

## VI. BAU UND BETRIEB DER EISENBAHNEN

ÉTABLISSEMENT ET EXPLOITATION  
DES CHEMINS DE FER54. Urteil der staatsrechtlichen Abteilung vom 1. März 1917  
i. S. Schweizerische Bundesbahnen  
gegen Bern-Neuenburg-Bahngesellschaft.

Anschluss einer Hauptbahn an eine andere nach Art. 30 Abs. 1 Eisenbahngesetz von 1872. Natur des daraus entstehenden Rechtsverhältnisses. Grundsätze für die Ermittlung der von der angeschlossenen Bahn nach Abs. 3 ebenda zu leistenden Entschädigung.

A. — Die Bern-Neuenburg-Bahn (Direkte Linie) hat mit der am 1. Juli 1901 erfolgten Eröffnung ihres Betriebes auf Grund von Art. 30 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 (EbG) den technischen und Betriebsanschluss an die Bahnhöfe Bern und Neuenburg und die Station Kerzers der Bundesbahnen erhalten. Die rechtliche Ordnung der daraus erwachsenden Verhältnisse geschah für jeden Bahnhof gesondert in vier Verträgen vom 25. Oktober 1902 für Bern, 2. August/29. November 1904 für Neuenburg und 4. Oktober 1900 (zwei Vereinbarungen) für Kerzers, die ersten zwei abgeschlossen zwischen der Bern-Neuenburg-Bahn und den Schweiz. Bundesbahnen, die letzten zwei zwischen derselben und der Jura-Simplon-Bahn als Rechtsvorgängerin der Bundesbahnen.

a) Im Verträge betreffend den Bahnhof Bern wird zunächst festgestellt, dass sich die Bern-Neuenburg-Bahn an den Kosten der durch die Einführung ihrer Linie

verursachten Erweiterungs- und Umbauten mit einem Betrage von 350,000 Fr. sowie mit weiteren 6849 Fr. 40, Kaufpreis von ihr dazu angekaufter Liegenschaften beteilige, ferner die vom Staate Bern und der Einwohnergemeinde Bern gepachteten Liegenschaften der Gemeinschaft gegen Belastung der letzteren mit den Pachtzinsen zur Verfügung stelle, und sodann bestimmt, dass der Gemeinschaftsbahnhof in seiner ganzen Ausdehnung, mit Ausnahme des den Bundesbahnen vom Staate Bern verpachteten Areals der Grossen Schanze und der seitens der Bern-Neuenburg-Bahn gepachteten Parzellen, gemeinsames Eigentum der Vertragsparteien im Verhältnisse der von ihnen auf die Bahnhofanlagen verwendeten Kapitalien sei und mit allen darauf befindlichen Einrichtungen der gemeinsamen Benützung zu dienen habe. Das gesamte Anlagekapital des Gemeinschaftsbahnhofs wurde per 31. Dezember 1900 auf 7,215.400 Fr. festgesetzt, wozu noch die Kosten der eingangs erwähnten Erweiterungs- und Umbauten sowie späterer solcher Bauten kommen sollten. Mit Bezug auf den Betrieb wurde vereinbart, dass die Bundesbahnen zu Lasten der gemeinsamen Betriebskostenrechnung, Verwaltung, Unterhalt und Bewachung des Bahnhofs sowie den gesamten Äusseren und inneren Bahnhofdienst einschliesslich des Rangierdienstes übernehmen: ausgenommen von der Gemeinschaft wurde der Fahrdienst einschliesslich aller dazu gehörenden Verrichtungen, den jede Verwaltung mit ihrem Personal auf ihre eigene Rechnung besorgen sollte, sowie die ausschliesslich für den Dienst der einen oder der anderen Bahn zur Verwendung kommenden Drucksachen. Die unter die Parteien zu verteilenden Gemeinschaftskosten bestehen in der Verzinsung der Kapitalbeträge, welche das gemeinschaftliche Anlagekapital des Bahnhofs Bern bilden, berechnet zu 4½%, und den für die bloss gepachteten Liegenschaften zu bezahlenden Pachtzinsen einerseits, den gemeinschaftlichen Betriebskosten einschliesslich der Beträge, welche

die Bundesbahnen für das Gemeinschaftspersonal an die Hilfskasse der Beamten und die Krankenkasse der ständigen Arbeiter zahlen und eines Zuschlags von 5% für allgemeine Verwaltung anderseits. Von der so ermittelten Summe sind abzuziehen : die auf dem Gemeinschaftsbahnhöfen oder durch Dienstleistungen des Gemeinschaftspersonals erzielten indirekten Einnahmen und die Mitbenützungsschädigung der Gürbenthalbahn (Nebenbahn) : Für die Verteilung des Restes stellt Art. 24 des Vertrages das sog. *Achsen-system* auf, indem er vorschreibt, dass die Bern-Neuenburg-Bahn davon denjenigen Teil zu tragen habe, welcher sich ergebe aus dem Verhältnis der von ihr im Bahnhof Bern ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen zu der Gesamtzahl der von allen den Bahnhof mitbenützenden Verwaltungen, mit Ausnahme der Gürbenthalbahn ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen : die Zählung der Achsen findet beim Ein- und Auslaufen statt, jedoch werden der Bern-Neuenburg-Bahn gegenüber die in einem und demselben Schnell- oder Personenzuge durchlaufenden Achsen nur einmal gerechnet, die Lokomotivachsen der Lokomotivfahrten von und nach dem Depot Ausserholligen der Bern-Neuenburg-Bahn werden nicht gezählt, wohl aber die von und nach der Depotstation transportierten Wagenachsen. Die Rechnungsstellung über die von der Bern-Neuenburg-Bahn zu zahlenden Anteile erfolgt monatlich : wird der Rechnungsbetrag nicht innert Monatsfrist beglichen, so ist er zu 5% zu verzinsen.

Weitere Vertragsbestimmungen, die im gegenwärtigen Prozesse keine Rolle spielen, regeln die Haftpflicht der Parteien in Schadensfällen, die Vertragsdauer und die schiedsgerichtliche Erledigung von Vertragsstreitigkeiten.

b) Der Vertrag für den *Bahnhof Neuenburg* hat das Gemeinschaftsverhältnis in analoger Weise wie für Bern geregelt. Doch steht hier der Bahnhof im ausschliesslichen Eigentum der Bundesbahnen, da sie die

durch den Anschluss verursachten Umbauten allein bezahlt haben. Das gesamte Anlagekapital des Gemeinschaftsbahnhofs betrug auf 31. Dez. 1903 Fr. 3,957,533 65 Cts., wozu später die für den Umbau noch weiter aufzuwendenden Kosten hinzugerechnet werden sollten. Als zum Anlagekapital gehörend sind dabei auch diejenigen durch den Bahnhofumbau verursachten Kosten zu betrachten, welche von den Bundesbahnen der Betriebsrechnung belastet worden sind. Der Zinsfuss für die Verzinsung des Anlagekapitals ist abweichend vom Berner Vertrag auf 4% festgesetzt. Von den zu verteilenden Gemeinschaftskosten werden (ausser den indirekten Einnahmen) die Mitbenützungsschädigungen der Neuenburger-Jura-Bahn abgezogen. Im übrigen gilt auch hier für die Berechnung der Kostenanteile das Achsenprinzip : bei Zählung der Achsen sollen die durchlaufenden Achsen derjenigen Personen- und Güterzüge nur einmal gerechnet werden, welche von der gleichen Stelle, auf welcher sie direkt eingelaufen sind, ohne Vornahme von Rangiermanövern innerhalb eines fahrplanmässigen Aufenthalts von längstens 20 (seit 21. März 1905 30) Minuten weitergeführt werden. Pachtverhältnisse kommen hier nicht in Betracht.

c) Die *Station Kerzers* besteht nach den darüber abgeschlossenen Vereinbarungen aus drei Bestandteilen. Ein Teil gehört beiden Bahnen gemeinsam, die beiden anderen sind je Sondereigentum einer Partei. Die durch den Anschluss nötig gewordenen Aenderungen sind zum Teile zu Lasten der Bern-Neuenburg-Bahn, zum Teile zu Lasten der Jura-Simplon-Bahn und später von den Bundesbahnen ausgeführt worden. Die Besorgung des gesamten Stationsbetriebsdienstes mit Einschluss des Unterhalts der gemeinschaftlichen Anlagen ist von der Jura-Simplon-Bahn, der Rechtsvorgängerin der Bundesbahnen, übernommen worden. Der Unterhalt der nicht zum gemeinsamen Bahnhof gehörenden Anlagen und Einrichtungen fällt zu Lasten der betreffenden Eigen-

tümerin. Ebenso hat jede Gesellschaft die Traktionskosten und Rangiermanöver für die Formierungen und Zerlegungen von Zügen, die für sie ausgeführt werden, an sich zu tragen, sofern die Dauer der Rangiermanöver für einen und denselben Zug nicht mehr als 15 Minuten beträgt, bei länger dauernden Manövern wird die Rangierleistung für die ganze Zeit der Eigentümerin der Maschine mit 6 Fr. pro Stunde zu Lasten der Gemeinschaftsrechnung vergütet. Als Entschädigung für die Mitbenützung hat die Bern-Neuenburg-Bahn einen jährlichen Pachtzins, sowie einen Beitrag an die Betriebskosten zu bezahlen. Der Berechnung des Pachtzinses wird eine 4½ prozentige Verzinsung des Anlagekapitals zu Grunde gelegt, das auf die zur gemeinsamen Benützung bestimmten Anlagen und Einrichtungen aufgewendet worden ist oder in der Folge aufgewendet werden sollte, im letzteren Falle unter Vermehrung der aufgewendeten Summe um 6% für Generalunkosten. Der daraus sich ergebende Betrag wird auch hier unter die beiden Gesellschaften im Verhältnis der von jeder ein- und ausgeführten Achsen verteilt, wobei durchgehende Achsen nur einmal gezählt werden. Im gleichen Verhältnisse sollen die Gemeinschaftsbetriebskosten, einschliesslich der Gehälter der Angestellten und Arbeiter und der Beiträge an Hilfskautions- und Krankenkasse sowie eines Zuschlages von 10% für allgemeine Verwaltung getragen werden. Die Rechnungsstellung gegenüber der Bern-Neuenburg-Bahn erfolgt vierteljährlich : bei Nichtbegleichung des Rechnungsbetrages innert Monatsfrist ist darauf ebenfalls 5% Zins zu bezahlen.

Nachdem die beiderseitigen Beziehungen sich während einer Reihe von Jahren auf dieser Grundlage abgewickelt hatten, kündigte die Bern-Neuenburg-Bahn, welche sich durch die von ihr vertragsmässig zu leistenden Beträge für zu stark belastet erachtete, alle Verträge auf Ende Dezember 1909. Verhandlungen über die Neuordnung des Verhältnisses führten zu keinem Ziele, weil eine

Verständigung über die Art der künftigen Berechnung der Anschlussentschädigungen nicht möglich war.

B. — Mit Klageschrift vom 11. März 1911 haben deshalb die Schweizerischen Bundesbahnen beim Bundesgericht gegen die Bern-Neuenburg-Bahn folgende Rechtsbegehren gestellt :

» 1. Die Beklagte sei zu verpflichten, mit Wirkung vom 1. Januar 1910 an, für die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Neuenburg sowie der Station Kerzers im Sinne der hiefür abgeschlossenen Verträge vom 25. Oktober 1902, 2. August/29. November 1904 und 4. Oktober 1900 eine Entschädigung zu leisten, bestehend aus einem Anteil :

» a) an der Verzinsung der Baukosten der gemeinschaftlich benützten Bahnhöfe bzw. Bahnhofteile, berechnet zu 4½%, sowie den Pachtzinsen für das innert der Grenzen des Gemeinschaftsbahnhofes Bern gelegene gepachtete Areal ;

» b) an den Betriebskosten für Verwaltung, Bewachung, Unterhalt und Betrieb der Gemeinschaftsanlagen zuzüglich der Beiträge, welche die Kläger für das Gemeinschaftspersonal an die Pensions- und Hilfskasse der Beamten und Angestellten und an die Kranken- und Hilfskasse der ständigen Arbeiter leisten, und zuzüglich eines Zuschlages von 5% für allgemeine Verwaltung, jedoch abzüglich der auf den Gemeinschaftsbahnhöfen oder durch Dienstleistungen des Gemeinschaftspersonals erzielten indirekten Einnahmen, sowie abzüglich der Entschädigungen, welche von der Gürbenthalbahn und der Neuenburger-Jura-Bahn für die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Neuenburg geleistet werden.

» 2. Die gemäss Ziffer 1 an die Verzinsung der Anlagekosten, sowie an die Betriebs- und Unterhaltungskosten von der Beklagten zu leistende Anteilquote sei auf Grund des Verhältnisses zu ermitteln, in dem die Zahl der von der Beklagten in den Gemeinschaftsanlagen eingeführten Lokomotiv- und Wagenachsen zu der Gesamtzahl der

von allen diese Anlagen mitbenützenden Verwaltungen, mit Ausnahme der Gürbenthalbahn und der Neuenburger-Jura-Bahn, ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen steht, wobei verstanden ist, dass die Zählung der Achsen beim Ein- und Auslaufen stattfindet, und dass die in ein- und demselben Zuge durchlaufenden Achsen nur einmal gezählt werden, sofern sie ohne Vornahme von Rangiermanövern innerhalb eines fahrplanmässigen Aufenthaltes von längstens 20 Minuten von der Stelle, auf welche sie eingelaufen sind, wieder weitergeführt werden.

» 3. Dem von der Beklagten mitzuverzinsenden Anlagekapital des Bahnhofes Neuenburg seien auch die durch den Bahnhofumbau veranlassten Kosten beizufügen, die der Betriebsrechnung der Kläger belastet worden sind.

» 4. Den Klägern sei vorbehalten, alle Kosten von nach dem 1. Januar 1910 ausgeführten oder auszuführenden Erweiterungs- und Umbauten, die der Gemeinschaft zu dienen bestimmt sind, einschliesslich eines Zuschlages von 6% für Bauleitung und allgemeine Verwaltung, dem Anlagekapital beizufügen.

» 5. Den gemeinsamen Betriebskosten seien beizufügen die Prämien, die von den Klägern für die Versicherung der Gemeinschaftsanlagen samt Inventar, sowie der nicht in Wagen verladenen Transportgegenstände gegen Feuer-schaden geleistet werden.

» 6. Hinsichtlich der Behandlung der Schadensfälle habe es bei den Bestimmungen, wie sie in den unter Ziffer 1 genannten Verträgen aufgestellt sind, sein Verbleiben.

» 7. Die Zahlung der von der Beklagten zu leistenden Anteilsquoten habe monatlich zu erfolgen; die daherigen Beträge seien, vorbehaltlich Ziffer 8, vom Tage der Rechnungszustellung an zu 5% zu verzinsen, wenn die Zahlung nicht innert Monatsfrist nach stattgefunderer Zustellung erfolgt:

» 8. Die Beklagte sei pflichtig, die auf Grund dieses

Urteils für die Zeit vom 1. Januar 1910 bis zum Erlass des Urteils zu ermittelnden monatlichen Beteiligungsquoten vom Ende desjenigen Monats an, für den die Feststellung erfolgen wird, bis zum Zeitpunkt der Zahlungen zu 5% zu verzinsen.»

