, den Rangierbahnhof ausbauen zu können. Als Verursacherin der Überführung wird dieser Vorteil zugleich schon durch die Kostenregelung nach Art. 25 und 26 Abs. 1 konsumiert. Im Weiteren war auch für die SBB die Minimierung der Unfallgefahr als Vorteil zu werten.

- 3.4.2 Da sich seit 1927 die verkehrsmässige Situation bei beiden Verkehrsträgern verändert hat, ist auch eine Bestandesaufnahme der heutigen Vorteile vorzunehmen und in die Vorteilsanrechnung einfliessen zu lassen.

⁹ Privatgutachten Riva, a.a.O., S. 8

Die heutigen Vorteile lassen sich einerseits aufgrund der Verkehrsentwicklung, andererseits aufgrund der heutigen und zukünftigen Bedeutung und Funktion der Grenzacherstrasse eruieren.

3.4.2.1 Beim Privatverkehr ist die Verkehrsentwicklung im Bereich der Grenzacherstrasse gestützt auf die von den Parteien genannten Angaben sowie dem vorgenommenen Augenschein wie folgt zu charakterisieren:

- Gemäss statistischem Jahrbuch der Schweiz von 1929 waren im Kanton Basel-Landschaft (BL) 1'060 und in der ganzen Schweiz 55'149 Personenwagen verzeichnet. Die Gemeinde Muttenz verfügte damals über weniger als 150 Motorfahrzeuge. 1991 waren gemäss Jahrbuch im Kanton BL 99'730 Personenwagen registriert. Im Schnitt ergab das 430 Personenwagen pro 1'000 Einwohner. Das gleiche Verhältnis kann ohne weiteres auch für die Gemeinde Muttenz angenommen werden, entspricht diese Zahl doch ungefähr dem schweizerischen Mittel von 446 Personenwagen pro 1'000 Personen. 1998 betrug die Personenwagendichte im Kanton BL im Schnitt 461 Wagen pro 1'000 Einwohner (vgl. „Statistik Schweiz“, herausgegeben vom Bundesamt für Statistik). Eine Zunahme im gleichen Umfang ist für die Gemeinde Muttenz auch anzunehmen. Bei einer Einwohnerzahl von rund 16'670 (vgl. „Statistik Schweiz“ für das Jahr 1998) kann somit von ca. 7'685 in der Gemeinde Muttenz registrierten Personenwagen ausgegangen werden. Ausgehend von knapp 150 Personenwagen im Jahr 1929 käme das einer Steigerung von über 5'123 % gleich. Der Vergleich mit der Verkehrsentwicklung in der gesamten Schweiz während dem gleichen Zeitraum zeigt, dass bei der getroffenen Annahme von 150 Personenwagen im Jahr 1929 der Verkehr in der Gemeinde Muttenz bis 1998 unterdurchschnittlich zugenommen hat. Die gesamtschweizerische Zunahme beträgt nämlich sogar 6'135 % (3'383'273 PW im Jahr 1998). Diese Feststellung deckt sich somit mit der Einschätzung der Beklagten (vgl. „Klagbeantwortung“ S. 11).
- Die Zunahme des Verkehrs und somit die verstärkte Beanspruchung der Grenzacherstrasse ist auch aus der 1983 während 8 Tagen vorgenommenen Verkehrszählung ersichtlich. Danach betrug der durchschnittliche Tagesverkehr über die Grenzacherbrücke 2'940 Fahrzeuge. Der im Umweltverträglichkeitsbericht hinsichtlich der Kompostieranlage Hardacker angenommene Verkehr geht von 3'800 Fahrten pro Tag über die Grenzacherstrasse (-brücke) aus. Diese Zahl beruht dabei nicht auf einer Verkehrszählung, sondern ist eine Hochrechnung der 1983 eruierten Fahrten. Mit Inbetriebnahme der Kompostieranlage wird mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 42 Fahrten pro Arbeitstag gerechnet, wobei ungefähr die Hälfte dieser Fahrten aus dem Einzugsgebiet Muttenz anfällt. Am Dienstag, den 3. Dezember 1996 wurde erneut eine Verkehrszählung bei der Grenzacherstrasse (-brücke) durchgeführt. Gestützt darauf wird für das Jahr 1996 von einem Tagesdurchschnitt von 2'775 Fahrten ausgegangen. Zwar kann diese Verkehrszählung nicht als repräsentativ angesehen werden, dennoch ist sie ein Indiz für eine etwa gleichbleibende Nutzung der Grenzacherstrasse wie 1983. Die im Umweltverträglichkeitsbericht hochgerechnete Zahl von 3'800 Fahrten wird dagegen nicht erhärtet. Somit wird für die Wertung der Verkehrsentwicklung über die Grenzacherstrasse während den letzten 80 Jahren auf die 1983 eruierten Fahrten von rund 3'000 abgestellt.

