Urteilskopf

126 II 54

7. Auszug aus dem Urteil der I. öffentlichrechtlichen Abteilung vom 17. Dezember 1999 i.S. C. gegen Schweizerische Bundesbahnen (SBB) und Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) (Verwaltungsgerichtsbeschwerde)
Regeste (de):
Art. 19 und 21 Eisenbahngesetz; Pflicht zur Übernahme der Kosten für Sicherheits- und Sanierungsvorkehren.

Liegt ein Gefährdungstatbestand sowohl im Sinne von Art. 19 EBG wie auch im Sinne von Art. 21 EBG vor, so sind beim Entscheid über die Übernahme der Sanierungskosten ebenfalls beide Vorschriften zu berücksichtigen (E. 3). Die Kostenpflicht bestimmt sich in erster Linie nach der Frage, ob die Bahnanlage oder die Anlage des Dritten zuerst vorhanden war (E. 4, 5). Die Verjährung von Schadenersatzforderungen für Sicherheitsvorkehren gemäss Art. 19 und 21 EBG bestimmt sich nicht nach Art. 60 OR (E. 7). Den SBB als Organisation mit öffentlichrechtlichen Aufgaben ist in der Regel keine Parteientschädigung zuzusprechen (E. 8).

Regeste (fr):
Art. 19 et 21 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF); obligation de prendre en charge les frais afférents aux mesures de sécurité et d'assainissement.

Lorsqu'il existe une situation de mise en danger tant selon l'art. 19 LCdF que selon l'art. 21 LCdF, ces deux dispositions doivent être prises en considération dans la décision relative à la prise en charge des frais d'assainissement (consid. 3). L'obligation de supporter les frais dépend en premier lieu du point de savoir laquelle, de l'installation ferroviaire ou de l'installation du tiers, était préexistante (consid. 4, 5). La prescription des créances en réparation du dommage pour les mesures de sécurité selon les art. 19 et 21 LCdF ne se détermine pas d'après l'art. 60 CO (consid. 7). En tant qu'organisation chargée de tâches de droit public, les CFF n'ont en principe pas droit à des dépens (consid. 8).

Regesto (it):
Art. 19 e 21 della legge federale sulle ferrovie (Lferr); obbligo di assumere le spese cagionate dalle misure di sicurezza e di risanamento.

Qualora esista una situazione di esposizione a pericolo ai sensi sia dell'art. 19 Lferr che dell'art. 21 Lferr, entrambe le disposizioni devono essere considerate nella decisione sull'assunzione delle spese di risanamento (consid. 3). L'obbligo di assumere tali spese è in primo luogo determinato dalla questione a sapere se fosse preesistente l'impianto ferroviario oppure quello di terzi (consid. 4, 5). La prescrizione dell'azione di risarcimento del danno per misure di sicurezza ai sensi degli art. 19 e 21 Lferr non è regolata dall'art. 60 CO (consid. 7). Quale organismo con compiti di diritto pubblico, alle FFS non è di regola assegnata alcuna indennità per ripetibili (consid. 8).

Sachverhalt ab Seite 55

BGE 126 II 54 S. 55

Die 132/66kV-Übertragungsleitung Steinen - Immensee der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) führt im

Gebiet Äschi der Gemeinde Arth/Goldau über die im Eigentum von C. stehende Parzelle Nr. 621. Mit Verfügung vom 11. Dezember 1987 stimmte das Bundesamt für Verkehr (BAV) der Erstellung eines Gewerbehauses auf Parzelle Nr. 621 unter der Voraussetzung zu, dass der Direktabstand zwischen dem Gebäude und den nächstliegenden Stromleitern 9,7 m nicht unterschreite. Am 20. Mai 1988 bewilligte das BAV zusätzlich den Bau eines Lagerhauses unmittelbar unter der Hochspannungsleitung unter der Bedingung, dass ein minimaler Direktabstand von 21,4 m zwischen dem Gebäude und den nächstliegenden Stromleitern eingehalten werde. Im Hinblick auf diese Bauvorhaben schlossen die SBB und C. am 15. Juli 1988 einen neuen Dienstbarkeitsvertrag für die Hochspannungsleitung, die bis anhin offenbar durch blosse Durchleitungsrechte gesichert war. Die Dienstbarkeit wurde am 19. August 1988 als "umschriebenes Überleitungsrecht für Hochspannungsfreileitung, Bau- und Pflanzbeschränkung" zu Lasten der Parzelle Nr. 621 und zu Gunsten der SBB im Grundbuch eingetragen. Nach Erstellung des Gewerbehauses "Äschi" wurde festgestellt, dass der vorgeschriebene Mindestabstand zwischen der Hochspannungsleitung und dem Gewerbehaus nicht eingehalten war. Nachmessungen ergaben, dass bei der Vermessung von falschen Höhenkoten ausgegangen worden war. Der Grundbuchgeometer bestätigte mit Schreiben vom 27. August 1990, dass auf Grund dieses Fehlers die an sich plangemäss erstellte Baute 4,39 m zu hoch liege. Die SBB luden hierauf C. ein, ihnen raschmöglichst Vorschläge zur Behebung des bewilligungswidrigen Zustands zu unterbreiten. Nach weiteren Besprechungen und Aufforderungen von Seiten der SBB beauftragte C. die Firma Z., sichernde Sofortmassnahmen zu ergreifen und Varianten zur endgültigen Sanierung auszuarbeiten. Da in der Folge keine Vorkehren mehr getroffen wurden und C., nunmehr vertreten durch einen Rechtsanwalt, mit Schreiben vom 4. April 1991 erklärte, die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes sei Sache der SBB, erhoben diese am 20. April 1991 Klage beim BAV

und verlangten die Anordnung von Massnahmen im Sinne von Art. 21 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101). Mit Zwischenverfügung vom 30. Mai 1991 untersagte das BAV mit sofortiger Wirkung die Nutzung des obersten Geschosses des Gewerbehauses "Äschi". In der Folge einigten sich die Parteien nach Beizug von Experten über die definitiven Sanierungsmassnahmen, die vom BAV mit Verfügung vom 10. Juni 1992 angeordnet wurden. Im Rahmen des nachfolgenden Verfahrens zum Entscheid über die Übernahme der Sanierungskosten verpflichtete das BAV C. gestützt auf Art. 21 Abs. 2 EBG, den SBB den Betrag von Fr. 140'906.20 nebst Zins zu 5% seit 1. Dezember 1993 zu bezahlen. Gegen diesen Entscheid des BAV erhob C. Verwaltungsbeschwerde beim eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (heute: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, UVEK). Das Departement hiess die Beschwerde von C. am 14. Juni 1999 teilweise gut und setzte den von diesem zu bezahlenden Kostenanteil auf Fr. 96'906.40 fest. In den Erwägungen zu seinem Entscheid führte das UVEK - soweit hier interessierend - aus, dass entgegen der Annahme des BAV im vorliegenden Fall nicht Art. 21, sondern Art. 19 EBG anwendbar sei. Durch die Nichteinhaltung des Minimalabstandes zwischen Leitung und Gebäude werde nämlich nicht die Sicherheit der Leitung, sondern jene des nachträglich erstellten Gebäudes und der sich darin aufhaltenden Personen beeinträchtigt. Die Beurteilung der Streitsache sei daher ausschliesslich in Anwendung von Artikel 19 EBG vorzunehmen.
C. hat gegen den Entscheid des UVEK Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben, die vom Bundesgericht abgewiesen wird aus folgenden

Erwägungen

Erwägungen:

2. Der Beschwerdeführer beanstandet, dass das UVEK seinen Entscheid auf Art. 19 EBG stütze, während das

BAV von der Anwendbarkeit von Art. 21 EBG ausgegangen sei. Werde eine neue Norm beigezogen, so falle die Grundlage für die von den SBB gestellte Forderung dahin. Art. 19 EBG sehe ganz andere Voraussetzungen als Art. 21 EBG für die Kostentragungspflicht Dritter vor. Diese Voraussetzungen seien für den Beschwerdeführer nicht erfüllt, da er höchstens Zustandsstörer sei, während der Kanton Schwyz für den Vermessungsfehler einzustehen habe und als Verhaltensstörer

BGE 126 II 54 S. 57

in erster Linie hafte. Der Beschwerdeführer habe sich im Übrigen zu einer Kostentragung auf Grund von Art. 19 EBG nie äussern können. Eine Kostentragungspflicht könne für den Beschwerdeführer auch nicht aus Art. 21 EBG hergeleitet werden, weil ihn kein Verschulden treffe; die Ursache der fraglichen Störung liege allein im fehlerhaften Vermessungswerk des amtlichen Geometers. Zumindest aber bestehe Haftungskonkurrenz und hätten daher die für den Vermessungsfehler Verantwortlichen ebenfalls zur Rechenschaft gezogen werden müssen. Schliesslich sei die gegenüber dem Beschwerdeführer geltend gemachte Forderung verjährt; mangels einer entsprechenden Vorschrift im Eisenbahnrecht sei in Analogie zu Art. 60 OR von einer einjährigen Verjährungsfrist auszugehen. Da die Rechtshängigkeit einer Klage oder eines Forderungsbegehrens den Verjährungslauf nicht hemme, sei die Verjährung bereits im Verfahren vor dem BAV, jedenfalls aber im Verfahren vor dem UVEK eingetreten.

3. Es ist unbestritten, dass die SBB-Übertragungsleitung den Vorschriften von Art. 19 bis 21 des Eisenbahngesetzes über die Sicherheitsmassnahmen und die Kostentragungspflicht untersteht. Umstritten ist dagegen, welche Bestimmung die Rechtsgrundlage für die Forderung der SBB auf Rückerstattung ihrer Sanierungskosten bilde. Das UVEK hat diese ausschliesslich in Art. 19 EBG gesehen, während sich das BAV nur auf Art. 21 EBG stützte. Aufgrund des geschilderten Sachverhaltes fällt die Streitsache jedoch in den Regelungsbereich beider Vorschriften: Die Bestimmung von Art. 19 EBG trägt dem Gefährdungspotential von Bahnanlagen Rechnung und hält die Bahnunternehmung dazu an, jene Vorkehren zu treffen, die für die Sicherheit der Bahn selbst sowie auch zur Vermeidung von Gefahren für Personen und Sachen erforderlich sind. Art. 21 EBG bezieht sich demgegenüber auf die Gefahren, die von Arbeiten, Anlagen, Bäumen oder Unternehmungen Dritter ausgehen und die Sicherheit der Bahnanlagen beeinträchtigen können. Er verpflichtet daher diese Dritten, auf Begehren der Bahn - im Streitfall auf Verfügung der Aufsichtsbehörde - durch geeignete Massnahmen Abhilfe zu schaffen. Im vorliegenden Fall wurde durch den Bau des Gewerbehauses "Äschi" - der Anlage eines "Dritten" - der aus Sicherheitsgründen vorgeschriebene Mindestabstand zwischen Hochspannungsfreileitung und Gebäude unterschritten. Dadurch ist einerseits die Sicherheit des Bahnstromversorgungsnetzes beeinträchtigt und mithin ein Gefährdungstatbestand gemäss Art. 21 Abs. 1 EBG geschaffen worden.

BGE 126 II 54 S. 58

Andererseits ist aber durch die Nichteinhaltung der vom BAV festgelegten Minimaldistanz auch im Sinne von Art. 19 Abs. 1 EBG eine Gefahr für das Gebäude und die sich in diesem aufhaltenden Menschen entstanden. Gemäss den beiden Vorschriften erwuchs den SBB als Inhaberinnen der Starkstromleitung und dem Beschwerdeführer als Gebäudeeigentümer gleicherweise die Pflicht, die zur Behebung der gefährlichen Situation erforderlichen Massnahmen zu ergreifen. Bestimmt sich demnach die Pflicht zur Beseitigung der gefahrenträchtigen Situation sowohl nach Art. 21 wie auch nach Art. 19 EBG, so sind bei der Regelung der Kostenfolgen dem Grundsatze nach ebenfalls beide Vorschriften zu berücksichtigen.

4. Nach Art. 19 Abs. 2 Satz 1 EBG hat die Bahnunternehmung die Kosten der durch die Bahnanlage beding-

ten Sicherheitsmassnahmen zu übernehmen. Kosten für Vorkehren, welche wegen Bauvorhaben oder anderer Bedürfnisse Dritter nötig werden, gehen zu deren Lasten (Art. 19 Abs. 2 Satz 2 EBG). Wird die Sicherheit der Bahn durch Anlagen oder Unternehmungen Dritter beeinträchtigt, so wird die Bahn dann kostenpflichtig, wenn die Anlagen oder Unternehmungen schon vor Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes oder vor Erstellung der Bahnanlagen bestanden (Art. 21 Abs. 2 Satz 1 EBG). Für die nach diesem Zeitpunkt erstellten Anlagen oder eröffneten Unternehmungen tragen deren Inhaber die Kosten der Sanierung (Art. 21 Abs. 2 Satz 2 EBG). Die Kostenfolgen der Beseitigung eines gefährlichen bzw. polizeiwidrigen Zustandes, der durch das Aufeinandertreffen von Bahnanlagen und Anlagen Dritter verursacht wird, bestimmt sich somit nach der zeitlichen Priorität, das heisst nach der Frage, welche Anlage - jene der Bahn oder jene des Dritten - zuerst vorhanden war. Die Massgeblichkeit des Vorbestehens der einen oder anderen Anlage, die jedenfalls seit dem Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes im Jahre 1958 gilt (vgl. Urteil des Bundesgerichts vom 19. Mai 1998 i.S. Ferrovie Federali Svizzere, publ. in RDAT 1998 II S. 196), ist wie dargelegt in Art. 21 Abs. 2 EBG klar festgehalten. Sie ergibt sich aber auch aus dem Wortlaut von Art. 19 Abs. 2 EBG, wo von Bau-"Vorhaben" Dritter gesprochen wird sowie von anderen Bedürfnissen Dritter, für welche Vorkehren "nötig werden". Damit wird ebenfalls zum Ausdruck gebracht, dass die Kosten für Massnahmen, die erst hinterher im Interesse Dritter getroffen werden müssen, zu deren Lasten gehen sollen. Übrigens ist das einfache Kriterium, dass zu bezahlen hat, wer später kommt und den bisherigen

Zustand ändert, in weiteren Vorschriften des Eisenbahngesetzes übernommen worden, so insbesondere in den Bestimmungen von Art. 25 Abs. 1 und Art. 31 Abs. 2 EBG über die Tragung der Kosten für neue Kreuzungen zwischen Bahnen und Strassen oder anderen Anlagen (vgl. dazu die ausführlichen Erwägungen in der bundesrätlichen Botschaft zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 3. Februar 1956, BBl 1956 I 246 ff. zu den damaligen Artikeln 23 bis 30 EBG). Für die Auferlegung der Kosten ist somit auch im vorliegenden Fall ausschlaggebend, welche der beiden sich gegenseitig gefährdenden Anlagen zuerst am Platze war und welche durch ihr späteres Hinzukommen den bisherigen Zustand änderte. Nur wenn sich diese Frage der Priorität nicht lösen lässt, ist auf weitere, sich aus der Lehre und Rechtsprechung ergebende Kriterien abzustellen, so etwa darauf, wer als "Störer" im polizeirechtlichen Sinne gelte und aus diesem Grunde zur Kostentragung beizuziehen sei.

5. Wie sich aus den Akten ergibt, bestand die Übertragungsleitung der SBB schon seit längerer Zeit, als der Beschwerdeführer die Überbauung seines Grundstücks unternahm. Gemäss Grundbuchblatt wurde die Parzelle Nr. 621 im Jahre 1971 mit einem Überleitungsrecht für eine Hochspannungsleitung zu Gunsten der SBB belastet. Die Leitung wurde offenbar im damaligen Zeitpunkt erstellt. Ist demnach vom Vorbestehen der SBB-Leitung auszugehen, so sind nach dem Gesagten die Kosten für die Behebung der Gefährdungssituation dem Beschwerdeführer, der seine Baute erst im Nachhinein erstellt hat, zu Recht auferlegt worden. Allerdings könnte hiergegen eingewendet werden, den SBB hätten ursprünglich blosse Durchleitungsrechte für die Überspannung der Parzelle Nr. 621 zugestanden. Diese Dienstbarkeiten hätten die Baufreiheit des Grundeigentümers in keiner Weise eingeschränkt; vielmehr seien die SBB, als der Beschwerdeführer sein Grundstück überbauen wollte, zur Verlegung der Leitung oder zum Erwerb von Bauverbots-Servituten verpflichtet gewesen (vgl. BGE 115 Ib 13 E. 2 S. 17 mit Hinweisen auf weitere Urteile). Rechtlich gesehen sei daher der Bestand der Leitung am gegebenen Ort erst durch den Dienstbarkeitsvertrag vom 15. Juli 1988 und die darin vereinbarte Baubeschränkung gesichert worden. In diesem Sinne komme der Leitung keine Priorität zu. Einer solchen Betrachtungsweise - die übrigens vom Beschwerdeführer nicht vertreten wird - wäre jedoch schon deshalb nicht zu folgen, weil bei der Gefahrenabwehr und der Beseitigung polizeiwidriger

Zustände auf die offenkundigen Verhältnisse abzustellen ist. Ähnlich wie beim Besitzesschutz muss ohne vorgängige rechtliche Abklärungen rasch gehandelt werden können. Zwar steht bei der Regelung der Kostentragung die zeitliche Dringlichkeit nicht mehr in gleicher Weise im Vordergrund. Stellt der Bundesgesetzgeber aber - wie hier im Eisenbahnwesen - nicht nur für die Pflicht zur Ergreifung von Sicherheitsmassnahmen, sondern auch für die Kostentragungspflicht Regeln auf, die auf die Offenkundigkeit abstellen, so kann es in Fällen wie dem vorliegenden keine Rolle spielen, welche Servituten die Existenz und damit auch das Vorbestehen einer Bahnzwecken dienenden Leitung ermöglicht haben. Im Weiteren haben die Parteien in ihrem Dienstbarkeitsvertrag vom 15. Juli 1988 selbst erklärt, dass die neu umschriebenen Dienstbarkeitsrechte dem "Fortbestand" der Leitung dienen und für die Situierung dieser Rechte der effektive Leitungsverlauf massgebend sei. Damit sind sie ihrerseits davon ausgegangen, dass der bisherige tatsächliche Zustand auch die rechtliche Situation bestimme. Es besteht daher kein Grund, hier in Anwendung von Art. 21 Abs. 2 und Art. 19 Abs. 2 EBG nicht auf den Zeitpunkt der tatsächlichen Errichtung der Leitungs-Anlage abzustellen.

6. Nach dem Gesagten erweist sich der Einwand des Beschwerdeführers, er habe sich nie zur Anwendung von Art. 19 Abs. 2 EBG äussern können, als nicht stichhaltig. Wie dargelegt stellen Art. 21 Abs. 2 und Art. 19 Abs. 2 EBG für Fälle wie den vorliegenden die gleichen Voraussetzungen für die Kostenpflicht Dritter auf. Ausserdem war bereits im Verfahren vor dem BAV zur Festlegung der geeigneten Sanierungsvorkehren mehrmals davon die Rede, dass dringend auch Massnahmen zum Schutze der Bauarbeiter und der sich im Gewerbehaus "Äschi" aufhaltenden Personen zu treffen seien. Der durch einen Rechtsanwalt vertretene Beschwerdeführer hat deshalb damit rechnen müssen, dass bei der Regelung der Kostentragung (auch) auf Art. 19 EBG abgestellt werden könnte (BGE 124 I 49 E. 3c, S. 52; BGE 123 I 63 E. 2d S. 69 je mit Hinweisen). Ebenso wenig vermag der Hinweis darauf, dass mehrere "Störer" vorhanden seien und Haftungskonkurrenz bestehe, dem Beschwerdeführer zu helfen. Die Bestimmungen von Art. 19 und 21 EBG regeln die Kostenverteilung zwischen der Bahnunternemung und dem "Dritten", welcher Eigentümer der Anlage oder Verantwortlicher für die Unternehmung ist, die im Zusammentreffen mit der Bahn Gefahren schafft. Haben auf der Seite des "Dritten" weitere

Personen die Gefahrenlage mitbewirkt, so ist es dessen Sache, diese weiteren Beteiligten im hierfür einschlägigen Verfahren zur Rechenschaft zu ziehen. Der Beschwerdeführer hat daher mit gutem Grund in seiner Verwaltungsbeschwerde vom 16. September 1996 auf seinen früher gestellten Antrag um Beiladung des Kantons Schwyz ausdrücklich verzichtet.

7. Soweit sich der Beschwerdeführer schliesslich darauf beruft, dass die Forderung der SBB nach der sinngemäss anwendbaren Bestimmung von Art. 60 OR bereits verjährt sei, ist ihm ebenfalls nicht zu folgen. Das Eisenbahnrecht enthält keine Bestimmung über die Verjährung von Schadenersatzforderungen für Sicherheitsvorkehren im Sinne von Art. 19 und 21 EBG. Beginn und Dauer der Verjährungsfrist sind deshalb anhand vergleichbarer Regelungen oder - wenn auch solche fehlen - nach allgemeinen Rechtsprinzipien festzulegen (vgl. BGE 108 Ib 150 E. 4a, mit Hinweisen). Nun hat das Bundesgericht schon mehrfach festgestellt, dass die in Art. 60 OR vorgesehene einjährige Verjährungsfrist nicht auf öffentlichrechtliche Schadenersatzansprüche übertragen werden könne. Fehle eine ausdrückliche Bestimmung, die die Verjährungsfrist auf nur ein Jahr festsetze, so müsse der Forderungsberechtigte nicht mit einer derart kurzen Frist rechnen. Mit Rücksicht auf das Gebot der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes sei bei der Lückenfüllung eine längere Frist zu wählen und in der Regel von einer - einzigen - Verjährungsfrist von fünf Jahren auszugehen (vgl. BGE 105 Ib 6 E. 3c S. 13 f.; BGE 108 Ib 485; BGE 113 Ia 461 E. 2 S. 464 f.; BGE 122 II 26 E. 5 S. 32 f; BGE 124 II 543 E. 4a S.

550). Diese fünfjährige Verjährungsfrist ist vom Bundesgericht auch in Fällen angewandt worden, in denen es um die Überbindung der Kosten für Sicherheitsvorkehren und die Beseitigung polizeiwidriger Zustände ging. Dabei ist zum Fristenlauf präzisiert worden, die Verjährung beginne erst, wenn die effektiven Kosten für die ergriffenen Massnahmen bekannt seien (BGE 122 II 26 E. 5, Entscheid des Bundesgerichts vom 17. Dezember 1980 i.S. X, publ. in ZBl 82/1981 S. 370 E. 2). Gemäss diesen Grundsätzen, an denen auch im vorliegenden Fall festzuhalten ist, ist die Forderung der SBB nicht verjährt.

8. Damit erweist sich der Beschwerdeentscheid des Departementes als bundesrechtsmässig und die Verwaltungsgerichtsbeschwerde als unbegründet. Wird der angefochtene Entscheid bestätigt, fällt eine Neuverlegung der Kosten des vorangegangenen Verfahrens ausser Betracht (Art. 157 OG).

BGE 126 II 54 S. 62

Die Kosten des bundesgerichtlichen Verfahrens sind dem unterliegenden Beschwerdeführer zu überbinden (Art. 156 Abs. 1 OG). Hingegen fragt sich, ob dieser auch zur Bezahlung einer Parteientschädigung an die SBB zu verpflichten sei. Nach Art. 159 Abs. 2 OG darf im Verfahren der Verwaltungsgerichtsbeschwerde obsiegenden Behörden oder mit öffentlich-rechtlichen Aufgaben betrauten Organisationen in der Regel keine Parteientschädigung zugesprochen werden. Nun sind zwar die SBB nach heutiger Gesetzgebung kein autonomer eidgenössischer Betrieb gemäss Art. 1 Abs. 2 lit. c VwVG (SR 172.021) und Art. 98 lit. d OG mehr und können daher auch nicht mehr als Behörde im Sinne des VwVG gelten (vgl. BGE 101 Ib 99 E. 2b S. 104; 113 Ib 34 E. 3 S. 39). Sie bleiben aber als spezialgesetzliche Aktiengesellschaft im Sinne von Art. 2 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 mit öffentlichrechtlichen Aufgaben betraut; ihnen steht jedenfalls zur Zeit auch noch Verfügungsgewalt zu. Sie haben daher als Organisation mit öffentlichrechtlichen Aufgaben keinen Anspruch auf Parteientschädigung im vorliegenden Verfahren.