C. — Die Anträge der Beklagten lauten:

» 1. Die Rechtsbegehren der Klage seien, soweit nicht in der Antwort ausdrücklich zugestanden, abzuweisen.

» 2. Es sei die Entschädigung, welche die B.-N. für die Mitbenützung der Bahnhofanlagen Bern, Neuenburg und Kerzers zu bezahlen hat, entweder für alle drei Bahnhöfe samthalt oder für jeden besonders in einer Pauschal-summe festzusetzen, und zwar 100,000 Fr. im erstern Falle und im andern Fall: a) für Bern 50,000 Fr. (inklusive Verzinsung des B.-N. Baukapitalanteils); b) für Neuenburg 35,000 Fr.; c) für Kerzers 15,000 Fr., eventuell: es sei die Pauschal-summe vom Gericht festzusetzen.

» 3. Eventuell, d. h. für den Fall, dass dem Begehren 2 nicht entsprochen werden sollte: es sei wenigstens der Anteil der B.-N. an den Betriebskosten in einer Pauschal-summe festzusetzen, und zwar:

» a) für Bern . . . . .	Fr. 30,000
» b) für Neuenburg . . . . .	» 25,000
» c) für Kerzers . . . . .	» 15,000

eventuell seien die bezüglichen Pauschalbeträge vom Gericht festzusetzen.

» 4. Eventuell, d. h. für den Fall, dass für die Berechnung der Anteilsquoten weiterhin das Achsenverhältnis verwendet werden sollte: es seien für die Berechnung der Kostenanteile folgende Grundsätze zu befolgen:

» a) Die Achsen der B.-N. sind auf allen drei Stationen gegenüber den Achsen der S.-B.-B. nur halb zu zählen, eventuell: es sei per Achse der B.-N. eine vom Gericht unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse festzustellende feste Gebühr zu zahlen.

» b) Es sind auch im Bahnhof Bern nur diejenigen Achsen als transitierende zu behandeln, welche ohne

Vornahme von Rangiermanövern innerhalb eines fahrplanmässigen Aufenthaltes von im Maximum 30 Minuten von der Stelle, auf welcher sie eingelaufen sind, wieder weitergeführt werden.

» c) Es sind die Anlagekosten des Stationsanteils der B.-N. an der Station Kerzers in die Gemeinschaft einzu-beziehen und von der Gemeinschaft zu verzinsen und zu unterhalten ;

» d) Der Zinsfuss, zu dem das Anlagekapital der Gemein-schaftsanlagen zu verzinsen ist, wird einheitlich für alle drei Bahnhöfe auf 4% festgestellt. »

D. — Nach den beiderseitigen Erklärungen sind die Parteien darüber einig, dass es sich im vorliegenden Pro- zesse einzig um die Feststellung der Grundsätze handelt, nach denen die von der Beklagten zu leistende Anschluss- entschädigung vom 1. Januar 1910 an zu berechnen ist, während hinsichtlich der Art und des Umfanges der Mitbenützung eine Aenderung in den Verhältnissen, wie sie bisher bestanden, nicht eintreten soll.

Zur Begründung der Klagebegehren führen die Bundes- bahnen in der Hauptsache aus : da die Bern-Neuenburg- Bahn ihrem Charakter und ihrer Zweckbestimmung nach Hauptbahn und auch als solche konzessioniert sei, komme auf ihre Verpflichtungen aus dem Anschlussverhältnis nicht Art. 8 des Nebenbahngesetzes, sondern Art. 30 des Eisenbahngesetzes von 1872 (EbG) zur Anwendung. Die zu entrichtende Entschädigung dürfe daher weder nach den Mehrauslagen, welche den Klägern aus den Anschlüssen erwachsen, noch nach den Aufwendungen, welche die Beklagte bei eigenen Anlagen mit eigenem Betriebe zu machen hätte, bemessen werden, sondern sie müsse nach den Ausführungen der bunde-gerichtlichen Urteile i. S. Nordostbahn gegen Vereinigte Schweizer- bahnen vom 15. November 1893 (AS 19, S. 739 ff.) und i. S. Nordostbahn gegen Sihlthalbahn vom 29. November 1899 (ebenda 25 I, S. 750 ff.) ein « Äquivalent für das Recht der Mitbenützung » bilden und dem entsprechen,

was bei freier Konkurrenz für die Mitbenützung der betreffenden Anlagen nach den konkreten Verhältnissen voraussichtlich jedenfalls gefordert würde. Zur Ermitt- lung der Beteiligungsquote der Anschlussbahn auf dieser Grundlage bilde, wie in den angeführten Urteilen ebenfalls bereits anerkannt worden sei, das Wagenachsensystem das beste und zuverlässigste Mittel. Nachdem es seither auch der Grosszahl der zwischen schweizerischen Haupt- bahnen abgeschlossenen Mitbenützungsverträge zu Grunde gelegt worden sei, bestehe kein Anlass, im vorliegenden Falle davon abzugehen. Fragen könnte sich höchstens, ob nicht hinsichtlich der Verzinsung der Anlagekapitalien zu dem so ermittelten Anteil der Beklagten noch ein Zuschlag zu machen wäre, wie es das Bundesgericht in den früheren Fällen getan habe, von der Erwägung aus- gehend, dass die Anschlussbahn auf der Station der Haupt- bahn über eine Reihe von Anlagen verfügen könne, die sie unabhängig vom Masse ihres Verkehrs und den daraus erzielten Einnahmen sowieso hätte erstellen müssen. Wenn die Kläger von einer solchen Forderung absähen, so geschehe es lediglich, weil sie von sich aus die Verträge nicht gekündet hätten und an der darin getroffenen ab- weichenden, für die Beklagte günstigen Regelung nicht rütteln wollten. Dagegen müssten sie immerhin verlangen, dass die Verzinsung insofern anders geordnet werde, dass der Zinsfuss dafür einheitlich auf 4 ½ % festgesetzt werde. Der im Verträge für den Bahnhof Neuenburg vorgesehene niedrigere Ansatz von 4 % stehe mit der seitherigen Entwicklung des Geldmarktes nicht im Ein- klang, indem die Kläger in den letzten Jahren für die von ihnen aufgenommenen Gelder einschliesslich der mit der Aufnahme verbundenen Spesen mehr als 4 % hätten auf- wenden müssen.

Die Beklagte Bern-Neuenburg-Bahn bestreitet nicht, dass die Anwendung des Achsensystems da zu einer un- gefähr zutreffenden und angemessenen Ordnung der Ent- schädigungsfrage führe, wo es sich auf der einen und

anderen Seite um grosse und starke Unternehmungen handle, die sich hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Verkehr und ihrer Finanzkraft annähernd gleichstehen und deshalb ihre Bauten und ihren Betrieb ungefähr auf gleicher Stufe einrichten. Anders verhalte es sich, wenn eine kleine und schwache Bahn, wie die Bern-Neuenburg-Bahn — die ihrem Charakter nach im Grunde Nebenbahn und nur wegen der bei der Gründung gehegten irrthümlichen Hoffnungen auf grossen, durchgehenden Verkehr als Hauptbahn erstellt und erklärt worden sei — bei einem grossen Unternehmen wie den Bundesbahnen Anschluss suchen müsse. Hier habe die Berechnung der Anschlussentschädigung nach dem Achsensystem notwendig eine Ueberlastung der angeschlossenen Bahn zur Folge, weil die grosse und starke Bahn entsprechend ihren Mitteln und den grösseren Anforderungen, welche Verkehr und Oeffentlichkeit an sie stellten, regelmässig teurere Anlagen und auch einen teureren Betrieb (kostspieligeres Personal u. s. w.) habe als die kleine Bahn. Es dürfe daher in einem solchen Falle für die Entschädigungsermittlung nicht einfach auf den anteilmässigen Verkehr der beiden Bahnen abgestellt, sondern es müsse daneben auch das Verhältnis beider hinsichtlich ihrer Bedeutung für das Verkehrsleben, der Art ihres Betriebes und der finanziellen Mittel in Betracht gezogen und der Erwägung Rechnung getragen werden, dass die kleine Bahn ihre Bauten wesentlich billiger erstellen und ihren Verkehr wesentlich billiger bewältigen könnte, als es die grosse bei Verteilung der Kosten nach dem Achsensystem für sie tue. Nur so lasse es sich vermeiden, dass das Anschlussverhältnis, wie es hier der Fall gewesen, für die kleinere Anschlussbahn zu einer unerträglichen und die Grenzen des Angemessenen offensichtlich übersteigenden Last werde. Wie richtig das Gesagte sei, zeige sich für den vorliegenden Fall u. a. zwingend daraus, dass die Beklagte nach dem Achsensystem auch einen Anteil an die Verzinsung der gegenwärtig ausgeführten und noch geplanten

Erweiterungsbauten im Bahnhof Bern bezahlen müsste, deren Kosten sich allein auf mehrere Millionen belaufen, obwohl diese Bauten ausschliesslich durch den fortwährend stark wachsenden Verkehr den Bundesbahnen und zu keinem Teile durch ihre — der Beklagten — Bedürfnisse veranlasst seien. Ferner daraus, dass ihr Anteil an den Betriebskosten per Achse in Bern beinahe das Doppelte betrage als in Neuenburg, obwohl beide Bahnhöfe für sie Endbahnhöfe seien und die Belastung an beiden Orten daher ungefähr die nämliche sein sollte. Auch sonst bringe die unterschiedslose Zählung der Achsen Unbilligkeiten mit sich, indem der Aufwand an Arbeit und damit an Kosten bei den Güterwagenachsen bedeutend grösser als bei den Personen- und Postwagenachsen und ferner auch bei den Güterwagenachsen unter sich je nach der Belastung wechse, Momente, die vorliegend speziell wieder für den Bahnhof Bern in Betracht fielen, weil die Bundesbahnen hier verhältnismässig erheblich mehr und stärker belastete Güterwagenachsen ein- und ausführten als die Bern-Neuenburg-Bahn. Aus alledem folge, dass die Lösung der Entschädigungsfrage in einem Falle der heutigen Art nicht in der starren Verteilung der Kosten nach dem anteilmässigen Verkehr sondern nur in der Festsetzung einer sämtlichen Umstände in billiger Weise berücksichtigenden Pauschalsumme, bestehen könne. Eventuell dürften jedenfalls die Achsen der Beklagten bei der Zählung nicht voll, sondern nur zu einem Bruchteile eingestellt werden. Dasselbe Ergebnis liesse sich vielleicht durch die Festsetzung einer bestimmten Gebühr per Wagen oder per Achse erreichen. Art. 30 EbG stehe einer solchen Lösung nicht entgegen, da er lediglich vorschreibe, dass die Entschädigung « angemessen » sein müsse, im übrigen dagegen dem Richter für deren Bestimmung vollständig freie Hand lasse. Wenn sich die Kläger auf den in den Urteilen AS 19 S. 739 ff. und 25 II S. 750 ff. aufgestellten Grundsatz beriefen, wonach die zu entrichtende Summe dem Betrage zu entsprechen hätte,

der bei freier Konkurrenz voraussichtlich für die betreffenden Leistungen gefordert würde, so sei darauf zu erwidern, dass das Bundesgericht die Auffassung der Rechtsbeziehungen zwischen Haupt- und Anschlussbahn als eines pachtähnlichen Verhältnisses, aus der es jene Folgerung gezogen, seither für Fälle, wo nicht nur die Mitbenützung von Anlagen, sondern auch ein Gemeinschaftsbetrieb in Frage komme, in dem Urteile in Sachen Bundesbahnen gegen Thunerseebahn vom 19. Dezember 1906 bereits preisgegeben und angenommen habe, dass in solchen Fällen in Wirklichkeit ein gesellschaftsähnliches Verhältnis, eine durch Gesetz begründete Zwangsgemeinschaft vorliege. Von diesem Boden aus betrachtet, könne aber die Erwägung, was die anschlussgewährende Bahn bei freier Konkurrenz für ihre Leistungen zu fordern in der Lage wäre, bei Ermittlung der Entschädigung schlechterdings keine Rolle spielen, vielmehr handle es sich ähnlich wie im Teilungs- oder Liquidationsverfahren um die Teilung einer gegebenen Grösse, die richtige Verlegung der aus der Zwangsgemeinschaft entstandenen Auslagen. Gleichwie die Eisenbahnen selbst und die unter ihnen bestehenden Zwangsgemeinschaften öffentliche Institutionen seien, so müsse auch bei Verteilung der Lasten der Gemeinschaft das öffentlich-rechtliche und volkswirtschaftliche Motiv eines vernünftigen Ausgleichs der Interessen im Vordergrund stehen und demgemäss auf die unter sich verschiedenen Bedürfnisse ungleicher Partner und die zur Befriedigung dieser Bedürfnisse auf beiden Seiten vorhandenen Mittel Rücksicht genommen werden. Zur Unterstützung der speziell in Bezug auf die Entschädigung für die Station Kerzers gestellten Anträge wird noch bemerkt, dass man seiner Zeit bei Abgrenzung des Gemeinschaftsgebietes von unrichtigen Voraussetzungen ausgegangen sei, indem der Verkehr sich tatsächlich so gestaltet habe, dass die Bundesbahnen für die Zerlegung und Formation der Güterzüge ausser den Gemeinschaftsanlagen sozusagen gleichmässig auch noch

die eigenen Anlagen der Beklagten in Anspruch nehmen müssten. Es sei daher entweder — bei Festsetzung der Entschädigung in einer Pauschalsumme — die Beklagte nicht nur von jeder Leistung an die Baukapitalzinse der Gemeinschaftsanlagen zu befreien, da sie durch die Zurverfügungstellung der von ihr selbst verzinnten eigenen Anlagen schon mehr leiste, als ihr auffallen könnte, sondern darüber hinaus noch ein Abstrich an dem Beitrage zu den Betriebskosten zu machen oder aber — bei Zugrundelegung des Achsensystems — auch ihr Stationsteil in die Gemeinschaft einzubeziehen und von letzterer zu verzinsen und zu unterhalten. Im ferneren rechtfertige es sich, den Zinsfuss für die Verzinsung der Anlagekapitalien, sofern sich dessen Festsetzung zufolge Beibehaltung des Achsensystems oder aus irgend einem andern Grunde als nötig erweisen sollte, gleich wie es für Neuenburg seiner Zeit vertraglich bereits geschehen sei, einheitlich auf 4% zu bestimmen, indem die Bundesbahnen für ihre Gelder durchschnittlich keinen höheren Satz aufwenden müssten und es unbillig wäre, die Gemeinschaft mit mehr zu belasten als sie selbst zu bezahlen hätten.

Die Kläger, Schweiz. Bundesbahnen, leugnen replizierend unter erneuter Betonung ihrer grundsätzlichen Auffassung die rechtliche Erheblichkeit und teilweise auch das tatsächliche Zutreffen der Momente, welche die Beklagte für eine von der bisherigen Regelung abweichende Festsetzung der Entschädigung anführt. Insbesondere stellen sie in Abrede, dass die Beklagte bei eigenen Anlagen mit eigenem Betriebe ihren Verkehr billiger bewältigen könnte und dass die Erweiterungsbauten im Bahnhof Bern ausschliesslich auf ihre, der Kläger eigene Bedürfnisse zurückzuführen seien. Erweiterungen dieser Art, namentlich in Bezug auf Rangieranlagen, würden bedingt durch den Gesamtverkehr, der sich auf einem solchen Gemeinschaftsbahnhofe abwickle, und es sei ausgeschlossen, dass sie nur der einen oder anderen Verwaltung

zur Last gelegt werden könnten. Auch die weiteren Gründe, aus denen eine übermässige Belastung der Beklagten insbesondere beim Bahnhof Bern hergeleitet werde, hielten nicht Stich. Die verschiedene Höhe der Kosten in Bern und Neuenburg erkläre sich wesentlich daraus, dass hier die Zahl der ohne Behandlung transitierten Züge und Wagenachsen und zwar bei beiden Verwaltungen erheblich grösser sei als dort. Und was das Verhältnis der Güterwagenachsen zu den Personenwagenachsen bei beiden Unternehmungen betreffe, so stehe einem allfälligen Plus auf Seite der Kläger kompensierend entgegen, dass mehr als die Hälfte der Güterwagenachsen der Kläger in Bern lediglich transitieren, während die Güter der Beklagten zum grössten Teile umgeladen werden müssen. In Kerzers lägen die Dinge so, dass nicht etwa bloss die Anlagen der Beklagten von den Klägern in Anspruch genommen würden, sondern das nämliche umgekehrt auch für die Anlagen der Kläger der Fall sei. Nach den vorgenommenen Erhebungen müsse angenommen werden, dass die gegenseitige Benützung sich zum mindesten ausgleiche, so dass auch von diesem Gesichtspunkte aus kein Grund bestehe, an der bisherigen Kostenverteilung etwas zu ändern.

*E.* — Im übrigen sind die Parteienbringen, soweit nötig, aus den Expertenfragen und den Expertengutachten (Fakt. *F* und *G* hienach) sowie aus den nachfolgenden Erwägungen ersichtlich.

*F.* — Das Beweisverfahren bestand in der Vorlegung von Urkunden, der Abhörung der von den Parteien hinsichtlich der tatsächlichen Gestaltung des Betriebes auf der Station Kerzers angerufenen Zeugen und der Erhebung einer Expertise.

In ihrem am 18. April 1914 eingereichten Gutachten haben die Experten Oberbaurat Rhode, Abteilungsvorsteher der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Ingenieur Nicole in Lau-

sanne und Bünzli, Direktor der Südostbahn in Wädenswil die vom Instruktionsrichter an sie gestellten Fragen wie folgt beantwortet :

« Frage I. Welches ist die zuverlässigste Berechnungsgrundlage für eine richtige Verteilung der Bauzinse und der Betriebskosten unter zwei Bahnen, von denen die eine der andern kraft Gesetzes die Mitbenützung ihrer Bahnhofs- und Stationsanlagen zu gewähren hat,

a) wenn davon auszugehen ist, dass die von der Anschlussbahn zu leistende Entschädigung ein eigentliches Äquivalent für das Recht der Mitbenützung bildet und demnach so bemessen werden muss, wie sie bei freier Konkurrenz für die Inanspruchnahme der Anlagen voraussichtlich gefordert würde,

b) wenn davon auszugehen ist, dass die von der Anschlussbahn zu leistende Entschädigung in dem Ersatz der Vermögensnachteile besteht, welche der zur Anschlussgewährung verpflichteten Bahn aus dem Anschluss erwachsen ?

Ist speziell die Zählung der Wagenachsen unter beiden (in Lit. *a* und *b* angedeuteten) Annahmen bei allen Gemeinschaftsverhältnissen mit Ausnahme der gesetzlich besonders geregelten Gemeinschaftsverhältnisse der Nebenbahnen als die zuverlässigste Bemessungsgrundlage anzusehen, oder rechtfertigt es sich, im Verhältnis zwischen Bahnen, die gesetzlich als Hauptbahnen gelten, verschiedene Berechnungssysteme anzuwenden, je nach der Art, der Bedeutung und Entwicklung des Verkehrs, nach der Art und den Bedürfnissen des Betriebes, nach den dafür nötigen Arbeitsleistungen und nach den technischen und finanziellen Mitteln der beteiligten Bahnen. »

« Antwort. Die Kostenverteilung erfolgt bei gemeinschaftlich benutzten Bahnhöfen gewöhnlich in der Weise, dass die Gesamtausgaben des Bahnhofs im Verhältnis des Verkehrs der in den Bahnhof einmündenden Bahnen verteilt werden. Als Massstab des Verkehrs



gilt in der Regel die Anzahl der auf jeder Bahn ein- und auslaufenden Achsen.

Ein zweite Methode besteht darin, dass man das, was eine Bahn für die andere leistet, aus der Gesamtleistung des Bahnhofes ausscheidet und ohne Rücksicht auf die Ausgaben des Bahnhofes nach seinem Wert abschätzt. So ist die Berechnung in der Anlage 2 aufgestellt.

Das Charakteristische der ersten Berechnungsart ist die Ausgabengemeinschaft. Eine Ausgabengemeinschaft ist aber nicht überall am Platze, weil die angeschlossene Bahn durch sie immer in eine Zwangslage versetzt und unter Umständen, besonders wenn sie einen schwachen Verkehr hat, an Ausgaben beteiligt wird, die für sie nicht erforderlich sind. Das Recht zur Kontrollierung der Abrechnungen und Entwürfe für Neuanlagen hat praktisch für sie nur einen geringen Wert. Denn es handelt sich immer um eine grosse Anzahl von Einzelheiten, über deren Notwendigkeit oder Entbehrlichkeit man im Zweifel sein kann, und es ist für Aussenstehende, auch für die angeschlossene Bahn, sehr schwer, sich darüber ein Urteil zu bilden. Und noch schwieriger ist es, zu entscheiden, wie weit die einzelnen Ausgaben der Bahnhofsgemeinschaft zur Last fallen. Ausserdem, muss sich der kleinere Betrieb bei allen Ausgaben dem grösseren unterordnen. Die Achsenzählung liefert an und für sich eine einwandfreie Rechnungsgrundlage. Es kommt aber nicht allein auf die Zählung sondern auch auf die Bewertung der Achsen an. Werden sie unterschiedslos gezählt und in die Rechnung eingeführt, so ist ein zutreffendes Ergebnis nur möglich, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Die Wagenachsen müssen gleichwertig sein, d. h. jede Achse muss im Durchschnitt ungefähr die gleiche Menge befördern.

2. Das Verhältnis der beladenen Achsen zu den leeren muss auf den beteiligten Bahnen das gleiche sein.

3. Die Lokomotiven und deren Achsen müssen auf einer Bahn dasselbe leisten wie auf der anderen.

4. Lokomotiven und Wagen müssen den Gemeinschaftsbahnhof in gleicher Weise in Anspruch nehmen. Die Zeit ihres Aufenthaltes auf dem Bahnhof muss ungefähr die gleiche sein.

Sind diese Bedingungen nicht erfüllt, so sind die Achsen den verschiedenen Verkehrsleistungen entsprechend zu bewerten. Die Lokomotivachsen lässt man dabei am besten ganz unberücksichtigt, weil die Verkehrsmengen, die der beste Verteilungsstabsstab sind, durch sie nicht genügend scharf zum Ausdruck kommen. Wenn das Verhältnis der beladenen Wagenachsen zu den leeren bei den beteiligten Bahnen verschieden ist, empfiehlt es sich, nur die beladenen Achsen zu zählen. Das geschieht z. B. in der zwischen den S. B.-B. und den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen bestehenden Bahnhofsgemeinschaft in Basel. Im vorliegenden Falle wurden bisher vertragsgemäss alle Wagenachsen gezählt und die Experten haben sich bei ihren Berechnungen in der Anlage 1 diesem Verfahren angeschlossen, weil das Verhältnis der beladenen Achsen zu den leeren bei der S. B.-B. und der B.-N. ungefähr dasselbe ist. Die Lokomotivachsen haben sie nicht in die Berechnung einbezogen.

Die Berechnung ohne Ausgabengemeinschaft (Anlage 2) liefert auch bei ganz verschiedenen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen zutreffende Ergebnisse. Die durch sie ermittelten Werte können als Marktwerte bezeichnet werden und entsprechen den Preisen, die man einem Unternehmer für die einzelnen Leistungen zahlen würde.

Hiernach kommen die Experten zu folgenden Schlüssen:

a) Wenn davon auszugehen ist, dass die von der Anschlussbahn zu leistende Entschädigung ein eigentliches Äquivalent für das Recht der Mitbenützung bildet und demnach so bemessen werden muss, wie sie bei freier Konkurrenz für die Inanspruchnahme der Anlage voraussichtlich gefordert würde,

so ist die auf einer Ausgabengemeinschaft beruhende Berechnung nach dem Achsenprinzip die zuverlässigste, mit der Massgabe jedoch, dass bei wesentlich verschiedenen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen die Achsen ihrer Verkehrsleistung entsprechend bewertet werden. Wenn bei freier Konkurrenz die den Anschluss gewährende Bahn die Anwendung dieser Berechnungsart fordert, so verlangt sie damit die Erstattung der Kosten, die ihr nach ihren Buchungen durch den Verkehr der anderen Bahn erwachsen. Es ist nicht zu beanstanden, wenn sie ausser den gebuchten Ausgaben noch Generalkosten in angemessenen Grenzen fordert. Eine nach diesen Grundsätzen aufgestellte Berechnung enthält die Anlage 1.

b) Wenn davon auszugehen ist, dass die von der Anschlussbahn zu leistende Entschädigung in dem Ersatz der Vermögensnachteile besteht, welche der zur Anschlussgewährung verpflichteten Bahn aus dem Anschluss erwachsen, so ist von einer Ausgabengemeinschaft abzu- sehen. Die Leistungen im Interesse der angeschlossenen Bahn sind in diesem Falle aus den Gesamtleistungen des Gemeinschaftsbahnhofs auszuscheiden und unmittelbar ihrem Werte nach abzuschätzen (Anlage 2).

Es rechtfertigt sich durchaus, im Verhältnis zwischen Bahnen, die gesetzlich als Hauptbahnen gelten, verschiedene Berechnungssysteme anzuwenden, je nach der Art, der Bedeutung und Entwicklung des Verkehrs, nach der Art und den Bedürfnissen des Betriebes, sowie nach den dafür nötigen Arbeitsleistungen. Es ist sogar notwendig, nicht nur allgemein zwischen den Verkehrs- und Betriebsverhältnissen zu unterscheiden, sondern auch eine etwaige Verschiedenheit der Verkehrsbedürfnisse auf den Gemeinschaftsbahnhöfen zu berücksichtigen. Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen haben zahlreiche Gemeinschaftsbahnhöfe mit anderen Bahnen und die Entschädigung wird bei fast allen verschieden be-

rechnet. Ein und derselben Bahn gegenüber werden sogar Unterschiede gemacht.

Die technischen Mittel müssen ausser Betracht bleiben. Denn wenn hierin eine Bahn hinter der anderen zurückbleibt, so hat sie auch die Folgen zu tragen. Auch die finanziellen Mittel dürfen die Berechnung der Entschädigung nicht beeinflussen. Ist die B.-N. notleidend und ist es im öffentlichen Interesse geboten, ihr zu helfen, so hat das mit diesem Prozess nichts zu tun.

Für den vorliegenden Fall sind fünf Berechnungen aufgestellt, jede nach einer anderen Methode. Anlage 5 enthält eine Vergleichung der Ergebnisse. »

« F r a g e II. Sind die Verhältnisse der B.-N. gegenüber denjenigen der S. B.-B. nach den eben angedeuteten Richtungen hin derart verschieden, dass sich bei Anwendung des Achsenprinzips für die B.-N. eine unangemessene Belastung ergibt? Ist es insbesondere richtig,

a) dass die B.-N. vorzugsweise den Lokalverkehr und nicht den grossen Durchgangsverkehr vermittele und dass der eigentliche Durchgangsverkehr oder internationale Transitverkehr über die B.-N. gering und im Verhältnis zu ihrem Gesamtverkehr wie auch zum Transitverkehr der S. B.-B. von untergeordneter Bedeutung sei,

b) dass die Baukapitalzinse und Betriebskosten, welche die B.-N. bei eigenen Stationsanlagen mit eigenem Betriebe für den ihr zufallenden Verkehr hätte aufwenden müssen, geringer seien als diejenigen, die sie beim bestehenden Gemeinschaftsbetriebe mit den S. B.-B. unter Anwendung des Achsenprinzips für die Bahnhofanlagen in Bern, Neuenburg und Kerzers aufzubringen hat?

Bieten die bestehenden Gemeinschaftsverhältnisse gegenüber einer supponierten eigenen Anlage mit eigenem Betriebe der B.-N. ökonomische Vorteile und wie hoch sind diese anzuschlagen?

Mit welchen approximativen Beträgen hätte die B.-N. im Falle eigener Anlagen mit eigenem Betrieb zu rechnen? »

« A n t w o r t. Die Verhältnisse der B.-N. sind gegenüber denjenigen der S. B.-B. in der Tat so verschieden, dass eine unterschiedslose Zählung der Achsen eine unangemessene Belastung der B.-N. ergibt. Nach den jetzt gekündigten Gemeinschaftsverträgen wurden alle Achsen gleich bewertet und es wurde noch die für die B.-N. ungünstige Bedingung hinzugefügt, dass die in einem und demselben Schnell- oder Personenzuge durchlaufenden Achsen nur einmal zu rechnen seien. Hierüber wird bei Beantwortung der Frage VII noch näheres zu sagen sein.

#### U n t e r f r a g e a.

Was zunächst den Güterverkehr betrifft, so betrug 1911 der eigentliche Durchgangsverkehr oder internationale Transitverkehr (direkter Verkehr nach dem Auslande sowie Verkehr von Ausland zu Ausland über die B.-N.) nur 7380 t. Alles übrige, zusammen 131,375 t. war entweder Lokalverkehr oder Transitverkehr innerhalb der Schweiz oder schweizerischer direkter Verkehr. Beim Personenverkehr stellten sich die Zahlen für dieselben Verkehre auf 22,346 und 769,966 Reisende. Hiernach dient die B.-N. vorzugsweise dem Lokalverkehr und dem schweizerischen Binnenverkehr. Vom grossen Durchgangsverkehr wird sie nur in geringem Masse berührt. Auch ist ihr eigentlicher Durchgangsverkehr im Verhältnis zum Transitverkehr der S. B.-B. von untergeordneter Bedeutung.