- Die Grenzacherbrücke dient als Verbindung zwischen dem Siedlungsgebiet der Gemeinde MuttENZ einerseits und dem Erholungsgebiet Hardwald andererseits. Sie erschliesst eine Schrebergartenanlage, eine Tennisanlage (Kein Winterbetrieb), einen Robinsonspielplatz (meist nur Fussgänger) und dient als Zufahrt zu den Anlagen der SBB sowie als Zubringerstrasse für den Gemeindekehricht in eine Kompostieranlage. Zudem ist sie die kürzeste Verbindung vom Dorfzentrum MuttENZ zur Kantonsstrasse nach Birsfelden und Schweizerhalle.

Fazit: Der Verkehr über die Grenzacherstrasse (-brücke) stieg von praktisch null Fahrten im Jahr 1927 zu täglich ca. 3'000 Fahrten 1983 resp. 1996 an. Über die Frequentierung der Grenzacherbrücke durch Fussgänger und Fuhrwerke im Jahr 1927 kann mangels Angaben keine Aussage gemacht werden. Es ist aber davon auszugehen, dass schon dazumal ein gewisser Privatverkehr die Grenzacherstrasse benützte, um auf die Hauptstrasse nach Birsfelden und Schweizerhalle zu gelangen. Die bloss gestützt auf die Angaben über die Anzahl Personenwagen berechnete Verkehrszunahme ist daher nur mit Vorsicht zu verwenden. Aufgrund der durchgeführten Verkehrszählungen sowie des Vergleichswert von 6'135 % betreffend Zunahme der in der Schweiz registrierten Personenwagen in den Jahren 1929 bis 1998 kann dennoch der Schluss gezogen werden, dass der Verkehr über die Grenzacherstrasse zwischen 1929 bis heute über 1000 % zugenommen hat. Aufgrund der Erschliessungsfunktion der Grenzacherstrasse ist in Zusammenhang mit der starken Zunahme der in der Gemeinde registrierten Privatwagen, was gleichzusetzen ist mit der Zunahme des Privatverkehrs generell, zukünftig eher mit einer weiteren Zunahme des Privatverkehrs in diesem Bereich als mit einer Abnahme zu rechnen. Das Interesse der Gemeinde MuttENZ an der Beibehaltung der Strassenüberführung über die Gleisanlagen der SBB nimmt dementsprechend zu. Aufgrund der vorhandenen Gleisanlage käme ein Bahnübergang anstelle der Überführung nicht in Frage. Die Wartezeiten an den Schranken wären unzumutbar. Auch das Gefahrenpotential für einen Zusammenstoss zwischen Zug und Privatwagen nähme gegenüber der jetzigen Verkehrslösung markant zu. Ohne Überführung oder Bahnübergang müsste ein unverhältnismässig langer Umweg zur Kehrichtverbrennungsanlage sowie zum Naherholungsgebiet in Kauf genommen werden. Auch die Verbindung zwischen MuttENZ und Birsfelden resp. Schweizerhalle würde entsprechend länger.

3.4.2.2 Zur Verkehrsentwicklung im Bahnbereich bei der Überführung Grenzacherstrasse wurden von den SBB folgende Zahlen beigebracht:

- 1927	Zugdurchfahrten (Personen- und Güterzüge aller Art), beide Richtungen, beide Strecken Basel-Olten und Basel-Zürich	205/Wo
- 1934	Fahrten über den Ablaufberg, werktätlich Wagen über den Ablaufberg, werktätlich	48/Tg 1'740/Tg
- 1964	Fahrten über den Ablaufberg, werktätlich Wagen über den Ablaufberg, werktätlich	64/Tg 20'682/Tg
- 1993	Zugdurchfahrten (Personen- und Güterzüge aller Art), beide Richtungen, beide Strecken	355/Wo
- 1997	Zugdurchfahrten : gleiche Anzahl wie 1993	355/Wo

Rangier- und Lokfahrten gemäss Zugfolgenlisten +
geschätzte Erfahrungswerte

304/Wo
289/Wo

Die Bedeutung der heutigen Verkehrssituation für die SBB lässt sich folgendermassen dokumentieren:

- Als Indiz für eine markante Zunahme der Rangierbewegungen im Bahnhof Muttenz seit 1964 ist der Ausbau des Rangierbahnhofes Muttenz von 1962 – 1968 zu werten. Gemäss Bericht „Der neue Rangierbahnhof Basel-Muttenz II“ (vgl. Beilage der Klageantwort Nr. 16 S. 1) hat die „Neuanlage Aufgaben gerecht zu werden, die weit über regionale ja selbst über schweizerische Bedürfnisse hinausgehen.“ Aufgrund dieser Aussage kann davon ausgegangen werden, dass der Grossteil der Gütertransporte der SBB über den Bahnhof Muttenz abgewickelt werden.
- Für die zukünftige Verkehrsentwicklung im Bereich Personenverkehr ist gemäss den Angaben der SBB aufgrund der 1. Etappe Bahn 2000 bis zum Jahr 2003 mit einer Zunahme von rund 20 %, verglichen mit den Angaben von 1997 zu erwarten. Im Güterverkehr könne dagegen keine Prognose erstellt werden.

Fazit: Werden die Zugdurchfahrten von 1927 und 1993 resp. 1997 zueinander in Relation gebracht, so hat der fahrplanmässige Eisenbahnverkehr in dieser Zeit um ca. 73 % zugenommen. Bei der Berechnung wird dabei im Unterschied zu den SBB von 1927 als Basis von 100% ausgegangen (vgl. Klage Ziff. 2.13). Werden die Zahlen von den Fahrten über den Ablaufberg miteinander verglichen, so ergibt sich von 1934 bis 1964 eine Zunahme von ca. 33 %. Zwar haben die SBB auch Zahlen für die Jahre 1930 bis 1933 vorgelegt. Diesen kann aber nur entnommen werden, dass die aufgeführte Anzahl Wagen zwischen 1930 bis 1934 abgenommen haben. Da der Vorgang, der mit diesen Zahlen ausgedrückt werden soll, unklar ist, wird auf deren Verwertung verzichtet. Verzichtet wird auch auf einen Vergleich der Anzahl Wagen oder der transportierten Tonnen. Zwar könnte aus einem solchen Vergleich die wachsende Bedeutung des Bahnhofes Muttenz für die SBB abgeleitet werden. Doch geht es beim Bau einer Überführung vor allem darum, Wartezeiten und die Gefahr für die Verkehrsteilnehmer zu beschränken. Darin ist auch der Vorteil für beide Verkehrsträger zu sehen. Es kommt also vor allem darauf an, wie viele Zugkompositionen die Strasse kreuzen resp. unter der Brücke durchfahren. Die transportierte Menge spielt diesbezüglich keine und die Länge der Züge nur eine untergeordnete Rolle. Wie schon dargelegt hat sich der Personenverkehr 1927 bis 1997 um 73 % und der Güterverkehr zwischen 1934 und 1964 um 33 % gesteigert. In der Woche vom 20.10.97 bis 26.10.97 wurden unter der Grenzacherbrücke zwischen Gleis G 50 und den Weichen 15 / 16 der Station Muttenz gemäss Zusammenstellung „Fahrplan 1997“ 304 Rangier-/Lokfahrten durchgeführt. Dazu kamen noch Rangierbewegungen, deren Anzahl gemäss Erfahrungswerten auf 289 geschätzt werden. Da diese Zahlen im Herbst erhoben worden sind, also zu einer Zeit, in welcher der Güterverkehr erfahrungsgemäss grösser ist als während den übrigen Jahreszeiten, liegen die hier angegebenen Zahlen deutlich über dem Wochendurchschnitt eines Jahres. Im Weiteren decken sich die Erfahrungen des BAV mit denjenigen der SBB, wonach in heutiger Zeit vermehrt mit Blockzügen und mit grösseren Güterwagen gefahren wird. Es kann also davon ausgegangen werden, dass sich die Rangierbewegungen zwischen 1964 und 1997

nicht immens gesteigert haben. Dennoch belegen die Zahlen deutlich, dass der Bahnhof Muttenz eine wichtige Verkehrsachse für die Eisenbahn ist. Die schon jetzt grosse Bedeutung des Bahnhofes Muttenz für die SBB wird noch zunehmen. Im Personenverkehr wird bis ins Jahr 2003 mit einer Zunahme von 20 % gerechnet. Durch die Zunahme des Eisenbahnverkehrs wird auch die Unfallgefahr zunehmen. Eine andere Lösung als die gewählte Strassenüberführung ist daher auch aus heutiger Sicht die einzig vernünftige. Auch aus betrieblicher Sicht erwachsen den SBB mit der Strassenüberführung im Vergleich mit Bahnschranken nur Vorteile: Ohne Strassenüberführung hätten die SBB zur Vermeidung der Kollisionsgefahr von Strassenverkehr mit dem Eisenbahnverkehr Bahnschranken errichten müssen, die es dauernd zu überwachen gälte. Dank der Strassenüberführung ist die Überwachung der Geleise bezüglich Kollisionsgefahr von Zug und Auto minimalisiert. Kostspielige Sicherheitsvorkehrungen sowie Personalkosten können eingespart werden. Zug- und Rangierbewegungen können ohne Rücksichtnahme auf die Strassensituation vorgenommen werden, was den Betrieb als solches wesentlich vereinfacht.

2. Zwischenergebnis: Die von den SBB beigebrachten Zahlen beruhen zum Teil auf Schätzungen oder sind unvollständig. Dennoch wird vorliegend auf die Einholung einer Expertise verzichtet. Einerseits deshalb, weil auch mittels einer Expertise nur die für den Nachweis der Verkehrsentwicklung nötigen Vergleichszahlen von 1927 gefunden werden können, welche die SBB schon selber in ihren Archiven aufgestöbert haben. Genauere Zahlen könnten höchstens für die letzten Jahren eruiert werden, was aber zu keinem aussagekräftigeren Ergebnis führen würde, als sich nicht schon anhand der vorliegenden Zahlen herauslesen liesse. Andererseits ist für die Kostenteilung die Verkehrsentwicklung nur als Tendenz zu berücksichtigen. Nicht jede einzelne Bewegung schlägt direkt auf die Höhe des Kostenteilers durch. Es ist deshalb gar nicht notwendig, vollkommen exakte Zahlen herauszuarbeiten. Bei der Berechnung des Kostenteilers kann also eine gewisse Ungenauigkeit in Kauf genommen werden. Das Gleiche lässt sich übrigens auch zu den beim Privatverkehr erhobenen Zahlen sagen. Auch diese Zahlen sind mit einer gewissen Ungenauigkeit behaftet. So kann nicht ohne weiteres von einer Zunahme des Privatverkehrs im Bereich der Grenzacherstrasse von 3'000 resp. 5123 % ausgegangen werden. Dennoch erlauben diese Werte die Aussage, dass sich der Privatverkehr weit stärker entwickelt hat als der Eisenbahnverkehr. Liegt doch die Zunahme im Strassenverkehr massiv über der Zunahme von 73% im Eisenbahnpersonenverkehr resp. 33% im Eisenbahngüterverkehr. Würde nur die Verkehrsentwicklung für die Berechnung der Kostenteilung ausschlaggebend sein, so hätte die Gemeinde Muttenz mehrheitlich die Kosten zu tragen.

Neben der reinen Verkehrsentwicklung gilt es aber auch die Bedeutung des Bauwerkes in betrieblicher Hinsicht und bezüglich der Erschliessungsfunktion in die Berechnung einzubeziehen.

Die Grenzacherbrücke dient der Erschliessung zum Naherholungsgebiet Hardwald, ist Zubringerstrasse zur Kompostieranlage und zur Kantonsstrasse Birsfelden – Schweizerhalle. Zwar ist sie vom Dorfzentrum Muttenz die kürzeste Verbindung zur Kantonsstrasse, aber nicht die einzige. Die anderen Verbindungsstrassen zur Kantonsstrasse bedingen zudem nicht einen so grossen Umweg, als dass deren Benützung für den Verkehr aus dem Dorfzentrum Mut-

tenz nicht zugemutet werden könnte. Schliesslich werden Lastwagen, deren Gewicht 3,5 Tonnen übersteigen, bereits seit 1978 aufgrund der erlassenen Gewichtsbeschränkung für die Grenzacherstrasse „Höchstgewicht 3,5 t Zubringerdienst bis Stellwerk SBB und Grubenareal gestattet“ gezwungen, diese Strassen als Zubringer zur Kantonsstrasse zu benützen.

Bezüglich Zubringerdienst zur Kantonsstrasse kann also davon ausgegangen werden, dass die Grenzacherstrasse für die Gemeinde Muttenz von untergeordneter Bedeutung ist. Auch die Bedeutung der Grenzacherstrasse als Erschliessungsfunktion zum Naherholungsgebiet hält sich aufgrund der stark saison- und wetterabhängigen Anlagen (Robinsonspielplatz, Schrebergartenanlage, Tennisplätze) in Grenzen. Als Zubringer zur Kompostieranlage kommt dagegen der Strasse eine zentrale Bedeutung zu. Ermöglicht sie doch den Transport des Gemeindekehrichts zur Kompostieranlage, ohne dass ein grosser Umweg in Kauf genommen werden muss. Im Vergleich zu den Vorteilen, welche den SBB aus dem Vorhandensein der Grenzacherbrücke im Betriebsablauf, im Sicherheitsbereich sowie aufgrund der Erschliessungsfunktion zu den Anlagen der SBB erwachsen, ist die Bedeutung der Grenzacherbrücke für die Gemeinde Muttenz gesamthaft geringer einzustufen als für die SBB. Unter Einbezug dieses Aspektes muss trotz höherer Zunahme des Strassenverkehrs über die Grenzacherbrücke von einem **häufigen Kostenteiler** ausgegangen werden.

- 3.5 Die SBB haben aufgrund des sich nach dem Verursacherprinzip bestimmenden Kostenteilers 100 % der Baukosten zu übernehmen. Nach der Vorteilsanrechnung gemäss Ziffer 3.4 haben sich dagegen die Gemeinde Muttenz und die SBB mit je 50 % an den Kosten zu beteiligen. Da beide Berechnungen gleichwertig sind, kann nicht einfach einer der Berechnungsarten den Vorzug gegeben werden. So sind die Beteiligungsanteile zu einander in ein Verhältnis zu setzen, was schlussendlich den Kostenteiler darstellt. Den 50 % der Gemeinde Muttenz stehen 150 % der SBB gegenüber. Somit sind die Kosten im Verhältnis 1 zu 3 aufzuteilen.
- 3.6 Von der gesamten Bausumme sind in einem letzten Schritt nun noch diejenigen Aufwendungen abzuziehen und direkt derjenigen Partei anzulasten, die im Interesse der dauernden Verbesserung oder des künftigen Ausbaues ihrer eigenen Anlage besondere Begehren stellt (Art. 27 Abs. 2 EBG). Die so bereinigte Bausumme kann dann gemäss dem bestimmten Kostenteiler zwischen den Parteien aufgeteilt werden.

Dass die Grenzacherbrücke bei der Erneuerung auf einseitigen Wunsch der SBB um 80 cm angehoben wurde, ist unbestritten. Da die Erhöhung der Brücke, die zum SBB-Dienstgebäude Süd führende Rampe sowie weitere Arbeiten allein den betrieblichen Bedürfnissen der SBB dienen, sind die entsprechenden Kosten von der gesamten Bausumme abzuziehen und den SBB anzulasten. Es handelt sich hierbei um einen Betrag von Fr. 210'244.—(vgl. Klageschrift SBB vom 18.08.99 Ziff. 2.10.1 bis 2.10.3). Dieser Betrag wurde von den SBB schon anerkannt. Entsprechend ist er auch nicht in der Summe von Fr. 3,817'629 Mio berücksichtigt. Hingegen sind die Kosten für die Erneuerung des Trottoirs und der Fahrbahn, die bis zum Anhängigmachen des Streitgegenstandes vor dem BAV von der Gemeinde Muttenz anerkannt worden waren, neu hinzuzuzählen. Zwar werden Trottoir und Fahrbahn allein vom Strassen- und Fussverkehr be-

nutzt, doch wurden sie nicht im Interesse einer dauernden Verbesserung oder des künftigen Ausbaus der Strasse erstellt. Sie wurden auf dem alten Mass belassen. Somit fallen die Kosten für Fahrbahn und Trottoir in die allgemeine Baukostenabrechnung und sind unbestrittenerweise nach dem allgemeinen Kostenteiler zu tragen. Es handelt sich hierbei um einen Betrag in der Höhe von Fr. 193'844.20.

3. Zwischenergebnis: Es sind insgesamt **Fr. 4'011'473.20** gemäss Kostenteiler auf die SBB und die Gemeinde Muttenz aufzuteilen.

4. Zusammenfassend wird festgehalten, dass der Vertrag von 1927 die Erneuerung der Grenzacherbrücke nicht regelt, weshalb Art. 25-29 EBG sinngemäss anzuwenden ist. Aufgrund des Verursacherprinzips und der Vorteilsanrechnung nach Art. 27 Abs. 1 und Abs. 2 sind die als strittig bestimmten Baukosten von Fr. 4'011'473.20 im Verhältnis 1 zu 3 auf die Gemeinde Muttenz und die SBB aufzuteilen.
- 4.1 Somit hat die **Gemeinde Muttenz** für 25 % von Fr. 4'011'743.20 einzustehen, was Fr. 1'002'868.30 ergibt. Von dieser Summe sind die schon von ihr geleisteten Fr. 193'844.20 abzuziehen, womit sie den SBB noch **Fr. 809'024.10** schuldet.

Die SBB machen für den ausstehenden Betrag einen Verzugszins von 5 % seit 1. September 1996 geltend.

Da kein Vertrag vorliegt, auch nicht die Natur des Rechtsverhältnisses die Zeit der Erfüllung der Leistung bestimmt und gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts und anerkannter Lehre die Mahnung weder an eine Form noch an eine Frist gebunden ist, wurden die Verzugsfolgen mit Einreichung der Klageschrift per 1. September 1996 ausgelöst. Somit schuldet die Gemeinde Muttenz den SBB ab diesem Zeitpunkt einen **Verzugszins von 5 %** des Betrages von Fr. 809'024.10.

- 4.2 Die **SBB** haben 75 % von Fr. 4'011'743.20 zu übernehmen, was einem Betrag von **Fr. 3'008'807.40** entspricht.
5. Die Parteien machen ihre Rechtsbegehren unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der jeweiligen Gegenpartei geltend.

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 1993, S. 103, RN 163).

Als anspruchsberechtigt gilt bei Art. 64 VwVG die ganz oder teilweise obsiegende Partei, 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. 182,

RN 308; Martin Bernet, Die Parteientschädigung in der schweizerischen Verwaltungsrechtspflege, Zürich 1986, S. 9; Peter Saladin, Das Verwaltungsverfahrenrecht 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.

- 5.1 Die Gesuchstellerin hat sich nicht verbeiständen lassen. Ihr eigener Rechtsdienst hat die sich stellenden Rechtsfragen abgeklärt und die Rechtsschriften verfasst. Die durch den Augenschein verursachten Auslagen übersteigen Fr. 50.-- nicht, ist doch jeder SBB-Angestellte im Besitz einer Sonderfahrkarte (FVP). 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 Voraussetzung nicht mehr näher eingegangen werden.
- 5.2 Die Gesuchsgegnerin ist eine öffentlich-rechtliche Gebietskörperschaft des kantonal-baselländischen Rechts. Zudem gilt sie gemäss vorliegendem Prozessausgang als unterlegene Partei. Somit kann ihr gemäss Art. 64 VwVG keine Parteientschädigung ausgerichtet werden.
- 5.3 Daraus ergibt sich, dass die Parteien keinen Anspruch auf Parteientschädigung haben.
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 Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren.
 - 6.1 Der Gesuchstellerin wird als obsiegender Partei keine Verfahrenskosten auferlegt.
 - 6.2 Die Gesuchsgegnerin wird gestützt auf Art. 19 in Verbindung mit Art. 13 Abs. 3 der Verordnung über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren von den Gebühren befreit.
 - 6.3 Somit werden für vorliegendes Verfahren keine Verfahrenskosten erhoben.

III. verfügt:

1. Die Gesuchsgegnerin wird verurteilt, der Gesuchstellerin den Betrag von **Fr. 809'024.10** nebst Zins zu 5 % seit 1. September 1996 zu bezahlen. Darüber hinaus werden die gesuchstellerischen Rechtsbegehren abgewiesen.
2. Es werden keine Verfahrenskosten erhoben.
3. 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 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

Herrn



Kopie z.K. an:

