

- 7 Öffentliche Werke – Energie – Verkehr
 Travaux publics – Energie – Transports et
 communications
 Lavori pubblici – Energia – Trasporti e
 comunicazioni

53

Auszug aus dem Urteil der Abteilung I
i.S. Stadt Bern gegen
Schweizerische Bundesbahnen und Bundesamt für Verkehr
A–2945/2013 vom 10. Dezember 2013

Kostenverteilung für die Sanierung einer Strassenbrücke über eine Eisenbahnlinie. Eisenbahnrechtliche Begriffe Änderung und Erneuerung. Umgang mit einer sogenannten Mischanlage. Bestätigung der Rechtsprechung.

Art. 25 ff. EBG, insbesondere Art. 26 Abs. 2, Art. 27 Abs. 1 und Art. 29 EBG.

1. **Begriffe der Änderung und Erneuerung im eisenbahnrechtlichen Sinn.** Mit einer Änderung wird die ursprüngliche Substanz eines Werks verändert und dessen Gebrauchswert vermehrt, während sich die Erneuerung auf die funktionale Erhaltung und Verlängerung der Lebensdauer beschränkt. Auch ein neues Bauwerk, das dieselbe Funktion wie das alte erfüllt, gilt als Erneuerung. Die Erneuerung mit einem besseren Bauwerk stellt im Umfang der Erweiterung oder Verbesserung zugleich eine Änderung dar, sogenannte Mischanlage (E. 5).
2. **Grundsätze der Kostenverteilung.** Die Kosten einer Erneuerung eines Kreuzungsbauwerks trägt der Eigentümer des neueren Verkehrswegs als dessen ursprünglicher Verursacher. Die Kosten einer Änderung sind zwischen den Verkehrsträgern aufzuteilen im Verhältnis, in dem die Entwicklung des jeweiligen Verkehrs diese bedingt. Bei einer Mischanlage sind zunächst die auf die Änderung entfallenden Kosten nach Art. 26 Abs. 2 EBG aufzuteilen. Die restlichen Baukosten sind vom ursprünglichen Verursacher zu übernehmen. Zieht jedoch der Nichtverursacher

Vorteile aus der Erneuerung, hat er gemäss Art. 27 Abs. 1 EBG in diesem Umfang für die Erneuerungskosten aufzukommen (E. 6).

Répartition des frais concernant l'assainissement d'un pont routier au-dessus d'une ligne de chemin de fer. Notions de modification et de renouvellement selon la législation sur les chemins de fer. Traitement d'une installation dite mixte. Confirmation de la jurisprudence.

Art. 25 ss LCdF, notamment art. 26 al. 2, art. 27 al. 1 et art. 29 LCdF.

1. Notions de modification et de renouvellement au sens de la législation sur les chemins de fer. Alors que le renouvellement se limite au maintien de la fonction et à la prolongation de la durée de vie de l'ouvrage, la modification implique un changement de la substance originelle de l'ouvrage et une augmentation de sa valeur d'utilisation. Il faut aussi comprendre par renouvellement le remplacement d'un ancien ouvrage par un nouveau qui remplit la même fonction. Le renouvellement au moyen d'un meilleur ouvrage consiste en même temps en une modification pour ce qui concerne son extension ou son amélioration; il s'agit alors d'une installation mixte (consid. 5).
2. Principes applicables à la répartition des frais. Les frais de renouvellement d'un ouvrage de croisement sont supportés par le propriétaire de la voie de communication la plus récente en tant qu'il est la cause première (premier responsable). Les frais de modification sont répartis entre les différents modes de transport en proportion du développement du trafic qui en découle. En présence d'une installation mixte, il convient tout d'abord de répartir les frais découlant de la modification conformément à l'art. 26 al. 2 LCdF. Le solde des frais de construction est à la charge du premier responsable. Si toutefois le non-responsable tire profit des travaux de renouvellement, il doit participer aux frais dans la proportion correspondante, conformément à l'art. 27 al. 1 LCdF (consid. 6).

Ripartizione delle spese cagionate dal risanamento di un ponte stradale sopra una linea ferroviaria. Definizione di modifica e rinnova-

mento secondo la legislazione sulle ferrovie. Trattamento di un cosiddetto impianto misto. Conferma della giurisprudenza.

Art. 25 segg. Lferr, in particolare art. 26 cpv. 2, art. 27 cpv. 1 e art. 29 Lferr.

1. Definizione di modifica e rinnovamento secondo la legislazione sulle ferrovie. Una modifica comporta il cambiamento della sostanza originaria di un'opera e ne aumenta il valore d'uso, mentre il rinnovamento si limita a conservarne la funzione e a prolungarne il ciclo di vita. Il concetto di rinnovamento ingloba anche le nuove costruzioni che svolgono la stessa funzione di un'opera preesistente. Se comporta il miglioramento di un'opera, il rinnovamento configura al tempo stesso una modifica, ossia un cosiddetto impianto misto, nella misura corrispondente all'ampliamento o al miglioramento (consid. 5).
2. Principio della ripartizione delle spese. Le spese cagionate dal rinnovamento di un incrocio devono essere assunte dal proprietario della via di comunicazione più recente in quanto primo responsabile. Le spese di una modifica devono essere ripartite tra i vettori di trasporto nella misura in cui le modifiche sono richieste dallo sviluppo del traffico su l'una o l'altra di queste vie di comunicazione. Nel caso degli impianti misti devono dapprima essere ripartite le spese ascrivibili alla modifica ai sensi dell'art. 26 cpv. 2 Lferr. Le rimanenti spese di costruzione devono essere assunte dal primo responsabile. Tuttavia, se il rinnovamento assicura dei vantaggi al non responsabile, questi deve assumersi le spese di rinnovamento nella misura corrispondente conformemente all'art. 27 cpv. 1 Lferr (consid. 6).

Im Frühjahr 2009 entschied sich die SBB AG, die in den Jahren 1936/1937 errichtete Strassenüberführung « Polygonbrücke », die über die Eisenbahnlinie Wyler-Hauptbahnhof Bern führt, durch eine neue Stahlbrücke zu ersetzen. Von Ende April 2012 bis Ende März 2013 wurde die neue Brücke für total Fr. 1 800 000.– realisiert.

Die SBB AG und die Stadt Bern vermochten sich indessen nicht über die Aufteilung der Baukosten, das Eigentum an der Polygonbrücke sowie die Tragung des baulichen und betrieblichen Unterhalts derselben zu einigen.

Mit Verfügung vom 25. April 2013 hiess das Bundesamt für Verkehr (BAV) das Gesuch der Stadt Bern betreffend die Kostenverteilung für die Erneuerung der Polygonbrücke, soweit es darauf eintrat, teilweise gut und verpflichtete die Stadt Bern, Fr. 745 750.– (47.50 %) der strittigen Sanierungskosten zu tragen, während es die restlichen Kosten im Betrag von Fr. 824 750.– (52.50 %) der SBB AG auferlegte. Im Übrigen hielt es fest, die Stadt Bern hätte die Unterhaltskosten für ihre besonderen Begehren zu tragen; die übrigen Folgekosten seien nach Massgabe der Vereinbarung von 1953 zwischen den Verfahrensparteien aufzuteilen.

Gegen diese Verfügung hat die Stadt Bern (nachfolgend: Beschwerdeführerin) Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Sie beantragt, die SBB AG (nachfolgend: Beschwerdegegnerin) sei zu verpflichten, die gesamten Kosten für den Neubau der Polygonbrücke abzüglich der als Vorteil anerkannten Fr. 227 690.– zu tragen. Eventuell habe die SBB AG die vom BAV (nachfolgend: Vorinstanz) infolge verkürzter Lebensdauer angenommene Wertverminderung von 25 % vollumfänglich zu tragen.

Die Beschwerdegegnerin beantragt die Abweisung der Beschwerde.

Das Bundesverwaltungsgericht heisst die Beschwerde teilweise gut.

Aus den Erwägungen:

5. Nachfolgend ist demzufolge aufgrund der massgeblichen gesetzlichen Regelungen zu bestimmen, ob und in welchem Umfang sich die Beschwerdeführerin an den fraglichen Kosten zu beteiligen hat.

5.1 Art. 25 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) sieht vor, dass der Eigentümer eines neuen Verkehrsweges die Kosten der ganzen Anlage an der Kreuzungsstelle trägt, wenn ein neues, dem öffentlichen Verkehr dienendes Bahngeleise eine öffentliche Strasse oder eine neue öffentliche Strasse eine bereits bestehende Bahnlinie kreuzt. Wird ein Niveauübergang durch eine Über- oder Unterführung ersetzt oder infolge Verlegung einer Strasse aufgehoben, so hat die Bahn die Kosten dieser Änderung zu tragen, wenn diese vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs bedingt ist. Ist die Änderung hingegen vorwiegend auf die Bedürfnisse des Strassenverkehrs zurückzuführen, so hat der Strasseneigentümer die Kosten zu tragen (Art. 26 Abs. 1 EBG). Bei allen anderen Änderungen einer Kreuzung, einschliesslich der Anpassung und Verbesserung von Sicher-

heitseinrichtungen, haben Eisenbahnunternehmen und Strasseneigentümer die Kosten aller Änderungen der Bahn- und Strassenanlage in dem Verhältnis zu tragen, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt (Art. 26 Abs. 2 EBG). Schliesslich hat sich jede Partei in dem Umfang an den Kosten zu beteiligen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen (Art. 27 Abs. 1 EBG), und überdies jene Kosten zu tragen, die durch Begehren verursacht wurden, welche eine Partei im Interesse der dauernden Verbesserung oder des zukünftigen Ausbaus ihrer eigenen Anlage gestellt hat (Art. 27 Abs. 2 EBG). Diese Regelungen finden gemäss Art. 29 EBG sinngemäss auf die Kosten für Unterhalt und Erneuerung sowie auf alle vorübergehenden und dauernden Massnahmen zur Verhütung von Unfällen an der Kreuzungsstelle mit Einschluss der Bedienung der dazu bestimmten Anlagen Anwendung.

5.2 Der Abbruch der in den Jahren 1936/1937 gebauten Polygonbrücke und deren Neubau an derselben Stelle ist nicht als Neubau im Sinne von Art. 25 EBG zu qualifizieren. Ebenso wenig wurde hiermit ein Niveauübergang durch eine Über- oder Unterführung ersetzt (Art. 26 Abs. 1 EBG). Fraglich ist hingegen, ob es sich hierbei um eine Änderung einer bestehenden Anlage im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG oder um eine Erneuerung gemäss Art. 29 EBG handelt.

5.2.1 Das Bundesgericht hat sich, soweit ersichtlich, bis anhin nicht eingehend mit der Frage auseinandergesetzt, welche baulichen Vorkehren als Änderung im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG anzusehen sind, da diese Frage bei den von ihm zu beurteilenden Fällen nicht strittig und aufgrund der Aktenlage klar war (vgl. BGE 94 I 569 E. 3; Urteil des Bundesgerichts 2A.80/1999 vom 5. Januar 2000 E. 5b/bb). Das Bundesverwaltungsgericht seinerseits konnte diese Frage in BVGE 2011/12 und grundsätzlich ebenfalls im Urteil A-5867/2007 vom 27. Oktober 2008 offenlassen. Im Urteil A-5896/2007 vom 19. Mai 2009 E. 3.2.4.1 hat es dazu hingegen festgehalten, Art. 26 Abs. 2 EBG sei nicht anwendbar, wenn die Sanierung eines Bahnübergangs nicht oder nicht ausschliesslich in einer Entwicklung des Verkehrs auf der Strasse oder der Schiene begründet liege, sondern – zumindest teilweise – in den Risiken der Anlage an der Kreuzungsstelle, welche den Sicherheitsvorschriften nicht oder nicht mehr entsprechen würde. In einem solchen Fall seien gestützt auf Art. 29 EBG die Art. 25–28 EBG analog anzuwenden und die Kosten grundsätzlich demjenigen Verkehrsträger aufzuerlegen, welcher ursprünglich die Kreuzung verursacht habe (Art. 25 Abs. 1 EBG); seien die Risiken der zu sanierenden Sicherungsanlage zugleich auf eine Verkehrs-

zunahme auf demjenigen Verkehrsträger zurückzuführen, welcher die Kreuzung ursprünglich nicht verursacht habe, so seien diese Kosten auf die Eigentümer beider Verkehrsträger zu verteilen (Art. 26 Abs. 2 EBG). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist demnach bei der Bestimmung, ob bauliche Vorkehren an einer bestehenden Kreuzungsanlage als Änderung oder Erneuerung anzusehen sind, danach zu differenzieren, ob diese durch die veränderten Bedürfnisse der betroffenen Verkehrsträger bedingt sind.

5.2.2 Diese Betrachtungsweise stützt sich auf die Materialien. In der Botschaft an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 8. Februar 1956 führt der Bundesrat zu den massgeblichen Regelungen (damals Art. 23–30, heute Art. 25–32 EBG) aus, Bahn und Strasse seien von jeher und zumal heute als ebenbürtige öffentliche Verkehrsträger zu betrachten. Deshalb solle nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen derjenige Teil die Kosten tragen, der, gleichgültig aus welchen Gründen, eine Änderung des bestehenden Zustandes verlange oder verursache (BBl 1956 I 247). Demzufolge trage jeweils diejenige Partei die Kosten der gesamten Anlage an der Kreuzungsstelle, auf deren Veranlassung das Bauwerk ausgeführt worden sei (BBl 1956 I 249). Trete eine neue Verkehrslinie zu einer bereits bestehenden hinzu, so habe somit dieser Verkehrsträger die gesamten Kosten für die neue Kreuzungsanlage, das heisst alle einmaligen Aufwendungen für die baulichen Ausführungen, ferner alle sonstigen, durch dieses Bauvorhaben verursachten späteren Aufwendungen (Art. 27 EBG [heute Art. 29 EBG]) zu tragen. Art. 24 (heute Art. 26 EBG) übertrage diesen Grundsatz auf die Fälle, in welchen bestehende Kreuzungen neuen Verkehrsbedürfnissen angepasst würden. Erweise sich der Ersatz eines Niveauübergangs durch eine Über- oder Unterführung oder die Verlegung des Übergangs als notwendig, so habe derjenige die Kosten zu tragen, welcher die fragliche Änderung verursacht habe (BBl 1956 I 249). Handle es sich um eine andere Art von Anpassung bestehender Kreuzungsanlagen an neue Verkehrsbedürfnisse, sollten grundsätzlich die Kosten aller Änderungen zu Lasten des Eigentümers desjenigen Verkehrsweges gehen, auf welchem die bisherige und, soweit dies voraussehbar sei, die zukünftige Entwicklung des Verkehrs die Änderung oder Anpassung der Kreuzungsanlage bedinge. Sei diese Anpassung die Folge einer seit Erstellung der Kreuzungsanlage eingetretenen Veränderung des Verkehrs auf beiden Verkehrswegen, sollten die Kosten dementsprechend verteilt werden (BBl 1956 I 250). Für die Qualifikation eines Bauvorhabens als Änderung

oder Erneuerung ist demnach entscheidend, ob es auf veränderte Verkehrsbedürfnisse zurückzuführen ist.

5.2.3 Diese vom historischen Gesetzgeber gewählte, begriffliche Umschreibung der Änderung einer Kreuzungsanlage unterscheidet sich von der im Bau- und Planungsrecht üblichen (vgl. BERNHARD WALDMANN/PETER HÄNNI, Raumplanungsgesetz, Bern 2006, Art. 22 N. 17 und Art. 24c N. 10), was jedoch angesichts der unterschiedlichen Zielsetzung der fraglichen Regelungen nur folgerichtig ist. Deshalb hat denn auch die Lehre eine eigenständige Definition der eisenbahnrechtlichen Änderung sowie Erneuerung entwickelt (vgl. ENRICO RIVA, Kostentragung für den Unterhalt und die Erneuerung von Kreuzungsbauwerken Schiene – Strasse, in: Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht [ZBl] 1993, S. 341; PIERRE TSCHANNEN/THOMAS LOCHER, Massnahmeständigkeit und Kostentragungspflicht bei Kreuzungen zwischen Strasse und Gewässer, in: Verwaltungsorganisationsrecht – Staatshaftungsrecht – öffentliches Dienstrecht, Bern 2011, S. 61 ff.). Nach dieser auf RIVA zurückgehenden Umschreibung bezeichnet der Begriff der Änderung (Erweiterung, Ausbau) Bauereignisse, welche die ursprüngliche Substanz des Werks verändern und damit auch dessen Gebrauchswert vermehren (vgl. TSCHANNEN/LOCHER, a.a.O., S. 62). Die Erneuerung beschränkt sich hingegen auf die funktionale Erhaltung eines Bauwerks. Sie setzt gegen Ende oder am Ende der Lebensdauer an und verleiht dem Bauwerk im Sinne einer « neubauähnlichen Instandsetzung » gewissermassen eine zweite Lebensdauer (vgl. TSCHANNEN/LOCHER, a.a.O., S. 61; RIVA, a.a.O., S. 341). Im strengen Sinne beschränkt sie sich auf die ursprüngliche Substanz. Wird eine Kreuzungsanlage jedoch abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt, welches dieselbe Funktion erfüllt, so handelt es sich hierbei ebenfalls um eine Erneuerung (vgl. TSCHANNEN/LOCHER, a.a.O., S. 61). Wird ein solcher Neubau zum Anlass genommen, die abgebrochene Baute durch ein vergleichsweise besseres Werk zu ersetzen, liegt im Umfang der Erweiterung oder Verbesserung zugleich eine Änderung vor (sog. Mischanlage; vgl. TSCHANNEN/LOCHER, a.a.O., S. 62; RIVA, a.a.O., S. 341 Fn. 23).

5.2.4 Das Bundesverwaltungsgericht erachtet diese von der Lehre entwickelte Umschreibung der Änderung (Art. 26 Abs. 2 EBG) und Erneuerung (Art. 29 EBG) grundsätzlich als zutreffend. Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass, wie bereits im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5896/2007 vom 19. Mai 2009 E. 3.2.4.1 entschieden, bei der Qualifikation von baulichen Massnahmen an bestehenden Kreuzungsbauwerken

von entscheidender Bedeutung ist, ob diese durch die veränderten Bedürfnisse der betroffenen Verkehrsträger bedingt sind. Trifft dies zu, so liegt eine Änderung im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG vor. Andernfalls handelt es sich um eine Erneuerung, und zwar selbst dann, wenn anlässlich der Sanierung eines Kreuzungsbauwerks veränderten Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen und die fragliche Kreuzungsanlage in dieser Hinsicht verbessert wird. Von dieser begrifflichen Umschreibung ausgehend ist anschliessend zu prüfen, ob es sich beim infrage stehenden Abbruch der ursprünglichen Polygonbrücke und deren Neubau an derselben Stelle um eine Änderung (Art. 26 Abs. 2 EBG) oder Erneuerung (Art. 29 EBG) handelt.

5.2.4.1 In den Jahren 2000 und 2003 wurde die Tragfähigkeit der ursprünglichen Polygonbrücke sowie deren Allgemeinzustand durch das Ingenieurbüro Diggelmann + Partner AG überprüft (damals unter der Bezeichnung: Fachgemeinschaft mattec+). Dabei wurde eine starke Korrosionsrille von 4–6 mm Tiefe im Steg festgestellt. Deswegen beschränkte die Beschwerdeführerin 2001 die Nutzungslast der Polygonbrücke auf 8 Tonnen, verfügte ein Kreuzungsverbot und führte einen minimalen Abstand von 25 m für Fahrzeuge ein. In den Jahren 2006/2007 wurde die ursprüngliche Polygonbrücke abermals einer Überprüfung unterzogen. Dabei kam das Ingenieurbüro Nydegger & Meister zum Schluss, dass sich die Korrosionsrille weiter vertieft habe, weshalb die Tragsicherheit für die bisherige Nutzung der Polygonbrücke nicht mehr vollständig gegeben sei. Aufgrund dieses Berichts liess die Beschwerdegegnerin die ursprüngliche Polygonbrücke provisorisch sanieren (...). Zugleich schränkte die Beschwerdeführerin deren Nutzung auf 3,5 Tonnen ein und führte für Fahrzeuge einen Einbahnverkehr ein. Im Dezember 2010 wurde die Tragfähigkeit der Polygonbrücke erneut untersucht, mit dem Ergebnis, dass die Polygonbrücke mit den ausgeführten Verstärkungen der Trägerstege eine ausreichende Sicherheit für den zugelassenen Verkehr gewährleiste (...).

5.2.4.2 Aufgrund dieser Berichte ist erstellt, dass die ursprüngliche Polygonbrücke saniert werden musste, um sie weiterhin entsprechend ihrer Zweckbestimmung nutzen zu können. Soweit die Beschwerdeführerin dagegen anführt, der Neubau der Polygonbrücke stehe in direktem Zusammenhang mit der Entflechtung « Bern-Wylerfeld », trifft dies, worauf die Beschwerdegegnerin im Übrigen selbst hinweist (...), insofern zu, als diese beiden Bauvorhaben aufeinander abgestimmt wurden. Insofern ist es durchaus denkbar, dass die Entflechtung

« Bern-Wylerfeld » die Ausgestaltung der Polygonbrücke beeinflusst hat, indem das strassen- oder eisenbahnseitige Verkehrsaufkommen deswegen anders bewertet worden ist. Jedoch hätte die ursprüngliche Polygonbrücke ungeachtet dessen saniert werden müssen, womit auszuschliessen ist, dass der Neubau der Polygonbrücke ausschliesslich durch veränderte Verkehrsbedürfnisse verursacht wurde. Der Neubau der Polygonbrücke ist somit nicht als Änderung im Sinne von Art. 26 Abs. 2 EBG, sondern als Erneuerung gemäss Art. 29 EBG zu qualifizieren.

6. Die Kosten für solche baulichen Vorkehren sind in sinngemässer Anwendung der Art. 25–28 EBG zwischen den beteiligten Verkehrsträgern zu verteilen (Art. 29 EBG). Den Art. 25–28 EBG liegen die Prinzipien der Ebenbürtigkeit der Verkehrswege, der Verursachung und der Vorteilsanrechnung zugrunde. Nach dem Ebenbürtigkeitsprinzip sind die öffentlichen Verkehrswege einander gleichgestellt und die Kosten nicht zum Vornherein einer Seite aufzubürden. Aus der grundsätzlichen Ebenbürtigkeit der öffentlichen Verkehrswege ergibt sich als zweiter Grundsatz das in Art. 25 EBG verankerte Verursacherprinzip, wonach diejenige Partei, die eine Veränderung des bestehenden Zustandes auslöst, die daraus herrührenden Kosten zu tragen hat. Für den Neubau einer Kreuzungsanlage bedeutet dies, dass der Eigentümer des neuen Verkehrsweges die gesamten Kosten an der Kreuzungsanlage, einschliesslich sämtlicher Folgekosten, zu tragen hat (Art. 25 und 29 EBG). Muss ein Niveauübergang durch eine Über- oder Unterführung ersetzt oder infolge Verlegung der Strasse aufgehoben werden, so trägt die Kosten aller Änderungen an der Bahn- oder Strassenanlage derjenige Verkehrsträger, durch dessen Bedürfnisse die Änderungen vorwiegend bedingt sind (Art. 26 Abs. 1 EBG). Bei allen anderen Änderungen einer Kreuzung, einschliesslich der Anpassung und Verbesserung von Sicherheitsanlagen, haben Eisenbahnunternehmen und Strasseneigentümer die Kosten aller Änderungen der Bahn- und Strassenanlage in dem Verhältnis zu tragen, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt (Art. 26 Abs. 2 EBG). Wird eine Anlage nicht nur erneuert, sondern zugleich verbessert (sog. Mischanlage, vgl. E. 5.2.3), sind diese Regelungen dahingehend umzusetzen, als die Kosten für die Änderung der Kreuzungsanlage zunächst zwischen den Verkehrsträgern (Eisenbahn und Strasse) in dem Verhältnis zu verteilen sind, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen diese bedingt hat (Art. 29 i.V.m. Art. 26 Abs. 2 EBG). Die restlichen Baukosten sind alsdann in analoger Anwendung von Art. 25 EBG vom ursprünglichen Verursacher zu übernehmen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A–5896/2007 vom 19. Mai

2009 E. 3.2.4.1 und E. 3.2.4.2). Die sich daraus ergebende Kostenverteilung ist nach dem Prinzip der Vorteilsanrechnung schliesslich insoweit zu korrigieren, als der ursprüngliche Verursacher von der Finanzierung der Umgestaltung der Kreuzungsanlage in dem Umfang zu befreien ist, als der Nichtverursacher daraus Vorteile zieht (vgl. BVGE 2011/12 E. 7.2; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5867/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 6.1; REKO-UVEK 33/34-2000-20 vom 5. April 2001 E. 7.3.1; RIVA, a.a.O., S. 335–340).

6.1 Diese Praxis ist in der Lehre zum Teil auf Kritik gestossen. RIVA ist der Auffassung, das im Gesetz angelegte Spannungsverhältnis zwischen dem Gedanken der Ebenbürtigkeit der Verkehrswege und dem Verursacherprinzip verstärke sich, je mehr man sich von der « Verursachung » entferne. Seien Schiene und Strasse grundsätzlich gleichberechtigte Verkehrsträger, die gleicherweise Anspruch auf Kreuzung hätten, so leuchte es nicht ein, warum der zeitlich später hinzugestossene Weg allein und für alle Zukunft die Kosten für die fragliche Kreuzungsanlage zu tragen habe. Eine derartige Fortschreibung der Kostenverteilung werde vollends fragwürdig, wenn es um die neubauähnliche Erneuerung eines bestehenden Kreuzungsbauwerks gehe. Deshalb müsse die Wirkung des eisenbahnrechtlichen Verursacherprinzips, wie es in den Art. 25 und 26 EBG statuiert sei und für den Fall der Erneuerung über Art. 29 EBG für sinngemäss anwendbar erklärt werde, erlöschen, wenn das Kreuzungsbauwerk am Ende der zu erwartenden Lebensdauer zu erneuern sei. Die infolgedessen bestehende Gesetzeslücke sei in sinngemässer Anwendung des Verursacher- und Vorteilsanrechnungsprinzips zu schliessen, was im Regelfall zu einer hälftigen Teilung der Erneuerungskosten führe (vgl. RIVA, a.a.O., S. 346–348). STÜCKELBERGER/HALDIMANN lehnen diese Auffassung ohne nähere Begründung ab (vgl. UELI STÜCKELBERGER/CHRISTOPH HALDIMANN, in: Georg Müller [Hrsg.], Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Bd. IV, Verkehrsrecht, Basel 2008, S. 279 Fn. 64). TSCHANNEN/LOCHER erachten sie dagegen als beachtenswert, zumal es regelmässig schwierig sei, nach Ablauf der Lebensdauer eines Kreuzungsbauwerks festzustellen, wer dieses Bauwerk ursprünglich tatsächlich verursacht habe. Sie geben jedoch zu bedenken, dass sich der Gesetzeswortlaut deutlich für die Alterspriorität ausspreche, was nahelege, die einmal erworbene Verursachereigenschaft auch nach Ablauf der Lebensdauer einer Anlage hinaus nachwirken zu lassen. Die entsprechende Praxis vermöge sich somit auf gute Gründe zu stützen (vgl. TSCHANNEN/LOCHER, a.a.O., S. 78).

6.2 In der Tat ist der Wortlaut von Art. 29 EBG insoweit klar, als darin auf die Art. 25–28 EBG verwiesen wird. Hätte der Gesetzgeber den Verweis auf Art. 25 EBG nur für die Kosten des Unterhalts und für alle vorübergehenden oder dauernden Massnahmen zur Verhütung von Unfällen gewünscht, so hätte er für die Erneuerung bestehender Kreuzungsanlagen eine eigene Regelung getroffen. Davon hat er jedoch abgesehen, und zwar sowohl anlässlich der Einführung von Art. 29 EBG (damals Art. 27 EBG) als auch dessen redaktioneller Überarbeitung im Rahmen der Bahnreform 2. Welche Gründe ihn dazu bewogen haben, geht aus der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 8. Februar 1956 hervor. Darin wird die interessierende Regelung (damals Art. 27, heute Art. 29 EBG) im Zusammenhang mit dem heutigen Art. 25 EBG (damals Art. 23 EBG) diskutiert. Danach trägt bei neuen Kreuzungen « diejenige Partei die Kosten der ganzen Anlage an der Kreuzungsstelle, auf deren Veranlassung das Bauwerk ausgeführt werden muss. Unter den Kosten der ganzen Anlage an der Kreuzungsstelle sind alle einmaligen Aufwendungen für die baulichen Ausführungen zu verstehen, ferner alle sonstigen, durch dieses Bauvorhaben verursachten, späteren Aufwendungen (Art. 27) » (BBl 1956 I 249). Diese Ausführungen würden allenfalls Raum für Interpretationen bieten, wenn am Ende nicht auf Art. 29 EBG (damals Art. 27 EBG) verwiesen würde. Mit dieser Bezugnahme hat der Gesetzgeber indes klargestellt, dass der Verursacher einer neuen Kreuzungsbauanlage nicht nur deren Baukosten, sondern sämtliche Folgekosten, einschliesslich der Kosten der Erneuerung des fraglichen Bauwerks, unter vollständiger Schonung des vormaligen Verkehrsträgers zu tragen hat. Dieser unmissverständliche Wille des Gesetzgebers, der sich im Wortlaut von Art. 29 EBG niedergeschlagen hat, erscheint heute umso gewichtiger, als die interessierenden Kostenregelungen im Rahmen der Bahnreform 2 unter einem neuen Abschnitt (8. Abschnitt: Kreuzungen zwischen öffentlichen Strassen und Bahnen) zusammengefasst und geringfügigen redaktionellen Änderungen unterzogen wurden, im Übrigen jedoch unangetastet geblieben sind. Daraus ist zu folgern, dass sich der Gesetzgeber mit den fraglichen Kostenregeln auseinandergesetzt hat, diese als angemessen erachtet und deshalb von deren Revision abgesehen hat. Dieser klare gesetzgeberische Wille bindet das Bundesverwaltungsgericht, weshalb ein Abweichen vom diesbezüglich unmissverständlichen Wortlaut von Art. 29 EBG ausgeschlossen ist. Das Bundesverwaltungsgericht sieht sich daher heute, weniger denn je, veranlasst, die zu Art. 29 EBG bestehende Praxis aufzugeben.

6.3 Im Lichte dieser Ausführungen ist vorliegend vorderhand zu untersuchen, ob die Polygonbrücke mit dem Neubau ausschliesslich erneuert oder zugleich verbessert wurde und damit eine Mischanlage darstellt. Anschliessend sind die strittigen Baukosten nach den dargelegten Grundsätzen zwischen den Verfahrensparteien zu verteilen.

6.3.1 Die Polygonbrücke wurde in den Jahren 1936/1937 als einfeldrige Stahlbrücke gemäss der damaligen SIA-Norm 112 (Ausgabe 1935) gebaut, welche die vier Bahngleise der Strecke Bern–Zollikofen mit einer Spannweite von 23 m, einer Fahrbahnbreite von 4,80 m sowie beidseitigen Randsteinen von ungefähr 25 cm Breite schiefwinklig überspannte. Wie damals üblich, wurde sie für insgesamt vier Lastwagen zu je 13 Tonnen bemessen (...). Im Zeitraum von März 2012 bis April 2013 liess die Beschwerdegegnerin die Polygonbrücke durch eine neue, an derselben Stelle errichtete Stahlbrücke ersetzen, welche die vormalige Geometrie der Polygonbrücke beibehalten hat, jedoch im Strassenbereich um ungefähr 20 cm verbreitert und mit einer Gehwegkante sowie zwei Geländern aus Glas versehen wurde. Ausserdem wurden zwei Hüllrohre für das Tiefbauamt der Stadt Bern sowie sechs Wasserrohre in die Polygonbrücke eingebaut und deren Traglast auf 44 Tonnen erhöht. Schliesslich wurde die Brücke neu mit einem Asphalt- und nicht, wie vormals, mit einem Betonbelag (...) und allenfalls zusätzlich mit einer Fahrstromanlage versehen (...). Demzufolge hat die Beschwerdegegnerin die ursprüngliche Polygonbrücke durch ein neues Bauwerk ersetzt, welches im Wesentlichen dieselbe Funktion wie die ursprüngliche Brücke erfüllt, diese allerdings in gewissen Punkten entsprechend den veränderten Verkehrsbedürfnissen verbessert. Bei der Polygonbrücke handelt es sich folglich um eine als Erneuerung zu qualifizierende Mischanlage.

6.3.2 Die Parteien sind in Art. 3 Abs. 1 der Vereinbarung vom 9./22. September 2011, genehmigt durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 30. November 2011, übereingekommen, dass die Vertragspartei, welche im Interesse der dauernden Verbesserung oder des künftigen Ausbaus ihrer eigenen Anlage besondere Begehren stellt, die daraus an der Kreuzungsstelle resultierenden Kosten zu tragen hat. Auf dieser Grundlage hat sich die Beschwerdeführerin bereit erklärt, die Kosten im Betrag von Fr. 227 690.–, die aus der Verbreiterung der Brücke, der Erhöhung der Brückenlast, dem Bau einer Gehwegkante, dem Einbau zweier Hüllrohre sowie sechs Wasserröhren und der Installation eines Geländers aus Glas im Vergleich zu einem Standard-Geländer resultieren, zu überneh-

men. Sollte auf Begehren der Beschwerdegegnerin ferner – wie in der Vereinbarung vom 9./22. September 2011 erwähnt – eine Fahrbahnanlage gebaut worden sein, so haben sich die Verfahrensparteien offenbar über die Tragung der hiermit verbundenen Kosten ebenfalls geeinigt. Diese Kosten bildeten jedenfalls nicht Gegenstand des vorinstanzlichen Verfahrens, weshalb die Vorinstanz darüber nicht entschieden hat. Nachfolgend ist demnach nur zu prüfen, wer die Sanierungskosten im Betrag von Fr. 1 572 310.– zu tragen hat, die auf die funktionale Erneuerung der Polygonbrücke zurückzuführen sind (...).

6.3.3 In den 1930er Jahren baute die Beschwerdegegnerin die Eisenbahnlinie vom Wyler zum Hauptbahnhof Bern. Auf dem Bahnkilometer 104.702 kreuzte diese viergleisige Eisenbahnlinie die damalige Polygonstrasse, weshalb der fragliche Abschnitt der Polygonstrasse Nr. 25–19 durch die Polygonbrücke ersetzt werden musste. Aufgrund dieser chronologischen Abfolge ist die Beschwerdegegnerin entgegen der Ansicht der Vorinstanz als alleinige Verursacherin der Polygonbrücke anzusehen, womit sie die strittigen Sanierungskosten grundsätzlich zu tragen hat.

6.3.4 Die Beschwerdeführerin als Nichtverursacherin hat sich jedoch an den fraglichen Kosten insoweit zu beteiligen, als ihr aus dem Neubau der Polygonbrücke sowie deren Erneuerung Vorteile im Sinne von Art. 27 EBG erwachsen sind. Was unter einem Vorteil im Sinne von Art. 27 Abs. 1 EBG zu verstehen ist, hat das Bundesgericht, soweit ersichtlich, bis anhin nicht beantwortet. Nach der Praxis des Bundesverwaltungsgerichts kann ein solcher Vorteil nicht nur finanzieller, sondern – beispielsweise in Form eines Sicherheitsgewinnes – auch bloss ideeller Natur sein, wobei die Erhaltung des Ist-Zustandes auf längere Zeit ebenfalls als Vorteil zu werten ist (vgl. BVGE 2011/12 E. 9.6). Bei der gestützt auf Art. 27 Abs. 1 EBG vorzunehmenden Vorteilsanrechnung sind demnach sämtliche Vorteile einzubeziehen, welche der Nichtverursacher aufgrund der Umgestaltung der Kreuzungsanlage erwirbt oder ihm durch diese bauliche Vorkehr erhalten bleiben (vgl. BVGE 2011/12 E. 9.6; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5867/2007 vom 27. Oktober 2008 E. 8.1; REKO-UVEK A-2000-33 vom 5. April 2001 E. 7.3.2). Hinzu kommen gemäss Art. 27 Abs. 2 EBG Mehrkosten, die durch Begehren des Nichtverursachers bedingt sind, welche dieser im Interesse der dauernden Verbesserung oder des zukünftigen Ausbaus seiner Anlage gestellt hat. Die Umsetzung dieser Grundsätze auf den Fall der Erneuerung von Kreuzungsbauwerken kann zu einer zweistufigen Vorteilsanrechnung führen, da dem Nichtverursacher einerseits die Vorteile

anzurechnen sind, die ihm anlässlich des Neubaus der Kreuzungsanlage erwachsen sind, insoweit diese durch die Erneuerung des fraglichen Bauwerks fort dauern, andererseits jene, welche er aufgrund der Erneuerung derselben erworben hat. Nachfolgend ist deshalb vorerst zu untersuchen, ob und gegebenenfalls welche Vorteile der Beschwerdeführerin anlässlich des Neubaus der Polygonbrücke entstanden sind (vgl. E. 6.3.4.1–6.3.4.3), worauf dieselbe Frage in Bezug auf deren Erneuerung zu überprüfen ist (E. 6.3.4.4).

6.3.4.1 Die Verfahrensparteien sind nicht mehr im Besitze von Unterlagen zu den Baukosten der ursprünglichen Polygonbrücke und zu allfälligen diesbezüglichen Änderungsbegehren der Beschwerdeführerin. Allerdings verfügen sie über Unterlagen zum damaligen Neubau der Eisenbahnlinie vom Wyler zum Hauptbahnhof Bern. In den Vorbemerkungen der Vereinbarung vom 15. Juli 1932 betreffend den Neubau der fraglichen Zufahrtslinie wird festgehalten, die Vertragsparteien hätten während Jahren über den Umbau und die Erweiterung des Hauptbahnhofs Bern und über die Verbesserung der Zufahrt zu demselben verhandelt. Die Beschwerdeführerin habe neben der Schaffung verbesserter Bahnanlagen im Personenverkehr und der Erstellung eines neuen, den heutigen Ansprüchen genügenden und der Bundeshauptstadt würdigen Aufnahmegebäudes namentlich verlangt, die auszubauende Eisenbahnlinie aus der Lorraine zu verlegen. Die Beschwerdegegnerin habe sich zu dieser Trasseverlegung unter gewissen Bedingungen bereit erklärt. Nach eingehenden Untersuchungen sei von der Beschwerdegegnerin die Zufahrtslinie längs der Lorrainehaldelinie als bahntechnisch besser in den Vordergrund gestellt worden, während die Beschwerdeführerin aus städtebaulicher Sicht die Verlegung der Eisenbahnlinie in die Engthalde favorisiert habe. Die Frage sei in öffentlichen Versammlungen und Fachkreisen eingehend erörtert worden. Die Verfahrensparteien hätten sich schliesslich auf die Lorrainehaldelinie verständigt und zur Regelung des Neubaus dieser Eisenbahnlinie die Vereinbarung vom 15. Juli 1932 geschlossen. Bezüglich der durch dieses Projekt verursachten Baukosten seien sie darin übereingekommen, dass sich die Beschwerdeführerin an den fraglichen Kosten mit einem Pauschalbetrag von Fr. 1 500 000.– beteiligt (...).

6.3.4.2 Diese Ausführungen werden in der Botschaft des Stadtrats Bern an die Gemeinde betreffend die interessierende Zufahrtslinie dahingehend erläutert, als aufgrund der endgültigen Kostenvorschläge bei der Lorrainelinie (Projekt 3) mit Baukosten von Fr. 8 858 000.–, bei der

Engelhaldelinie mit solchen in der Höhe von Fr. 11 200 000.– (Projekt 4) und bei der Variante Lorrainehaldelinie (Projekt 5) mit Baukosten in der Höhe von Fr. 10 295 000.– zu rechnen sei. Die von der Beschwerdeführerin gewünschte Verlegung der Zufahrtslinie von der Lorraine in die Lorrainehalde verursache somit Mehrkosten im Betrag von Fr. 1 437 000.– (...). Mit Rücksicht auf die bahnbetrieblichen Vorteile, welche die neue Linie gegenüber der alten biete, sei die Beschwerdegegnerin bereit, Fr. 437 000.– dieser Mehrkosten zu übernehmen, womit der Beschwerdeführerin noch Mehrkosten im Umfang von Fr. 1 000 000.– verblieben. Ausserdem könne die Beschwerdeführerin das frei werdende, alte Bahnareal von der Neubrückstrasse bis zum Steinweg (ohne die Eisenbahnbrücke, die von der Beschwerdegegnerin auf eigene Kosten entfernt werde) für Fr. 500 000.– erwerben. Der Betrag an die Mehrkosten des Baues der neuen Eisenbahnlinie würde sich somit auf Fr. 1 500 000.– belaufen. Indem die Beschwerdeführerin diesen Betrag, wie vereinbart, in Form eines Pauschalpreises übernehme, werde sie von jedem Baurisiko befreit (...).

6.3.4.3 Daraus ergibt sich, dass die Beschwerdegegnerin den von ihr gewünschten Ausbau in der Lorraine nach der bereinigten Kostenschätzung für Fr. 8 858 000.– hätte realisieren können. Im Vergleich dazu führte die von der Beschwerdeführerin geforderte Verlegung der fraglichen Zufahrtslinie in die Lorrainehalde zu geschätzten Mehrkosten in der Höhe von Fr. 1 437 000.–. Diese Mehrkosten wurden im Umfang von Fr. 437 000.– durch den bahntechnischen Nutzen der neuen im Vergleich zur alten Linie kompensiert. Damit verblieben Mehrkosten im Betrag von Fr. 1 000 000.–, welche auf das Begehren der Beschwerdeführerin um Verlegung der Eisenbahnlinie von der Lorraine in die Lorrainehalde zurückzuführen waren. Diese Mehrkosten im Umfang von 9,7 % der gesamten Baukosten (1 000 000.– [geschätzter Vorteil für die Linienführung]: 10 295 000.– [geschätzte Baukosten total] x 100) stellen einen Vorteil der Beschwerdeführerin im Sinne von Art. 27 Abs. 2 EBG dar. Dieser bezieht sich allerdings nicht unmittelbar auf die Polygonbrücke, sondern auf den gesamten Neubau der Zufahrtslinie vom Wyler nach Bern. Er widerspiegelt jedoch das Interesse der Beschwerdeführerin an diesem Bauvorhaben, weshalb es gerechtfertigt erscheint, die diesbezügliche Vorteilsanrechnung auf die Polygonbrücke zu übertragen. Damit ist davon auszugehen, dass der Beschwerdeführerin durch den Bau der ursprünglichen Polygonbrücke ein Vorteil im Umfang von 9,7 % der Bausumme erwachsen ist, der ihr durch die Erneuerung der Polygon-

brücke erhalten bleibt. Infolgedessen hat sie sich in diesem Ausmass an den strittigen Sanierungskosten zu beteiligen.

6.3.4.4 Es bleibt zu prüfen, ob der Beschwerdeführerin durch die Erneuerung der Polygonbrücke weitere Vorteile im Sinne von Art. 27 EBG erwachsen. Bei der Polygonstrasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse, welche die Beschwerdeführerin gemäss Art. 41 Abs. 1 des Strassengesetzes des Kantons Bern vom 4. Juni 2008 (SG, BSG 732.11) zu erneuern hat (...). Würden der Beschwerdegegnerin die gesamten Sanierungskosten auferlegt, so könnte die Beschwerdeführerin die Kosten einsparen, welche sie ohne den Bau der Polygonstrasse für die Erneuerung eines ebenerdigen Strassenabschnitts in der Länge und Beschaffenheit der Polygonbrücke aufgewendet hätte (vgl. REKO-UVEK A-2000-33 vom 5. April 2001 E. 7.3.2; RIVA, a.a.O., S. 348 f.; TSCHANNEN/LOCHER, a.a.O., S. 79). Die entsprechenden Aufwendungen beziffert die Beschwerdeführerin mit überzeugender und nachvollziehbarer Begründung unter Beilage verschiedener Dokumente mit Fr. 20 000.–. Dieser Betrag, den die Beschwerdeführerin aufgrund des Neubaus der Polygonbrücke in den Jahren 2012/2013 einsparen kann, ist ihr ebenfalls als Vorteil im Sinne von Art. 27 Abs. 1 EBG anzurechnen.

6.3.5 Soweit die Beschwerdegegnerin im Weiteren verlangt, der Beschwerdeführerin die Kosten für die vorzeitige Sanierung der Polygonbrücke aufzuerlegen, ist festzuhalten, dass die Beschwerdegegnerin selber einräumt, intern seien zum Zeitpunkt des Baues der Polygonbrücke in den Jahren 1936/1937 keine Vorgaben zur erwarteten Lebensdauer gemacht worden. Erfahrungen mit vergleichbaren Kreuzungsbauwerken würden indes zeigen, dass bei fachgerechtem Strassenunterhalt von einer Lebensdauer von bis zu 100 Jahren ausgegangen werden könne (...). Diese nicht belegten Vorbringen der Beschwerdegegnerin genügen nicht, um eine vorzeitige Sanierung der Polygonbrücke mit hinreichender Wahrscheinlichkeit nachzuweisen (vgl. zum Beweismass: PATRICK L. KRAUSKOPF/KATRIN EMMENEGGER, in: Bernhard Waldmann et al. [Hrsg.], Praxiskommentar VwVG, Zürich 2009, Art. 12 N. 216). Dass weitere Beweismittel existieren könnten, um die Sachverhaltsdarstellung der Beschwerdegegnerin zu belegen, ist weder geltend gemacht worden noch ersichtlich. Die Folgen dieser Beweislosigkeit hat nach dem allgemeinen Rechtsgrundsatz von Art. 8 ZGB diejenige Partei zu tragen, die aus dem unbewiesenen Sachverhalt Rechte ableiten will (vgl. Urteil des Bundesgerichts 2A.669/2005 vom 10. Mai 2006 E. 3.5.2; KRAUSKOPF/EMMENEGGER, a.a.O., Art. 12 N. 207; ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER/

MARTIN BERTSCHI, *Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes*, 3. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2013, Rz. 115); mithin vorliegend die Beschwerdegegnerin. Sie kann folglich aus der behaupteten vorzeitigen Erneuerung der Polygonbrücke nichts zu ihren Gunsten ableiten.

6.3.5.1 Selbst wenn jedoch, den Behauptungen der Parteien folgend, von einer vorzeitigen Erneuerung der Polygonbrücke auszugehen wäre, würde sich vorliegend der festgelegte Kostenverteilungsschlüssel nicht ändern. Freilich ist RIVA der Auffassung, die gewöhnlichen Kostenregeln seien nur anwendbar, wenn das Kreuzungsbauwerk entsprechend den bei seiner Projektierung getroffenen Annahmen benutzt werde. Würden sich die Rahmenbedingungen im Sinne einer intensiveren Beanspruchung mit beschleunigtem Verschleiss ändern und sei diese Entwicklung dem einen oder anderen Verkehrsträger (Schiene oder Strasse) zuzuschreiben, richte sich die Kostenverteilung nach Art. 26 Abs. 2 EBG, wonach Strasse und Schiene die Kosten entsprechend der Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen je anteilmässig zu tragen hätten. Der auf eine übermässige Inanspruchnahme zurückzuführende Verschleiss sei insofern als Verursachung im Sinne des Eisenbahngesetzes anzusehen, der entsprechende Kostenfolgen auslöse (vgl. RIVA, a.a.O., S. 349). Diese Argumentation mag in Bezug auf den Unterhalt zutreffen, vermag jedoch hinsichtlich der Erneuerung eines Kreuzungsbauwerks nicht zu überzeugen. Die Erneuerung knüpft an eine bauliche Massnahme an, die bei einer intensiveren Beanspruchung einer Kreuzungsanlage nicht vorliegt. Von diesem Anknüpfungskriterium abzugehen, könnte erwogen werden, wenn die Anwendung der ansonsten geltenden Regelungen zu einem unbilligen Ergebnis führen würde. Dies trifft jedoch entgegen der von RIVA vertretenen Auffassung nicht zu. Nimmt das Verkehrsaufkommen auf der Strasse oder Bahn in unerwartetem Umfang zu, so hat dies, wenn nicht eine Änderung im Sinne von Art. 26 EBG, so doch zumindest eine Erneuerung des Kreuzungsbauwerks zur Folge, bei der das infrage stehende Bauwerk den neuen Bedürfnissen angepasst wird (sog. Mischanlage). Im einen wie im anderen Fall ist sichergestellt, dass die Änderungskosten und der hierauf entfallende Unterhalt zu Lasten desjenigen Verkehrsträgers gehen, der für die Umgestaltung der Kreuzungsanlage verantwortlich ist (Art. 26 EBG oder Art. 29 i.V.m. Art. 26 Abs. 2 EBG). Im Gegenzug wird der andere Verkehrsträger im entsprechenden Umfang sowohl von den Bau- als auch den Unterhaltskosten der Erneuerungsbaute befreit. Dieses Ergebnis trägt den Interessen der betroffenen Verkehrsträger in angemessener Weise Rechnung,

weshalb die von RIVA vorgeschlagene Lösung, die im Widerspruch zum Gesetzeswortlaut steht, abzulehnen ist.

6.3.5.2 Anders verhält es sich freilich, wenn, worauf die Argumentation der Beschwerdegegnerin ursprünglich abgezielt haben dürfte, die Beschwerdeführerin die als Strasse dienende Fläche der Polygonbrücke unzureichend unterhalten hätte, wodurch die Polygonbrücke derart geschädigt worden wäre, dass sie vor Ablauf ihrer ordentlichen Lebensdauer hätte saniert werden müssen. In diesem Fall hätte die Beschwerdeführerin gegen Ziff. 3 des Abtretungsvertrags und Parzellierungsgesuchs vom 25. Februar 1953 verstossen (...) und könnte von der Beschwerdegegnerin für den ihr daraus entstandenen Schaden haftbar gemacht werden. Dieser öffentlich-rechtliche Schadenersatzanspruch stünde wohl in echter Konkurrenz mit der deliktischen Haftung gemäss Art. 41 OR oder einer allfälligen Staatshaftung der Beschwerdeführerin, da die Beschwerdeführerin in diesem Fall widerrechtlich in das Eigentum der Beschwerdegegnerin eingegriffen hätte. Wie diesbezüglich zu entscheiden wäre, kann vorliegend aber offengelassen werden, weil solche Schadenersatzansprüche, sofern sie überhaupt in die Zuständigkeit der Bundesbehörden fielen, nicht Gegenstand der vorinstanzlichen Verfügung vom 25. April 2013 waren, weshalb sie im vorliegenden Beschwerdeverfahren auch nicht zu beurteilen sind.