#### U n t e r f r a g e b.

Mit eigenen Stationsanlagen hätte die B.-N. für ihren Verkehr in allen drei Bahnhöfen mehr aufzuwenden gehabt, als beim Gemeinschaftsbetriebe. Ihre Kosten hätten sich nach der Berechnung in der Anlage 3 an Baukapitalzinsen und Betriebskosten gestellt für

Bern	Neuenburg	Kerzers
Fr. 88,350	64,486	25,150

während sie beim Gemeinschaftsbetriebe nach der Be-

rechnung in der Anlage 2, die als die zuverlässigste angesehen wird,

Fr. 83,571	50,933	20,629
------------	--------	--------

betragen hätten.

Ihr Gewinn ist also anzuschlagen auf

Fr. 4,779	13,553	4,521
-----------	--------	-------

zusammen Fr. 22,853, wozu noch ein Mehr an Einnahmen von Fr. 24,702 kommt, so dass sich der Gemeinschaftsbetrieb für die B.-N. im Ganzen um Fr. 47,555 billiger stellt. (Vergl. Seite 34 dieses Berichtes am Schluss.) »

« F r a g e I I I. Liegen speziell mit Bezug auf den Bahnhof B e r n — abgesehen von den in den Ziff. I und II erörterten Fragen — besondere Verhältnisse vor, welche die bisherige Belastung der B.-N. nach dem Achsenprinzip als unangemessen erscheinen lassen und welches sind diese Verhältnisse ? »

« A n t w o r t : Die Frage ist zu bejahen. In Bern und Neuenburg verwenden die S. B.-B. zu einem grossen Teil besser befähigtes und entsprechend teureres Personal als es für die Verkehrsbedürfnisse der B.-N. allein erforderlich wäre. In Bern sind für die Zwecke der S. B.-B. ein Bahnhofsvorstand mit mehreren Stellvertretern, ein Chef der Güterabfertigung, mehrere Bureauchefs der Güterabfertigung und mehrere Bedienstete für Schreibearbeiten, wie sie für die Verwaltung eines grossen Bahnhofes erforderlich sind, beschäftigt. Dieser ganze Apparat, der der B.-N. mit in Rechnung gestellt wird, ist für ihren Verkehr entbehrlich, ebenso das Bahningenieur-Bureau, mit dem die Bahnhofsgemeinschaft allerdings nur zu  $\frac{1}{10}$  belastet ist. Aehnlich, wenn auch nicht ganz so ungünstig für die B.-N. liegen die Verhältnisse in Neuenburg. Die Einwendung der S. B.-B., dass der Grossbetrieb in Bern und Neuenburg der B.-N. Vorteile brächte, weil sich die Einzelleistung beim Grossbetrieb allgemein billiger stellt als bei einem kleineren Betrieb, trifft im vorliegenden Falle nicht zu. Denn bei Bahnanlagen von der Grösse, wie

sie für die B.-N. in Bern und Neuenburg erforderlich wären, kann das Personal ebenso gut ausgenutzt werden, wie auf grossen Bahnhöfen. In Bern sind ferner Stationseinrichtungen vorhanden, auf die die B.-N., wenn sie einen eigenen Bahnhof hätte, verzichten könnte. Es sind das die Sicherheitsstellwerke, der Bahnsteigtunnel, und ein grosser Teil der Eingangshalle. Sodann spielt auch die Art und Weise, wie die G. T. B. und die B. S. B. in die Bahnhofs-gemeinschaft einbezogen sind, eine Rolle. Diese durch das Nebenbahngesetz begünstigten Bahnen zahlen zusammen nur 25,500 Fr. jährlich und in diesen Betrag teilen sich die S. B.-B. und die B.-N. die Vorteile, die die genannten Nebenbahnen auf Grund des Nebenbahngesetzes geniessen, gehen also zum Teil auch auf Kosten der B.-N. »

« Frage I V. Bietet bei Berücksichtigung aller in Betracht fallender Verhältnisse die Bestimmung einer P a u s c h a l s u m m e — unter Voraussetzung des Fortbestandes der für die Bestimmung dieser Pauschalsumme massgebenden Verhältnisse — eine rationellere Grundlage für die Berechnung der Anschlussentschädigung als die Anwendung des Achsensystems, oder welche andere Berechnungsart halten Sie für die rationellste ?

Wie hoch ist danach die Entschädigung für jeden der drei Bahnhöfe zu bestimmen ? »

« Antwort: Eine Pauschalsumme kann nur auf Grund einer vorausgegangenen Berechnung der Anschlussentschädigung festgesetzt werden. Sie vereinfacht die Abrechnungen der Parteien in hohem Masse und erspart eine erhebliche Menge an Schreib- und Rechnungsarbeiten. Die Pauschalsumme wird gewöhnlich auf fünf Jahre und mit der Bedingung vereinbart, dass jede Partei bei wesentlich veränderten Verkehrsverhältnissen und nach grösseren Bahnhöferweiterungen eine Nachprüfung der Summe verlangen kann, die dann auf Grund der vorausgegangenen Berechnungen erfolgt, etwa nach der Berechnung in der Anlage 2. Ist die Pauschalsumme für die Jahre 1909

bis 1914 festzusetzen, so können die Schlusssummen dieser für das Jahr 1911 aufgestellten Berechnung ohne weiteres als Pauschalsumme gelten, da das Jahr 1911 in der Mitte des genannten Zeitraumes liegt. Für die Zeit von 1914 bis 1919 wäre das Jahr 1916 massgebend und für dieses Jahr würde ein der von 1911 ab eingetretenen Verkehrssteigerung entsprechender Zuschlag zu machen sein. Die Verkehrssteigerung hat bei der B.-N. in den letzten Jahren 1,8 % für das Jahr betragen (Vergl. Anlage 4).

Sollte sich der Verkehr in derselben Weise weiter entwickeln, so wären zu der Pauschalsumme für 1911 9% zuzuschlagen, um die Pauschalsummen für 1914 bis 1919 zu erhalten. »

« Frage V. Sind die Kosten der nach dem 1. Januar 1910 ausgeführten und der gegenwärtig in Ausführung begriffenen Erweiterungs- und Umbauten im Bahnhof Bern zu einem Teile durch die Mitbenützung der B.-N. verursacht worden, oder waren die Bahnhofsanlagen schon vor der Einführung der B.-N. in dem nunmehr für nötig befundenen Masse erweiterungsbedürftig ?

In welchem Masse sind eventuell die erwähnten Erweiterungen durch die Mitbenützung der B.-N. verursacht worden und in welcher Weise ist dies bei der Berechnung der Anschlussentschädigung zu berücksichtigen ? »

« Antwort: Der Bahnhof Bern war nach dem Bundesratsbeschluss vom 16. März 1900 schon vor der Einführung der B.-N. an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt, und es waren besonders die Anlagen für den Güterverkehr, die einer Erweiterung bedurften. Wenn nun die B.-N. auch nicht gerade den Anstoss zu der Erweiterung gegeben hat, so dienen die neuen Anlagen doch immerhin auch ihrem verhältnismässig geringen Güterverkehr, der nur wenig wächst, während der Güterverkehr der S. B.-B. nach der Statistik über die Achsenkilometer von 1909 bis 1912 eine jährliche Zunahme von 6,6% erfahren hat. Von 1911 bis 1912 hat dieser Verkehr

in Bern sogar um 11% zugenommen. Im Ganzen kamen in Bern im Jahre 1911 14,102 Gütertonnen der B.-N. gegenüber 308,342 t. der S. B.-B. zur Behandlung. Hieraus geht hervor, dass die Erweiterungen in weit überwiegendem Masse durch die Verkehrsentwicklung der S. B.-B. notwendig wurden.

In welchem Masse sie durch den Verkehr der B.-N. verursacht worden sind, lässt sich auch nicht annähernd genau angeben. Ihre Mitbenützung durch die B.-N. kommt jedoch bei allen hier behandelten Rechenmethoden mit zum Ausdruck, am zutreffendsten bei der Berechnung in Anlage 2, wo sie unter den Positionen 1 und 8 (Anzahl der zu rangierenden Wagen und Mitbenützung von Gleisen) mit enthalten ist. »

« Frage VI . . . . . »

« Frage VII. Bestehen besondere, auf der Verschiedenheit der Verkehrsverhältnisse, der Betriebsanforderungen und der übrigen besondern Umstände der beiden Bahnen beruhende Gründe, die es bei grundsätzlicher Anwendung des Achsenprinzips im Interesse eines billigen Ausgleichs objektiv rechtfertigen, dass die Achsen der B.-N. nur zu einem Bruchteil in die Rechnung gesetzt würden oder dass für die B.-N. eine feste Gebühr per Achse festgesetzt würde? Welches wären eventuell diese Gründe und welche Bruchteile bzw. Gebührenträge wären einzustellen? »

Rechtfertigt sich weiter eventuell eine Reduktion der nach dem Achsenprinzip auf die B.-N. entfallenden Beträge um einen gewissen Prozentsatz? »

« Antwort: Es bestehen in der Tat Gründe, die es objektiv rechtfertigen, die Achsen der B.-N. nur mit einem Bruchteil in die Berechnung nach Achsen einzusetzen. Nach der in den Geschäftsberichten für 1911 enthaltenen Statistik beträgt:

Die Belastung der Güterwagenachsen auf 100 t. Ladegewicht B.-N. 22,52 t.; S. B.-B. 29,21 t. Bei der B.-N. also 20% weniger als bei der S. B.-B.

Jede Gütertonne hat im Durchschnitt befahren bei der B.-N. 19 km.; S. B.-B. 92 km.

Im Personenverkehr beträgt die Ausnützung der Plätze B.-N., 29%; S. B.-B., 31%.

Die durchschnittlich befahrene Strecke für eine Person B.-N., 19 km.; S. B.-B. 25 km.

Ein Zug befördert bei B.-N. 57, bei S. B.-B. 83 Personen.

Wenn daher für die Bemessung des Kostenanteils der B.-N. der Verkehr die Grundlage bilden soll, so ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrsleistung einer Achse der B.-N. geringer ist als die einer Achse der S. B.-B. und zwar ist die B.-N. Achse = 80% der S. B.-B. Achse zu setzen, wie es in der Berechnung Anlage 1 geschehen ist.

Die B.-N. beklagt sich noch über die Vertragsbestimmung, wonach die Achsen der mit kurzem Aufenthalt durchlaufenden Schnell- und Personenzüge der S. B.-B. nur einfach zu rechnen sind, obgleich die Manipulationen bei der Ein- und Ausfahrt dieselben sind wie bei den Zügen, die längeren Aufenthalt auf den Bahnhöfen haben. In Bern werden bei den fraglichen Zügen sogar Wagen ein- und ausgesetzt. Die Züge entleeren sich zum grössten Teil und füllen sich wieder mit neuen Reisenden. Die Experten haben sich an Ort und Stelle überzeugt, dass diese Angaben richtig sind und dass ihnen Rechnung getragen werden muss. Da aber andererseits die fraglichen Züge den Bahnhof nur ganz kurze Zeit in Anspruch nehmen, so wurden ihre Achsen in der Berechnung Anlage 1 1½ fach gerechnet.

Wenn für die Achse eine feste und richtig bemessene Gebühr eingesetzt wird, so wird das Ergebnis der Rechnung dasselbe sein wie in Anlage 1. Der Betrag für die Achse könnte nur aus dieser Rechnung abgeleitet werden. »

« Frage VIII. Welches sind die effektiven Mehrkosten an Baukapitalzinsen und Betriebskosten, die den S. B.-B. aus der Mitbenützung der Bahnhöfe Bern, Neuenburg und Kerzers durch die B.-N. erwachsen? »

« A n t w o r t : Die effektiven Mehrkosten an Baukapitalzinsen und Betriebskosten sind nach der Ansicht der Experten gleichbedeutend mit dem Mehr an Selbstkosten, die den S. B.-B. aus den Anschlüssen der B.-N. erwachsen. Es ist aber nicht möglich, die Selbstkosten der Eisenbahnen für eine aus den Gesamtleistungen herausgegriffene Einzelleistung zu berechnen. Wie sich die Verwaltungen helfen, wenn sie sich ein Urteil über die Selbstkosten irgend einer Einzelleistung bilden wollen, möge an zwei Beispielen gezeigt werden.

Wenn bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen oder der preussisch-hessischen Verwaltung Baugüter für einen Neubaufonds der eigenen Verwaltung zum Selbstkostenpreise befördert werden sollen, so zieht man von der tarifmässigen Fracht 30% ab. Die übrig bleibenden 70% sind dann die sogenannten Selbstkosten.

Wenn die Gebühr für die Ueberführung von Wagen in ein privates Anschlussgleis auf Grund der Selbstkosten festgesetzt werden soll, so rechnet man etwa folgendermassen :

½ Stunde Lokomotivbenützung . . . . .	M. 2,00
½ Stunde Gehaltsanteil :	
für den Lokomotivführer . . . . .	» 0,50
für den Heizer . . . . .	» 0,40
für einen Weichensteller und zwei Rangierer . . . . .	» 0,80
Zuschlag für Abnützung der Gleise, der Lokomotive und zur Abrundung 5% . . . . .	» 0,20
Zusammen . . . . .	M. 3,90

Da die Lokomotive durchschnittlich 10 Wagen befördert, so ist die Gebühr abgerundet für einen Wagen auf 0,40 Mark festzusetzen. Eine solche Rechnung ist natürlich schon wegen des willkürlich gegriffenen Satzes von 2 M. für die Lokomotive und des Zuschlages von 5% nicht einwandfrei und ein scharfer Kritiker könnte verlangen, dass ihm der Verbrauch der Lokomotive an

Kohlen, Schmieröl und Wasser sowie das Mass ihrer Abnützung nachgewiesen würde.

Wenn man die Selbstkosten der S. B.-B. ganz ungefähr schätzen will, so geht man am besten von der Annahme aus, dass die B.-N. und ihr Verkehr nicht vorhanden wären. In diesem Falle würden die S. B.-B. in Bern und Neuenburg von den Anlagen, deren Kosten sie getragen haben, doch nichts entbehren können. Sie würden also die Zinsen ihrer gesamten Anlage-Kapitalien allein aufzubringen haben. In Kerzers könnten sie von den ihr gehörigen Anlagen ebenfalls nichts entbehren. An Gehältern und Löhnen würden sie in Bern etwa 45,000, in Neuenburg etwa 36,000 und in Kerzers etwa 10,000 Fr. weniger aufzuwenden haben. Rechnet man hierzu für die Abnützung der von der B.-N. mitbenützten Anlagen für Bern 20,000, für Neuenburg 6000 und für Kerzers 3000 Fr., so ergeben sich als das Mehr an Selbstkosten oder als effektive Mehrkosten für

Bern	Neuenburg	Kerzers
Fr. 65,000	42,000	13,000
zusammen 120,000 Fr.		

Diese Zahlen sind zwar nach bestem Wissen aber ohne sichere Unterlagen geschätzt. »

« Frage IX. Rechtfertigt der Umstand, dass die S. B.-B. die im Eigentum der B.-N. stehenden Stationsanlagen und Einrichtungen in K e r z e r s benützen, eine Reduktion oder eine gänzliche Aufhebung der Entschädigung für die dortige Gemeinschaftsanlage und welche Reduktion halten Sie eventuell für angemessen ? Ist die Benützung der im ausschliesslichen Eigentum der S. B.-B. stehenden Anlage durch die B.-N. nicht mindestens gleich stark oder wie ist diese Benützung bei der Berechnung der Anschlussentschädigung zu berücksichtigen ? »

« A n t w o r t : In Kerzers ist bei der Gründung der Gemeinschaft das Gemeinschaftsgebiet nicht richtig abge-

grenzt worden. Das Gleis III der S. B.-B. und das Gleis VI der B.-N. werden, wie die Zeugenaussagen ergeben haben, wechselseitig von der einen und der anderen Bahn benützt, ohne dass sie in die Gemeinschaft einbezogen wären. Dasselbe ist der Fall mit dem jenseits der Bahnkreuzung am Ostende gelegenen Teil des Hauptgleises der B.-N., das in einer Länge von 500 m von der S. B.-B. als Ausziehgleis beim Rangieren mitbenützt wird. Soll nun die Gemeinschaft weiter bestehen, so wären dem Gemeinschaftskapital die Werte der vorbezeichneten Gleise hinzuzufügen, nämlich  $42,000 + 42,000 + 50,000 = 134,000$  Fr. Das gibt zu 4,25% 5695 Fr. Zinsen, davon rund 38% zu Lasten der B.-N. = 2164 Fr. Dagegen gewinnt die B.-N. 4,25% von 92,000 = 3910 Fr., so dass die Rechnung mit 1746 Fr. zu ihren Gunsten abschliesst, wozu noch etwa 554 Fr. für Bahnunterhaltung kommen. Im Ganzen ist die B.-N. also bei der bisherigen Berechnung um 2300 Fr. zu kurz gekommen. Der weiter gehende Anspruch der B.-N., ihr ganzes Baukapital im Betrage von 192,500 Fr. in die Gemeinschaft einzubeziehen, (Klagebeantwortung Seite 5) ist nicht berechtigt. Denn in diesem Kapital sind die Kosten für Anlagen enthalten, die lediglich im Interesse der B.-N. auszuführen waren. Es sind dies :

1. etwa 700 m Hauptgleis ;
2. eine Bahnkreuzung und dazu gehörig zwei abweisende Weichen mit zwei Sicherheitsgleisen und Signaleinrichtungen ;
3. eine Verbindungskurve zwischen den beiderseitigen Hauptgleisen mit 2 Weichen ;
4. ein Nebengleis.

Die S. B.-B. haben von diesen Anlagen keinerlei Vorteil.»

« Frage X. Welcher Zinsfuß ist für die Verzinsung des Anlagekapitals der Gemeinschaftsanlagen den gegenwärtigen Verhältnissen und denjenigen der nächsten Zukunft angesichts der bestehenden Usanzen angemessen?»

« Antwort : Die neuste 4% Anleihe der Bundesbahnen

im Betrage von 60 Millionen Franken ist mit 95% übernommen und wird zum Kurse von 97% aufgelegt werden. Die Bundesbahnen erhalten das Geld also zu  $4 \cdot 100 : 95 = 4,21\%$ . Rechnet man hierzu 0,04% für Druck der Titel, Porti und sonstige kleine Spesen, so ergeben sich 4,25%. Dieser Satz, der den Berechnungen der Experten zu Grunde gelegt ist, wird für absehbare Zeit als angemessen erachtet. Zur Zeit ist wegen des Niederganges der Konjunktur und der Flüssigkeit am Geldmarkte eher mit einem Fallen als mit einem Steigen des Zinsfußes zu rechnen.»

G. — Auf die von beiden Parteien demgegenüber angebrachten Berichtigungs- und Erläuterungsbegehren haben die Experten in einem Nachtragsgutachten vom Aug. 1915 an der in Anlage 2 des Hauptgutachtens enthaltenen sog. unmittelbaren Kostenberechnung einige Korrekturen vorgenommen. Ferner haben sie hinsichtlich der Berechnung der Kosten, welche die Beklagte bei eigenen Stationsanlagen mit eigenem Betriebe gehabt hätte, der von den Klägern geübten Kritik insofern Rechnung getragen, als sie zu den sonstigen, schon berücksichtigten Auslagen noch einen Posten für Verbindungsgeleise zwischen den Bahnhöfen beider Unternehmungen eingestellt, sowie den Posten für Unterhaltungskosten erhöht und demgemäss den Text der Antwort zu Frage II b folgendermassen abgeändert haben :

« Mit eigenen Stationsanlagen hätte die B.-N. für ihren Verkehr in allen drei Bahnhöfen mehr aufzuwenden gehabt als beim Gemeinschaftsbetriebe. Ihre Kosten hätten sich nach der Berechnung in der neuen Anlage 3 an Baukapitalzinsen und Betriebskosten gestellt für

Bern	Neuenburg	Kerzers
Fr. 104,850	75,668	25,150
während sie beim Gemeinschaftsbetriebe nach der Berechnung in der neuen Anlage 2, die als die zuverlässigste angesehen wird		
Fr. 84,902	49,990	22,870
betragen hätten.		

Ihr Gewinn ist also anzuschlagen auf

Fr. 19,948

25,698

2280

zusammen Fr. 47,926.

Unter Berücksichtigung der Mindereinnahmen und des verminderten Baukapitals infolge der geringeren Streckenlänge (vergl. neue Anlage 3 am Schluss) ist dieser Betrag um Fr. 24,702 — 23,375 = 1327 Fr. zu erhöhen, so dass sich der Gemeinschaftsbetrieb für die B.-N. im Ganzen um 49,253 Fr. billiger stellt. »

Im übrigen haben sie an den Schlussfolgerungen und Berechnungen des Hauptgutachtens festgehalten. Als auf die grundsätzlichen Fragen der Methode der Entschädigungsberechnung sich beziehend und zur Erläuterung der hierüber im ersten Gutachten enthaltenen Ausführungen dienend sind aus dem Nachtragsgutachten noch nachstehende Stellen hervorzuheben :

#### a) Bewertung der Achsen.

« Die Länge der durch jeden Reisenden und durch jede Gütertonne befahrenen Strecke ist allerdings ohne Einfluss auf die Inanspruchnahme des Personals und der Anlagen in den Gemeinschaftsbahnhöfen. Es können aber im vorliegenden Falle, wo der Verkehr der beiden Bahnen so sehr verschieden ist, bei Anwendung des Achsenprinzips die Einnahmen nicht ganz unberücksichtigt bleiben, wie dies in der Vorbemerkung zur Antwort auf die Frage I schon angedeutet ist. Die B.-N. erleidet bei der durch das Achsenprinzip bedingten Ausgabengemeinschaft Nachteile dadurch, dass sie bei allen von einer auf die andere Bahn übergehenden Transporten in demselben Verhältnis zu den im Gemeinschaftsbahnhof entstehenden Ausgaben herangezogen wird wie die S. B.-B. Sie zahlt z. B. an einem umzuladenden Frachtgut ebenso viel Umladekosten wie die S. B.-B., obgleich diese, wie es fast durchweg der Fall ist, die zwei oder drei fachen Einnahmen an dem Gut hat. Dazu kommen dann noch die in der Antwort auf Frage III erwähnten Nachteile. Zum

Ausgleich dieser Nachteile haben die Experten geglaubt, die Länge der befahrenen Strecke bei der Bewertung der Achsen mit berücksichtigen zu sollen. Die in der Fragebeantwortung aufgeführten Faktoren einzeln zu behandeln, ist nicht möglich. Sie bilden ein untrennbares Ganzes und die in die Rechnung eingeführten 80% sind ein Durchschnitt, der bestehen bleiben muss. Hiernach werden die Ergänzungsfragen 2—10 der S. B.-B. summarisch dahin beantwortet, dass die angeregten Punkte in dem Expertengutachten berücksichtigt sind. »

b) Verhältnis der in den Anlagen 1 (angepasstes Achsenprinzip), 2 (unmittelbare Kostenberechnung) und in der Antwort auf Frage VIII (effektive Mehrkosten) angewendeten Berechnungsmethoden.

« Bei dem Widerspruch, den die S. B.-B. in den Ausführungen auf S. 16 und 5 unseres Gutachtens erblicken, (nämlich darin, dass es in der Antwort auf Frage VIII für unmöglich erklärt worden sei, die Selbstkosten der Eisenbahnen für eine aus den Gesamtleistungen herausgegriffene Einzelleistung zu berechnen, während doch die Ermittlung der Entschädigung nach Anlage 2 gerade auf einer solchen Ausscheidung einzelner Leistungen beruhe), ist wahrscheinlich nicht beachtet, dass im einen Falle von « berechnen », im anderen von « schätzen » die Rede ist. Was nicht berechnet werden kann, kann immer noch geschätzt werden. Die Schätzung ist nicht so genau wie die Berechnung.

Der Unterschied zwischen Selbstkosten (effektiven Mehrkosten) und Ersatz der Vermögensnachteile ist durch die Fragestellung gegeben. Hierzu wird noch folgendes bemerkt :

1. Die Rechnung in der Antwort auf Frage VIII enthält die Selbstkosten der S. B.-B. Der Begriff « Selbstkosten » braucht nicht näher erläutert zu werden.

2. Die Rechnung in der Anlage 2 (Frage I b) enthält die Selbstkosten + Unternehmergewinn = Wert der Vermögensnachteile = Wert der für den Betrieb und



Verkehr der B.-N. notwendigen Leistungen. Der Unternehmergewinn kann im einzelnen nicht zum Ausdruck gebracht werden. Er ist in den Ansätzen und Einheitspreisen, bei denen angemessene Zuschläge gemacht sind, mit enthalten.

3. Die Rechnung in der Anlage 1 (Frage I a) erstreckt sich auf alle zu Lasten der Gemeinschaft gebuchten Ausgaben, also auch auf Anlagen und Einrichtungen, die von der B.-N. nur benützt werden, weil sie vorhanden sind und weil es bei dem Gemeinschaftsbetriebe nicht anders geht. Sie erstreckt sich ferner auf Leistungen, die über die Bedürfnisse der B.-N. hinausgehen und von denen diese wenig oder gar keinen Nutzen hat. Die einfache Tatsache der Mitbenützung genügt, um sie zu belasten. Bei freier Konkurrenz wären die S. B.-B., wie bereits erwähnt, berechtigt, die in der Anlage 1 berechneten Summen von der B.-N. zu fordern.

Um übrigens wegen der Selbstkosten (effektiven Mehrkosten) kein Missverständnis aufkommen zu lassen, wird noch besonders darauf hingewiesen, dass in den 120,000 Fr. keine Baukapitalzinsen enthalten sind. Sie wurden in die Rechnung nicht einbezogen, weil es so der Fragestellung und den Erwägungen auf Seite 17 des Gutachtens am besten entsprach. Sollte dahin entschieden werden, dass die B.-N. nur die Selbstkosten zu zahlen hätte, so müssten ihr auch noch die Zinsen für die von den S. B.-B. aufgewendeten Baukapitalien auferlegt werden. Diese Zinsen im Betrage von rund Fr. 11,490 schuldet sie unter allen Umständen un' der Gesamtbetrag der Entschädigung würde sich gegebenen Falls auf Fr. 131,490 stellen.»

c) Jährliche Verkehrszunahme der Bern-Neuenburg-Bahn.

Der in Anlage 4 ausgerechnete Koeffizient von 1,8% gelte, wie übrigens schon aus der Antwort zu Frage IV hervorgehe, nur für die Zeit bis und mit 1911.

d) Zinsfuss für die Verzinsung des Anlagekapitals.

« Der Zinsfuss für die Zeit bis zum Kriegsausbruch war richtig berechnet, was sich aus folgendem ergibt : . . . .

Die Erhöhung des Zinsfusses, die inzwischen durch den Krieg eingetreten ist, kann hier ausser Betracht bleiben, weil die bis zum 1. August 1914 hergestellten Bahnanlagen schon seit vielen Jahren bestehen und aus Geldern mit niedrigem Zinsfuss bestritten sind.

Für künftige Bahnhofsumbauten oder Erweiterungen, über die ohnehin neue Vereinbarungen getroffen werden müssten, wäre allerdings die Höhe des Zinsfusses neu festzusetzen.»

Aus der berichtigten Anlage 5 geht hervor, dass die Bern-Neuenburg-Bahn bei den verschiedenen in Betracht gezogenen Berechnungsarten zu bezahlen hätte :

« Baukapitalzinsen und Betriebskosten in einer Summe.

	Bern	Neuenburg	Kerzers	Zusammen
1. Abrechnung der S.B.-B. für das Jahr 1909	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Reines Achsenprinzip .	122,159.80	52,639.10	24,698.25	199,497.05 <sup>1</sup>
2. Angepasstes Achsenprinzip (Anlage 1), Jahr 1909 . . . . .	97,800.—	40,489.—	21,953.—	160,242.— <sup>2</sup>
3. Dasselbe für 1911 (Anlage 1) . . . . .	101,321.—	41,947.—	22,734.—	166,011.— <sup>2</sup>
4. Unmittelbare Ermittlung der Kostenanteile (Anlage 2) Jahr 1911	85,530.—	50,000.—	22,870.—	158,400.—
5. Effektive Mehrkosten (Frage VIII), Jahr 1911 . . . . .	65,000.—	42,000.—	13,000.—	120,000.—
6. Supponierte Anlagen (Anlage 3) Jahr 1911	104,850.—	75,688.—	25,150.—	205,688.—

<sup>1</sup> Einschliesslich 16,058 Fr. 40 Zins des B.-N. Baukapitals in Bern.

<sup>2</sup> Einschliesslich der Zinsen der Baukapitalien der B.-N. nämlich 15,166 Fr. 16 für Bern und 3910 Fr. für Kerzers, zusammen 19,076 Fr. 16

### Die neue Anlage 2 lautet :

« Unmittelbare Berechnung der Kosten, die von den S. B.-B. auf den Bahnhöfen Bern, Neuenburg und Kerzers für die B.-N. aufzuwenden sind.

Nach dem Geschäftsbericht der B.-N. für 1911 und den von der B.-N. dazu gegebenen Erläuterungen (Vergl. die Schreiben vom 18/7. N° 173/12, vom 20/7. 14, vom 10/2. 15 und vom 22/2. 15 N° 1419/13 (Seiten 35-50, 56-64 und 69-70 und Seite 38 des Gutachtens). Soweit die von der B.-N. angeführten Zahlen zu Zweifeln keinen Anlass boten, sind sie unverändert gelassen, sonst durch Schätzungen ersetzt.

#### A n n ä h m e n :

1. Die Bahnhöfe werden gemeinschaftlich benützt. Die Einnahmen der B.-N. werden bis zum Mittelpunkt der Empfangsgebäude durchgerechnet und die Einführungsgleise bis zu diesen Punkten als zur B.-N. gehörig angesehen. Eine Gemeinschaft der Ausgaben besteht aber nicht. Vielmehr werden die S. B.-B. für die Bahnleistungsleistungen, die der B.-N. zur Last fallen, unmittelbar entschädigt.

2. Die bei dem Uebergangsverkehr entstehenden Bahnhofskosten, nämlich Umladen, Rangieren, Ueberführung von Wagen, entfallen je zur Hälfte auf die B.-N. und die S. B.-B.

