Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
2A.507/2003 /bie

Urteil vom 29. November 2004
II. Öffentlichrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichter Wurzburger, Präsident,
Bundesrichter Betschart, Müller, Merkli,
Ersatzrichter Seiler,
Gerichtsschreiber Küng.

Parteien
X._____,
Y._____ AG,
Beschwerdeführererinnen, beide vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Hanspeter Geissmann,

gegen

Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65,
Beschwerdegegnerin,
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundeshaus Nord, 3003 Bern,
Baudepartement des Kantons Aargau, 5001 Aarau,
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau.

Gegenstand
Kündigung eines Anschlussgleisvertrages,

Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen den Entscheid des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 16. September 2003.

Sachverhalt:
A.
Die X._____ (als Anschliesserin) und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) schlossen am 30. November/17. Dezember 1998 gestützt auf das Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über die Anschlussgleise (AnGG; SR 742.141.5) einen Anschlussgleis-Vertrag für die Werke der X._____ in Lenzburg. Dieser Vertrag ersetzte einen früheren Vertrag zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und dem Rechtsvorgänger der X._____. Am 16./22. April 1999 schlossen die Schweizerischen Bundesbahnen zudem einen Vertrag mit der Y._____ AG (eine Tochtergesellschaft der X._____), welcher dieser die Mitbenützung des Verbindungsgleises gewährte.

Das Anschlussgleis mündet in die SBB-Linie Lenzburg Spitzkehre-Wildegg. Auf dieser Linie war ab 1984 zunächst versuchsweise und später endgültig der Personenverkehr eingestellt worden. In der Folge wurde auch der Güterverkehr eingestellt. Einzig der südliche Teil der Strecke (von Lenzburg Spitzkehre bis zum Anschlusspunkt des Anschlussgleises) wurde noch benutzt; seit 1998 ausschliesslich zur Bedienung der Anschlussgleise der X._____ bzw. der Y._____ AG. Der nördlich davon gelegene Streckenteil wurde nicht mehr unterhalten. Am 30. Juni 1992 stellten die Schweizerischen Bundesbahnen beim Bundesamt für Verkehr das Gesuch um definitive Stilllegung der Linie. Das Gesuch wurde sistiert, bis eine befriedigende Lösung für den Güterverkehr gefunden worden sei.

Die Stadt Lenzburg plante inzwischen eine Umfahrung des Ortskerns (sog. Kerntangente), für welche ein Teil des Areals benötigt wird, auf welchem sich das Gleis Lenzburg Spitzkehre-Anschlusspunkt befindet. Der Regierungsrat des Kantons Aargau genehmigte am 18. November 1998 das entsprechende Bauprojekt und erteilte zugleich gestützt auf kantonales Recht das Enteignungsrecht für die betroffenen Parzellen, darunter auch solche, auf denen die genannte Bahnstrecke verläuft. Mit Schreiben vom 22. Oktober 2001 ersuchten die kantonalen Behörden die Schätzungskommission des Kantons Aargau, das Enteignungsverfahren einzuleiten. Der Präsident der Schätzungskommission sistierte mit Verfügung vom 26. Juni 2002 das Verfahren bis zum rechtskräftigen Entscheid über die Kündigung des Anschlussgleisvertrages und die Aufhebung des strittigen Streckenabschnitts.

B.

Mit Schreiben vom 13. Dezember 2001 an die X._____ kündigten die Schweizerischen Bundesbahnen den Anschlussgleisvertrag per 31. Dezember 2002. Darin nahmen sie Bezug auf das kantonale Enteignungsverfahren und führten aus:

"Aufgrund des laufenden Verfahrens sehen wir uns gezwungen, den mit Ihnen bestehenden Anschlussgleisvertrag Nr. 328/1997/117 vom 30.11.1998 per 31. Dezember 2002 zu kündigen. Dieser Schritt ist erforderlich, weil infolge Realisierung der Umfahrungsstrasse (Kerntangente) Lenzburg eine weitere Bedienung des Anschlussgleises nicht mehr möglich sein wird."

C.

Die X._____ und die Y._____ AG reichten am 14. Januar 2002 beim Bundesamt für Verkehr ein Begehren nach Art. 21 AnGG ein, worin sie beantragten, es sei festzustellen, dass die Kündigung des Anschlussgleisvertrages nichtig sei; die Schweizerischen Bundesbahnen seien anzuweisen, ihnen über den 31. Dezember 2002 hinaus Anschluss zu gewähren. Das Bundesamt für Verkehr wies das Begehren mit Entscheid vom 6. Dezember 2002 ab.

D.

Gegen den Entscheid des Bundesamtes für Verkehr wandten sich die X._____ und die Y._____ AG an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, welches ihre Beschwerde am 16. September 2003 abwies.

E.

Der Bundesrat hatte inzwischen am 6. November 2002 beschlossen, die Strecke Wildegg-Lenzburg werde stillgelegt. Die X._____ und die Y._____ AG richteten am 4. März 2003 ein Wiedererwägungsgesuch an den Bundesrat mit dem Antrag, den Stilllegungsbeschluss aufzuheben und die Strecke Lenzburg-Spitzkehre bis Anschluss X._____ als Strecke des Verkehrsbereichs SBB zu bezeichnen. Eventuell sei festzustellen, dass eine Stilllegung erst nach Regelung des Güterverkehrs per Bahn in das Industriegebiet von Lenzburg erfolgen könne.

