

BGE 19 I 739

Bundesgericht (BGE), 1893-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_19_I_739

FR: ATF 19 I 739

IT: DTF 19 I 739

Volltext

118. Urteil vom 15. November 1893 in Sachen Nordostbahn gegen Vereinigte Schweizerbahnen. A. Mit Vertrag vom 22. April 1876 räumte die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen der Geschäftsführung der Bischofzellerbahn die Mitbenutzung der Station Goßau ein gegen Übernahme der hälftigen Verzinsung des Anlagekapitals der gemeinsam benutzten Teile, und der hälftigen Tragung der Unterhaltungs- und Betriebskosten auf dieser Station. Durch Vertrag vom 8. April 1885 trat die Klägerin in alle diese Rechte und Pflichten der Bischofzellerbahn ein und kündete sodann den Vertrag vom 22. April 1876 auf 31. Dezember 1889, da sie fand, die ihr obliegenden Verbindlichkeiten seien nicht im richtigen Verhältnis zu ihrer Mitbenutzung; sie schlug vor, der Verteilung der Anlagekapitalzinsen und der Betriebs- und Unterhaltungskosten die Zahl der ein- und ausgeführten Wagenachsen zu Grunde zu legen. In der über diesen Punkt gepflogenen Korrespondenz erklärten sich die Vereinigten Schweizerbahnen zu einer Reduktion der von der Nordostbahn zu tragenden Quote auf 40% bereit, während diese letztere nicht mehr als 20 % dieser Kosten auf sich nehmen wollte; eine Einigung kam nicht zu

Stand und die Vereinigten Schweizerbahnen stellten sich nunmehr auf den Standpunkt, nach Art. 30 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen seien sie nicht verpflichtet Anschlußbahn auch ihre Lokalitäten und ihr Personal zur Verfügung zu stellen und ersuchten daher die Nordostbahn, für ihren Dienst, speziell den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr und die dafür erforderlichen Lokalitäten selbst zu sorgen. Auf Anrufen der Nordostbahn verpflichtete jedoch der Bundesrat durch Beschluß vom 27. Oktober 1891 die Vereinigten Schweizerbahnen, der erstern die Mitbenutzung der Station Goßau unverändert in bisheriger Weise zu gestatten, und ebenso den Betriebsdienst und die Unterhaltung der Anlagen zu übernehmen, Alles unter Vorbehalt der Festsetzung der zu bezahlenden Entschädigung durch den zuständigen Richter. B. Durch Eingabe vom 23. Dezember 1891 stellt nun die Nordostbahn beim Bundesgericht das Klagebegehren, es möge in Vollziehung des Art. 30 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 die Entschädigung, welche die Klägerin vom 1. Januar 1890 an der Beklagten für die Mitbenutzung der Station Goßau, das heißt also an das zu 5% zu verzinsende Anlagekapital für die gemeinschaftlich von den Litiganten benutzten Bestandteile der Station Goßau (Mobiliargegenstände inbegriffen), ferner an die Unterhaltungskosten für diese gemeinsam benutzten Objekte und an die Kosten der Besorgung des Dienstes auf der Station Goßau zu bezahlen hat, in dem Verhältnis festsetzen, in welchem die von der Klägerin in dieser Station ein- und ausgeführten Wagenachsen zu der Gesamtzahl der ein- und ausfahrenden Wagenachsen steht, eventuell, es sei diese Beteiligungsquote auf 13 % aller Gemeinschaftskosten zu fixieren. Alles unter Kostenfolge. Die Beklagte dagegen zog folgenden Antwortschluß: Das h. Bundesgericht wolle in Abweisung des Klagebegehrens die Entschädigung für die Mitbenutzung der Station Goßau in der Weise

festsetzen, daß der mit 5% festgesetzte Zins des Anlagekapitals für die gemeinschaftlich von den Litiganten benutzten Bestandteile der Station Goßau (Mobiliargegenstände inbegriffen) hälftig zwischen Klägerin und Beklagte geteilt, alle übrigen Kosten des Unterhaltes und der Verwaltung, beziehungsweise Dienstbesorgung zu 40% der Klägerin, zu 60 % der Beklagten auferlegt werden; eventuell: es sei die Beteiligung Klägerin an der 5%igen Verzinsung des Anlagekapitals für die gemeinschaftlich von den Litiganten benutzten Bestandteile der Station Goßau (Mobiliargegenstände inbegriffen), ferner an den Unterhaltskosten dieser gemeinsam benutzten Objekte und an den Kosten der Besorgung des Dienstes auf der Station Goßau auf einen Drittel festgesetzt. Alles unter rechtlicher und außerrechtlicher Kostenfolge. C. Zur Begründung des Klagebegehrens führt die Klägerin im Wesentlichen aus: Da in dem Gesetze dem Richter keine bestimmten Normen gegeben seien, an Hand welcher die Entschädigung zu bestimmen und zu bemessen sei, habe er völlige Freiheit in der Auswahl seiner Mittel und Wege, welche ihn zu einem sichern Ziele führen können. Die zutreffendste Lösung bestehe nun nach dem Dafürhalten der Klägerin in dem sogenannten „Wagenachsensystem“, das heißt darin, daß die Kosten für Mitbenutzung, Unterhalt und Betrieb eines Gemeinschaftsbahnhofes zwischen den beiden mitbenutzenden Verwaltungen in dem Verhältnis repartiert werden, in welchem die Zahl der in den betreffenden Bahnhof ein- und ausfahrenden Wagenachsen der Anschlußbahn zur Gesamtzahl der in denselben ein- und ausfahrenden Wagenachsen steht. Dieses Prinzip der Kostenrepartition sei von den schweizerischen Bahnverwaltungen für den weitaus größten Teil der Gemeinschaftsbahnhöfe oder Gemeinschaftsstationen acceptiert auf dieser Grundlage seien auch unter andern alle Verträge ohne Ausnahme zwischen den heutigen Litiganten über Mitbenutzung der Gemeinschaftsbahnhöfe, beziehungsweise Stationen, abgeschlossen. Wenn das Gesetz von nur „angemessener Entschädigung“ spreche, und der Bundesrat in seiner Botschaft zum Eisenbahngesetz den Grundsatz aufgestellt habe, daß gegen die Hauptbahn eine Art Expropriation stattfinde, so wolle damit gesagt werden, es müsse der Hauptbahn der wirkliche Schaden ersetzt, beziehungsweise dieselbe für eine effektive Leistung entschädigt werden. Schaden entstehe nun für die Hauptbahn einmal dadurch, daß durch die vermehrte Zahl der ein- und ausfahrenden Wagenachsen die Geleise und der Oberbau der Bahnanlage in erhöhtem Maße

abgenutzt werden, daß also der Unterhalt derselben entsprechende Mehrauslagen verursache. Das Verhältnis der von der Anschlußbahn in die Gemeinschaftsstation ein- und aus derselben abfahrenden Wagenachsen zu der Gesamtzahl aller in jene Station ein- respektive aus derselben abfahrenden Achsen werde daher genau den Grad bestimmen, in welchem die erstere die Hauptbahn schädige, respektive diese zu vermehrten Unterhaltungskosten nötige. Den Maßstab der Benutzung der Anlagen bestimmen ebenfalls die Wagenachsen, und zwar sowohl für die Inanspruchnahme der Stationseinrichtungen wie Aufnahmsgebäude, Güterschuppen, Krannen, Rampen, Brückenwage, u. s. w., als auch für Inanspruchnahme des Betriebsdienstes, des Expeditions-, Stations- und des Rangierdienstes. Denn je größer die Zahl der Personenwagenachsen, um so größer auch die Zahl der transportierten Personen, in um so vermehrtem Maße werden die Stationseinrichtungen, wie Wartsäle 2c. in Anspruch genommen. In gleicher Weise wie für den Personendienst treffe dieser Grundsatz auch für den Güterdienst zu. Je größer die Zahl der Güterwagenachsen, um so größer seien die Transportmengen und um so erheblicher die Inanspruchnahme der Güterschuppen, Rampen u. s. f.; um so bedeutender auch die Leistungen des Stationspersonals, des Expeditions-, des Verlade- und Rangierpersonals und des Bahnbewachungsdienstes. Dafür, daß eine arithmetisch genaue und zutreffende

Berechnung dessen, was die mitbenutzende Bahn der Stationseigentümerin bezahlen soll, sich nur finden lasse, wenn man die Zahl der Wagenachsen zur Basis nimmt, berufe sich die Klägerin auf Expertise. Es falle nun aber noch besonders in Betracht, daß die Züge der Nordostbahn auf der Station Goßau auf dem klägerischen Eigentum verkehren, die Stationsanlage der Beklagten eigentlich nur unerheblich, soweit es die Hochbauten, und gar nicht, soweit es den Ober- und Unterbau betrifft, in Anspruch nehmen. Vergleiche man nun eine von der Beklagten vorgelegte Zusammenstellung über den Wagenachsenverkehr auf der Station Goßau im Jahre 1889, so ergebe sich, daß die Loko- und Transportachsen der Beklagten sich auf 223,663, die der Klägerin auf 33,756 belaufen, daß also bei einer Gesamtachsenzahl von 257,419 die von der klägerischen Unternehmung ein- und ausgeführten Achsen circa 13% ausmachen. Die Beklagte verwahrte sich in ihrer Rechtsantwort zwar gegen die im bundesrätlichen Entscheid vom 27. Oktober 1891 enthaltene Auffassung, wonach die Hauptbahn nicht nur zur Gewährung der Mitbenutzung der Stationsanlagen, sondern auch zur Besorgung des innern Dienstes für die Anschlußbahn soll angehalten werden können, erklärte sich aber doch mit der Klägerin einverstanden bezüglich des Umfanges der Leistung, für welche nach Art. 30 des Eisenbahngesetzes das Äquivalent bundesgerichtlich festzustellen ist. Ihre Opposition richtet sich gegen die Festsetzung der Entschädigung auf Grund des Wagenachsensystems, für welches zwar der Vorzug einer einfachen und bequemen Berechnung sprechen möge, das aber in gewissen Fällen, und so auch im vorliegenden, wesentliche Mängel aufweise und zu eklatanten Unbilligkeiten führen könne. Diese Mängel bestehen hauptsächlich nach zwei Richtungen: 1. Das Wagenachsensystem unterscheide nicht zwischen den verschiedenen Arten von Ausgaben, die zu repartieren sind, beziehungsweise der Provenienz der einzelnen Kostengruppen, und 2. es unterscheide ebenso wenig zwischen den verschiedenen Arten von Wagenachsen, welche der Berechnung zu Grunde zu legen sind, speziell zwischen Loko- und Transitachsen. Diese Berechnung habe zur Folge, daß die Anschlußsuchende Bahn, wenn ihr Verkehr, per Wagenachsen berechnet, geringer ist, als derjenige der Hauptbahn, bei einer Reihe von Ausgaben ganz wesentlich weniger zahlen müsse, als wenn sie die betreffenden Einrichtungen selbst hätte erstellen müssen; denn eine Reihe von Faktoren, die bei der Berechnung der Vergütung in Betracht kommen, seien von dem größern oder kleinern Verkehr ganz oder wenigstens bis zu einem gewissen Grade unabhängig; jede Station müsse, ganz abgesehen von dem etwas größern oder geringern Verkehr, einen gewissen Umfang haben (Stationsgebäude, Güterschuppen, Geleise, Stationsplatz, Abort u. s. w.); auf der Station müssen eine Reihe technischer Einrichtungen, z. B. Signalvorrichtung, Krane, Rampen u. s. w., getroffen werden, die die Hauptbahn zu erstellen habe, ob eine Anschlußbahn existiere oder nicht, die aber auch von der Anschlußbahn getroffen werden müßten, wenn die Hauptbahn ihr diese Leistung nicht abnehmen

würde. So sei es auch mit einer Reihe von Verwaltungskosten (Beleuchtung, Heizung, Reinigung u. s. w.) Für alle diese Ausgaben, welche für die eine wie für die andere Bahn gleich notwendig und unabweisbar seien, repräsentiere die hälftige Teilung die angemessene Entschädigung im Sinne des eitierten Art. 30, indem diese letztere als ein billiges Äquivalent für die Leistung, welche die Hauptbahn der Anschlußbahn abnehme, aufzufassen sei. Das von der Beklagten vorgeschlagene System unterscheide daher zwischen; a. Ausgaben, welche von der Achsenzahl unabhängig sind, weil sie unter allen Umständen, wie für die Hauptbahn, so auch für die Anschlußbahn nötig sind, und b. Ausgaben, die von dem Umfang des Verkehrs, beziehungsweise von der Anzahl der

Wagenachsen, abhängig sind. Zu den erstern gehöre bei kleinern Stationen, wie Goßau, die Verzinsung des Anlagekapitals und ein Teil der Unterhaltungs- und Verwaltungskosten, zu den letztern der Unterhalt des Oberbaues und der andere Teil der Verwaltungskosten, „jener nach Wagenachsen, dieser nach dem Verkehr.“ Bei der erstgenannten Kategorie werde hälftige Teilung, bei der zweiten Verteilung nach dem Verkehr, beziehungsweise nach Wagenachsen, mit Berücksichtigung des Unterschiedes zwischen Lokal- und Transitachsen postuliert. Es sei nämlich ohne weiters klar, daß die bloß durchgehenden Achsen die Stationsanlage und das Personal teilweise gar nicht, jedenfalls in einem ungleich geringern Maße in Anspruch nehmen, als die dort bleibenden und von dort abgehenden Achsen. Bei kleinern Stationen nehmen die durchgehenden Achsen nur einen verschwindend kleinen Teil der Stationsanlagen und des Personals in Anspruch. Die von der Klägerin angeführten Beispiele, wo für die Repartition das Wagenachsensystem ohne Einschränkung angewendet worden, seien hier nicht maßgebend; übrigens sei dasselbe einer Reihe von andern Fällen nicht zu Grunde gelegt. D. In Replik und Duplik beharrten die Parteien beidseitig auf ihren in Klage und Antwort ausgeführten Standpunkten, und stützten ihre Anträge auf Repartition zu 13, beziehungsweise zu 40% zu Lasten der Anschlußbahn durch eine Reihe weiterer Berechnungen. E. Am 19. September 1892 nahm der Instruktionsrichter einen Augenschein vor, wobei er die Vorschläge der Parteien bezüglich Wahl der Experten und der an dieselben zu stellenden Fragen entgegen nahm. Über die Benutzung des Bahnhofes wurde der Stationsvorstand von Goßau einvernommen. An die Experten wurden sodann folgende Fragen gestellt: Fragen der Nordostbahngesellschaft: 1. Ist eine arithmetisch genaue und zutreffende Berechnung dessen, was die mitbenutzende Bahn der Stationseigentümerin bezahlen soll, in allen Fällen und speziell auch mit Bezug auf die Station Goßau nicht darin zu finden, daß man die Zählung der Wagenachsen zur Basis nimmt, indem dieses System einer billigen Würdigung des Nutzens, welchen die gemeinsam benutzte Anlage bietet, das heißt der Leistungen, welche die Stammbahn prästiert, und des Maßes, in welchem sie in Anspruch genommen wird, entspricht? 2. Ist das Prinzip der Repartition der Gemeinschaftskosten (Verzinsung der Anlagekapitalien, Unterhaltungskosten und Kosten des Betriebspersonals) der Station Goßau nicht, unter den gegebenen Verhältnissen, gerechtfertigt und richtig? Fragen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen: 1. Halten die Experten nicht eine Unterscheidung zwischen solchen Ausgaben, welche von der Achsenzahl unabhängig, weil für die Stamm- und Anschlußbahn gleich notwendig sind und solchen Ausgaben, welche vom Umfange des Verkehrs abhängig sind, als durchaus gerechtfertigt? 2. Erscheint nicht eine Repartition der Gemeinschaftskosten, zufolge welcher die erstgenannte Kostenkategorie hälftig, die zweite dagegen nach Maßgabe des Verkehrs geteilt wird, als den Verhältnissen angemessen? 3. Ist es nicht durchaus geboten, bei Verteilung der Auslagen grundsätzlich zwischen Loko- und Transitachsen zu unterscheiden und die letztern nur soweit in Berechnung zu ziehen, als der Transitverkehr diese Auslagen verursacht, beziehungsweise mitverursacht? 4. Müssen die Experten daher nicht auf Grund der sub 1—3 erörterten Prinzipien einerseits und der (eventuell nachzuprüfenden) statistischen Frequenz- und Kostenausweise andererseits die Richtigkeit der von der Beklagten sub VI der Antwort aufgestellten Rechnungen mit dem Resultate einer Repartition von 40¼: 60% anerkennen? 5. Ist nicht eventuell, falls grundsätzlich das Wagenachsensystem als maßgebend anerkannt werden sollte, auch hier ein grundsätzlicher Unterschied zwischen Loko- und Transitachsen im Sinne von Frage 3 zu machen? 6. Müssen die Experten daher nicht eventuell auf Basis eines so modifizierten Wagenachsensystems einerseits und den (eventuell nachzuprüfenden)

statistischen Frequenz= und Kostenausweisen andererseits die Richtigkeit der von der Beklagten sub VII der Antwort aufgestellten Rechnungen mit dem Resultate einer Repartition im Verhältnis von 1/2: % anerkennen? Das Majoritätsgutachten der Herren Direktor Schneider und Oberregierungsrat Stutz in Karlsruhe beantwortet die beiden Fragen der Nordostbahn mit Nein, indem es ausführt, eine arithmetisch genaue und in allen Fällen zutreffende Art der Berechnung des Anteils, den die mitbenutzende Bahn der Stations-eigentümerin zu vergüten habe, gebe es überhaupt nicht, und es könne daher die Festsetzung der Kostenverteilung auch nicht all-gemein nach einer bestimmten Regel oder Formel stattfinden. Bei der Frage, in wie weit das Wagenachsensystem im vorliegenden Falle anwendbar sei, müsse berücksichtigt werden, daß die zu ver-teilenden Gemeinschaftskosten nach der Natur ihrer Entstehung in folgende drei Hauptgruppen zerfallen: 1. Verzinsung des Anlagekapitals für die gemeinschaftlich be-nutzen Bahnhofanlagen. 2. Unterhaltungskosten für diese Anlagen. 3. Betriebskosten (persönlicher und sachlicher Aufwand). Die Kosten der Verzinsung des Anlagekapitals eines Gemein-schaftsbahnhofes richten sich nicht genau nach dem darauf vor-kommenden Verkehr; zu jedem größern Geschäftsbetriebe, also auch zu einem solchen in einem Gemeinschaftsbahnhöfen, seien zunächst gewisse bauliche Einrichtungen notwendig, die vorhanden sein müssen, ob sich der Betrieb bis zu einem bestimmten Maße größer oder kleiner gestalte; soweit nun diese Kosten gleich bleiben der Verkehr der einzelnen Bahn ein größerer oder kleinerer müssen sie von den beteiligten Bahnen gleichteilig getragen werden. Die Station Goßau wäre aller Wahrscheinlichkeit nach auf ge-meinschaftliche Kosten erstellt worden, wenn beide Bahnen gleich-zeitig für Errichtung einer Station daselbst zu sorgen gehabt hätten, indem der Verkehr beider Bahnen (unter billiger Berücksichtigung des die gemeinschaftlichen Bahnhofanlagen nur in untergeordneter Weise in Anspruch nehmenden Transitverkehrs der Vereinigten Schweizerbahnen) fast als gleichwertig betrachtet werden müsse. Sonach rechtfertige sich die hälftige Anteilnahme der Nordostbahn an der Verzinsung des Anlagekapitals. Was da-gegen die Verteilung der Unterhalts- und Betriebskosten betreffe so können sich die Experten mit dem Prinzip des sogenannten Wagenachsensystems, vorbehaltlich der Frage der Wertung der Transitachsen, einverstanden erklären. Auf Grund dieser Erörte-rung bejahten die Experten die beiden ersten von den Vereinigten Schweizerbahnen gestellten Fragen und statuierten auch einen grundsätzlichen Unterschied in der Behandlung der Lokal- und Transitachsen, indem besonders bei Stationen vom Umfange der-jenigen von Goßau der Transitverkehr in der Hauptsache nur an den Kosten der Unterhaltung und Beleuchtung des durchgehenden Geleises und der zugehörigen Anlagen (Weichen, Perron ec.) und an den Kosten des mit Bedienung der daran liegenden Weichen und Signale betrauten Signal- und der Fahrdienstbeamten Teil nehme. Immerhin könne der Transitverkehr auch in diesem Falle noch weitere Kosten verursachen, weil die durchgehenden Wagen nicht immer derart in die Züge einrangi-ert seien, daß sie von jedem Stationsmanöver ausgeschlossen bleiben. Bezüglich der Frage, zu welcher Quote der Anteil der Nordostbahn zu bemessen sei, erklärt das Majoritätsgutachten, es sei gar nicht möglich, eine Berechnung genau so speziell aufzustellen, wie die Beklagte es versucht hat. Es pflichtet jedoch dem eventuellen Antrag der Vereinigten Schweizerbahnen, die Nordostbahn für die Mitbe-nutzung der Station Goßau mit einem Drittel der sämtlichen Kosten zu belasten, auf Grund folgender Berechnung bei:

„1. Die fünfprozentigen Zinse aus dem Anlagekapital der Ge-meinschaftsstation Goßau betragen 11,700 Fr.; sie eignen sich zur hälftigen Teilung, daher zu Lasten der

Nordostbahn: 5850 Fr. 2. Die Unterhaltungskosten für sämtliche Gebäude und Anlagen betragen Fr. 6,400 Die Betriebskosten „ 21,000 Zusammen Fr. 27,400 Dieser Aufwand möchte im Verhältnis des Verkehrsumfanges verteilt werden; nun betrug der Wagenachsenverkehr nach der den Akten beiliegenden Darstellung (Klagebeilage 32) Für Vereinigte Schweizerbahnen. Nordostbahn. Lokalachsen 27,206 33,756 Dazu $\frac{1}{2}$ der 196,457 Transitachsen 65,486 Zusammen 92,692 33,756 oder rund 93,000 34,000 127,000 Bei Teilung des hieher gehörigen Aufwandes von 27,400 Fr. im Verhältnis von 127: 34 ergibt sich also für die Nordostbahn ein Treffnis von Fr. 7,335 Nach 1 und 2 würde demnach an den Gesamtkosten der Station Goßau mit 11,700 + 27,400 — 39,100 Fr. (Verzinsung, Unterhaltungs- und Betriebskosten) die Nordostbahn Fr. 13,185 das ist rund einen Drittel, zu bezahlen haben.“ Die Experten erklären, daß diese Rechnung nicht auf mathematisch genauer, in keiner Beziehung anfechtbarer Grundlage beruhe; ihre Absicht sei nicht gewesen, eine solche Rechnung aufzustellen, die alle einzelnen Ausgabepositionen auseinanderhält und bei jeder zu eruieren sucht, wie viel davon auf jeder der beiden Verwaltungen entfallen möchte, weil sie das für unmöglich erachteten und davon ausgingen, daß man in so komplizierten Verhältnissen, wie es die eines Gemeinschaftsbahnhofes sind, sich nicht an einzelne Positionen anklammern dürfe. Auch das Minderheitsgutachten des Herrn Dr. J. J. Vischer in Basel spricht sich dahin aus, daß eine absolut genaue und treffende Berechnung dessen, was eine mitbenutzende Bahn Stationseigentümerin bezahlen soll, nicht möglich sei, hält aber das Wagenachsensystem für das relativ beste Mittel zur gegenseitigen Abrechnung, indem es die Kosten zwar nicht arithmetisch genau, aber doch annähernd richtig verteile, vorausgesetzt, daß man in einer Art und Weise, welche den besondern Verhältnissen des betreffenden Bahnhofes entspricht, zwischen Transitachsen und Lokoachsen unterscheide. Bei der Verzinsung des Anlagekapitals hievon eine Ausnahme zu machen, rechtfertige sich nicht; denn offenbar dürfe bei der Entschädigung nur in Betracht fallen der ökonomische Schaden, welcher einer Bahnunternehmung durch die Mitbenutzung einer Station von Seiten einer andern entsteht, und dieser bestehe ausschließlich in der Vermehrung der Unterhaltungs- und Betriebskosten und in einer Beschränkung des Verfügungsrechtes über die Station, welche sich beide nach dem Verhältnis richten, in welchem die Station durch die neu einmündende Bahn in Anspruch genommen wird. Das Majoritätsgutachten habe mit Unrecht den Verkehr der beiden Bahnen auf der Station Goßau fast als gleichwertig bezeichnet, und auch bei der Wertung der Transtachsen im Verhältnis von einem Drittel habe dasselbe den Anteil der Vereinigten Schweizerbahnen zu niedrig gegriffen; nichtsdestoweniger schließt sich das Minderheitsgutachten der Ansicht an, daß die Unterhaltungs- und Betriebskosten mit zwei Drittel auf die Vereinigten Schweizerbahnen und mit einem Drittel auf die Nordostbahn zu verlegen seien, glaubt aber um so mehr daran festhalten zu müssen, daß dieses gleiche Verhältnis auch für die Verteilung der Zinslast angenommen werde. F. Die Klägerin erklärte mit Eingabe vom 8. Juni 1893, daß sie, nachdem die Experten, wenn auch aus ganz verschiedenen Gründen, zu demselben Resultate gelangt seien, von einem Begehren um Ergänzung der Gutachten oder um Einholung eines Obergutachtens Umgang nehme, wahrte sich aber ausdrücklich das Recht, sich über die Tragweite des Art. 30 des Eisenbahngesetzes und die daraus sich für den vorliegenden Fall ergebenden Konsequenzen bei der Hauptverhandlung auszusprechen und einige

aktenwidrige Annahmen des Mehrheitsgutachtens richtig zu stellen. Die Beklagte erklärte gleichfalls, unter Wahrung des im Schriftenwechsel eingenommenen Standpunktes und im

besondern auch ihrer Berechnungen über die Beteiligung der Transitachsen, die Annahme des Resultates des Mehrheitsgutachtens im Sinne ihres eventuell gestellten Antwortschlusses. G. In der heutigen Verhandlung hielt die Klägerin an ihren Ausführungen fest; die Beklagte hielt nur noch ihren eventuellen Antwortschluß aufrecht, in dem Sinne, daß der Klägerin ein Drittel der Gesamtkosten überbunden werde. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: Die Parteien streiten sich grundsätzlich darüber, ob der Berechnung der Anteilsquote der Klägerin für die Mitbenutzung des Bahnhofes Gößau das von derselben proponierte Wagenachsen-system zu Grunde zu legen, und ob bei der Bemessung des Umfanges, in welchem die beidseitige Benutzung stattfindet, ein Unterschied zwischen Transit- und Lokalverkehr zu machen sei. Auf Antrag der Parteien wurden diese Fragen dem Gutachten dreier Experten unterstellt, und es ist gegenüber ihrem Befunde von keiner Seite ein Antrag auf Ergänzung oder auf Anordnung einer Oberexpertise gestellt worden; so weit also die Ansichten der Sachverständigen sich decken, sind dieselben vom Gerichte einfach zu acceptieren. Dies ist insoweit der Fall, als sowohl das Mehrheitsgutachten der Herren Schneider und Stutz, als das Minderheitsgutachten des Herrn Dr. J. J. Vischer das Wagenachsen-system als das relativ beste Mittel zur Festsetzung des Anteiles an den Unterhalts- und Betriebskosten erklärt und als beide Expertisen einen Unterschied in der Wertung des Transitverkehrs gegenüber demjenigen des Lokalverkehrs statuieren. Eine Differenz dagegen besteht bezüglich der Anteilsquote der Anschlußbahn an der Verzinsung des Anlagekapitals. Hier will das Mehrheitsgutachten einfach hälftige Teilung eintreten lassen, während das Minderheitsgutachten auch da das Verkehrsverhältnis als maßgebend erklärt und nach dem Wagenachsensystem den Anteil der Klägerin auf einen Drittel ansetzt. Diese Differenz beruht auf einer verschiedenen Auffassung der Experten darüber, was unter der in Art. 30 des Eisenbahngesetzes vorgesehenen „angemessenen Entschädigung“ zu verstehen sei. Das Majoritätsgutachten faßt dieselbe auf als Äquivalent für den der Anschlußbahn gewährten Anteil an den von der Hauptbahn erstellten Anlagen und Lokalen; das Minderheitsgutachten dagegen hält dafür, darunter sei nur der Ersatz des ökonomischen Schadens, welcher der Hauptbahnunternehmung durch die Mitbenutzung einer Station von Seite einer andern entsteht, verstanden. Diese Interpretationsfrage ist, weil rein rechtlicher Natur, ausschließlich Sache des Gerichtes. Sie findet ihre Lösung in der Feststellung des Rechtsverhältnisses, welches die Anschlußbahn durch die Mitbenutzung der Anschlußstation gegenüber der Hauptbahn eingeht. Die Parteien haben die Natur desselben verschieden qualifiziert. Während die Klägerin, in Anlehnung an die bundesrätliche Botschaft zum Art. 30 des Eisenbahngesetzes, hier eine Expropriation annimmt, faßt es die Beklagte als eine Art Rechtsgemeinschaft bezüglich der mitbenutzten Objekte auf. Es treffen aber diese Qualifikationen nicht zu. Art. 30 cit. verpflichtet die Hauptbahn, einen Eingriff in ihr Eigentumsrecht von Seiten der Anschlußbahn zu gestatten, indem diese letztere zur Benutzung der Stationsanlagen der Hauptbahn berechtigt wird, und im Zusammenhang damit nach dem oben citierten Entscheid des Bundesrates vom 27. Oktober 1891 auch befugt ist, das Personal für ihren Dienst auf dieser Station in Anspruch zu nehmen. Insoweit also hier eine zwangsweise Mitbenutzung fremden Eigentums gegen Entgelt stattfindet, ist allerdings ein der Expropriation ähnliches Verhältnis vorhanden; ein wesentlicher Unterschied besteht aber darin, daß hier kein dingliches Recht an fremder Sache erworben wird. Es liegt vielmehr ein pachtähnliches Verhältnis vor, zu dessen Bestellung ein gesetzlicher Kontrahierungszwang besteht, unter gerichtlicher Fixierung des Quasipachtzinses im Falle, wo eine Verständigung der Parteien nicht zu Stande kommt.

Dieses Rechtsverhältnis ist analog demjenigen, welches Art. 1 Abs. 3 des Bundesgesetzes betreffend die Verbindungsgeleise vom 19. Dezember 1874 konstituiert. Das von der Anschlußbahn zu leistende Entgelt soll somit ein Äquivalent für das Recht der Mitbenutzung sein. Hieraus folgt einerseits, daß dasselbe nicht einfach danach bemessen werden kann, was die Anschlußbahn aufwenden müßte, wenn sie Eigentümerin

der mitbenutzten Anlagen wäre, und andererseits, daß es auch nicht bloß im Ersatz der Mehrauslagen, welche der Hauptbahn durch den Anschluß erwachsen, bestehen darf, denn sonst würde die Anschlußbahn die ihr zur Verfügung gestellten Einrichtungen, soweit nicht eine Abnutzung eintritt, oder besondere Bedienung erforderlich ist, unentgeltlich benutzen. Als allgemeine Regel für die Ausmessung des Entgeltes wird vielmehr gelten müssen, daß die Anschlußbahn der Hauptbahn denjenigen Betrag zu zahlen habe, der bei freier Konkurrenz für ihre Inanspruchnahme unter den konkreten Verhältnissen voraussichtlich jedenfalls gefordert würde. Mit Bezug auf die Partizipation an den Unterhaltungs- und Betriebskosten ist diese Frage bereits durch die Experten in für die Parteien verbindlicher Weise durch Anwendung des Wagenachsensystems gelöst. Dagegen wird sich allerdings der Anteil an der Verzinsung des Anlagekapitals nicht einfach nach dem Verhältnis des Verkehrs auf der betreffenden Station zu richten haben, und wenn auch nach dieser Ausführung das Prinzip der hälftigen Teilung dieser Lasten ebenfalls nicht adoptiert werden kann, so ist doch dem Umstand, daß die Anschlußbahn auf der Station der Hauptbahn über eine Reihe von Einrichtungen verfügen kann, die sie, unabhängig von dem Verkehr und den dahingehenden Einnahmen, so wie so hätte erstellen müssen, in billiger Weise Rechnung zu tragen. In Fällen, wo der Verkehr der Anschlußbahn wesentlich geringer ist, als derjenige der Hauptbahn, rechtfertigt sich daher, aus diesem Grunde zu der nach dem Verkehrsverhältnis berechneten Anteilsquote einen Zuschlag zu Gunsten der Hauptbahn zu machen. In casu ergibt sich nach der Berechnung des Majoritätsgutachtens, welcher das Minderheitsgutachten nicht widerspricht, daß der in Betracht kommende Verkehr der Nordostbahn circa 27 % des Gesamtverkehrs ausmacht. diesem Verhältnis hätte die Klägerin unter ausschließlicher Anwendung des Wagenachsensystems die Beklagte zu entschädigen; da jedoch für den Anteil an der Verzinsung des Anlagekapitals ein angemessener Zuschlag gemacht werden muß, so rechtfertigt es sich, den Gesamtanteil an den Kosten der Anschlußstation im Verhältnis von 30% zu Lasten der Klägerin, zu 70 % zu Lasten der Beklagten festzusetzen. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: Der von der Nordostbahn zu tragende Anteil für die Mitbenutzung der Station Goßau, d. h. also an das zu 5 % zu verzinsende Anlagekapital für die von den Litiganten gemeinschaftlich benutzten Bestandteile der Station Goßau (Mobiliargegenstände inbegriffen), ferner an die Unterhaltskosten für diese gemeinsam benutzten Objekte und an die Kosten der Besorgung des Dienstes auf dieser Station, wird auf 30 % (dreißig Prozent) festgesetzt.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.