3. Da im Geschäftsbericht der direkte Verkehr nicht nach Bahnhöfen ausgeschieden und nur in einer Summe für die ganze Bahn aufgeführt ist, so ist für den Gepäck- und Stückgutverkehr zunächst berechnet, welche Mengen sich ergeben würden, wenn sich der Verkehr gleichmässig über die fünf Uebergänge der B.-N. verteilte. Dies würde für jeden Uebergang 310 t Gepäck und 1135 t Stückgut ergeben. Da nun aber in Bern und Neuenburg mehr und in Kerzers weniger als der Durchschnitt umgeladen wird, so werden prozentuale Zuschläge oder Abzüge gemacht, und zwar für Bern + 50% für Neuenburg

+ 40% für Kerzers — 20%. Danach finden Umladungen im direkten Verkehr statt :

	in Bern	Neuenburg	Kerzers
a) Gepäck	465	434	248 t.
b) Stückgut	1703	1589	908 t.

Bei dem direkten Tierverkehr ergibt sich in ähnlicher Weise ein Durchschnittssatz von 2614 Stück Tieren, wobei eine Tiersendung zu drei Stück angenommen ist (die letztere Zahl ist geschätzt nach den Angaben auf Seite 51-52 des Geschäftsberichts  $\frac{16,523}{\text{rund } 6000}$ ). Hierbei soll an dem Durchschnittssatz nichts geändert werden, weil alle Unterlagen für eine Schätzung etwaiger Unterschiede fehlen und es sich ausserdem nur um ganz geringe Beträge handeln kann. Obgleich Tiere im direkten Verkehr auf den Uebergangsstationen zum grössten Teil nicht umgeladen werden und einer besonderen Behandlung dort nicht bedürfen, soll doch für jedes von Bahn zu Bahn übergehende Stück Tier dieselbe Vergütung wie für die ein- und auszuladenden Tiere, nämlich 25 Cts. gewährt werden, weil die Tierwagen mit besonderer Vorsicht rangiert werden müssen.

4. Das Ein- und Ausladen einer Tonne Frachtgut kostet an Löhnen, Prämien und Wohlfahrtseinrichtungen 76 Cts. Das ist der Durchschnittssatz, der in Elsass-Lothringen dafür gezahlt wird. Es wird 1 Fr. in Rechnung gestellt, wobei alle Nebenkosten mit einbegriffen sind und etwaigen besonderen ungünstigen Umständen Rechnung getragen ist. Für Ein-, Aus- und Umladen von Gepäck sind in Neuenburg und Kerzers 1 Fr. 50 Cts., in Bern 1 Fr. 90 Cts. für die Tonne angesetzt.

5. Für Abfertigung eines Personenzuges einschliesslich Vorhalten der Warteräume, Aborte, Beleuchtung, Fahrkartenverkauf sind zu rechnen in Bern 3 Fr., in Neuenburg 2 Fr. 50 Cts. und in Kerzers 1 Fr. Die Prinz-Heinrichbahn zahlt im Bahnhof Luxemburg an die elsässisch-lothringischen Bahnen 3 Fr.

6. Die äussere Abfertigung eines Güterzuges soll ausschliesslich Rangieren eben so viel kosten wie die eines Personenzuges.

7. Für Bern und Neuenburg sind für das Rangieren eines Wagens 77 Cts. angenommen entsprechend dem für Zürich ermittelten Satze, der erheblich höher ist als auf anderen Bahnhöfen (Vergl. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Jahrgang 1913 N° 44 Seite 717). Für die Ueberführung von Wagen von Bahn zu Bahn sind auf den genannten beiden Bahnhöfen ebenfalls 77 Cts berechnet. Die Anschlussgleisbesitzer in Bern zahlen 1 Fr. bis 4 Fr. 50 Cts. für die Ueberführung eines beladenen Wagens. In Elsass-Lothringen zahlen industrielle Werke mit einem Umschlag von etwa 200 Wagen täglich 30 bis 50 Pf. für den beladenen Wagen. Der Satz von 77 Cts. erscheint mit Rücksicht darauf, dass bei den Ueberführungen beladene und leere Wagen durcheinander gerechnet sind und mit Rücksicht auf die erhebliche Anzahl der Wagen vielleicht als zu hoch. Es sollen aber mit diesem Satze auch die Kosten für Wagenausbesserung, Weichenbedienung und Beleuchtung, die sich der Berechnung entziehen, abgeglichen sein.

Das Abstellen eines Personenzuges in Bern wird mit 40 Cts. bewertet und ebensoviel für das Vorziehen des Zuges an den Bahnsteig gerechnet. Dabei ist berücksichtigt, dass die Lokomotiven der B.-N. mitwirken. Für Kerzers wird für Rangieren eines Wagens 60 Cts. gerechnet. Hier war zu berücksichtigen, dass keine Rangierlokomotive erforderlich ist und dass die Zuglokomotiven die Rangierarbeiten zum Teil unentgeltlich mit besorgen. Ein Teil der Rangierarbeiten wird von den B.-N. Lokomotiven geleistet.

8. Das Bearbeiten einer Frachtbriefposition kostet 17 Cts. Ein Angestellter, der täglich 10 Fr. erhält, kann täglich 60 Positionen bearbeiten.

9. Ein qm. Güterschuppen einschliesslich Grund und Boden hat in Bern einen Wert von 160 Fr., in Neuen-

burg von 120 Fr. und in Kerzers von 90 Fr. Für ein qm. der Freiladeplätze stellen sich die Preise auf 100, 60 und 40 Fr.

10. Für eine t Frachtgut täglich sind 16 qm. Güterschuppenfläche erforderlich, für einen Wagen täglich auf dem Freiladeplatz 50 qm.

11. Die Menge der Stückgüter und der ein- und auszufahrenden Güter der Wagenladungsklassen A und B ergibt sich aus dem Geschäftsbericht Seite 42. Sie beträgt für Stückgüter 9,65% und für die Wagenladungsklassen A und B 1,34% aller Güter.

12. Die B.-N. benutzt in Bern 3500 m Gleis der S. B.-B. mit zugehörigen Weichen und in Neuenburg 1200 m. Es handelt sich aber nur um eine Mitbenutzung. In Kerzers benutzt jede Bahn Gleise der anderen mit. Die S. B. B. benutzen hier insbesondere das Gleis VI der B.-N. zum Abstellen von Wagen und das Hauptgleis der B.-N. zum Ausziehen beim Rangieren. Der B.-N. fällt, wenn die Leistungen gegen einander abgewogen werden, eine Mehrbenutzung von 800 m zur Last.

Unter Annahme eines kilometrischen Satzes von 2545 Fr. für Unterhaltung und einer 4,25% igen Verzinsung des Baukapitals stellen sich die Kosten für Benutzung von 1 km Gleis auf 12,400 Fr. in Bern, 8400 Fr. in Neuenburg und 6400 Fr. in Kerzers, wovon die B.-N. die Hälfte, also 6200, 4200 und 3200 Fr. für 1 km zu tragen hat (vergl. II Ziff. 12).

### Berechnung

des auf die B.-N. entfallenden Verkehrs und der dafür erforderlichen Einrichtungen nach dem Geschäftsbericht der B.-N. für 1911.

#### A. Bern.

1. Güterwagen. Im Ortsverkehr sind behandelt 6891. Uebergegangen von Bahn zu Bahn 5440. Davon die Hälfte zu Lasten der B.-N. = 2720.

Personen- Post- und Gepäckwagen.

Uebergang von Bahn zu Bahn 4604. Davon die Hälfte zu Lasten der B.-N. = 2302.

Zusammen : Wagen zu rangieren 12,913 Stück.

1 a. Schnell- und Personenzüge abzustellen oder an den Bahnsteig vorzuziehen 6333.

2. Gepäck 1114 t im Binnen- und direkten Verkehr, 535 t im Transitverkehr, 465 t im direkten durchlaufenden Verkehr. Anteil der B.-N. =  $1114 + 535 + 465 : 2 = 1623$  t jährlich. Dazu zur Abrundung und für Handgepäck 477 t. Eingeschriebenes und Handgepäck zusammen 2100 t jährlich = 5,8 t täglich.

3. Tiersendungen 2860 im Binnen- und direkten Verkehr. Eine Tiersendung = 3 Stück gibt 8580. Dazu als Anteil der B. N. im Transit- und direkten durchgehenden Verkehr  $3360 + 2614 : 2$ . Gesamtanteil der B.-N. = 11,567 Stück.

4. Güter 14,102 t im Binnen- und direkten Verkehr, 19,873 t im Transitverkehr. Anteil der B.-N. =  $14,102 + 19,873 : 2 = 24,038$ . Davon Stückgüter 9,65% = 2320 t. Dazu 1703 : 2 t Stückgut im direkten durchgehenden Verkehr. Insgesamt 3172 t Stückgut jährlich = 10,6 t täglich.

5. Güter der Wagenladungsklassen A und B. 1,34% von 24,038 = 322 t.

6. Fläche des Güterschuppens, Anteil der B.-N.  $10,6 \cdot 16 = 169 = \dots \dots \dots 169,6$  qm  
Dazu für Abfertigungsräume  $\dots \dots \dots 50$  qm  
Fläche des Gepäckraumes Anteil der B.-N.

$5,8 \cdot 16 = \dots \dots \dots 92,8$  qm  
Dazu für Abfertigungsräume  $\dots \dots \dots 50$  qm

Zusammen 362,4 qm.

Fläche des Freiladeplatzes, Anteil der B.-N.

für täglich 6891 : 300 = 23 Wagen  $23 \cdot 50 = 1150$  qm

7. Züge 7811 jährlich, einschliesslich der Fahrten nach Ausserholligen.

8. Frachtbriefpositionen 34,565 (Geschäftsbericht 1911 Seite 51).

9. Länge der mitbenutzten Gleise = 3,5 km.

### B. Neuenburg.

1. Güterwagen. Im Ortsverkehr sind behandelt 4241. Uebergang von Bahn zu Bahn 14,799. Davon die Hälfte zu Lasten der B. N. = 7400.

Personen-, Gepäck- und Postwagen. Uebergang von Bahn zu Bahn 4939. Davon die Hälfte zu Lasten der B.-N. 2470 (Weitere 20,677 sind in durchlaufenden Zügen ohne Rangierbewegungen übergegangen).

Zusammen : Wagen zu rangieren 14,111 Stück.

2. Gepäck 377 t im Binnen- und direkten Verkehr, 672 t im Transit- und 434 t im direkten durchlaufenden Verkehr. Anteil der B. N. =  $377 + 672 + 434 : 2 = 930$  t. Dazu zur Abrundung und für Handgepäck 140 = 1070 t. jährlich = 2,9 t täglich.

3. Tiersendungen 850 im Binnen- und direkten Verkehr. Eine Sendung = 3 Stück gibt 2550. Dazu als Anteil der B.-N. im Transit- und direkten durchgehenden Verkehr  $3433 + 2614 : 2$ , gibt zusammen 5574 Stück.

4. Güter 9932 t. im Binnen- und direkten Verkehr, 45,588 t Transit. Anteil der B.-N. =  $9932 + 45,588 : 2 = 32,726$ . Davon Stückgüter 9,65% = 3158 t. Dazu 1589 t : 2 Stückgut im direkten durchgehenden Verkehr. Insgesamt : 3953 t Stückgut jährlich = 13,2 t täglich.

5. Güter der Wagenladungsklasse A und B 1,34% von 32,726 = 439 t.

6. Fläche des Güterschuppens, Anteil der B.-N.  $13,2 \cdot 16 = \dots \dots \dots 211,2$  qm  
Dazu für Abfertigungsräume  $\dots \dots \dots 50$  qm  
Fläche des Gepäckraumes, Anteil der B.-N.

$2,9 \cdot 16 = \dots \dots \dots 46,4$  qm  
Dazu für Abfertigungsräume  $\dots \dots \dots 20$  qm

Zusammen 327,6 qm

Fläche des Freiladeplatzes, Anteil der B.-N.

für 4241 : 300 = 14 Wagen täglich 14 . 50 = 700 qm

7. Züge jährlich 7069.

8. Frachtbriefpositionen 22,165.

9. Länge der mitbenützten Gleise 1,2 km.

### C. Kerzers.

1. Güterwagen. Im Ortsverkehr sind behandelt 2212. Uebergegangen von Bahn zu Bahn 13,885. Davon die Hälfte zu Lasten der B.-N. = 6943.

Personen-, Gepäck- und Postwagen.  
Zusammen : Wagen zu rangieren 9155 Stück.

2. Gepäck 297 t im Binnen- und direkten Verkehr. 101 t im Transit- und 248 t im direkten durchlaufenden Verkehr. Anteil der B.-N. = 297 + 101 + 248 : 2 = 472 t jährlich = 1,3 t täglich.

3. Tiersendungen 954 à 3 Stück = 2862 Stück. Dazu als Anteil der B.-N. im Transit- und direkten durchlaufenden Verkehr 2878 + 2614 : 2

Zusammen : 5608 Stück.

4. Güter 3322 t im Binnen- und direkten Verkehr. 36,300 t. Transit. Anteil der B.-N. 3322 + 36,300 : 2 = 21,472 t. Davon Stückgüter 9,65% = 2072 t. Dazu 908 t : 2 im direkten durchlaufenden Verkehr = 2526 t jährlich oder 8,4 t täglich.

5. Güter der Wagenladungsklassen A und B. 1,34% von 21,472 = 288 t.

6. Fläche des Güterschuppens, Anteil der

B.-N. 8,4 . 16 = . . . . . 134,4 qm

Dazu für Abfertigungsräume . . . . . 20 qm

Fläche des Gepäckraums, Anteil der B.-N.

1,3 . 16 = . . . . . 20,8 qm

Dazu für Abfertigungsräume . . . . . 5 qm

Zusammen 180,2 qm

Fläche des Freiladeplatzes, Anteil der B.-N.

für 2212 : 300 = 7 Wagen täglich 7 . 50 = 350 qm

7. Züge jährlich 7069.

8. Frachtbriefpositionen 5018.

9. Länge der mitbenützten Gleise 0,8 km.

### Kostenberechnung.

#### A. Bern.

1. Wagen zu rangieren 12,313 à 77 Cts. =	Fr.	9,943
1a. Schnell- und Personenzüge abstellen oder an den Bahnsteig vorziehen 6333 à 40 Cts. = . . . . .	»	2,533
2. Gepäck ein-, aus- und umladen 1623 t à 1 Fr. 90 = . . . . .	»	3,084
3. Aufsicht und Hilfeleistung beim Tiere verladen, einschliesslich einer Zulage für besonders vorsichtiges Rangieren der Tierwagen 11,567 Stück Tiere à 25 Cts. = . . .	»	2,892
4. Stückgut ein-, aus- und umladen 3172 t à Fr. 1 = . . . . .	»	3,172
5. Ein- oderr ausladen der Güter der Wagenladungsklassen A und B 322 t à 50 Cts. =	»	161
6. Flächen des Güterschuppens und des Gepäckraums 362,4 qm à 160 Fr. = . . . . .		57,984 Fr.
des Freiladeplatzes 1150 qm à 100 Fr. = . . . . .		115,000 Fr.
		<u>172,984 Fr.</u>
Hiervon 7 % für Unterhaltung, Reinigung, Beleuchtung und Verzinsung des Baukapitals = . . . . .	»	12,109
7. Züge abzufertigen, einschliesslich persönlicher Kosten der Gepäckabfertigung, Verkauf der Fahrkarten, Vorhalten der Aborte und Warteräume und Beleuchtung 7811 à 3 Fr. = . . . . .	»	23,433
8. Frachtbriefpositionen 34,565 à 17 Cts. =	»	5,875

9. Mitbenutzung von Geleisen ( $\frac{1}{2}$  der Kosten für Unterhaltung und Verzinsung des Baukapitals) 3,5 km à 6200 Fr. = . . . Fr. 21,700

Fr. 84,902

Dazu für Transporte von und nach Weyermannshaus = . . . » 628

Zusammen Fr. 85,530

### B. Neuenburg.

1. Wagen zu rangieren 14,111 à 77 Cts. = Fr. 10,865

2. Gepäck ein-, aus- und umladen 930 t à 1 Fr. 50 = . . . » 1,395

3. Aufsicht und Hilfeleistung beim Verladen von Tieren einschliesslich einer Zulage für besonders vorsichtiges Rangieren der Tierwagen 5574 Stück Tiere à 25 Cts. = . . . » 1,394

4. Stückgut ein-, aus- und umladen 3953 t à 1 Fr. = . . . » 3,953

5. Ein- oder Ausladen der Güter der Wagenladungsklassen A und B 439 t à 50 Cts. = » 220

6. Flächen des Güterschuppens und des Gepäckraums 327,6 qm

à 120 Fr. = . . . 39,312 Fr.

des Freiladeplatzes 700 qm

à 60 Fr. = . . . 42,000 Fr.

81,312 Fr.

Hiervon 7 % für Unterhaltung, Reinigung, Beleuchtung und Verzinsung des Baukapitals = . . . » 5,692

7. Züge abzufertigen einschliesslich der persönlichen Kosten der Gepäckabfertigung, Verkauf der Fahrkarten, Vorhalten der Warterräume und Aborte 7069 à 2 Fr. 50 = . . . » 17,673

8. Frachtbriefpositionen 22,165 à 17 Cts. = » 3,768

9. Mitbenutzung von Gleisen ( $\frac{1}{2}$  der Kosten für Unterhaltung und Verzinsung des Baukapitals) 1,2 km à 4200 Fr. = . . . Fr. 5,040

Zusammen Fr. 50,000

### C. Kerzers.

1. Wagen zu rangieren 9155 à 60 Cts. = Fr. 5,493

2. Gepäck ein-, aus- und umladen 472 t à 1 Fr. 50 = . . . » 708

3. Aufsicht und Hilfeleistung beim Verladen von Tieren einschliesslich einer Zulage für besonders vorsichtiges Rangieren der Tierwagen 5608 Stück Tiere à 25 Cts. = . . . » 1,402

4. Stückgut ein-, aus- und umladen 2526 t à 1 Fr. = . . . » 2,526

5. Ein- und Ausladen der Güter der Wagenladungsklassen A und B 288 t à 50 Cts. = . . . » 144

6. Flächen des Güterschuppens und des Gepäckraums 180,2 qm

à 90 Fr. = . . . 16,218 Fr.

des Freiladeplatzes

350 qm à 40 Fr. = . . . 14,000 Fr.

30,218 Fr.

Hiervon 7 % für Unterhaltung, Reinigung, Beleuchtung und Verzinsung des Baukapitals = . . . » 2,115

7. Züge abzufertigen einschliesslich der persönlichen Kosten der Gepäckabfertigung, des Verkaufs der Fahrkarten, Vorhalten der Warterräume und Aborte 7069 à 1 Fr. = . . . » 7,069

8. Frachtbriefpositionen 5018 à 17 Cts. = » 853

9. Mitbenutzung von Gleisen ( $\frac{1}{2}$  der Kosten für Unterhaltung und Verzinsung des Baukapitals) 0,8 km à 3200 Fr. = . . . » 2,560

Zusammen Fr. 22,870

Zu dem nachträglichen Zuschlage für Transporte von und nach Weyermannshaus bei der Berechnung für den Bahnhof Bern wird auf S. 87 und 88 des Nachtragsgutachtens bemerkt. . . . .

H. — Auf Wunsch der Parteien ist durch Verfügung vom 25. August 1915 das Verfahren einstweilen eingestellt worden, um ihnen Gelegenheit zu Vergleichsverhandlungen zu geben. Aufgefordert, diese Verhandlungen bis 11. Dezember 1916 zu Ende zu führen, haben beide Parteien durch Eingaben vom 20. und 28. Dezember 1916 mitgeteilt, dass sich die Verständigungsversuche endgültig zerschlagen hätten.

I. — In der heutigen Hauptverhandlung hat der Vertreter der Kläger Gutheissung der Klagebegehren mit der Modifikation beantragt, dass bei Zählung der Achsen die Lokomotivachsen nicht mitzurechnen und ferner für den Bahnhof Bern die Achsen der Beklagten nur mit 80 % einzustellen seien. Der Vertreter der Beklagten hat sich damit einverstanden erklärt, dass der Ermittlung der Entschädigung die in Anlage 2 des Gutachtens angewendete sog. unmittelbare Berechnung zu Grunde gelegt werde. Im übrigen hat auch er an den Begehren der Antwort festgehalten.

Das Bundesgericht zieht

in Erwägung:

1. — Da es sich um einen Streit über die Entschädigung für Mitbenutzung von Bahnhofanlagen infolge Anschlusses einer Bahn an eine andere handelt, ist die Zuständigkeit des Bundesgerichts nach Art. 30 Abs. 3 EbG gegeben.

2. — Auch steht der Umstand, dass die Kläger nicht auf Festsetzung dieser Entschädigung für einen bestimmten Zeitabschnitt in bestimmter Höhe geklagt, sondern lediglich allgemein die Feststellung der Grundsätze verlangt haben, nach denen sie vom 1. Januar 1910 an berechnet werden soll, der Anhandnahme der Klage nicht entgegen. Aehnliche Feststellungsbegehren sind in Strei-

tigkeiten der vorliegenden Art vom Bundesgericht schon in den von den Parteien zitierten früheren Fällen (AS 19 S. 739 ff., 25 II, S. 750 ff.) stillschweigend zugelassen worden. In dem Urteile in Sachen Keller, Morteo & Cie gegen Messerschmidt (ebenda 28 II S. 438 Erw. 2), wo das analoge Verhältnis zwischen Eigentümer und Mitbenützer eines Verbindungsgeleises in Frage stand, ist deren Zulässigkeit unter Hinweis auf die besondere Stellung des Bundesgerichts, das hier als eine Art Rechnungshof oder Verwaltungsgericht zu amten habe, seither noch ausdrücklich bejaht worden.

3. — (Feststellung der Anerkennung der Klagebegehren 3, 7 und 8 durch die Beklagte).

4. — Nach Art. 30 Abs. 1 und 3 EbG « ist jede Eisenbahnverwaltung verpflichtet, den technischen und Betriebsanschluss anderer schweizerischer Eisenbahnunternehmungen an die ihrige ohne Zuschlagstaxe oder Reexpeditionsgebühr und ohne Erschwerung des durchgehenden Verkehrs in schicklicher Weise zu gestatten: soweit dabei die Mitbenutzung bestehender Bahnhofanlagen oder Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation erforderlich wird, ist dafür angemessene Entschädigung zu leisten, welche in Ermangelung einer Verständigung unter den Beteiligten vom Bundesgerichte bestimmt wird. » Das aus der Anschlussgewährung entstehende Rechtsverhältnis zwischen den beiden Bahnen ist in der bisherigen Rechtsprechung verschieden charakterisiert worden. Während die bundesrätliche Botschaft zum Entwurfe des Gesetzes (BBl. 1871 II S. 682) in der Pflicht zur Gestattung des Anschlusses einen der Expropriation verwandten Eingriff erblickt — eine Auffassung, die bis zu einem gewissen Grade auch dem Urteile i. S. Nordostbahn gegen Sihltalbahngesellschaft (AS 25 II S. 752 Erw. 4) zu Grunde liegt —, ist in dem Urteile i. S. Nordostbahn gegen Vereinigte Schweizerbahnen (ebenda 19 S. 750 ff.) ein pachtähnliches Verhältnis angenommen worden. Im Streite der Bundesbahnen gegen die Thunersee-

bahn (ebenda 32 II S. 800 ff. Erw. 1) sodann hat das Bundesgericht diese Ansicht für die blossе Mitbenützung von Anlagen zwar gelten lassen, beim Bestehen eines Gemeinschaftsbetriebes dagegen abgelehnt und angenommen, dass hier in Wirklichkeit ein gesellschaftsähnliches Verhältnis vorliege. Keine dieser Auffassungen vermag für Fälle der vorliegenden Art, wo die anschlussgewährende Bahn der angeschlossenen nicht nur ihre Anlagen zur Verfügung stellt, sondern überdies den Betrieb auf diesen für beide Unternehmungen besorgt, zu befriedigen. Die Analogie mit der Pacht scheidet schon daran, dass die Bewirtschaftung der Pachtsache, nämlich der mitbenützten Anlagen nicht durch den Pächter — als welcher die angeschlossene Bahn anzusehen wäre — sondern durch die anschlussgewährende Bahn, also durch den Verpächter erfolgen würde, ein Moment, das mit dem Wesen der Pacht (Art. 275 und 283 OR) offenbar unverträglich ist. Und der Annahme eines gesellschaftsähnlichen Verhältnisses steht entgegen, dass die beiden Bahnen mit der von jeder ausgehenden Benützung der Anlagen keineswegs einen gemeinsamen, sondern jede ihre eigenen Zwecke verfolgen, so dass die anschlussgewährende Bahn bei Besorgung des Betriebes darauf, soweit durch den Verkehr der angeschlossenen Bahn bedingte Betriebs-handlungen in Frage stehen, nicht im gemeinsamen, sondern ausschliesslich im Interesse der Anschlussbahn tätig wird. Bei der Heranziehung des Begriffes der Expropriation endlich wird übersehen, dass die Anschlussgewährungspflicht der dadurch betroffenen Bahn nicht nur ein Dulden, die Gestattung der Inanspruchnahme ihres Eigentums auferlegt — worin allein die Enteignung bestehen kann —, sondern sie darüber hinaus auch zu einem Tun, zur Leistung von Diensten für die angeschlossene Bahn zwingt.

Beide Momente — die Leistung von Diensten und der Umstand, dass deren Leistung nicht im eigenen, sondern im Interesse eines Dritten geschieht, — bilden die kenn-

zeichnenden Merkmale der Geschäftsführung für fremde Rechnung und zeigen, dass man es auch hier einfach mit einer solchen, d. h. mit der Besorgung der Geschäfte eines andern kraft eines dem Geschäftsführer vom Gesetze erteilten Auftrages zu tun hat. Aus dieser Auffassung des rechtlichen Verhältnisses ergeben sich zwanglos auch die Grundsätze, welche für die Bestimmung der von der angeschlossenen Bahn zu leistenden « Entschädigung » im Sinne von Art. 30 Abs. 3 EbG massgebend sein müssen. Gleichwie bei den übrigen Fällen der Geschäftsführung der Geschäftsführer, soweit nicht das Gesetz etwas anderes vorschreibt, Anspruch auf Ersatz nicht nur seiner unmittelbaren Auslagen, sondern auch der sonstigen für den Geschäftsherrn gemachten Aufwendungen hat, so kann auch die anschlussgewährende Bahn verlangen, dass ihr nicht nur die aus dem Anschluss für sie entstehenden Mehrkosten ersetzt, sondern darüber hinaus für ihre Dienste eine Vergütung geleistet werde, die nicht nach dem reinen Schadenersatzprinzip, sondern nach dem Lohnprinzip zu bemessen ist. Und gleichwie andererseits, wenn der Geschäftsführer zusammen mit den fremden eigene Geschäfte besorgt hat, dem Geschäftsherrn nicht die sämtlichen dabei gemachten Leistungen, sondern nur die für ihn notwendigen und nützlichen in Rechnung gestellt werden dürfen, so kann auch die angeschlossene Bahn zu den Gesamtleistungen der anschlussgewährenden für die gemeinsam benützten Anlagen und deren Betrieb nur in jener Beschränkung herangezogen werden.

Danach fällt unter den verschiedenen von den Experten in Betracht gezogenen Berechnungsmethoden jedenfalls die in der Antwort auf Frage VIII enthaltene (Mehrbetrag der Selbstkosten, welche den Klägern aus den Anschlüssen erwachsen) von vornherein ausser Betracht, wie denn die Beklagte deren Anwendung heute selbst nicht verlangt, sondern anerkennt, zu jenen Selbstkosten noch eine angemessene Vergütung entrichten zu müssen. Aber



auch dem Antrage der Kläger, der Ermittlung der Entschädigung das bisher nach den Verträgen geltende Achsensystem zu Grunde zu legen, kann keine Folge gegeben werden, weil die Anwendung dieses Systems bei den verschiedenartigen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen beider Unternehmungen nach den Ausführungen der Experten zur Folge hätte, dass die Beklagte an Leistungen und Aufwendungen beteiligt würde, die für sie weder notwendig noch nützlich, sondern ausschliesslich durch die Bedürfnisse der Kläger bedingt sind, was sich mit dem Rechtsgrund der Entschädigungspflicht und der daraus folgenden Begrenzung derselben nicht vereinbaren liesse.

Umgekehrt entspricht die in Anlage 2 des Gutachtens enthaltene sog. unmittelbare Kostenberechnung allen danach zu stellenden Anforderungen, indem sie einerseits nur die für die Beklagte nötigen und nützlichen Leistungen in Rechnung stellt, andererseits diese Leistungen, wie im Haupt- und Nachtragsgutachten ausdrücklich festgestellt wird, zum Marktwert, d. h. zu Ansätzen abschätzt, welche nicht nur die Selbstkosten, sondern auch einen angemessenen Unternehmergewinn in sich schliessen und dem entsprechen, was man einem Unternehmer für sie bezahlen würde. Es muss daher dieser Berechnungsmethode gleichwie gegenüber dem reinen, so auch gegenüber dem der Berechnung in Anlage 1 zu Grunde gelegten sog. angepassten Achsensystem der Vorrang eingeräumt werden. Dies nicht nur deshalb, weil eine unmittelbare Berechnung einer bloss mittelbaren, wie sie das Achsensystem in seiner reinen und angepassten Gestalt darstellt, grundsätzlich vorzuziehen ist, sondern auch aus dem weiteren Grunde, weil auch bei dem angepassten Achsensystem der Uebelstand bestehen bliebe, dass die Beklagte an für sie überflüssigen Aufwendungen beteiligt wird. Die Einsetzung ihrer Achsen mit bloss 80% vermag jenen Mangel nur teilweise zu beseitigen, da damit — abgesehen von dem naturgemäss lediglich approxima-

tiven Charakter dieses Ansatzes — nur eine der Verschiedenheiten, welche in den Verkehrs- und Betriebsverhältnissen beider Unternehmungen bestehen, nämlich die verschiedene Verkehrsleistung der Achse berücksichtigt ist. Es haben denn auch die Experten die direkte Berechnung nicht nur bei Beantwortung der Frage 2b ausdrücklich als die für den vorliegenden Fall «zuverlässigste» und damit zutreffendste erklärt, sondern der Ansicht, dass sie vor den anderen den Vorrang verdiene, auch schon bei Beantwortung der Frage 1 unzweideutig Ausdruck gegeben. Denn wenn hier erklärt wird, dass jene Berechnung auch bei ganz verschiedenen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen zutreffende Ergebnisse liefere, so kann diese Bemerkung in dem Zusammenhang, in dem sie gemacht worden ist, nämlich im Anschluss an die Erörterung der Mängel der beim Achsensystem vorausgesetzten Ausgabengemeinschaft, offenbar nur dahin verstanden werden, dass es bei solchen verschiedenen Verhältnissen angezeigt sei, von der Anwendung des Achsensystems, also auch eines modifizierten, überhaupt abzusehen. Dass das Bundesgericht in zwei früheren Entscheidungen das letztere System dem Urteile zu Grunde gelegt hat, kann demgegenüber nicht entscheidend ins Gewicht fallen, weil es beide Male auf das Gutachten von Sachverständigen hin, die es als nach den damals vorliegenden Verhältnissen zuverlässiges Berechnungsmittel erklärten, im zweiten Falle überdies im Einverständnis der Parteien geschah. Ebenso könnte darauf, dass es eine einfachere und bequemere Rechnungsgrundlage abgibt als die unmittelbare Berechnung, rechtlich nur dann etwas ankommen, wenn die Anwendung der letzteren mit so unverhältnismässigen Umtrieben und Kosten verbunden wäre, dass sie sich vom Standpunkte einer rationellen Eisenbahnverwaltung aus nicht rechtfertigen liesse. Erwägt man, dass alle drei Experten im Eisenbahnwesen praktisch erfahrene Männer sind, so darf aber gewiss als ausgeschlossen betrachtet werden,

dass sie ein System als das beste empfohlen hätten, das mit solchen Mängeln behaftet wäre. Dazu kommt, dass es nach den Ausführungen des Gutachtens keineswegs nötig ist, die in Anlage 2 enthaltenen Berechnungen für jedes Jahr in ihrer Gesamtheit neu durchzuführen, sondern sich an Hand der Ermittlung für ein Jahr die Entschädigung unschwer auch für eine Reihe weiterer bestimmen lässt, so dass die grössere Umständlichkeit der einmaligen Arbeit durch die Ersparnis ihrer jährlichen Wiederholung aufgewogen wird.

Die gegen die einzelnen Posten und Ansätze der Rechnung Anlage 2 erhobenen Einwendungen sind von den Experten im Nachtragsgutachten einlässlich geprüft und, soweit sie begründet schienen, berücksichtigt worden. Da es sich dabei durchwegs um technische Fragen handelt, kann daher zu ihrer Widerlegung einfach auf den Nachtragsbericht verwiesen werden. Festgestellt mag lediglich werden, dass der Einwand der Kläger, es sei bei der so berechneten Entschädigung der von ihnen zu prästierende Kapitalaufwand ausser Acht gelassen worden, nicht zutrifft, wie dies übrigens die Experten ausdrücklich festgestellt haben (vergl. Ziff. II 5 u. 6 und IV 2 der Beantwortung der Erläuterungsfragen der Kläger und Ziff. IV der Beantwortung der Erläuterungsfragen der Beklagten). Soweit die Benützung von Einrichtungen für den Personenverkehr in Frage kommt, sind jene Aufwendungen in dem Ansatz für Zugsabfertigung mitenthaltend, indem dieser Ansatz nach der Erklärung der Experten auch die Inanspruchnahme des Bahnhofs durch die Reisenden der Beklagten « Vorhalten der Warteräume, Aborte, Fahrkartenverkauf u. s. w. » umfasst. Und soweit es sich um den Güterverkehr handelt, haben die Sachverständigen die Kapitalzinsen bei den Posten « Güterschuppen, Gepäckräume, Freiladeplätze, Mitbenützung von Geleisen » besonders in Rechnung gestellt. Nachdem die hier eingesetzten Zinsbeträge (unter der aus dem übrigen Inhalt des Gutachtens sich ergebenden Annahme,

dass von den für Unterhaltung, Reinigung, Beleuchtung und Verzinsung der Güterschuppen, Gepäckräume, Freiladeplätze insgesamt eingesetzten 7% auf die Verzinsung 4,25% entfallen) allein zusammen 33,879 Fr., also mehr als die Zinsenquote ausmachen, die sich bei Anwendung des angepassten Achsensystems nach Anlage 1 ergäbe (30,566 Fr.), kann von einer Verkürzung der Kläger in dieser Beziehung somit offenbar nicht die Rede sein. Auch bei dem von den Experten angenommenen Zinsfusse von 4,25% muss es sein Bewenden haben. Da es sich beim Kapitalaufwand nicht um den den Klägern zuzubilligenden Unternehmergewinn, der in den sonstigen Ansätzen zum Ausdruck kommt, sondern um einen Bestandteil der Selbstkosten handelt, können sie unter diesem Titel nicht mehr verlangen, als sie selbst auszulegen haben. Die Behauptung, dass auch von diesem Standpunkte aus der Ansatz von 4,25% zu niedrig sei, weil er auf die Steigerung des Zinsfusses infolge des Krieges keine Rücksicht nehme, widerlegt sich durch die Feststellung der Experten, dass die hier in Betracht kommenden Anlagen und Einrichtungen schon seit Jahren bestehen und noch aus billigen Geldern erstellt seien. Für künftige Bauten und Einrichtungen wird der Zinsfuss im Sinne des Nachtragsgutachtens seiner Zeit neu festzusetzen sein.

5. — Eine besondere Vergütung für Beiträge an die Hilfs-, Pensions- und Krankenkassen der Beamten, Angestellten und Arbeiter, Kosten der Versicherung von Liegenschaften und Fahrnis und Haftpflichtenschädigungen kann bei dieser Berechnungsweise nicht gefordert werden, weil man es dabei überall mit Produktions-Selbstkosten zu tun hat, die bei Ermittlung des Unternehmerpreises, der für eine Leistung verlangt wird, mit eingestellt werden und daher in den für die einzelnen Leistungen zugebilligten Ansätzen als inbegriffen zu betrachten sind. Es haben denn auch die Experten wiederholt betont, dass in ihren Ansätzen alle N e b e n-

kosten mitenthalten seien (vergl. Nachtragsgutachten Beantwortung der Fragen der Kläger, Ziff. II 8, Ziff. VI 3, Anlage 2 « Annahmen » Ziff. 4). Aus dem gleichen Grunde, weil in der Vergütung von Marktpreisen bereits eingeschlossen, muss auch die Zubilligung eines besonderen Zuschlags für allgemeine Verwaltung abgelehnt werden.

Ebenso erweisen sich danach die Klagebegehren 3 und 4 — mit denen die Einbeziehung der auf Betriebsrechnung belasteten Bahnhofumbaukosten sowie der nach dem 1. Januar 1910 ausgeführten Erweiterungs- und Umbauten in die Gemeinschaft verlangt wird — als gegenstandslos, weil die Experten bei ihrer Berechnung die sämtlichen für den Verkehr der Beklagten erforderlichen Anlagen und Einrichtungen ohne Rücksicht auf die Art ihrer Buchung und den Zeitpunkt ihrer Erstellung eingesetzt und damit dem Umstand, dass auch die neu erstellten erweiterten Anlagen bis zu einem gewissen Grade den Bedürfnissen der Beklagten dienen, bereits Rechnung getragen haben. Was die künftigen Bauten betrifft, so werden sie bei der Ermittlung der Entschädigung für die betreffenden Jahre von den Parteien in gleicher Weise zu berücksichtigen sein, wie es die Experten für das Jahr 1911 getan haben.

6. — Dagegen ist das Verlangen der Beklagten, dass die aus Anlage 2 sich ergebenden Entschädigungen um die Zinsen ihrer eigenen Baukapitalanteile (von 15,166 Fr. 16 Cts. für Bern und 3910 Fr. für Kerzers) zu kürzen seien, begründet. Da die in der Anlage 2 für die einzelnen Bahnhöfe festgesetzten Summen die Verzinsung des gesamten Kapitalaufwands ohne Rücksicht darauf, von wem s. Z. das Kapital beschafft worden ist, umfassen, können sie der Beklagten nicht ganz, sondern nur unter Abzug der Zinsen auferlegt werden, die auf die von ihr selbst aufgebrachten Kapitalbeträge entfallen. Dies wird denn auch von den Klägern grundsätzlich und beim Abzug für den Bahnhof Bern auch hinsichtlich der Höhe des abzuziehenden Betrags anerkannt. Sie wenden sich lediglich dagegen,

dass eine solche Kapitalbeteiligung auch für die Station Kerzers angenommen werde, indem sie behaupten, dass die Experten bei der hier vorgeschlagenen abweichenden Abgrenzung des Gemeinschaftsgebietes, bezw. den ihr zu Grunde liegenden Annahmen über die Mitbenützung der einzelnen Stationsteile von irrtümlichen tatsächlichen Voraussetzungen ausgegangen seien. Diese Bestreitung kann indessen, abgesehen davon, ob sie nicht als verspätet angesehen werden müsste, schon deshalb nicht gehört werden, weil das Gutachten der Experten in diesem Punkte auf den Aussagen der einvernommenen Zeugen beruht, deren Glaubwürdigkeit nicht angezweifelt werden kann. Mit der Frage, ob die Beklagte wegen der von den Experten festgestellten Mehrmitbenützung ihrer Geleise nachträglich noch eine Rückvergütung auf den bis und mit 1909 geleisteten Anschlussentschädigungen verlangen könnte, hat sich das Bundesgericht nicht zu befassen, weil im gegenwärtigen Prozess nach den beiderseits gestellten Begehren nur die Ermittlung der Entschädigung für die Zeit vom 1. Januar 1910 an im Streite steht.

Im weitem sind die Parteien darüber einig, dass die Beklagte ausser den vorstehend erwähnten Zinsen ihrer Kapitalanteile von der Entschädigung auch noch die Pachtzinsen für das von ihr gepachtete, dem Gemeinschaftsbahnhof Bern einverleibte Areal im Betrage von 5200 Fr. jährlich abziehen darf. Weitere Abzüge für die auf den Bahnhöfen erzielten indirekten Einnahmen und die von den einmündenden Nebenbahnen zu bezahlenden Beträge, wie sie bei Anwendung des Achsensystems zu machen wären, können bei der hier angenommenen Rechnungsmethode nicht in Betracht fallen.

7. — Es ist daher der von der Beklagten zu entrichtende Betrag für das Jahr 1911 auf netto 134,123 Fr. 84 Cts. (158,400 Fr. — 24,276 Fr. 16 Cts.) festzusetzen. Für die übrigen Jahre ist eine ziffermässige Bestimmung mangels Vorliegens einer Ausrechnung seitens der Experten nicht möglich. Und zwar auch nicht in Gestalt der Feststellung

einer Pauschalsumme für eine fünfjährige Periode im Sinne der Antwort zu Expertenfrage IV, weil die Entschädigung eben nicht von 1909 an, sondern erst vom 1. Januar 1910 zu ermitteln, für die Zeitspanne von 1910-1914 aber das Jahr 1911 nicht das Mitteljahr ist. Auch der in Anlage 4 ausgerechnete Koeffizient der Verkehrszunahme der Beklagten gibt dazu für die Zeit nach 1911 keinen Massstab, da er nach der Erklärung der Experten nur bis zu diesem Jahre gilt. Es bleibt daher nichts anderes übrig, als die Beklagte für das Jahr 1911 unmittelbar zur Zahlung der angegebenen Summe zu verurteilen, hinsichtlich der übrigen Jahre dagegen die Parteien auf die Ermittlung nach den in der verbesserten Anlage 2 enthaltenen Grundsätzen zu verweisen. Dabei hat es die Meinung, dass von den darin enthaltenen Bewertungen mangels abweichender Verständigung nur insofern abgegangen werden darf, als Aenderungen im Umfange des Verkehrs der Beklagten und in den infolgedessen zu dessen Bewältigung nötigen Leistungen es rechtfertigen. Für das Jahr 1910 kann die massgebende Summe einfach durch Vornahme eines dem Verkehrszunahmekoeffizienten von 1,8% entsprechenden Abzugs an dem für 1911 festgesetzten Betrage ermittelt werden.

Demnach hat das Bundesgericht  
b e s c h l o s s e n :

Es wird davon Vormerk genommen, dass die Beklagte anerkannt:

a) die Zahlung der von ihr zu leistenden Anschlussentschädigung habe monatlich zu erfolgen und die dahe-  
rigen Beträge seien vom Tage der Rechnungszustellung an zu 5% zu verzinsen, wenn die Zahlung nicht innert Monatsfrist nach stattgefunderer Zustellung erfolgt;

b) die auf Grund dieses Urteils für die Zeit vom 1. Januar 1910 bis zum Erlass des Urteils zu ermittelnden monatlichen Entschädigungsquoten vom Ende desjenigen

Monats an, für den die Feststellung erfolgen wird, bis zum Zeitpunkt der Zahlungen zu 5% zu verzinsen;

u n d s o d a n n e r k a n n t :

1. Die Beklagte hat den Klägern für das Jahr 1911 eine Anschlussentschädigung von netto 134,123 Fr. 84 Cts. zu zahlen; für das Jahr 1910 ist die Entschädigung unter Berücksichtigung des Verkehrszunahme-Koeffizienten von 1,8% entsprechend niedriger zu berechnen.

2. Für die Zeit ab 1. Januar 1912 ist die von der Beklagten an die Kläger zu leistende Anschlussentschädigung nach Massgabe des wirtschaftlichen Wertes der von den Klägern für die Beklagte aufgewendeten Gesamtleistungen auf Grund der von den Sachverständigen in der verbesserten Anlage 2 ihres Gutachtens aufgestellten Rechnungsmethode unter Berücksichtigung der jeweiligen Betriebs- und Verkehrsverhältnisse festzusetzen.

3. Alle weitergehenden Anträge der Parteien werden abgewiesen.

## VII. PROZESSRECHT

### PROCÉDURE

#### 55. Urteil der staatsrechtlichen Abteilung vom 11. Mai 1917 i. S. Gemeinde Tinzen gegen E. Proté & Cie.

Streit zwischen dem Konzedenten und dem Konzessionär einer Wasserwerkanlage an einem öffentlichen Gewässer über die Verwirkung der Konzession zufolge Nichteinhaltung der konzessionsmässigen Baufrist. Unzuständigkeit des Bundesgerichts als prorogierten Gerichtsstands i. S. von Art. 52 Ziff. 1 OG wegen öffentlich-rechtlichen Charakters des Streitverhältnisses.

A. — Durch « Konzessionsvertrag » vom 25. Januar / 6. Februar 1911, genehmigt vom Kleinen Rate am