**Bundesverwaltungsgericht**
**Tribunal administratif fédéral**
**Tribunale amministrativo federale**
**Tribunal administrativ federal**

Abteilung I
A-6121/2007
{T 0/2}

# Urteil vom 3. April 2008

Besetzung

Richterin Marianne Ryter Sauvant (Vorsitz),
Richterin Claudia Pasqualetto Péquignot,
Richter Beat Forster,
Gerichtsschreiberin Michelle Eichenberger.

Parteien

A._____ AG
Beschwerdeführerin,

gegen

**Bundesamt für Verkehr (BAV)**
Vorinstanz.

Gegenstand

Kombiterminal Birrfeld, Neubau Abstellgleis 39, Gesuch für Investitionsbeitrag.

## Sachverhalt:

**A.**
Mit Schreiben vom 13. Juni 2006 stellte die A._____ AG beim Bundesamt für Verkehr (nachfolgend: BAV) ein Gesuch um Mitfinanzierung des Neubaus des Abstellgleises 39 des Kombiverkehrterminals Birrfeld. Das Projekt schliesst direkt an die bereits bestehenden Umschlagsgleise 8, 9 und 67 des Terminals der A._____ AG an, welches an der Gotthard-Zulaufstrecke Brugg-Othmarsingen liegt. Mit dem neuen Abstellgleis soll die Zustellung von leeren respektive das Wegführen von mit Sendungen beladenen Wagengruppen des kombinierten Verkehrs gewährleistet werden, damit die Umschlagskapazität der Terminalanlage aufrechterhalten werden kann. Die für 10'000 Wagen pro Jahr konzipierten privaten Anschlussgleisanlagen der A._____ AG genügen den heutigen Anforderungen von 27'000 Wagen pro Jahr nicht mehr. Die A._____ AG konnte zwar bis anhin durch ein Ausweichen der Wagengruppen des kombinierten Verkehrs auf die Gleisanlagen der Schweizerischen Bundesbahnen (nachfolgend: SBB) westlich der Durchfahrtsgleise die Umschlagskapazität der Terminalanlage beibehalten. Im Hinblick auf die Zunahme des Güterverkehrs auf der Gotthard-Zulaufstrecke durch die Inbetriebnahme des NEAT Gotthardtunnels reduziert die SBB nun aber die Trassenquerungen der A._____ AG von heute 30 auf künftig 12 Querungen pro Tag. Um die heutige Terminalumschlagskapazität aufrechterhalten zu können, hat die SBB drei Ausbau-Module definiert. Die Finanzierung der Formations- und Auszugsgleise 37, 38 und 27 wird durch die SBB und die Finanzierung des Abstellgleises 39 durch die A._____ AG sichergestellt. Die drei Ausbau-Module werden unabhängig voneinander realisiert und das vorliegend zu beurteilende Projekt der A._____ AG, mit welchem die heutige Terminalsituation erhalten werden soll, umfasst Teil 2 des Modul 1. Die A._____ AG hat hierfür die Teilprojektleitung und die SBB die Gesamtprojektleitung inne.

**B.**
Die vom BAV beauftragte externe Kostenprüfstelle reichte mit Schreiben vom 1. Juni 2007 ihren definitiven Prüfbericht – ohne Kostenmodule Fahrleitung und Sicherungsanlagen, welche vom BAV intern geprüft wurden – beim BAV ein.

**C.**
Das BAV hielt mit Verfügung vom 7. August 2007 unter anderem fest, der A._____ AG werde ein Mitfinanzierungsbeitrag von gesamthaft höchstens Fr. 2'801'895.- in Form von A-fonds-perdu-Beiträgen und Darlehen zugesichert. Die A-fonds-perdu-Beiträge würden auf höchstens Fr. 1'170'357.- inkl. Mehrwertsteuer (nachfolgend: MWST), das zinslose, rückzahlbare Darlehen exkl. MWST auf höchstens Fr. 1'631'538.- festgelegt (Ziff. 1). Weiter legte das BAV die Voraussetzungen und Modalitäten der Auszahlung fest (Ziff. 1 – 12). Das BAV begründete die Höhe des zugesicherten Beitrags vor allem damit, dass das Projekt zu keinem Ausbau der Umschlagsleistung auf dem Terminal Birrfeld führe. Folglich könne nicht der maximal mögliche Investitionsbeitrag gesprochen werden.

**D.**
Mittels Eingabe vom 7. September 2007 führt die A._____ AG (nachfolgend: Beschwerdeführerin) gegen die Verfügung des BAV (nachfolgend: Vorinstanz) vom 7. August 2007 beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (nachfolgend: UVEK) Beschwerde. Das UVEK leitete die Beschwerde an das in der Sache zuständige Bundesverwaltungsgericht weiter. Die Beschwerdeführerin beantragt, das Projekt sei mit Investitionsbeiträgen in maximaler gesetzlich möglicher Höhe von 80% der anrechenbaren Investitionskosten mit einem A-fonds-perdu-Anteil von 80% und einem zinslosen Darlehen in der Höhe von 20% zu unterstützen (Rechtsbegehren 1). Ferner seien in der Investitionskosten- und Wirtschaftlichkeitsrechnung der Vorinstanz die nachstehend beschriebenen Punkte zu korrigieren und ihre, der Vorinstanz am 12. März 2007 eingereichte Rechnung als Entscheidgrundlage für die wirtschaftliche Beurteilung des Projekts zu verwenden (Rechtsbegehren 2).

Zu Rechtsbegehren 1 führt die Beschwerdeführerin aus, mit dem von der Vorinstanz verfügten Verteilschlüssel der Investitionskosten sei ein wirtschaftlicher Betrieb des Kombiterminals Birrfeld künftig nicht mehr möglich. Ein solcher könne nur mit einem maximalen Investitionsbeitrag erreicht werden. Bei einer Förderung nach diesem Verteilschlüssel entstünden Mehrkosten von Fr. 3.91/TEU (TEU: Zwanzig-Fuss-Äquivalente-Einheit [Twenty-foot Equivalent Unit], statistische Hilfsgrösse auf der Basis eines 20-Fuss Containers zur Beschreibung von Verkehrsströmen oder -kapazitäten), welche wirtschaftlich zwar verkraftbar sei-

en, aber gleichzeitig auch die Obergrenze der wirtschaftlich vertretbaren Mehrkosten darstellen würden. Für die integrierte Abwicklung ihres Chemieverkehrs betreibe sie im Terminal Birrfeld nebst den Umschlaganlagen auch weitere Infrastrukturen, die nur im Terminal Birrfeld vorhanden seien. Erfolge die Finanzierung nicht in einem betriebswirtschaftlich vertretbaren Rahmen, käme es zu einer Rückverlagerung von 60% der heute im kombinierten Verkehr über das Terminal Birrfeld abgewickelten Ladungen auf die Strasse. Der Neubau des Abstellgleises sei direkte Folge der Kapazitätserhöhung auf der NEAT Zubringerstrecke. Zudem fordere sie eine Gleichbehandlung mit anderen Umschlagterminals, welchen ungleich höhere Summen zugesprochen worden seien.

Hinsichtlich Rechtsbegehren 2 macht die Beschwerdeführerin geltend, der durch die Vorinstanz angepasste Kostenvoranschlag und die Wirtschaftlichkeitsrechnung vom 10. Juli 2007 wiesen trotz geändertem Kostenverteiler lediglich Mehrkosten von Fr. 3.71/TEU aus. Diese tieferen Mehrkosten pro Umschlag bei einem geringeren Subventionsbeitrag entstünden durch Änderungen in der Kalkulationsgrundlage durch die Vorinstanz. Diese Änderungen widersprächen teilweise den betriebswirtschaftlichen Grundsätzen. Im Folgenden äussert sich die Beschwerdeführerin zu den im Einzelnen beanstandeten Punkten wie der Kostengenauigkeit, dem Abzug der MWST auf ihrem Eigenanteil, den Kosten für Baurechtzins/Pachtzins, den Kapitalkosten ihres Eigenanteils sowie den Ansätzen für Unterhalt und Reparaturen.

**E.**

Die Vorinstanz beantragt mit Vernehmlassung vom 2. November 2007 die Abweisung der Beschwerde. Sie erläutert, der Entscheid über ein Investitionsgesuch zur Förderung des kombinierten Verkehrs erfolge in zwei Schritten. In einem ersten Schritt werde die Förderwürdigkeit und in einem zweiten Schritt die Förderbedürftigkeit eines Vorhabens beurteilt. Ihren Entscheidungen über Investitionsbeiträge liege eine standardisierte Planerfolgsrechnung zugrunde. Ihr sei bewusst, dass eine Gesuchstellerin, die tatsächlich höhere Kosten habe, als sie nach der Planerfolgsrechnung abschreiben könne, auch höhere Erträge generieren müsse, um nachhaltig erfolgreich zu sein. Aus Gründen der Gleichbehandlung sei es nicht möglich, einer Gesuchstellerin, die höhere Abschreibungskosten geltend mache, mehr Geld zu geben als denjenigen, welche die auf der Basis der in der standardisierten Planerfolgsrechnung und deren Abschreibungsmöglichkeiten gesproche-

nen Subventionen als ausreichend erachten würden. Im Rahmen der Förderwürdigkeit sei berücksichtigt worden, in welchem Umfang eine Rückverlagerung von Verkehr auf die Strasse vermieden werde und dass der Anteil des alpenquerenden Verkehrs an diesem Strassenverkehr ca. 30% betrage. Wenn nun dem Projekt zusätzlich die Eliminierung von Kapazitätsengpässen auf den Zulaufstrecken zugute gehalten würde, käme es zu einer Doppelwürdigung. Weiter komme eine Gleichbehandlung mit den anderen von der Beschwerdeführerin genannten Umschlagterminals nicht in Frage, da deren Förderentscheid vor Inkrafttreten der Weisung im Jahre 2004 ergangen sei. Mit Inkrafttreten der Weisung habe eine Änderung der Verwaltungspraxis stattgefunden. Schliesslich äussert sich die Vorinstanz zu den einzelnen von der Beschwerdeführerin beanstandeten Punkte des Kostenvoranschlags und der Wirtschaftlichkeitsrechnung vom 10. Juli 2007. Sie führt unter anderem aus, den Kostenvoranschlag und die Wirtschaftlichkeitsrechnung am 29. Oktober 2007 in einigen Punkten entsprechend den Vorbringen der Beschwerdeführerin angepasst zu haben. An der Höhe des zugesicherten Beitrags hielt die Vorinstanz fest.

**F.**

Mit Replik vom 23. November 2007 hält die Beschwerdeführerin fest, mit dem Neubau des Abstellgleises 39 gehe es einzig um die Besitzstandswahrung der heutigen Terminalsituation. Denn mit dem Ausbau der am Terminal vorbeiführenden Zubringerstrecke des NEAT Gotthardbasistunnels könnten die bestehenden Abstellgleise künftig nicht mehr im erforderlichen Ausmass für den Betrieb des Kombiterminals genutzt werden. Durch die Ausbaumassnahmen würden die heute verwendeten Abstellgleise künftig nur noch zu 40% gebraucht werden können, womit sich faktisch die Kapazität des Terminals um 60% reduziere. Sie sei der Ansicht, dass vorliegend das Verursacherprinzip zur Anwendung gelange und es nicht angehe, dass knapp 80% der Projektkosten von privater Seite zu tragen seien. Mindestens seien die Sätze wie beim Bau des Terminals zur Anwendung zu bringen. Denn die Eigenwirtschaftlichkeit des bestehenden Verkehrs werde durch das Bauprojekt zusätzlich verschlechtert. Auch liege keine Doppelwürdigung vor, da sie in eine Gleiserweiterung investiere. Weiter äussert sich die Beschwerdeführerin zu den strittigen Punkten des Kostenvoranschlags und der Wirtschaftlichkeitsrechnung vom 10. Juli 2007 und macht gelten, der zuständige Sachbearbeiter der Vorinstanz habe ih-

rem Antrag, eine Grenzkostenrechnung anstelle der standardisierten Planerfolgsrechnung einzureichen, stattgegeben.

**G.**

In ihrer Duplik vom 18. Dezember 2007 legt die Vorinstanz ausführlich dar, wie die Förderwürdigkeit eines Investitionsvorhabens beurteilt wird bzw. erläutert sie die einzelnen Punkte des Bewertungsformulars. Weiter hält sie erneut fest, sämtliche Gesuche würden nach der im Jahre 2004 Inkraft getretenen Weisung beurteilt und eine Gleichbehandlung mit weiter zurückliegenden Förderentscheiden sei nicht möglich. Auch habe die Beschwerdeführerin nur einen nachrangigen Anspruch auf Nutzung der Gleise der Bahnstrecke für Rangierbewegungen. Demnach sei die Ursache alleine in der der Beschwerdeführerin selbst zuzuschreibenden ungünstigen Anlage des Terminals zu suchen, welche Rangierbewegungen über Bahngleise hinweg erforderlich mache. Dass der Beschwerdeführerin die Einreichung einer Grenzkosten- anstatt einer Planerfolgsrechnung gestattet worden sei, bedeute nicht, dass die Vorinstanz verpflichtet oder auch nur berechtigt sei, die von der Beschwerdeführerin gewünschten Abschreibungssätze für Unterhalt und Reparaturen zu verwenden. Schliesslich dürften in der standardisierten Planerfolgsrechnung Landerwerbskosten nicht abgeschrieben werden, mithin auch die Kosten für den Erwerb eines Baurechts nicht.

**H.**

In ihren Schlussbemerkungen vom 14. Januar 2008 beantragt die Beschwerdeführerin die Durchführung eines Augenscheins. In der Sache macht sie geltend, eine teilweise Verlegung ihres Verkehrs in den Terminal Rekingen sei nicht möglich. Die für sie erforderliche Infrastruktur sei in Rekingen nicht vorhanden und zudem gebe es ab Rekingen an verschiedene Zielorte keine täglichen Zugverbindungen. Die Beschwerdeführerin hält weiter erneut ausdrücklich fest, der Neubau des Abstellgleises wäre ohne die NEAT nicht erforderlich. Zudem verfüge das Terminal Birrfeld über ein sehr gutes Verhältnis zwischen Gesamtinvestitionskosten und umgeschlagenem Volumen und die von der Vorinstanz dem Projekt attestierte geringe Wichtigkeit sei nicht nachvollziehbar. Schliesslich habe ihr die Vorinstanz mit Verfügung vom 15. August 2002 Subventionen entsprechend der Maximalquote von 80% gewährt. Weshalb die Vorinstanz heute gegenteilig argumentiere, sei nicht verständlich.

**I.**
Auf weitere Vorbringen und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird, so weit entscheidrelevant, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

## Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

**1.**
Der angefochtene Entscheid der Vorinstanz vom 7. August 2007 stellt eine Verfügung im Sinne von Art. 5 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021) dar. Gemäss Art. 31 des Bundesgesetzes über das Bundesverwaltungsgericht vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 VwVG. Eine Ausnahme gemäss Art. 32 VGG ist vorliegend nicht gegeben und das BAV ist eine Vorinstanz im Sinne von Art. 33 Bst. d VGG. Demnach ist das Bundesverwaltungsgericht zur Beurteilung vorliegender Beschwerde zuständig.

**2.**
Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat, durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Die Beschwerdeführerin ist formelle Adressatin der angefochtenen Verfügung und durch den angefochtenen Entscheid auch materiell beschwert. Sie ist deshalb zur Erhebung der vorliegenden Beschwerde legitimiert.

**3.**
Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 und 52 VwVG) ist demnach einzutreten.

**4.**
Gemäss Art. 12 VwVG stellt die Behörde den Sachverhalt von Amtes wegen fest und bedient sich nötigenfalls verschiedener Beweismittel wie z.B. der von der Beschwerdeführerin beantragte Augenschein. Die Behörde nimmt die ihr angebotenen Beweise ab, wenn diese zur Abklärung des Sachverhalts tauglich erscheinen (Art. 33 Abs. 1 VwVG). Die urteilende Behörde kann von einem beantragten

Beweismittel dann absehen, wenn bereits Feststehendes bewiesen werden soll, wenn zum Voraus gewiss ist, dass der angebotene Beweis keine wesentlichen Erkenntnisse zu vermitteln vermag oder wenn die verfügende Behörde den Sachverhalt auf Grund eigener Sachkunde ausreichend würdigen kann (antizipierte Beweiswürdigung; BGE 131 I 153 E. 3 sowie ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 2. Auflage, Zürich 1998, Rz. 268 ff. und 320). Wie die nachfolgenden Erwägungen zeigen, erübrigt sich die beantragte Durchführung eines Augenscheins. Das Bundesverwaltungsgericht ist aufgrund der Akten und des umfangreichen Instruktionsverfahrens in der Lage, die sich vorliegend stellenden Rechtsfragen zu beantworten. Folglich ist der diesbezügliche Beweisantrag der Beschwerdeführerin abzuweisen.

**5.**

Der Bund leistet Investitions- oder Betriebsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs (Art. 21 f. des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer [MinVG, SR 725.116.2]). Die die Ausführungsbestimmungen und das Verfahren regelnde Kombiverkehrsverordnung vom 29. Juni 1988 (VKV, SR 742.149; vgl. auch Art. 38 MinVG) sieht in Art. 3 Abs. 2 Bst. d vor, dass Beiträge unter anderem für Investitionen ausgerichtet werden können, welche die Benutzung des kombinierten Verkehrs erleichtern und fördern. Die anderen von Art. 3 Abs. 2 VKV erfassten Möglichkeiten, Beiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs zu sprechen, fallen vorliegend nicht in Betracht, da es beim zu beurteilenden Projekt einzig um die Aufrechterhaltung der heutigen Terminalkapazität geht.

Die Beitragshöhe richtet sich nach dem verkehrs- und umweltpolitischen Interesse sowie nach dem Grad der Eigenwirtschaftlichkeit. Kann die Eigenwirtschaftlichkeit nicht bestimmt werden, so berücksichtigt das Bundesamt die Höhe der Kosten und die veranschlagte Transportmenge (Art. 4 Abs. 1 und 2 VKV).

Weiter regelt Art. 6 VKV die anrechenbaren Kosten. Hiernach sind die Kosten für Projektierung und Vorbereitung, die Bau- und Baunebenkosten sowie alle Aufwendungen für die feste eisenbahntechnische Ausrüstung anrechenbar. Übersteigen die Gesamtkosten oder einzelne Kostenelemente das für vergleichbare Vorhaben übliche Ausmass, so können die anrechenbaren Kosten entsprechend herabgesetzt werden

(Abs. 1). Hingegen nicht anrechenbar sind die Kapitalkosten, die Entschädigungen an Behörden und Kommissionen sowie die Kosten der Anlagenteile, die nicht direkt dem Bahntransport oder dem Umschlag zwischen den Verkehrsträgern dienen (Abs. 2).

Zudem sieht Art. 7 Abs. 1 VKV vor, dass für Anlagen und Einrichtungen A-fonds-perdu-Beiträge oder zinsvergünstigte Darlehen gewährt werden können. Schliesslich regelt Art. 9 VKV die Auszahlung der Finanzhilfe.

Daraus folgt, dass die MinVG sowie die VKV der Vorinstanz bei der Frage, ob überhaupt ein Investitionsbeitrag zu sprechen ist und wenn ja, in welcher Höhe dieser ausfallen soll, ein erhebliches (Entschliessungs-)Ermessen einräumen.

**5.1** Ermessen bedeutet, dass der Behörde im zu regelnden Einzelfall ein Entscheidungsspielraum zusteht. Stets muss die Behörde ihr Ermessen aber pflichtgemäss, d.h. verfassungs- sowie gesetzeskonform ausüben und insbesondere das Verhältnismässigkeitsprinzip beachten. Nicht pflichtgemässes Handeln wird dabei nicht nur im Falle von eigentlichen Rechtsfehlern angenommen, sondern bereits dann, wenn sich ein Verwaltungsakt als unangemessen erweist. Dem Vorwurf unangemessenen Handelns setzt sich eine rechtsanwendende Behörde aus, wenn sie zwar innerhalb des ihr eingeräumten Entscheidspielraums bleibt, ihr Ermessen aber in einer Weise ausübt, die den Umständen des Einzelfalls nicht gerecht wird und deshalb unzweckmässig ist (vgl. Entscheid der Eidgenössischen Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt [REKO/INUM] F-2004-140 E. 7.2 vom 17. Januar 2005 mit Hinweisen).

**5.2** Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die Angemessenheit behördlichen Handelns grundsätzlich frei, auferlegt sich jedoch dort eine gewisse Zurückhaltung und greift nicht ohne Not (sog. "Ohne-Not-Praxis") in Ermessensentscheide der Vorinstanz ein, wenn sich diese durch besonderen Sachverstand und Fachwissen auszeichnet und wenn sie über einen gewissen Handlungsspielraum verfügen muss (vgl. Kölz/Häner, a.a.O., Rz. 633 ff.; Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Auflage, Zürich 2006, Rz. 460 f. und Rz. 473 f. mit Hinweisen; André Moser in André Moser/Peter Uebersax, Prozessieren vor eidgenössischen Rekurskommissionen, Basel 1998, Rz. 2.62 ff. und Rz. 2.74).

Wie bereits erwähnt, verfügt die Vorinstanz hinsichtlich der Gewährung und Festsetzung von Investitionsbeiträgen an den kombinierten Verkehr über einen beachtlichen Handlungsspielraum. Bei der Prüfung von Investitionsgesuchen geht es zudem in hohem Masse um die Beurteilung besonderer Umstände – der Förderwürdigkeit und Förderbedürftigkeit des Projekts (vgl. hierzu nachfolgend E. 8 ff.) –, für welche die Vorinstanz über besondere Fachkenntnisse verfügt. Das Bundesverwaltungsgericht auferlegt sich deshalb bei der Beurteilung eines Investitionsgesuchs zur Förderung des kombinierten Verkehrs grosse Zurückhaltung. Soweit die Überlegungen der Vorinstanz als sachgerecht erscheinen, ist deshalb nicht in deren Ermessen einzugreifen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3169/2007 E. 2 vom 20. März 2008, Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3343/2007 E. 3 vom 5. Dezember 2007 sowie Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3193/2006 E. 2.2 vom 12. September 2007).

**6.**
Die Vorinstanz stützt ihren Entscheid über das Investitionsgesuch der Beschwerdeführerin auf ihre Weisung vom März 2004 betreffend Investitionsbeiträge an den kombinierten Verkehr gestützt auf die VKV (nachfolgend: Weisung; Vorakten act. 1).

Strittig ist vorliegend, ob die Weisung der Vorinstanz richtig angewendet wurde bzw. ob nicht Gründe gegeben sind, um eine von dieser abweichenden Regelung zu treffen.

In der Folge ist zuerst auf die Weisung an sich einzugehen (E. 6.1 ff. hiernach) um anschliessend zu prüfen, ob sie vorliegend richtig angewandt wurde (Förderwürdigkeit und Förderbedürftigkeit, E. 8 ff. hiernach) inkl. Behandlung der von der Beschwerdeführerin beanstandeten Punkte des Kostenvoranschlag und der Wirtschaftlichkeitsrechnung vom 10. Juli 2007 und des Umstands, dass der Beschwerdeführerin die Einreichung einer Grenzkosten- anstatt einer Planerfolgsrechnung erlaubt wurde (E. 9.1 ff. hiernach). Schliesslich ist zu untersuchen, ob allenfalls Gründe vorliegen, die ein Abweichen von der Regelung gemäss Weisung rechtfertigen (E. 10 f. hiernach).

**6.1** Die vorliegende Weisung dient der Vorinstanz als Vollzugshilfe der einschlägigen Bestimmungen. Sie konkretisiert in Auslegung der anwendbaren Normen das Verwaltungsermessen und dient der gleich-

mässigen Gesetzes- und Verordnungsanwendung. Bei der Weisung handelt es sich um eine Verwaltungsverordnung, an welche sich die Rechtsmittelbehörde insoweit zu halten hat, als sie den richtig verstandenen Sinn des Gesetztes wiedergibt und eine dem Einzelfall gerechtwerdende Auslegung der massgebenden Bestimmungen zulässt (vgl. BGE 121 II 473 E. 2b sowie HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 128). Sie ist weiter insofern beachtlich, als sie Ausdruck des Wissens und der Erfahrung bewährter Fachstellen ist, das wiedergibt, was den Regeln der Kunst entspricht und für eine angemessene Rechtsanwendung notwendig erscheint. Es ist deshalb nicht ohne besondere Beweggründe von ihr abzuweichen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1A.242/2002 E. 3.4 vom 19. November 2003 und Urteil des Bundesgerichts 1A.121/2005 E. 2.2 vom 28. November 2005).

**6.2** Wie gezeigt (E. 5 hiervor), finden sich weder in der MinVG noch in der VKV – ausser zur Frage der anrechenbaren Kosten (Art. 6 VKV) – klare Vorgaben für die Zusprechung von Beiträgen. Es wird lediglich in allgemeiner Weise von verkehrs- und umweltpolitischen Interessen sowie von Eigenwirtschaftlichkeit gesprochen. Die Weisung regelt nun unter anderem ausführlich den Prozessablauf, die Gesuchseinreichung und -prüfung, die Finanzierung sowie den Gesuchsentscheid und die Auszahlung. Zudem beinhaltet sie ein konkretes Bewertungsformular für Investitionsgesuche. Die Vorinstanz hat mit der Weisung abstrakte Kriterien entwickelt, die aus Gründen der Praktikabilität zur Beurteilung der relevanten Fragen geeignet sind und sachgerecht erscheinen (vgl. auch E. 9 ff. hiernach). Die Standardisierung des ganzen Prozesses ist vor allem im Hinblick auf die Rechtsgleichheit der Gesuchstellenden sachgerecht und nicht zu beanstanden. Der Prozess wird objektiviert und ermöglicht damit ein möglichst einfaches und einheitliches Vorgehen bei der Beurteilung von Investitionsgesuchen für die Förderung des kombinierten Verkehrs. Die Praxis der Vorinstanz, sich bei Gesuchen um Investitionsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs auf die Weisung zu stützen, ist demnach nicht zu kritisieren; ebensowenig, dass die Vorinstanz auf einer strikten Einhaltung ihrer Weisung besteht. Die Beschwerdeführerin bringt denn auch nichts vor, was gegen die Weisung an sich spricht.

**6.3** Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass sich die Beschwerdeführerin nicht auf die Gleichbehandlung mit Projekten berufen kann, welche vor Inkrafttreten der Weisung auf den 31. März 2004 beurteilt wurden. Selbst wenn die Vorinstanz vor Erlass

der Weisung eine andere Praxis im Zusammenhang mit den Investitionsbeiträgen zur Förderung des kombinierten Verkehrs betrieben hat, welche, würde sie nach wie vor angewendet, zu einem der Beschwerdeführerin zusagenden Ergebnis führen würde, könnte deren Ergebnis nicht unbesehen übernommen werden. Die rechtsanwendenden Behörden müssen jederzeit von der Richtigkeit ihrer Rechtsauffassung überzeugt sein. Kommt eine Behörde zum Schluss, eine bisherige Sinndeutung eines Rechtssatzes sei aufgrund einer falschen Auslegung oder veränderter Verhältnisse falsch, muss es zulässig sein, die bisherige, als unrichtig erkannte Praxis aufzugeben (PIERRE TSCHANNEN/ ULRICH ZIMMERLI, Allgemeines Verwaltungsrecht, 2. Auflage, Bern 2005, § 23 Rz. 14).

Da die jetzige Regelung der Investitionsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs mittels Weisung sachgerecht erscheint, die Änderung grundsätzlich erfolgte und künftig für alle gleichartigen Sachverhalte wegweisend ist und die Beschwerdeführerin auch nichts vorbringt, was gegen die grundsätzliche Anwendung der Weisung und das damit verbundene Vorgehen der Vorinstanz bei der Gesuchsbeurteilung sprechen würde bzw. die Praxisänderung nicht substanziert bemängelt, kann eine allfällige frühere Praxis der Vorinstanz nicht herangezogen werden. Somit liegt auch kein Verstoss gegen die Rechtsgleichheit vor.

**6.4** Zusammenfassend ergibt sich, dass zur Beurteilung der Frage, ob ein Investitionsbeitrag zur Förderung des kombinierten Verkehrs zu sprechen ist und wenn ja, in welcher Höhe dieser auszufallen hat, die Weisung der Vorinstanz grundsätzlich anwendbar ist.

**7.**

Gemäss Weisung und Ausführungen der Vorinstanz im vorliegenden Verfahren erfolgt der Entscheid über ein Investitionsgesuch zur Förderung des kombinierten Verkehrs in zwei Schritten: Zuerst ist die Förderwürdigkeit und anschliessend die Förderbedürftigkeit eines Projekts zu beurteilen. Rechtsbegehren 1 der Beschwerdeführerin richtet sich denn auch auf einen Investitionsbeitrag in maximal gesetzlich möglicher Höhe von 80% der anrechenbaren Investitionskosten, was die Förderbedürftigkeit des Projekts betrifft (vgl. E. 9 ff. hiernach), mit einem A-fonds-perdu-Beitrag von 80% und einem zinslosen Darlehen in der Höhe von 20%, was hingegen auf die Förderwürdigkeit des Projekts gerichtet ist (vgl. E. 8 ff. hiernach).

**8.**
Hinsichtlich der Förderwürdigkeit erläutert der Leitfaden für Investitionsgesuche für den kombinierten Verkehr der Vorinstanz (Draft vom April 2007; nachfolgend: Leitfaden; Vorakten act. 2 Ziff. 6.2), insbesondere mit Blick auf Art. 4 VKV, dass durch den Bund nur Projekte unterstützt werden, die in Bezug auf die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele eine möglichst grosse Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene bewirken, ein günstiges Kosten-/Nutzenverhältnis aufweisen und die avisierten Ziele mit grosser Wahrscheinlichkeit erfüllen werden. Es werden prioritär Terminalprojekte gefördert, welche dem alpenquerenden Verkehr dienen. Soweit bestimmte Minimalanforderungen (sog. Killerkriterien) erfüllt sind (Weisung Ziff. 7 sowie Bewertungsformular für Investitionsgesuche kombinierter Verkehr [nachfolgend: Bewertungsformular; Vorakten act. 9]), geht es bei der Beurteilung der Förderwürdigkeit eines Projekts darum, das Projekt einer von vier verschiedenen Förderkategorien zuzuteilen. Diese Zuteilung bestimmt den Anteil der Fördermittel, der nicht zurückgezahlt werden muss (A-fonds-perdu-Beitrag). In der Kategorie 1 beträgt der A-fonds-perdu-Beitrag 80% (Darlehen 20%), in der Kategorie 2 60% (Darlehen 40%), in der Kategorie 3 40% (Darlehen 60%) und in der Kategorie 4 20% (Darlehen 80%). Die Festlegung der Förderkategorie erfolgt anhand der mittels Bewertungsformular erreichten Punktzahl (vgl. Weisung Ziff. 9.2.3 und 10.1 sowie Bewertungsformular). Die Beschwerdeführerin wurde mit der erreichten Punktzahl von 292.5 in die Kategorie 3 eingestuft. Sie beantragt jedoch, in die Kategorie 1 eingegliedert zu werden, wofür 400 bis 500 Punkte erforderlich wären.

**8.1** Umstritten ist Ziff. 2.1 – Infrastrukturbedarf (Bewertung Standort bezüglich Nachweis fehlender Terminalkapazitäten) – des Bewertungsformulars. Gemäss Vorinstanz seien im Einzugsgebiet des Terminalstandortes Birrfeld, namentlich im Terminal Rekingen, noch freie Umschlagskapazitäten vorhanden. Die Beschwerdeführerin hält dem entgegen, ihre Tank- und Silocontainer würden in Birrfeld nicht nur umgeschlagen, sondern auch gewartet, geprüft und nach dem Entlad gereinigt. Die hierfür erforderliche spezielle Infrastruktur sei in Rekingen nicht vorhanden. Auch gebe es ab dem Terminal Rekingen keine täglichen Zugverbindungen nach verschiedenen Zielorten. Eine Bündelung der Ströme sei für die wirtschaftliche Abwicklung jedoch erforderlich.

Die primäre Frage, die sich die Vorinstanz bei diesem Punkt der Förderwürdigkeitsprüfung stellt, ist, ob im Gebiet, in welchem sich der Ter-

minal Birrfeld befindet, noch Bedarf nach einem zusätzlichen Abstellgleis besteht. Für den Bund ist es nicht angezeigt, in einem bestimmten Gebiet mittels Finanzhilfen den kombinierten Verkehr zu fördern, wenn in diesem noch freie Umschlagskapazitäten vorhanden sind. Die Gewährung einer Finanzhilfe ist nur sinnvoll und somit zu gewähren, wenn die Region zurzeit oder in naher Zukunft einen Mehrbedarf an Umschlagskapazitäten ausweist. Liegt jedoch eine Unterauslastung von Terminalanlagen im entsprechenden Gebiet vor, wird das Projekt nicht mittels Bundesbeiträgen gefördert (vgl. hierzu auch Leitfaden Ziff. 6.5.4). Wie bereits ausgeführt (vgl. E. 5 ff. hiervor), verfügt die Vorinstanz über einen weiten Ermessenspielraum hinsichtlich der Frage, ob sie Investitionsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs spricht oder nicht. Wenn sie zwecks Beurteilung der Förderwürdigkeit unter anderem auch den Umstand berücksichtigt, ob andernorts noch freie Terminalkapazitäten existieren, entscheidet sie durchaus im Rahmen ihres Entschliessungsermessens.

Aber auch wenn der Argumentation der Beschwerdeführerin gefolgt würde, also eine Teilverlegung nach Rekingen ausgeschlossen wäre und folglich in diesem Punkt nicht wie von der Vorinstanz die Note 3, sondern die Note 4 oder sogar 5 vergeben würde, vermöchte dies an der Gesamtbeurteilung nichts zu ändern. Um, wie von der Beschwerdeführerin beantragt, in die Förderkategorie 1 oder auch „bloss“ 2 anstatt 3 zu fallen, müsste die Beschwerdeführerin 32.5 bzw. 107.5 Punkte mehr als die insgesamt erhaltenen 292.5 Punkte erreichen. Dies alleine durch eine Änderung von Ziff. 2.1 des Bewertungsformulars zu erzielen, ist in Anbetracht der zahlreichen weiteren Bewertungsfaktoren, die unverändert bleiben, ausgeschlossen.

**8.2** Weiter macht die Vorinstanz zu Ziff. 3 und 3.1 – Verlagerung / Für die Schweiz relevante Verlagerungseffekte (von der Strasse auf die Schiene) – geltend, der Bund habe ein Interesse daran, Projekte zu unterstützen, die eine möglichst grosse Verlagerung von der Strasse auf die Schiene bewirkten. Erste Priorität hätten dabei Projekte, welche den auf der alpenquerenden Nord-Süd-Achse bestehenden Strassengüterverkehr auf die Schiene verlagerten. Durch den Bau des Abstellgleises 39 auf dem Terminal Birrfeld könne eine Rückverlagerung von Gütern auf die Strasse im Umfang von ca. 30'600 TUE p.a. vermieden werden, was für die Schweiz als relevant einzustufen sei. Als langfristig für die Schweiz erheblich könnten Umschlagsmengen, die unter 100'000 TUE p.a. lägen, jedoch nicht

bezeichnet werden. Die Beschwerdeführerin wendet dagegen ein, mit Zusicherungsverfügung vom 15. August 2002 habe die Vorinstanz bei einer Kapazitätserhöhung der Terminals von 15'000 Containern eine Maximalquote von 80% gesprochen.

Im Zeitpunkt des Erlasses der von der Beschwerdeführerin zitierten Verfügung der Vorinstanz war die vorliegend anwendbare Weisung inkl. Bewertungsformular noch nicht in Kraft. Wie bereits erwähnt (E. 6.3 hiervor), kann sich die Beschwerdeführerin nicht auf Gesuchsbeurteilungen berufen, die vor deren Inkrafttreten im März 2004 behandelt worden sind. Hinzu kommt, dass aus der Verfügung vom 15. August 2002 nicht ersichtlich ist, wie die anrechenbaren Kosten berechnet wurden bzw. welche Punkt massgebend waren. Schliesslich besteht für das Bundesverwaltungsgericht kein Grund, die von der Vorinstanz vorgenommene Beurteilung der Umschlagsmengenrelevanz in Zweifel zu ziehen.

**8.3** Die weiteren im Bewertungsformular erläuterten Punkte werden von der Beschwerdeführerin nicht beanstandet. Das Projekt ist somit zu Recht der Förderkategorie 3 zugeteilt worden. Folglich müssen 40% der Fördermittel nicht zurückbezahlt werden (A-fonds-perdu-Beitrag) und 60% der Fördermittel werden in Form eines Darlehens entrichtet. Die Beschwerde ist in diesem Punkt als unbegründet abzuweisen.

**9.**

Zur Förderbedürftigkeit ist grundsätzlich folgendes festzuhalten: Die Finanzierungsrichtlinien sind gemäss Weisung in Abstimmung mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung ausgearbeitet worden. Danach übernimmt der Bund grundsätzlich höchstens 80% der anrechenbaren Projektkosten. Mindestens 20% der Projektkosten hat die Gesuchstellerin in der Regel mit Eigenmitteln zu finanzieren. Wie hoch der Anteil der Fördermittel konkret ist, hängt gemäss Ausführungen der Vorinstanz von der Grösse des Förderanteils ab, der benötigt wird, damit ein Vorhaben auf Basis der standardisierten Planerfolgsrechnung nach zehn Jahren einen eigenwirtschaftlichen Betrieb erwarten lässt (vgl. hierzu auch Leitfaden Ziff. 6.5). Diese Ausgangslage wird zum einen von der Beschwerdeführerin nicht beanstandet. Zum anderen hat die Vorinstanz wie bereits erwähnt (E. 5 ff. hiervor) ein sehr grosses Ermessen bei der Bestimmung der Höhe der Finanzhilfe, da diese weder durch das massgebende Gesetz noch die anwendbare Verordnung

eindeutig festgesetzt wird. Das von der Vorinstanz in diesem Zusammenhang gewählte Kriterium der Gewährung des eigenwirtschaftlichen Betriebs nach zehn Jahren ist nicht zu beanstanden. Es ist nachvollziehbar sowie nicht willkürlich und stützt sich zudem auf Art. 4 VKV, wonach sich die Beitragshöhe unter anderem nach dem Grad der Eigenwirtschaftlichkeit richtet. In den gewählten Verteilschlüssel ist somit nicht einzugreifen; unabhängig davon, ob der von der Beschwerdeführerin beantragte Verteilschlüssel nur zu geringen bzw. wirtschaftlich vertretbaren Mehrkosten führen würde. Das Begehren der Beschwerdeführerin, es sei nicht wie von der Vorinstanz angenommen von einer Förderbedürftigkeit von 60% auszugehen, sondern sie müsse für 80% der anrechenbaren Kosten Fördermittel erhalten weil mindestens dieselben Sätze wie beim Bau des Terminals in Anwendung zu bringen seien, da die Eigenwirtschaftlichkeit des bestehenden Verkehrs durch das Bauprojekt zusätzlicht verschlechtert werde, kann nicht berücksichtigt werden. Denn jedes Gesuch wird unabhängig von anderen Eingaben für sich betrachtet und seit März 2004 nach der auf der Weisung beruhenden Praxis der Vorinstanz beurteilt (vgl. hierzu auch E. 6.3 hiervor).

**9.1**
Das Rechtsbegehren 2 der Beschwerdeführerin richtet sich im Zusammenhang mit der Förderbedürftigkeit ihres Projekts auf die Korrektur des Kostenvoranschlags und der Wirtschaftlichkeitsrechnung der Vorinstanz vom 10. Juli 2007 bzw. auf die Heranziehung ihrer eingereichten Rechnung als Entscheidgrundlage für die wirtschaftliche Beurteilung des Projekts.

**9.2** Vorab ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz den wirtschaftlichen Aspekt eines Projekts, für das ein Investitionsbeitrag in den kombinierten Verkehr beantragt wird, anhand einer standardisierten Planerfolgsrechnung beurteilt. Eine standardisierte Rechnung ist im Interesse einer rechtsgleichen Rechtsanwendung angebracht (vgl. auch E. 6.2 hiervor). Entsprechend ist nicht allen im Einzelfall anfallenden Einnahmen und Ausgaben in vollem Umfang Rechnung zu tragen. Vielmehr sollen verschiedene Gesuche verglichen werden können. Hierfür ist es nötig, über gleich ausgestaltete Rechnungen zu verfügen. Fördermittel sollen im Sinne einer rechtsgleichen Behandlung aller Gesuchstellenden anhand einer objektiven Betrachtung festgelegt werden können. Hierbei ist es nicht zu vermeiden, dass einzelne Gesuchstellende subjektiv höhere Kosten oder einen höheren Abschrei-

bungsbedarf haben, als dann bei der Mittelvergabe tatsächlich berücksichtigt werden kann. Dieser Umstand ist aber im Hinblick auf die rechtsgleiche Behandlung der Gesuchsteller und Gesuchstellerinnen und der Erforderlichkeit einer standardisierten Rechnung hinzunehmen. Dass die Beschwerdeführerin eine Grenzkosten- anstatt eine Planerfolgsrechnung einreichen durfte, ändert nichts daran, dass die definitive Prüfung des Gesuchs bzw. die Festlegung der Fördermittel anhand der standardisierten Planerfolgsrechnung erfolgt. Aus den Akten ergibt sich nicht, dass der Beschwerdeführerin etwas Gegenteiliges zugesichert worden ist.

Zu keinem andern Schluss führt schliesslich das Argument der Beschwerdeführerin, die Planerfolgsrechnung bilde den Neubau eines Umschlagsterminals ab, der Erweiterung eines bestehenden Terminals werde darin jedoch nicht Rechnung getragen und die eigentlichen Betriebskosten würden durch den Neubau des Abstellgleises 39 nicht verändert, weshalb eine Grenzkostenrechnung sinnvoll erscheine. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern die Heranziehung der Grenzkostenrechnung zu einem anderen Resultat führen würde, als wenn die standardisierte Planerfolgsrechnung der Vorinstanz Grundlage der wirtschaftlichen Betrachtung des Projekts ist. Zum einen betrachtet die Vorinstanz das Projekt isoliert, d.h. unabhängig von der bereits bestehenden Anlage. Wird zum anderen die von der Beschwerdeführerin eingereichte Rechnung mit der standardisierten Planerfolgsrechnung der Vorinstanz verglichen, fallen keine relevanten Unterschiede auf. Die Beschwerdeführerin vermag denn auch nicht – abgesehen von den beanstandeten Punkten, die im folgenden zu beurteilen sein werden (vgl. E. 9.3 hiernach) –, substanziert Unterschiede zwischen den beiden Rechnungen darzulegen. Folglich ist nicht die von der Beschwerdeführerin eingereichte Rechnung, sondern die standardisierte Planerfolgsrechnung, mithin der Kostenvoranschlag und die Wirtschaftlichkeitsrechnung der Vorinstanz vom 10. Juli 2007 als Grundlage für die wirtschaftliche Beurteilung des Projekts zu verwenden. Der diesbezügliche Antrag der Beschwerdeführerin ist abzuweisen.

**9.3** Somit ist weiter auf die einzelnen von der Beschwerdeführerin beanstandeten Punkte des Kostenvoranschlags und der Wirtschaftlichkeitsrechnung der Vorinstanz vom 10. Juli 2007 einzugehen:

Kostengenauigkeit:
Die Beschwerdeführerin bringt vor, die Gesamtinvestitionskosten beliefen sich gemäss Aufstellung der SBB auf Fr. 4'871'100 exkl. MWST und beinhalteten eine maximale Kostenabweichung von 20%. Dies sei technisch und sachlich allgemein anerkannt und werde von der Vorinstanz auch bei anderen SBB-Projekten akzeptiert. Beim vorliegenden Projekt habe die Vorinstanz jedoch die maximale Kostenabweichung auf 10% festgelegt. Sie beantrage, den Abweichungsfaktor von 20% beizubehalten. Die Vorinstanz dementiert, dass bei einem Projekt wie dem vorliegenden ein Abweichungsfaktor von 20% allgemein anerkannt sei. Zutreffend sei vielmehr, dass auf Stufe Vorprojekt ein solcher von 20% üblich sei. Bei Projekten wie dem vorliegenden werde aber eine grössere Planungsschärfe und eine Kostengenauigkeit von 10% verlangt. Reiche eine Gesuchstellerin ein Gesuch mit grösserer Kostenungenauigkeit ein, habe sie aus Gründen der Gleichbehandlung mit anderen Gesuchstellenden das daraus resultierende Mehrkostenrisiko zu tragen.

Für das Bundesverwaltungsgericht besteht kein Anlass, die von der Vorinstanz vorgebrachte Erklärung, wann eine Kostengenauigkeit von 20% und wann eine solche von 10% erforderlich ist, in Zweifel zu ziehen. Es scheint durchaus sachgerecht, bei einem Vorprojekt, bei welchem noch grössere Unsicherheiten bestehen, eine höhere Kostengenauigkeit als bei einem Endprojekt, bei welchem weithin alles geklärt ist und nur noch mit kleineren Abweichungen zu rechnen ist, zu verlangen. Die vorliegend massgebende Kostengenauigkeit von 10% findet sich denn auch im Leitfaden (Ziff. 5.1.6). Zudem unterlässt es die Beschwerdeführerin, konkrete (Vor-)Projekte vergleichbarer Art aufzuzeigen, die von einer Kostengenauigkeit von 20% ausgehen.

MWST auf dem Eigenanteil der Beschwerdeführerin:
Die Beschwerdeführerin beantragt, den MWST-Zuschlag auf dem A-fonds-perdu-Beitrag nicht von ihrem Eigenanteil abzuziehen. Die Vorinstanz anerkennt die diesbezügliche Rüge der Beschwerdeführerin. Sie habe die Förderbedürftigkeit des Projekts nochmals neu beurteilt und festgestellt, dass diese Korrektur zu keiner anderen Beurteilung führe.

Die Vorinstanz ist dem Begehren der Beschwerdeführerin vollumfänglich nachgekommen, indem sie die Änderung in dem Kostenvoranschlag und der Wirtschaftlichkeitsrechnung vom 29. Oktober 2007 vor-

genommen hat (vgl. Vorakten act. 11). Soweit die Beschwerdeführerin daraus ableitet, dass sich die Förderquote ändert, ist ihr entsprechendes Begehren abzuweisen.

Kosten für Baurechtzins/Pachtzins:

Die Beschwerdeführerin erläutert, das neue Abstellgleis 39 liege auf einem Grundstück der SBB. Sie könne dieses entweder mit einer Einmalzahlung von Fr. 742'500.- erwerben (100-jähriges Baurecht) oder mit einem jährlichen Zins von Fr. 13.75/m2 pachten, was bei einer Gesamtfläche von 2'700m2 einem jährlichen Pachtzins von Fr. 37'125.- entspreche. Sowohl sie wie auch die SBB gäben einer Vergütung mittels Einmalzahlung den Vorzug. Gemäss E-Mail eines Sachbearbeiters der Vorinstanz vom 18. Oktober 2006 könnten Landerwerbskosten in der Wirtschaftlichkeitsrechnung nicht abgeschrieben werden. Sie hätten deshalb mit diesem vereinbart, diese Kosten in der Investitionskostenzusammenstellung als Einmalzahlung zu betrachten und den Eigenanteil dieser Kosten nicht abzuschreiben – da die Vorinstanz keine Abschreibung zulasse –, sondern für den verbleibenden Eigenanteil den jährlichen Pachtzins in der Wirtschaftlichkeitsrechnung einzusetzen. Nun werde aber in der Wirtschaftlichkeitsrechnung der Vorinstanz weder ihr Eigenanteil und der Anteil des zinslosen Darlehens abgeschrieben noch würden jährliche Pachtkosten berücksichtigt. Sie beantrage somit, der A-fonds-perdu-Beitrag exkl. MWST sei vom Betrag der Einmalzahlung für Pachtkosten abzuziehen und der verbleibende Anteil in Form des jährlichen Pachtzinses sei in der Wirtschaftlichkeitsrechnung zu berücksichtigen. Die Vorinstanz hält dem entgegen, die Beschwerdeführerin müsse sich entscheiden, ob sie behandelt werden wolle, als ob sie ein Baurecht erwerbe oder als ob sie Land pachte. Es sei nicht möglich, dass sich der Bund am Erwerb des Baurechts beteilige und gleichzeitig Pachtzahlungen berücksichtige. Die Beschwerdeführerin habe sich für eine Beteiligung des Bundes an den Investitionskosten entschieden. Gleichzeitig Pachtkosten geltend machen, könne sie nicht. In der standardisierten Planerfolgsrechnung dürften Landerwerbskosten nicht abgeschrieben werden.

Die Beschwerdeführerin hat sich in Kenntnis der Tatsache, dass Landerwerbskosten in der standardisierten Planerfolgsrechnung nicht abgeschrieben werden können, für einen Erwerb entschieden. Dass eine solche Abschreibung nicht zulässig ist, beanstandet sie nicht. Es ist der Vorinstanz beizupflichten, dass es nicht angeht, eine

Beteiligung an den Investitionskosten zu verlangen und gleichzeitig Pachtzinsen geltend zu machen. Dies würde zu einer doppelten Berücksichtigung dieses Postens führen bzw. in der standardisierten Planerfolgsrechnung würden Kosten ausgewiesen, die tatsächlich gar nicht in dieser Art und Weise anfallen. Gemäss Art. 14 Abs. 1 des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990 (SuG, SR 616.1), welches für alle im Bundesrecht vorgesehenen Finanzhilfen gilt (Art. 2 Abs. 1), sind denn auch nur Aufwendungen anrechenbar, die tatsächlich entstanden sind. Wenn die Beschwerdeführerin der Ansicht wäre, eine Berücksichtigung der Pachtkosten wäre für sie günstiger, hätte sie die Pacht des fraglichen Grundstücks beschliessen können. Ob ein Sachbearbeiter der Vorinstanz der Beschwerdeführerin tatsächlich das von ihr beantragte Vorgehen zugesichert hat, ist den Akten nicht zu entnehmen bzw. ist nicht belegt. Die materielle Beweislast, d.h. die Folgen der Beweislosigkeit, trägt die Partei, welche aus einem Sachverhalt Rechte ableiten will (HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., Rz. 1623). Die Beschwerdeführerin kann somit aus dieser allenfalls erteilten Auskunft keine Rechte ableiten, soweit sie denn überhaupt rechtlich relevant gewesen wäre.

Kapitalkosten Eigenanteil Beschwerdeführerin:
Die Beschwerdeführerin bringt vor, in ihrer Wirtschaftlichkeitsrechnung habe sie ihren Eigenanteil mit 5% verzinst. Wie bei einer linearen Abschreibung üblich, werde das durchschnittlich investierte Kapital verzinst. Die Vorinstanz hingegen kalkuliere mit 2.5% (für mind. 50% des zu verzinsenden Kapitals) und 3.4% (für max. 50% des zu verzinsenden Kapitals) nicht auf die durchschnittlichen, sondern auf die vollen Investitionskosten gerechnet. Die Vorinstanz wirft dagegen ein, soweit die Verzinsung des Eigenmittelanteils nicht auf die durchschnittlichen, sondern auf die vollen Investitionskosten berechnet worden sei, sei die Wirtschaftlichkeitsrechnung überarbeitet worden. Auf eine Verzinsung von 5% bestehe jedoch kein Anspruch. Der Bund entschädige eine Gesuchstellerin für das Einbringen von Eigenmitteln im Jahr 2007 in der Höhe von 2.5% und für Hypothekarkosten in der Höhe von 3.4%. Vorliegend sei eine höhere Verzinsung aus Gründen der Gleichbehandlung nicht möglich.

Soweit die Vorinstanz die Korrektur hinsichtlich der Verzinsung des Eigenmittelanteils mittels Änderung des Kostenvoranschlags und der Wirtschaftlichkeitsrechnung vom 29. Oktober 2007 vorgenommen hat (vgl. Vorakten act. 11), die Beschwerdeführerin aber an einer Änder-

ung der Förderquote festhält, ist ihr Begehren abzuweisen. Weiter besteht für das Bundesverwaltungsgericht keine Veranlassung daran zu zweifeln, dass der Bund alle Gesuchstellenden im Jahr 2007 für das Einbringen von Eigenmitteln durch eine Verzinsung in der Höhe von grundsätzlich 2.5% und für Hypothekarkosten von 3.4% entschädigt. Auch ist nicht zu beanstanden bzw. ist es nicht willkürlich, dass die Vorinstanz die Verzinsung jährlich neu regelt, soweit die Regelung für alle Gesuchstellenden gleicher-massen gilt. Dafür, dass dies vorliegend nicht der Fall sein sollte, bestehen keine Anhaltspunkte, dies wird von der Beschwerdeführerin auch nicht behauptet. Schliesslich vermag die Beschwerdeführerin denn auch nicht darzulegen, weshalb sie einen Anspruch auf eine Verzinsung von 5% haben sollte.

Ansätze für Unterhalt und Reparaturen:

Die Beschwerdeführerin macht geltend, in ihrer Wirtschaftlichkeitsrechnung habe sie Ansätze für Unterhalt und Reparaturen von 1.0% (Tiefbau) und 2.5% (Fahrbahn, Fahrleitung, Bahntechnik) der Investitionskosten verwendet. Dies führe zu realistischen Unterhaltskosten. Die Vorinstanz habe diese Ansätze fälschlicherweise auf generell 0.5% der jeweiligen Gesamtkosten gekürzt; einzig bei Krananlagen rechne sie mit 5%. Mit dieser Kürzung entsprächen die Unterhalts- und Reparaturkosten nicht den tatsächlich anfallenden Kosten. Die von der Vorinstanz angewandten Sätze vermöchten zwar bei einer Gesamtbetrachtung eines neu erstellten Terminals richtig sein, trügen im vorliegenden Fall jedoch der Grenzkostenbetrachtung des Abstellgleises 39 zu wenig Rechnung. Im vorliegenden Fall müssten vor allem technische Anlagen gewartet und unterhalten werden. Tiefbauarbeiten verursachten deutlich weniger Unterhaltskosten und der Anteil von Investitionen in solche Werke sei vorliegend deutlich niedriger als bei einem Terminalneubau. Der Unterhaltssatz der Vorinstanz von 0.5% sei ein Mischsatz für alle Werke exkl. Krananlage. Im vorliegenden Projekt entfielen 69% der Gesamtbaukosten auf unterhaltsintensive Anlagen. Schliesslich stehe der von der Vorinstanz erachtete Satz von 0.5% in Widerspruch zur Botschaft, welche einen Satz von 1.5% erwähne. Dass der Beschwerdeführerin gestattet worden sei, eine Grenzkosten- anstatt eine standardisierte Planerfolgsrechnung einzureichen, wird von der Vorinstanz nicht bestritten. Hingegen bestreitet sie, folglich verpflichtet oder auch nur berechtigt zu sein, die von der Beschwerdeführerin gewünschten Abschreibungssätze für Unterhalt und Reparaturen zu verwenden. Vielmehr müssten alle Gesuche gleich, namentlich auf der Basis der standardisierten Planerfolgs-

rechnung, beurteilt werden. Der Unterhaltssatz betrage 0.5% mit Ausnahme der Krananlagen, die zu 5% abgeschrieben würden.

Dass die Beurteilung des wirtschaftlichen Aspekts eines Projekts mittels standardisierter Planerfolgsrechnung erfolgt, was dazu führen kann, dass einzelne Gesuchstellende effektiv einen höheren Abschreibungsbedarf haben, als dann bei der Mittelvergabe berücksichtigt werden kann, ist, wie bereits ausgeführt, nicht zu beanstanden. Es kann diesbezüglich vollumfänglich auf die vorgängigen Erläuterungen verwiesen werden (E. 9.2 hiervor). Zudem verfügt die Vorinstanz bei der Festlegung der Abschreibungssätze über Fachwissen und Sachverstand sowie über einen beträchtlichen Handlungsspielraum. Folglich auferlegt sich das Bundesverwaltungsgericht eine gewisse Zurückhaltung bei der Beurteilung dieser Sätze (vgl. auch E. 5 ff. hiervor). Da ein genereller Abschreibungssatz von 0.5% bzw. von 5% für Krananlagen, der für alle Gesuchstellenden gleichermassen gilt, nicht willkürlich ist, ist in das diesbezügliche Ermessen der Vorinstanz nicht einzugreifen. Auch aus der Botschaft vom 14. November 1988 zum Bundesgesetz über die Anschlussgleise (BBl 1988 III 1438 ff.) ist nichts Gegenteiliges abzuleiten. Diese hält fest, „der Bau von Anschlussgleisen setzt beträchtliche Investitionsbeträge voraus. Die Kosten dieser Anlagen sind verhältnismässig hoch. (...) Die Anschlussgleise erfordern nach ihrem Bau nur noch Unterhaltskosten in der Höhe von ungefähr 1,5 Prozent pro Jahr. Die Amortisationskosten belaufen sich auf 1,5-2 Prozent pro Jahr. Es handelt sich somit um eine billige und dauerhafte Anlage“ (BBl 1988 III 1442 f.). Zwar wird hier von einem Abschreibungssatz von 1.5% ausgegangen. Doch liegt das Augenmerk auf dem Verhältnis zwischen den Investitionskosten und den Unterhaltskosten; erstere sind relativ hoch, Letztere dagegen ziemlich tief, was die Anlage als insgesamt preiswert erscheinen lässt. Hinzu kommt zum einen, dass die Botschaft von einer *ungefähren* Abschreibung spricht. Zum anderen erscheint es auch nicht erstaunlich, dass sich der Abschreibungsbedarf innert 20 Jahren verändert haben kann und eine neue Beurteilung erforderlich ist bzw. der damals gültige Satz nicht ohne weiteres im heutigen Zeitpunkt übernommen werden kann. Schliesslich werden, wie eingangs festgehalten, in der standardisierten Planerfolgsrechnung eben gerade nicht die effektiven Kosten und Ausgaben der Beschwerdeführerin berücksichtigt. Vielmehr wird mittels Planerfolgsrechnung eine Grundlage geschaffen, die einen Vergleich und eine rechtsgleiche Behandlung aller Gesuche erlaubt.

**9.4** Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass alle Anträge der Beschwerdeführerin, die auf die Änderung bzw. Korrektur des Kostenvoranschlags und der Wirtschaftlichkeitsrechnung der Vorinstanz vom 10. Juli 2007 gerichtet sind, abzuweisen sind, soweit sie nicht ohnehin gegenstandslos geworden sind.

**10.**
Die Beschwerdeführerin bringt schliesslich ganz grundsätzlich vor, der verfügte Investitionsbeitrag trage der vorliegenden Situation zu wenig Rechnung. Die vorhandenen Abstellgleise seien für die Abwicklung des bestehenden Verkehrs völlig ausreichend. Der geplante Neubau des Abstellgleises 39 sei eine direkte Folge der Kapazitätserhöhung auf der NEAT Zubringerstrecke. Bedingt durch die Ausbaumassnahmen an der NEAT Zubringerstrecke würden die Abstellgleise künftig nur noch zu 40% genutzt werden können, womit sich faktisch die Kapazität des Terminals um 60% reduziere bzw. eine Rückverlagerung von 60% der heute im kombinierten Verkehr über das Terminal Birrfeld abgewickelten Ladungen auf die Strasse verbunden sei. Beim Neubau des Abstellgleises 39 gehe es also einzig um die Wahrung der heutigen Terminalsituation. Sie sei deshalb der Ansicht, dass vorliegend das Verursacherprinzip anzuwenden sei und es nicht angehe, dass knapp 80% der Projektkosten von privater Seite zu tragen seien. Vielmehr seien mindestens dieselben Sätze wie beim Bau des Terminals in Anwendung zu bringen. Denn die Eigenwirtschaftlichkeit des bestehenden Verkehrs werde durch das vorliegende Bauprojekt zusätzlich verschlechtert.

Diese Vorbringen der Beschwerdeführerin stellen keine Gründe für ein Abweichen von der einheitlichen Praxis der Vorinstanz, welche auf der Weisung inkl. Beurteilungsformular beruht, bzw. für eine rechtsungleiche Bevorzugung der Beschwerdeführerin dar. Gemäss Art. 9a Abs. 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) hat bei der Gewährung des Netzzugangs der vertaktete Personenverkehr Vorrang. Anschlüsse innerhalb einer abgestimmten Transportkette des öffentlichen Verkehrs dürfen nicht gebrochen werden. Die Beschwerdeführerin hat somit keinen Anspruch auf uneingeschränkte Netznutzung. Vielmehr hat, wie die Vorinstanz zu Recht feststellte, der Zugverkehr stets Vorrang vor den Ansprüchen der Beschwerdeführerin auf Nutzung der Gleise der Bahnstrecke für Rangierbewegungen. Folglich hat aufgrund der Kapazitätserhöhung auf der NEAT Zubringerstrecke der Verkehr der Beschwerdeführerin dem Zugverkehr zu wei-

chen bzw. hat die Beschwerdeführerin nurmehr nachrangigen Anspruch auf die Nutzung der Gleise. Hinzu kommt, dass die Vorinstanz dem Aspekt der Rückverlagerung von Verkehr auf die Strasse unter Ziff. 3.1 des Bewertungsformular, mithin bei der Beurteilung der Förderwürdigkeit, Rechnung getragen hat (vgl. hierzu auch E. 8.2 hiervor). Allenfalls hätte die Beschwerdeführerin aus einem bestehenden Netzzugangsvertrag mit der SBB Anspruch auf eine Entschädigungszahlung, da sie die bestehenden Gleise nicht mehr im bisherigen Umfang nutzen kann (vgl. Art. 12b Abs. 4 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 [NZV, SR 742.122]). Fragen, die sich aus dem Netzzugangsvertrag zwischen der Beschwerdeführerin und der SBB ergeben, sind vorliegend jedoch nicht zu beurteilen, da sie nicht Verfahrensgegenstand sind. Die Beschwerde ist folglich auch in dieser Hinsicht abzuweisen.

**10.1**

Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass auch aus dem Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über die Anschlussgleise (SR 742.141.5) nichts Gegenteiliges gefolgert werden kann. Grundsätzlich trägt gemäss dessen Art. 11 der Anschliesser die Kosten unter anderem von Bau, Anpassung und Beseitigung des Anschlussgleises, soweit nichts anderes vereinbart ist (Abs. 1). Der Bund kann jedoch Beiträge nach Art. 18 MinVG an die Kosten der Erstellung von Anschlussgleisen leisten (Abs. 2) – was vorliegend der Fall ist und beurteilt wurde. Zudem findet dessen Art. 15 vorliegend keine Anwendung, da die Beziehung bzw. die Regelung der Finanzierung zwischen der Bahn und dem Anschliesser geregelt wird und nicht wie vorliegend von Bedeutung jene zwischen dem Anschliesser und dem Bund.

**11.**

Bei diesem Ausgang des Verfahrens gilt die Beschwerdeführerin als unterliegende Partei und hat die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Die der Beschwerdeführerin aufzuerlegenden Verfahrenskosten von Fr. 1'500.-, bestehend aus Spruch- und Schreibgebühr, sind mit dem geleisteten Kostenvorschuss in gleicher Höhe zu verrechnen. Angesichts ihres Unterliegens hat die Beschwerdeführerin von vornherein keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 64 VwVG i.V.m. Art. 7 des Reglements vom 11. Dezember 2006 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]).

## Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

**1.**
Die Beschwerde wird abgewiesen.

**2.**
Die Verfahrenskosten von Fr. 1'500.- werden der Beschwerdeführerin auferlegt. Sie werden mit dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 1500.- verrechnet.

**3.**
Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.

**4.**
Dieses Urteil geht an:

- die Beschwerdeführerin (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Gerichtsurkunde)

| Die vorsitzende Richterin: | Die Gerichtsschreiberin: |
|---|---|
| Marianne Ryter Sauvant | Michelle Eichenberger |

## Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [BGG, SR 173.110]). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie der Beschwerdeführer in Händen hat, beizulegen (vgl. Art. 42 BGG).

Versand: