S. 268 / Nr. 44 Eisenbahnrecht (d)

BGE 58 I 268

44. Auszug aus dem Urteil vom 22. September 1932 i. S. S. B. B. gegen Aargau.

Regeste:
1. Streitigkeiten zwischen Bund (SBB) und Kantonen über Entschädigungsforderungen nach Art. 16, Abs. 1 des Eisenbahngesetzes werden vom Bundesgericht im direkten verwaltungsrechtlichen Prozess nach Art. 17 ff. VDG beurteilt.
2. Wenn öffentliche Werke des Staates oder der Gemeinden bestehende Bahnanlagen durchkreuzen müssen, so hat die

Seite: 269
Bahnunternehmung die Inanspruchnahme der Bahnanlagen für die Durchleitung unentgeltlich zu gestatten und allfällige Aufwendungen für einen infolge des neuen Werkes notwendig gewordenen vermehrten Bahnschutz selbst zu tragen. Einen Beitrag der Bahn an die Kosten der Errichtung des neuen Wertes statuiert die Eisenbahngesetzgebung dagegen nicht.

A. - Im Jahre 1929 hat der Kanton Aargau eine Korrektion des Holzbaches, eines linksseitigen Zuflusses der Bünz, im Zusammenhang mit der Bünzkorrektion von Wohlen bis Dottikon (III. Abschnitt) durch geführt laut Dekret des Grossen Rates vom 19. Mai 1925. Die Kosten der Holzbachkorrektion waren auf 240000 Fr. veranschlagt worden. Dem Kanton war eine Bundessubvention von 80000 Fr. (331/3%) zugesichert worden; 25% der Kosten wurden vom Kanton übernommen, 41 2/3% sollten von den beteiligten Gemeinden gedeckt werden unter Beizug der interessierten Grundeigentümer (§§ 4 und 9 des Dekretes).
Vor der Korrektion kreuzte der Holzbach die Bundesbahnlinie Dottikon-Wohlen (aargauische Südbahn) bei Km. 70,010. Durch die Korrektion kam die Kreuzung des Bahnkörpers, ein gewölbter Betondurchlass von 3 m lichter Weite, auf Km. 69.325, südwestlich des bisherigen Durchlasses zu liegen. Das erforderliche Brückenprovisorium wurde, auf Auftrag des Wasserbauamtes des Kantons Aargau vom 23. Mai 1929 hin, von den SBB errichtet, wobei sich die Baudirektion des Kantons Aargau die Erörterung der Kostenverteilung vorbehalten hatte (Schreiben vom 27. Juni 1929).
Die SBB haben dem Wasserbauamt des Kantons Aargau für die Ein- und Ausbau der Notbrücke anlässlich der Erstellung der Holzbachbrücke am 23. Dezember 1929 Rechnung gestellt... Die Baudirektion des Kantons Aargau verweigert die Zahlung, um die massgebenden Rechtsverhältnisse auf dem Prozesswege feststellen zu lassen.
B. - Mit Klage vom 20. Januar 1932 belangt deshalb die Kreisdirektion II der SBB den Kanton Aargau auf

Seite: 270
Bezahlung von 5061 Fr. 45 Cts. nebst Zins zu 5% seit dem 23. Dezember 1929, unter Kostenfolge.
Der Regierungsrat des Kantons Aargau beantragt Abweisung der Klage unter Kostenfolge. Die Verpflichtung der SBB, die eingeklagten Kosten der Notbrücke für die Holzbachkorrektion selbst zu übernehmen, ergebe sich aus § 9 der Südbahnkonzession, die auf die SBB übergegangen sei, wenn man davon ausgehe, dass die Bachkorrektion als Verlegung eines bestehenden Wasserlaufes zu gelten habe, somit für die Bahn nur den Ausbau eines alten Durchlasses bedeute. Betrachte man dagegen den Durchlass als ein neues, erst nach Errichtung der Bahn erstelltes Bauwerk, so seien die Kosten der Notbrücke, als einer Vorrichtung zum Schutze der Bahn und ihres Betriebes, nach Art. 15 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 23. Dezember 1872, (EG) von der Bahnunternehmung zu tragen. Schliesslich habe der Kanton auch unter dem Gesichtspunkt einer Kostenverteilung zwischen ihm und der Bahn mit der Übernahme der Kosten der definitiven Brücke mehr gleistet, als dem ihm allenfalls obliegenden Anteil am Gemeinschaftsbau entsprechen würde...
Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.- Die Zuständigkeit des Bundesgerichtes ist gegeben sowohl nach Art. 48, Ziff. 1 OG als auch nach Art. 17, Abs. 1 VDG. Unter Art. 48, Ziff. 1 OG fällt die Streitigkeit als eine zivilrechtliche in dem besonderen Sinne, der ihm in ständiger Praxis beigelegt wurde, unter Art. 17 VDG, weil sie einen vermögensrechtlichen Anspruch des Bundes aus dem öffentlichen Recht betrifft (vgl. KIRCHHOFER, Verwaltungsrechtspflege S. 78 ff.), was aus Art. 18, lit. c VDG in Verbindung mit Art. 50, Ziff. 2 OG geschlossen werden muss. Wenn nämlich nach Massgabe dieser Vorschriften die Beurteilung von Entschädigungsforderungen der Bahnverwaltung an Private, deren Werke das

Seite: 271
Bahngebiet kreuzen (Art. 15, Abs. 2 EG) dem Bundesgericht als Verwaltungsgericht zugewiesen wird, so müssen erst recht Streitigkeiten zwischen der Bahn und Kantonen über Entschädigungsforderungen aus Art. 15, Abs. 1 EG als verwaltungsrechtliche gelten. Für das Verfahren vor Bundesgericht ist diese Charakterisierung insofern von Bedeutung, als sie die Verweisung der Streitsache in den direkten verwaltungsrechtlichen Prozess nach sich zieht (KIRCHHOFER, a.a.O. S. 90 f.).
2.- Der Kanton Aargau ist Unternehmer der Holzbachkorrektion und deshalb grundsätzlich Träger der damit verbundenen Kosten. Die Notbrücke im Bahndamm, welche die Bundesbahnen auf Veranlassung der aargauischen Behörden errichtet haben, ist durch die Bachkorrektion notwendig geworden und bildet einen Teil der Korrektionsarbeiten. Deren Kosten fallen daher grundsätzlich, als Kosten der Bachkorrektion, dem Unternehmer zur Last. Allgemeine Gesichtspunkte, die eine andere Lösung rechtfertigen würden, sind von den Parteien nicht geltend gemacht worden. Der Beklagte glaubt zu Unrecht, dass Billigkeitsgründe, besonders die Verteuerung der Bachkorrektion durch die Durchquerung der Bahnanlage und die Belastung der Baurechnung durch die Kosten des definitiven Durchlasses durch den Bahndamm, dazu führen müssten, dass die Bahnunternehmung wenigstens die Kosten der provisorischen Brücke auf sich nehme. Dass ein bestehendes Werk, hier eine Bahnanlage, die Errichtung eines neuen Werkes erschwert und verteuert, ist für sich allein kein genügender Grund dafür, der Bahn einen Teil der Kosten des ihre Anlagen kreuzenden neuen Werkes zu überbinden. Unter diesem Gesichtspunkte könnte übrigens wohl nur eine anteilsmässige Beteiligung der Bahn am Brückenbau in Frage kommen, nicht aber eine Belastung der Bahn mit den Kosten einer speziellen, den Brückenbau betreffenden Teilarbeit. Jedenfalls lässt sich die Stellungnahme des Beklagten mit solchen allgemeinen Erwägungen nicht rechtfertigen.

Seite: 272
3.- Aber auch aus den speziellen Bestimmungen der Eisenbahngesetzgebung und der massgebenden Bahnkonzession ist die Abwälzung der Kosten der Notbrücke im Bahndamm vom Unternehmer der Bachkorrektion, der sie grundsätzlich zu tragen hat, auf die Bahnunternehmung nicht zu begründen.
Allerdings schafft Art. 15, Abs. 1 EG Ausnahmeverhältnisse in Fällen, in denen öffentliche Werke des Staates oder der Gemeinden die Bahnanlagen durchkreuzen müssen. Er befreit jene öffentlichen Unternehmer von gewissen Lasten, die sie sonst nach allgemeinen Grundsätzen zu tragen hätten und die privaten Unternehmern auferlegt werden können, wenn sie Bahnanlagen für ihre Werke in Anspruch nehmen (Art. 15, Abs. 2 EG). Eine Beteiligung der Bahnunternehmung an den Kosten der Errichtung des neuen Werkes statuiert er aber nicht. Es wird darin lediglich angeordnet, dass die Bahn keine Entschädigung beanspruchen darf für die Benützung ihres Grund und Bodens («Überschreitung ihres Eigentums») und sodann für einen allfälligen, infolge der Durchleitung notwendig gewordenen vermehrten Bahnschutz. Das Gesetz nennt neue Bahnwärterhäuschen, Anstellung von Bahnwärtern, sowie alle übrigen zum Schutze der Bahn und ihres Betriebes nötigen Vorkehrungen. Diese besonderen Kosten, die für die Bahn Mehraufwendungen bedeuten im Vergleiche zu denjenigen, die der bisherige Zustand bedingte, fallen der Bahn allein zur Last. Die Bahn hat keinen Anspruch auf Ersatz dieser Kosten und muss vor allem die Durchleitung ohne Entschädigung gestatten, auch wenn ihr dadurch vermehrte Lasten für den Bahnschutz erwachsen. Dass es sich dabei nicht um die Kosten handelt, die die Errichtung des Werkes mit sich bringt, ergibt sich, abgesehen von der Formulierung der Bestimmung, die schon ihrem Wortlaut nach auf den Zustand abstellt, wie er nach Erstellung des Werkes «geworden» ist, auch aus den angeführten Fällen: Bahnwärterhäuschen und vermehrte Bahnbewachung werden notwendig

Seite: 273
durch die Erstellung neuer Strassen, den Fall, der bei Erlass des EG in erster Linie in Betracht zu ziehen war. Sie setzen den Bestand der neuen Strasse und ihre Übergabe an den Verkehr voraus. Erst damit werden die genannten Vorkehrungen notwendig. Das nämliche soll nach Gesetz gelten für die «übrigen Vorkehrungen zum Schutze der Bahn und ihres Betriebes», also allgemein für alles, was unter den nämlichen Voraussetzungen, also infolge der veränderten Verhältnisse notwendig geworden ist. Die Kosten der Veränderung selbst und was damit zusammenhängt können darunter nicht verstanden werden.
Auch die Konzession für den Bau und Betrieb der aargauischen Südbahn, vom 3. Mai 1872, bietet keine Grundlage für den Standpunkt der beklagten Partei. § 9 der Konzession, auf den sich der Beklagte beruft, regelt die Verhältnisse beim Bau der Bahn. Er belastet die Bahn mit sämtlichen Kosten der infolge des Baues not wendigen Veränderungen. Er kommt hier nicht in Frage. Denn die Korrektion des Holzbaches hat zur Erstellung eines neuen Bachbettes und damit eines neuen Durchlasses durch den bestehenden Bahnkörper geführt. Die Kosten eines solchen neuen Bauwerkes fallen nach § 11 der Konzession ausschliesslich dem Staate, bezw. den allfällig beteiligten

Gemeinden zur Last, sind also nicht von der Bahnunternehmung zu tragen. Ob der Bahn auf Grund von § 9 der Konzession ein Teil der Kosten eines Brückenausbaus hätte belastet werden dürfen, wenn die Korrektion unter Weiterbenützung des bestehenden Durchlasses durchgeführt worden wäre und lediglich dessen Anpassung an die durch die Korrektion geschaffenen Verhältnisse bedingt hätte, ist nicht zu erörtern. Auch wenn es der Fall wäre, liesse sich daraus nicht ableiten, dass die Bahn an die Kosten eines neuen Durchbruches durch den Bahnkörper beizutragen hätte.
Die Einwendungen, mit denen der Kanton Aargau die grundsätzlich berechtigte Forderung der Klagpartei ab lehnt. sind demnach unbegründet.

Seite: 274
Demnach erkennt das Bundesgericht:
Die Klage wird begründet erklärt. Der Kanton Aargau wird verurteilt, dem Kläger 5061 Fr. 45 Cts. nebst Zins zu 5% seit 23. Dezember 1929 zu bezahlen