F.

Gegen den Beschwerdeentscheid des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 16. September 2003 erhoben die X._____ und die Y._____ AG am 17. Oktober 2003 Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht mit dem Antrag, den angefochtenen Entscheid aufzuheben und festzustellen, dass die Kündigung des Anschlussvertrages nichtig sei; weiter sei festzustellen, dass eine Beseitigung der Anschlussvorrichtungen gemäss Anschlussgleisvertrag unzulässig sei; die Schweizerischen Bundesbahnen seien anzuweisen, ihnen weiterhin Anschluss zu gewähren, eventuell unter geänderten Bedingungen und Voraussetzungen. Ferner beantragten sie, das Verfahren vor dem Bundesgericht bis zum Entscheid des Bundesrates über das Wiedererwägungsgesuch vom 4. März 2003 zu sistieren; zudem sei der Beschwerde aufschiebende Wirkung zu erteilen.

G.

Der Präsident der II. öffentlichrechtlichen Abteilung des Bundesgerichts bezog mit Verfügung vom 28. Oktober 2003 gemäss Art. 110 Abs. 1 OG das Baudepartement des Kantons Aargau in das Verfahren ein. Mit Verfügung vom 14. November 2003 legte er der Beschwerde aufschiebende Wirkung bei und wies das Sistierungsgesuch ab.

H.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, die Schweizerischen Bundesbahnen und das Baudepartement des Kantons Aargau beantragten, die Beschwerde abzuweisen.

Eine Delegation des Bundesgerichts führte am 12. März 2004 eine Instruktionsverhandlung mit Augenschein durch. Die Beteiligten erhielten Gelegenheit, sich zum Protokoll der Verhandlung zu äussern.
I.
Mit Verfügung vom 25. Mai 2004 sistierte der Instruktionsrichter das Verfahren bis zum Entscheid des Bundesrates über das Wiedererwägungsgesuch. Der Bundesrat beschloss am 20. Oktober 2004, nicht auf seinen Stilllegungsentscheid vom 6. November 2002 zurückzukommen. Mit Verfügung vom 26. Oktober 2004 wurde das bundesgerichtliche Verfahren wieder aufgenommen. Die Beteiligten erhielten Gelegenheit, sich zum Entscheid des Bundesrates zu äussern.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.
1.1 Der (Gleis-)Anschlussvertrag ist in Art. 6 AnGG geregelt, mithin in einem Spezialgesetz, welches im Wesentlichen öffentlichrechtliche Bestimmungen enthält. Öffentlichrechtlich ist insbesondere die in Art. 3 AnGG enthaltene grundsätzliche Pflicht zur Anschlussgewährung. Über Streitigkeiten betreffend die Anschlusspflicht entscheidet das Bundesamt für Verkehr (Art. 21 Abs. 1 lit. b AnGG). Es handelt sich dabei um eine öffentlichrechtliche Streitigkeit. Die in Art. 21 Abs. 4 AnGG vorbehaltene Zuständigkeit des Zivilrichters kann sich nur auf Streitigkeiten beziehen, die nicht die Anschlusspflicht oder die übrigen in Art. 21 Abs. 1 AnGG genannten Gebiete zum Gegenstand haben. Vorliegend geht es um die Frage, ob die Schweizerischen Bundesbahnen verpflichtet sind, den bestehenden Anschluss weiterhin zu gewähren, mithin um eine öffentlichrechtliche Streitigkeit nach Art. 21 Abs. 1 lit. b AnGG. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen den Beschwerdeentscheid des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ist daher zulässig (Art. 5 VwVG; Art. 97 und Art. 98 lit. b OG).
1.2 Die Beschwerdeführerinnen sind als Anschliesserin bzw. Mitbenützerin des streitbetroffenen Anschlussgleises zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde legitimiert (Art. 103 lit. a OG). Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist einzutreten.
1.3 Das Bundesgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen sowie auf unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts hin (Art. 104 lit. a und b OG).
2.
2.1 Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat im Wesentlichen erwogen, die Stilllegung einer Strecke stelle eine Änderung des Betriebes und somit einen Kündigungsgrund nach Art. 15 Abs. 1 lit. a AnGG dar. Als Folge dieser Betriebsänderung sei der Anschluss nicht mehr mit dem Bau- und Betriebskonzept der Bahn vereinbar; damit bestehe gemäss Art. 3 AnGG keine Anschlusspflicht mehr. Die Kündigung sei daher rechtmässig.
2.2 Die Beschwerdeführerinnen bringen dagegen vor, es sei unzulässig, wenn das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Rechtmässigkeit der Kündigung mit dem Argument der Streckenstilllegung begründe, da diese erst nach der Kündigung beschlossen worden sei; im Zeitpunkt der Kündigung habe der von der Vorinstanz als wesentlich erachtete Kündigungsgrund noch gar nicht bestanden. Zudem hätten die Schweizerischen Bundesbahnen selber die Kündigung nicht mit der beabsichtigten Stilllegung begründet, sondern einzig mit dem Bau der Umfahrungsstrasse. Die Vorinstanzen könnten nicht einen Kündigungsgrund unterstellen, den die Schweizerischen Bundesbahnen selber gar nicht angerufen hätten. Sodann sei der von den Schweizerischen Bundesbahnen als Kündigungsgrund angerufene Bau der Umfahrungsstrasse nicht eine Änderung des Bahnbetriebs im Sinne von Art. 15 Abs. 1 lit. a AnGG, sondern ein bahnbetriebsexterner Aspekt.
2.3 Der Einwand ist unbegründet, denn es trifft nicht zu, dass sich die Schweizerischen Bundesbahnen einzig auf die Umfahrungsstrasse, nicht aber auf die beabsichtigte Stilllegung berufen hätten. Aus den Akten ergibt sich, dass die Schweizerischen Bundesbahnen seit den achtziger Jahren beabsichtigten, die Strecke Lenzburg-Wildegg zunächst für den Personenverkehr, dann generell stillzulegen; dies aus betrieblichen Gründen und zunächst unabhängig von der in Lenzburg geplanten Umfahrungsstrasse. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben bereits im Jahre 1992 ein entsprechendes Gesuch gestellt. Unbestritten wird die Strecke nördlich des Anschlusspunktes seit langem nicht mehr benützt und ist heute faktisch auch nicht mehr benützbar. Einzig der Abschnitt zwischen Lenzburg Spitzkehre und dem Anschlusspunkt wird noch benützt und zwar ausschliesslich für das Anschlussgleis der Beschwerdeführerinnen.

Zwar haben die Schweizerischen Bundesbahnen im Kündigungsschreiben vom 13. Dezember 2001 auf das im Zusammenhang mit der Umfahrungsstrasse eingeleitete Enteignungsverfahren hingewiesen und ausgeführt, die Realisierung der Umfahrungsstrasse verunmögliche eine weitere Bedienung des Anschlussgleises. Bereits in der Vernehmlassung zu Handen des Bundesamtes für Verkehr vom 5. April 2002 haben sie aber auf die "lange und komplizierte Geschichte der Strecke Lenzburg-Wildegg" hingewiesen und ausgeführt, es stehe für alle Beteiligten unmissverständlich fest, dass diese Strecke verschwinden werde. Die bevorstehende definitive Stilllegung der Strecke stelle den Modellfall einer Änderung in Bau und Betrieb der Bahn dar. Es bestehe ein enger Sachzusammenhang zwischen dem Enteignungsverfahren und dem in Art. 15 Abs. 1 lit. a AnGG umschriebenen Sachverhalt. Das Ende der Linie Lenzburg-Wildegg sei längst beschlossene Sache; anders hätten der Kanton Aargau und die Stadt Lenzburg ein Strassenprojekt auf dem heutigen SBB-Areal nicht planen können. Es sei deshalb unnötig gewesen, im Kündigungsschreiben auf alle Details dieser langen Geschichte einzugehen. Die Voraussetzungen nach Art. 15 Abs. 1 lit. a AnGG seien aber klar gegeben, sei doch die
Strecke de facto schon längst stillgelegt und stehe einzig die formelle Aufhebung noch aus.

Daraus ergibt sich, dass die Schweizerischen Bundesbahnen die Stilllegung der Strecke Lenzburg Spitzkehre-Wildegg als eigentlichen Grund für die Kündigung betrachtet haben. Dass zugleich auch die Stadt Lenzburg ein Strassenprojekt plante, welches das von diesem Gleis betroffene Gelände beansprucht, war der unmittelbare Auslöser, aber jedenfalls nicht der alleinige Grund für die Kündigung. Dieses Projekt hätte für sich allein aus rechtlicher Sicht auch kein Kündigungsgrund sein können: Solange die Strecke als Eisenbahnanlage gilt, untersteht sie weder der kantonalen Planungshoheit noch dem kantonalen Enteignungsrecht (Art. 18 Abs. 4 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG; SR 742.101]; BGE 127 II 227 E. 3 S. 231). Der kantonale Planungsentscheid konnte daher für die Schweizerischen Bundesbahnen ohnehin nicht verbindlich sein. Im Gegenteil hat die (geplante) Stilllegung der Bahnstrecke die kantonale Strassenplanung erst ermöglicht.
2.4 Die Schweizerischen Bundesbahnen haben in ihrem Schreiben vom 2. Februar 1995 (Beschwerdebeilage 5) ausgeführt, der Betrieb des Anschlussgleises dürfte bis mindestens ein Jahr nach dem Stilllegungsbeschluss sichergestellt bleiben. Es kann offen bleiben, ob darin eine verbindliche Zusicherung zu erblicken ist, denn jedenfalls ist im Ergebnis diese Frist heute eingehalten: Die Kündigung wird infolge der aufschiebenden Wirkung der von den Beschwerdeführerinnen erhobenen Rechtsmittel erst etliche Zeit nach Ablauf der Jahresfrist seit dem Stilllegungsbeschluss des Bundesrates wirksam.
3.
Zu prüfen bleibt, ob die Stilllegung der Linie Lenzburg-Wildegg ein im Lichte von Art. 15 AnGG haltbarer Grund für die Kündigung ist.
3.1 Gemäss Art. 3 AnGG muss die Bahn den Anschluss an ihr Netz gewähren, wenn dieser weder die Abwicklung und Sicherheit des Bahnbetriebs noch den künftigen Ausbau der Bahnanlagen beeinträchtigt und ein Bedürfnis ausgewiesen ist. Sie darf daran keine unverhältnismässigen Bedingungen knüpfen. Artikel 3 der Verordnung vom 26. Februar 1992 über die Anschlussgleise (AnGV; SR 742.141.51) präzisiert, dass die Abwicklung des Bahnbetriebs und der künftige Ausbau der Bahnanlagen insbesondere dann nicht als beeinträchtigt gelten, wenn der Anschluss den Bau- und Betriebskonzepten der Bahn entspricht. Nach Art. 15 Abs. 1 lit. a AnGG kann die Bahn Anschlussvorrichtungen anpassen oder beseitigen, wenn Änderungen in Bau und Betrieb der Bahn es erfordern. Gemäss Art. 12 AnGV ist die Beseitigung dem Anschliesser in der Regel ein Jahr im Voraus schriftlich und begründet mitzuteilen. Der Anschlussvertrag vom 30. November 1998 bestimmt in Übereinstimmung mit diesen gesetzlichen Vorgaben in seinem Art. 11, dass der Vertrag unter Angabe der Beweggründe und Einhaltung einer Kündigungsfrist von 12 Monaten mit eingeschriebenem Brief gekündigt werden kann, wobei den Schweizerischen Bundesbahnen das Kündigungsrecht unter Berücksichtigung von Art. 12 bzw.
Art. 3 AnGV in den in Art. 15 Abs. 1 AnGG abschliessend genannten Fällen zusteht.

Das Bahnunternehmen ist somit nicht frei, ob es einen Anschluss gewähren bzw. beibehalten will, sondern es ist dazu grundsätzlich gesetzlich verpflichtet. Die Pflicht entfällt, wenn die Voraussetzungen von Art. 3 AnGG nicht gegeben sind oder diejenigen von Art. 15 AnGG erfüllt sind.
3.2 Die Beschwerdegegnerin ist der Ansicht, neben den in Art. 15 AnGG genannten Kündigungsgründen müssten auch weitere Kündigungsgründe, gestützt auf das allgemeine Vertragsrecht, zugelassen werden. Dies trifft

jedenfalls nicht generell zu: Verwaltungsrechtliche Verträge unterstehen nur insoweit dem privatrechtlichen Vertragsrecht, als das öffentliche Recht nicht besondere Regeln enthält (BGE 105 la 207 E. 2b; Ulrich Häfelin/Georg Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 4. Aufl. Zürich 2002, S. 222). Wenn das Anschlussgleisgesetz, um Gleisanschlüsse zu fördern, eine Anschlusspflicht und bestimmte Kündigungsgründe festlegt, ist davon auszugehen, dass das Bahnunternehmen nicht darüber hinaus weitere Kündigungsgründe geltend machen kann, wie sie in einem privatautonomen Vertragsverhältnis zulässig wären. In Frage kämen allenfalls Kündigungsgründe, die als Ausdruck allgemeiner Rechtsgrundsätze gelten können wie z.B. eine Vertragsverletzung durch den Vertragspartner oder eine objektive Unmöglichkeit, aber jedenfalls nicht beliebige Kündigungsgründe des allgemeinen Vertragsrecht.

3.3 Unbestritten liegt keiner der Kündigungsgründe von Art. 15 Abs. 1 lit. b oder c AnGG vor. In Frage kommt einzig lit. a dieser Bestimmung, wonach die Bahn Anschlussvorrichtungen beseitigen lassen kann, wenn Änderungen in Bau und Betrieb der Bahn es erfordern. Die Beschwerdeführerinnen schliessen daraus mit Recht, dass eine Kündigung nicht schon dann zulässig ist, wenn dies aus der Sicht der Bahn wünschbar wäre. Änderungen in Bau und Betrieb im Sinne von Art. 15 Abs. 1 lit. a AnGG können hingegen dann als Grund für eine Aufhebung des Anschlusses anerkannt werden, wenn die gleichen Umstände, würden sie von Anfang an vorliegen, die Anschlusspflicht nach Art. 3 AnGG gar nicht entstehen liessen.

3.4 Die Bahn muss nach Art. 3 AnGG den Anschluss an ihr "Netz" gewähren. Daraus folgt, dass dort keine Pflicht zur Gewährung eines Anschlusses besteht, wo kein Netz besteht.

3.4.1 Der Begriff des Eisenbahnnetzes ist nicht definiert, wohl aber umschrieben in Art. 2 Abs. 1 EBG, wonach das schweizerische Eisenbahnnetz aus Haupt- und Nebenbahnen besteht. Hauptbahnen sind die normalspurigen Bahnen, die dem inländischen und internationalen Durchgangsverkehr dienen; Nebenbahnen sind die normalspurigen Bahnen, die in der Hauptsache nur dem Verkehr einer bestimmten Landesgegend dienen, ferner alle Schmalspurbahnen, Zahnradbahnen, Strassenbahnen und Standseilbahnen. Das Eisenbahnnetz besteht somit aus Bahnlinien, die dem Verkehr dienen.

3.4.2 Über die Errichtung eines Eisenbahnnetzes oder von Teilen davon entscheidet bei privaten Bahnunternehmen grundsätzlich das Unternehmen selber (wobei zusätzlich eine Konzession des Bundes erforderlich ist, Art. 5 ff. EBG). Im Falle der Schweizerischen Bundesbahnen entscheidet über Bau und Erwerb weiterer Eisenbahnstrecken die Bundesversammlung (Art. 4 Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen [SBBG; SR 742.31]), über die Stilllegung, Veräusserung oder Verpachtung der Bundesrat (Art. 4 Abs. 4 SBBG). Diese Stilllegung kann nur den Sinn haben, dass damit die Schweizerischen Bundesbahnen von der Pflicht entbunden werden, die betreffende Linie weiter zu betreiben und dem Verkehr zur Verfügung zu halten. Ist eine SBB-Strecke durch Beschluss des Bundesrates stillgelegt, so gehört sie demzufolge nicht mehr zum Netz der Bahn. Damit entfällt auch die Pflicht zur Gewährung eines Gleisanschlusses, da diese Pflicht logisch voraussetzt, dass ein Netz besteht, an welches angeschlossen werden kann.

3.4.3 Nachdem die Strecke Lenzburg Spitzkehre-Wildegg mit Beschluss des Bundesrates vom 6. November 2002 stillgelegt worden ist, ist damit die Pflicht entfallen, an diese Linie einen Anschluss zu gewähren. Hätte es diese Linie nie gegeben, hätte klarerweise kein Anspruch auf Anschluss bestanden. Wird die Linie aufgehoben, so entfällt grundsätzlich der bisher bestehende Anspruch auf Anschluss.

3.5 Die Beschwerdeführerinnen machen allerdings geltend, es wäre möglich gewesen, trotz Stilllegung der Linie die bestehenden Gleisanlagen samt Anschlussgleis aufrecht zu erhalten, wie dies im Falle der ebenfalls stillgelegten Linie Herzogenbuchsee-Solothurn der Fall sei. Einzig wirtschaftliche Gründe oder der beabsichtigte Bau der Kernumfahrung hätten die Schweizerischen Bundesbahnen veranlasst, von einer Aufrechterhaltung des Anschlusses abzusehen. Beides seien bahnbetriebsfremde Gründe und im Lichte von Art. 15 Abs. 1 lit. a AnGG nicht massgebend.

3.5.1 Diese Argumentation läuft darauf hinaus, dass die Schweizerischen Bundesbahnen verpflichtet gewesen wären, auf die Stilllegung zumindest faktisch zu verzichten, um den Beschwerdeführerinnen weiterhin den Anschluss zu ermöglichen. Damit wird das Verhältnis zwischen der Eisenbahngesetzgebung und der Anschlussgleisgesetzgebung auf den Kopf gestellt: Das Anschlussgleisgesetz hat zum Zweck, den Anschluss an bestehende Bahnlinien zu ermöglichen. Das kann aber nicht bedeuten, dass überall dort Bahnlinien erstellt bzw. beibehalten werden müssten, wo jemand ein Anschlussgleis wünscht. Die Stilllegung einer Linie kann nur den Sinn haben, dem Bahnunternehmen zu ermöglichen, die stillgelegte Linie auch faktisch ausser Betrieb zu nehmen. Den Beschwerdeführerinnen ist zwar darin beizupflichten, dass nicht jede betriebliche oder wirtschaftliche Erschwernis die Bahn bereits zur Kündigung eines Anschlussgleisvertrages berechtigt. Wenn in der

Lehre aber die Ansicht vertreten wird, die Stilllegung einer unrentablen Linie, an der ein Anschlussgleis liege, berechtige die Bahn nicht zur einseitigen Aufhebung des Anschlusses (So Carl N. Kasa/Frank Furrer, Industriegleise, Ein komplettes Vademecum, 1995, S. 257), so geht dies zu weit. Es kann nicht
der Sinn der Anschlussgleisgesetzgebung sein, die Schweizerischen Bundesbahnen zu verpflichten, eine stillgelegte Linie einzig deshalb weiterhin zu unterhalten und zu betreiben, um Anschlussgleise, die sich an dieser Linie befunden haben, weiterhin bedienen zu können.
3.5.2 Daraus, dass die Schweizerischen Bundesbahnen im ähnlich gelagerten Fall der Linie Herzogenbuchsee-Solothurn weiterhin ein an das stillgelegte Gleis anschliessendes Anschlussgleis bedienen, folgt noch nicht, dass sie verpflichtet wären, dies auch in Lenzburg zu tun. Die Artikel 3 und 15 AnGG regeln die Pflicht zum Anschluss. Dies schliesst nicht aus, dass ein Bahnunternehmen einen Anschluss auch dann gewährt, wenn es dazu nicht verpflichtet wäre. Die Schweizerischen Bundesbahnen machen geltend, im Falle von Herzogenbuchsee würden die Verhältnisse eine Fortführung des Anschlusses gestatten, im Falle von Lenzburg aber nicht mehr.

Nach dem bisher Ausgeführten waren die Schweizerischen Bundesbahnen nach der vom Bundesrat genehmigten Stilllegung der Linie befugt, den Anschlussgleisvertrag zu kündigen. Dass das Gleis vorderhand noch bedient wurde, solange dies möglich war, bedeutet nicht, dass die Schweizerischen Bundesbahnen dazu weiterhin verpflichtet wären. Dass nach den eigenen Aussagen der Schweizerischen Bundesbahnen das Projekt der Kernumfahrung der Auslöser für die Kündigung des Anschlussgleisvertrages gewesen ist, ändert an dieser Rechtslage nichts.
3.6 Die Kündigung des Anschlussgleisvertrages kann somit nicht als rechtswidrig betrachtet werden.
4.
Die Beschwerdeführerinnen beantragen, eventuell sei ihnen unter geänderten Bedingungen und Voraussetzungen weiterhin Anschluss zu gewähren.
4.1 Zu Unrecht machen die Beschwerdeführerinnen geltend, die Schweizerischen Bundesbahnen seien auf der Strecke zwischen Anschlusspunkt und Spitzkehre Voranschliesser im Sinne von Art. 10 AnGG und daher verpflichtet, ihnen den bisherigen Anschluss als Nachanschluss zu gewähren. Voranschliesser im Sinne von Art. 10 AnGG ist der Anschliesser, dessen Gleis zwischen Bahnnetz oder Stammgleis und dem Gleis eines Nachanschliessers liegt (Art. 2 lit. b AnGG). Artikel 10 AnGG verpflichtet nur denjenigen, der über ein solches Voranschlussgleis verfügt, dieses auch den Nachanschliessern zur Verfügung zu halten, verpflichtet aber niemanden dazu, gegen seinen Willen überhaupt ein (Vor-)Anschlussgleis zu betreiben. Wenn die Schweizerischen Bundesbahnen eine Strecke stilllegen, werden sie nicht verpflichtet, das entsprechende Gleis einzig deshalb (als Voranschlussgleis) aufrecht zu erhalten, damit sich ein Nachanschliesser anschliessen kann.
4.2 Fraglich kann höchstens sein, ob die Schweizerischen Bundesbahnen verpflichtet sind, den Beschwerdeführerinnen zu ermöglichen, die bestehende Verbindung von Lenzburg-Spitzkehre bis zum bisherigen Anschlusspunkt als eigenes Anschlussgleis der Beschwerdeführerinnen aufrechtzuerhalten.
4.2.1 Die Beschwerdeführerinnen werfen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vor, diese Lösung gar nicht geprüft zu haben. Dieses hat dazu nur ausgeführt, da die Schweizerischen Bundesbahnen beabsichtigten, als Folge der Stilllegung die Infrastruktur zu beseitigen, entspräche eine Anpassung der Anschlussgleise nicht mehr dem Bau- und Betriebskonzept, weshalb die Verweigerung eines solchen Anschlusses nicht gegen Art. 3 AnGG verstosse. - Diese Begründung überzeugt nicht: Würde die bestehende Strecke ab Spitzkehre bis zum heutigen Anschlusspunkt in ein Anschlussgleis umgewandelt, so würde es nicht mehr zur Infrastruktur der Bahn gehören und die Schweizerischen Bundesbahnen hätten keine Veranlassung, das Gleis zu beseitigen. Der Betrieb der Linie als Bestandteil des SBB-Netzes durch die Schweizerischen Bundesbahnen selber ist zu unterscheiden vom Betrieb der Linie als Anschlussgleis durch die Beschwerdeführerinnen. Ein solcher Betrieb wäre grundsätzlich weiterhin möglich, wovon auch der Bundesrat in seinem Entscheid vom 20. Oktober 2004 über das Wiedererwägungsgesuch der Beschwerdeführerinnen ausgeht. Grundsätzlich könnte sich aus Art. 3 AnGG durchaus ein Anspruch der Beschwerdeführerinnen
ergeben, ein Anschlussgleis ab Spitzkehre bis zu ihrem Betrieb zu betreiben. Allerdings würde es sich dann ab Spitzkehre nicht mehr um eine SBB-Linie, sondern um ein Anschlussgleis handeln, mit den entsprechenden finanziellen (hinten E. 4.2.2) und rechtlichen (hinten E. 4.2.3 und 4.2.4) Folgen für die Beschwerdeführerinnen.
4.2.2 Technisch wäre eine solche Lösung sehr wahrscheinlich möglich gewesen: Zwar wird nach Art. 4 AnGV auf offener Strecke in der Regel kein Anschluss gewährt, doch sind Ausnahmen von dieser Regel denkbar, zumal auch der bisherige Anschlusspunkt auf offener Strecke liegt. Die Vertreter der Schweizerischen Bun-

desbahnen haben denn auch an der Instruktionsverhandlung ausgeführt, dass ohne das Strassenprojekt eine Umwandlung in ein Anschlussgleis wohl vorgenommen worden wäre (Protokoll Instruktionsverhandlung vom 12. März 2004, S. 10 f.). Die Beschwerdeführerinnen hätten in diesem Fall zwar die Kosten des (nunmehr deutlich längeren) Anschlussgleises tragen müssen (Art. 11 Abs. 1 AnGG), wobei allerdings auch Bundesbeiträge denkbar gewesen wären (Art. 11 Abs. 2 AnGG). Wie hoch die daraus für die Beschwerdeführerinnen resultierenden Kosten gewesen wären, lässt sich nicht genau beziffern, doch können diese Kosten aufgrund der Ergebnisse der Instruktionsverhandlung jedenfalls nicht von vornherein als unrealistisch hoch betrachtet werden, zumal wenn sie mit den Mehrkosten verglichen werden, die den Beschwerdeführerinnen durch eine Umstellung der Anlieferung auf die Strasse entstehen.

4.2.3 Allerdings gehören Anschlussgleise rechtlich nicht zu den Bahnanlagen im Sinne von Art. 18 EBG, sondern zu den Nebenanlagen im Sinne von Art. 18m EBG; sie unterstehen damit kantonalem Recht (Kasa/Furrer, a.a.O., S. 264; vgl. Alexander Ruch, Eisenbahnrecht des Bundes und Raumordnungsrecht der Kantone, ZBI 90/1989 S. 523 ff., 526; Aldo Zaugg, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern vom 9. Juni 1985, 2. Aufl. Bern 1995, N. 36 zu Art. 1). Mit der vom Bundesrat beschlossenen Stilllegung der Linie ist der fragliche Streckenabschnitt aus dem Status einer Bahnanlage entlassen worden und untersteht seither der kantonalen Planungshoheit (Art. 18m Abs. 1 EBG), auch wenn er zu einem Anschlussgleis umgewandelt worden wäre (vgl. Art. 5 Abs. 2 AnGG). Die Kantone sind zwar aufgrund von Art. 5 Abs. 1 AnGG gehalten, die Erschliessung von Industriezonen mit Anschlussgleisen zu ermöglichen, aber nur soweit dies möglich und verhältnismässig ist. Die Beschwerdeführerinnen haben damit grundsätzlich keinen Anspruch darauf gehabt, dass die kantonale Planung, die nebst der Erschliessung des Industriegebietes Aabach zulässigerweise auch andere Aspekte berücksichtigen kann, in ihrer Nutzungsplanung gemäss Art. 5 Abs. 2 AnGG das Anschlussgleis
ermöglicht.

4.2.4 Aufgrund der Instruktionsverhandlung kann davon ausgegangen werden, dass es technisch grundsätzlich möglich gewesen wäre (wenn auch mit nicht unerheblichen Zusatzkosten verbunden), neben der neuen Umfahrungsstrasse das Gleis (nunmehr als Anschlussgleis) zwischen Lenzburg-Spitzkehre und dem Betrieb der Beschwerdeführerinnen aufrecht zu erhalten, wenn dies von Anfang an so geplant worden wäre (Protokoll Instruktionsverhandlung vom 12.3.2004, S. 4 f., 10). Indessen haben es die Beschwerdeführerinnen seinerzeit unterlassen, gegen den kantonalen Strassenplan für die Kernumfahrung Einsprache zu erheben (Protokoll der Instruktionsverhandlung vom 12.3.2004, S. 5 und 8). Dieser ist heute rechtskräftig. Das bisherige Gleistrassee wird damit teilweise für den Strassenbau beansprucht. Die Strasse ist heute weitgehend gebaut, es fehlt hauptsächlich noch derjenige Teil, der bisher vom Gleis beansprucht wird. Eine Änderung des Strassenplanes kommt daher praktisch nicht mehr in Frage, abgesehen davon, dass dies nicht in der Zuständigkeit der Schweizerischen Bundesbahnen oder des Bundes, sondern der kantonalen Behörden stünde. Um als Anschlussgleis weiter betrieben werden zu können, müsste das Gleis teilweise verlegt werden, was faktisch
kaum möglich wäre und jedenfalls die anschliessenden Privatgrundstücke berühren würde (Protokoll Instruktionsverhandlung vom 12.3.2004, S. 10 f. sowie Fotos Nr. 9 und 10). Ein Enteignungsrecht für eine solche Gleisverlegung hätten die Beschwerdeführerinnen aber höchstens, wenn von den zuständigen kantonalen Behörden ein entsprechender Nutzungsplan gemäss Art. 5 Abs. 2 AnGG erlassen worden wäre (Art. 16 AnGG). So oder so könnte also diese Lösung nur mit dem Einverständnis der kantonalen Behörden realisiert werden.

4.2.5 Die ursprünglich grundsätzlich denkbare Variante, die Strecke ab Spitzkehre bis zum heutigen Anschlusspunkt in ein Anschlussgleis umzuwandeln, ist aus diesen Gründen heute rechtlich und faktisch nicht mehr möglich. Selbst wenn die Schweizerischen Bundesbahnen diese Möglichkeit einräumen möchten, könnten sie dies nicht mehr, da die Realisierung von Faktoren abhängt, die ausserhalb ihres Einflussbereichs liegen.

5.

Die Beschwerdeführerinnen berufen sich auf den Vertrauensschutz (Art. 9 BV) und machen geltend, die Stilllegung der Strecke Wildegg-Lenzburg sei ursprünglich davon abhängig gemacht worden, dass eine Regelung des Güterverkehrs in das Industriegebiet Aabach und namentlich zu ihrem Betrieb gefunden würde. Plötzlich sei dann diese Bedingung fallen gelassen und dem Bundesrat die Stilllegung beantragt worden, ohne dass eine Regelung des Güterverkehrs gefunden worden sei.

5.1 Aus dem Bisherigen geht hervor, dass ein faktischer Zusammenhang besteht zwischen der Streckenstilllegung, der Kündigung des Anschlussgleises und der neuen Kernumfahrung: Erst die Stilllegung der Bahnlinie hat die Stadt und den Kanton in die Lage versetzt, das bisherige Gleistrassee für die neue Kerntangente zu beanspruchen, welche wiederum der unmittelbare Anlass für die Kündigung des Anschlussgleises gewesen ist

und heute auch die Umwandlung der Strecke ab Spitzkehre in ein Anschlussgleis verunmöglicht. Fraglich ist, ob die Schweizerischen Bundesbahnen aufgrund ihres Vertragsverhältnisses mit den Beschwerdeführerinnen nach Treu und Glauben verpflichtet gewesen wären, vor ihrem Stilllegungsentscheid gegenüber den kantonalen Behörden auf eine Lösung zu drängen, die den Beschwerdeführerinnen eine Aufrechterhaltung des Gleisabschnittes als Anschlussgleis ermöglicht hätte.
5.2 Im Zusammenhang mit der Stilllegung der Linie Lenzburg-Wildegg wurde die Erschliessung des Industriegebiets Aabach für den Güterverkehr thematisiert. Verschiedene Erschliessungsalternativen wurden geprüft, erwiesen sich jedoch in der Folge als unrealistisch. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben ausgeführt, sie hätten gegen den Strassenplan seinerzeit Einsprache erhoben. Die Beschwerdeführerinnen hätten jedoch Mitte der neunziger Jahre signalisiert, sie würden vermutlich nur noch wenige Jahre in Lenzburg verbleiben; sie hätten auch die von den Schweizerischen Bundesbahnen verlangten Zusicherungen betreffend die zukünftigen Transporttonnagen nicht geben können. Die Beschwerdeführerinnen bestätigen diese Darstellung im Wesentlichen, machen allerdings auch geltend, dass sie deshalb gegen den Strassenplan nicht Einsprache erhoben hätten, weil damals eine alternative Gleiserschliessung versprochen worden sei (Protokoll Instruktionsverhandlung 12.3.2004, S. 5 f. und 8).
5.3 Die Frage, ob sich die Beschwerdeführerinnen auf eine geschützte Vertrauensposition berufen können, braucht jedoch nicht weiter vertieft zu werden: Die Beschwerdeführerinnen verlangen mit ihrem Rechtsbegehren einen Anschluss an das SBB-Netz. Dieses Begehren richtet sich gegen die Schweizerischen Bundesbahnen. Diese sind jedoch, wie vorne E. 4.2.4 dargelegt, aus rechtlichen und faktischen Gründen heute nicht mehr in der Lage, den verlangten Anschluss zu gewähren, selbst wenn sie dies möchten. Hinzu kommt, dass eine Verlagerung der Anlieferung von der Bahn auf die Strasse für die Beschwerdeführerinnen unbestritten faktisch möglich, wenn auch mit zusätzlichen Kosten verbunden ist. Selbst wenn sich die Beschwerdeführerinnen auf eine geschützte Vertrauensposition berufen könnten, könnten sie somit nicht mehr einen Bahnanschluss verlangen. Inwieweit sie allenfalls eine Entschädigung verlangen könnten, bildet nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.
6.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde erweist sich damit als unbegründet und ist abzuweisen. Bei diesem Ausgang tragen die Beschwerdeführerinnen die Kosten des Verfahrens vor Bundesgericht (Art. 156 Abs. 1 OG). Die obsiegenden Beschwerdegegner haben keinen Anspruch auf Parteientschädigung (Art. 159 Abs. 2 OG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:
1.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird abgewiesen.
2.
Die Gerichtsgebühr von Fr. 10'000.– wird den Beschwerdeführerinnen auferlegt.
3.
Dieses Urteil wird den Parteien, dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, dem Baudepartement des Kantons Aargau sowie dem Schweizerischen Bundesrat (zur Kenntnis) schriftlich mitgeteilt.
Lausanne, 29. November 2004
Im Namen der II. öffentlichrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Der Gerichtsschreiber: