

Rechtsgebiet: Eisenbahnverkehrswege

ID: BGH 001

Gericht: BGH

Datum der Verkündung: 16.09.1993

Aktenzeichen: III ZR 136/91

Leitsätze:

Bei Verlegung von Versorgungsleitungen aufgrund neu errichteter Eisenbahnkreuzungsbauwerken tragen das Versorgungsunternehmen und die Deutsche Bundesbahn gem. den Gestattungsverträgen je 50% der Kosten. Die Verlegungskosten gehören nicht zu den Kostenmassen gem. § 13 EBKrG.

Zitierte §§:

§ 13 EBKrG

Schlagworte:

Versorgungsleitung, Eisenbahnkreuzung, Verlegung, Kosten.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht ist der Auffassung: Nach dem Mantelvertrag zwischen der Klägerin und der beklagten Stadt müsse die Klägerin im Verhältnis zu dieser ihre Verlegungskosten selbst tragen, da die Leitungsverlegung eine einheitliche Maßnahme sei, die jedenfalls auch städtischen Interessen diene, da eine Drittveranlassung nicht vorliege und die Begradigung der Bundesstraße 82 eine zwangsläufige Folge der angelegten Straßenunterführung sei. Die Kosten der Leitungsverlegung seien allerdings nach der eindeutigen Begründung der Regelung in der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung in die Kostenmasse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz aufzunehmen - was das Berufungsgericht allerdings selbst nicht für sachgemäß hält. Dagegen könnten die Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz der Klägerin nicht zugute kommen, da dieses Gesetz lediglich der Unterstützung der Gemeinden diene.

Diese Ausführungen halten rechtlicher Nachprüfung nicht in allen Punkten stand.

II.

Die Revision der Klägerin bleibt ohne Erfolg.

1. Die Klägerin wendet sich mit ihrer Revision zum einen dagegen, daß das Berufungsgericht eine Pflicht der beklagten Stadt zur Übernahme von Kosten der Leitungsverlegungen verneint hat.

a) Das Berufungsgericht geht zutreffend davon aus, daß die Frage, welche Partei die Kosten zu tragen hat, die infolge der Veränderung einer Straße durch die Umlegung im Straßenkörper verlegter Leitungen entstehen, grundsätzlich dem Vertrag zu entnehmen ist, der den Rechtsbeziehungen zwischen dem Straßeneigentümer (Baulastpflichtigen) und dem Versorgungsunternehmen zugrunde liegt (st.Rspr. ; zuletzt Senatsurteile BGHZ 114, 30 und vom 8. Juli 1993 - III ZR 146/92 - zum Abdruck in BGHZ vorgesehen).

Im Verhältnis zwischen der Klägerin und der beklagten Stadt gilt der Mantelvertrag vom 15./21. Juli 1980. Dessen § 3 bestimmt:

(1) Erfordern zwingende öffentliche Interessen Änderungen an Versorgungsanlagen im öffentlichen Verkehrsraum oder sonstigen Grundstücken der Stadt, so hat die Gesellschaft diese auf Verlangen der Stadt durchzuführen.

(2) Nur bei Versorgungsanlagen, die nicht älter als 10 Jahre sind, erstattet die Stadt 50 v. H. der der Gesellschaft durch die Änderung entstehenden Selbstkosten.

Als im öffentlichen Interesse liegende Maßnahmen, die nach dieser Vorschrift eine Kostentragungspflicht der Klägerin begründen können, hat das Oberlandesgericht alle (und nur die) Maßnahmen angesehen, die jedenfalls auch im städtischen Interesse vorgenommen werden. Dies hat es für die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs im Hinblick auf die Verkehrsbelastung der beteiligten Straße und die durch die Maßnahme bewirkte Beseitigung des staugefährdeten Bahnübergangs und der damit verbundenen Abgas- und Geräuschbelästigung sowie für die Veränderung des Anschlusses an die B 82 deshalb bejaht, weil auch diese "eine zwangsläufige - und allein sinnvolle - Folgemaßnahme der Straßenunterführung" sei.

b) Die Ablehnung des Beweisantrages der Klägerin zu Anlaß und Verständnis des Änderungsvertrages von 1980 ist im Ergebnis nicht zu beanstanden. Gegenstand dieses Beweisantrages war lediglich die Behauptung, dieser Vertrag habe die seinerzeitige bestehende vertragliche Rechtslage nur hinsichtlich der Kostenpflicht für mehr als zehn Jahre alte Leitungen ändern sollen. Diese Behauptung ist unerheblich, weil schon nach dem Text des Mantelvertrages von 1950 die Straßenverlegung zur Bewältigung der örtlichen Verkehrsprobleme eine durch zwingende öffentliche Interessen (im Sinne dieses Vertrages) erforderte Maßnahme im öffentlichen Verkehrsraum der Stadt war. So hat auch das Berufungsgericht den Vertrag von 1950 verstanden. Inwiefern eine solche Auslegung "unvollständig und nicht mit dem Vertragstext zu vereinbaren" sein sollte, wird von der Revision nicht näher dargelegt.

c) Die Klägerin hat allerdings unstreitig 1989 an die Stadt 4 Mio DM Konzessionsabgabe gezahlt. Wenn das Berufungsgericht diese Tatsache nicht ausdrücklich erwähnt hat, erlaubt dies aber nicht die Schlußfolgerung, daß es sie bei der Urteilsfindung übersehen oder nicht gewürdigt hat. Auch in materiellrechtlicher Hinsicht ist es nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht aus der Zahlung der Konzessionsabgabe nicht den Schluß auf eine Kostenpflicht der beklagten Stadt gezogen hat. Dem Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 25. März 1982 - 1 U 144/81 - Recht der Elektrizitätswirtschaft 1982, 227 -, in dem dieses der Zahlung einer Konzessionsabgabe maßgebende Bedeutung für die

Vertragsauslegung im Sinne der Klägerin beigemessen hat, lag ein anderer Sachverhalt zugrunde, in dem eine ausdrückliche Kostenregelung - wie hier - für den zu entscheidenden Fall nicht getroffen war.

d) Der Kostentragungspflicht der Klägerin steht nach der zutreffenden Auffassung des Oberlandesgerichts auch nicht teilweise entgegen, daß am Leitungsverlegungspunkt 1 ein Leitungsstück verlegt werden mußte, das im Gelände der beklagten Deutschen Bundesbahn verlegt war. Zum öffentlichen Verkehrsraum im Sinne des § 3 Abs. 1 des Mantelvertrages gehören nach dem Wortlaut von § 2 des Vertrages zwar nur Straßen etc., über die die Stadt verfügt. Nach der Auslegung des Oberlandesgerichts sind aber auch kurze Stücke des Straßenraumes einzubeziehen, die als Bestandteil einer Bahnanlage gelten. Diese Auslegung, in deren Nachprüfung das Revisionsgericht beschränkt ist, weil es sich um einen Individualvertrag handelt (Senatsbeschluß vom 26. April 1990 - III ZR 49/89 - BGHR Verwaltungsrecht Allgemeine Grundsätze Gestattungsvertrag 1), läßt Rechtsfehler nicht erkennen.

e) Hinsichtlich der Verlegungskosten durch die Anbindung der städtischen Straße an die Bundesstraße 82 macht die Revision ohne Erfolg geltend, bei Verfahrenstrennung (separater Bundesfernstraßenbau und separate Kreuzungsmaßnahmen) hätte die Kosten der durch die Neutrassierung der Bundesstraße erforderlich gewordenen Leitungsverlegungen allein der Bund als Träger der Straßenbaulast hinsichtlich der Bundesstraße zu tragen gehabt; bei einer "zentralisierten Verfahrensweise" könne nichts anderes gelten.

Damit entfernt die Revision sich in unzulässiger Weise von der Feststellung des Berufungsgerichts, die Begradigung der Bundesstraße sei eine "zwangsläufige - und allein sinnvolle - Folgemaßnahme der Anlegung der Straßenunterführung" gewesen. Diese Feststellung wird von der Revision nicht mit durchgreifenden Rügen angegriffen. Unter diesen Umständen kann die Revision aus einer Kostenregelung, die gelten würde, wenn die Bundesstraße unabhängig von der Anlegung der Straßenunterführung verlegt worden wäre, für den vorliegenden Fall nichts herleiten.

2. Auch soweit die Klägerin die Anrechnung von Zuschüssen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom 18. März 1971 (BGBl I S. 239; Neufassung: 28. Januar 1988, BGBl I S. 100; Änderungen: Einigungsvertrag S. 1112; Gesetz vom 24. Juni 1991, BGBl I S. 1314; Art. 13 des Gesetzes vom 24. Juni 1991, BGBl I 1322) begehrt, muß ihrer Revision der Erfolg versagt bleiben.

Das Berufungsgericht hat eine solche Anrechnung mit der zutreffenden Begründung abgelehnt, mit diesem Gesetz sei nach dem Willen des Gesetzgebers lediglich eine Unterstützung der Gemeinden beabsichtigt. Dieser Wille kommt in § 4 Abs. 3 Nr. 1 GVFG eindeutig zum Ausdruck.

Nach § 4 Abs. 3 Nr. 1 GVFG sind Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist, nicht zuwendungsfähig. Für Kosten, die er nicht selbst zu tragen hat, erhält der Träger des Vorhabens keine Zuwendungen. Schroeter/Wittich (Zuwendungen für den Verkehrswegebau in den Gemeinden, 1971, § 4 Anm. 4) bezeichnen dies als "an sich selbstverständlich", weil nur die in § 2 GVFG genannten Vorhaben gefördert werden sollen, nicht sonstige Einrichtungen. "Ein anderer" ist auch ein Versorgungsunternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit (Schroeter/Wittich, aaO; Hohns/Schmidt, GVFG, 1972, Tz 240). Kosten für die Änderung von Versorgungsleitungen sind daher nicht zuwendungsfähig, wenn das Versorgungsunternehmen sie übernehmen muß. Trifft das Versorgungsunternehmen die

Folgekostenpflicht, muß es also bei Änderung des Verkehrsweges mit seinen Leitungen auf eigene Kosten folgen, so ist der Träger des Vorhabens nicht belastet und kann insoweit keine Zuwendung beanspruchen (Schroeter/Wittich, aaO; ebenso Hohns/Schmidt, aaO, 1972, Tz 277).

Ob etwas anderes zu gelten hat, wenn zwischen Gemeinde und Versorgungsunternehmen vertraglich vereinbart ist, das Versorgungsunternehmen habe die Kosten der Leitungsverlegung zu tragen, "es sei denn, daß die Gemeinde die Kosten ganz oder teilweise umlegen kann" (so OLG Nürnberg Urteil vom 5. Februar 1986 - 4 U 3014/85 - Recht der Elektrizitätswirtschaft 1986, 141), bedarf hier keiner Entscheidung, da eine solche Regelung zwischen den Parteien nicht getroffen worden ist.

III.

1. Im Verhältnis zwischen der Klägerin und der beklagten Deutschen Bundesbahn steht nach dem - insoweit nicht angefochtenen - Urteil des Landgerichts fest, daß beide Teile die Kosten der durch die Kreuzungsänderung verursachten Leitungsverlegung je zur Hälfte tragen müssen. Die Beklagten wenden sich mit ihrer Revision jedoch mit Erfolg gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, sie seien verpflichtet, die Kosten der Leitungsverlegungen in die Kostenmasse nach § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes und der Eisenbahnkreuzungsverordnung einzubeziehen. Auf eine Einbeziehung der ihr entstandenen Verlegungskosten in die Kostenmasse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und eine über den ihr durch das Landgericht rechtskräftig zugesprochenen Anteil hinausgehende Erstattung hat die Klägerin unter keinem Rechtsgrund einen Anspruch.

2. Die Rechtsbeziehungen zwischen der Klägerin und der beklagten Deutschen Bundesbahn sind durch Kreuzungsverträge vom 27. Oktober/9. November 1967 (Gas), 12./15. August 1963 (Strom) und 21./31. Juli 1967 (Wasser) geregelt. Diese Verträge nehmen auf die jeweiligen Kreuzungsrichtlinien der Deutschen Bundesbahn (Wasser: § 9 Abs. 2; Gas: § 12 Abs. 2; Strom: § 9 Abs. 2) Bezug. Danach sind, wenn eine Änderung der Bundesbahnanlagen eine Änderung der Versorgungsleitungen notwendig macht, die dadurch entstehenden Kosten von beiden Partnern je zur Hälfte zu tragen. Die Klägerin - und mit ihr das Berufungsgericht - ist der Auffassung, sie brauche nur die Hälfte derjenigen Kosten zu tragen, die von der beklagten Bundesbahn tatsächlich zu tragen seien. Dies sei nur der nach § 13 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz auf die beklagte Bundesbahn entfallende Kostenanteil, weil die Kosten der Verlegung ihrer Leitungen in die nach § 13 zu verteilende Kostenmasse einzubeziehen sei.

3. Aus den Kreuzungsverträgen ergibt sich kein Anspruch der Klägerin gegen die Beklagten, die Kosten der Verlegung ihrer Leitungen in die Berechnung der Kostenmasse für die Anlegung der neuen Eisenbahnkreuzung einzubeziehen. Allenfalls ließe sich aus den Verträgen entnehmen, daß die Klägerin lediglich diejenigen Verlegungskosten zur Hälfte zu tragen hat, die im Falle einer Einbeziehung in die Kostenmasse von den Beklagten zu tragen wären. Ob die Verlegungskosten in die Kostenmasse einzubeziehen sind, ist ausschließlich nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und der dazu ergangenen

1. Eisenbahnkreuzungsverordnung zu beurteilen.

4. Das Eisenbahnkreuzungsgesetz regelt in § 13 die Verteilung der Kosten von Kreuzungsmaßnahmen, bestimmt aber nicht, welche Kosten der Kreuzungsmaßnahme zur Kostenmasse gehören, auf die die Kostenpflicht sich bezieht (Marschall/Schweinsberg,

Eisenbahnkreuzungsgesetz, 4. Aufl. 1990, § 13 Anm. 4). Es ermächtigt lediglich den Bundesminister für Verkehr, den Umfang der Kosten nach § 13 durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates näher zu bestimmen (§ 16 Abs. 1 Nr. 1 EKrG). Auf dieser Grundlage hat der Bundesminister für Verkehr die 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung - 1. EKrV - vom 2. September 1964 (BGBl I S. 711) erlassen, die durch Verordnung vom 11. Februar 1983 (BGBl I S. 85) geändert worden ist. Nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 1. EKrV, der den Umfang der Kostenmasse allgemein bestimmt, gehören zur Kostenmasse auch die Aufwendungen für diejenigen Maßnahmen, die infolge der Herstellung einer neuen Kreuzung an Anlagen erforderlich werden, die nicht zu den sich kreuzenden Verkehrswegen der Beteiligten gehören. Als solche Anlagen kommen auch Versorgungsleitungen in Betracht (Marschall/Schweinsberg, aaO § 1 1. EKrV Rn. 3.4). Eine ausdrückliche Regelung der Frage, um wessen Maßnahmen es sich handelt und ob die Aufwendungen dafür einen Kreuzungsbeteiligten treffen müssen, enthält die Vorschrift nicht.

Das Berufungsgericht ist der Auffassung, daß die Kosten der Verlegung von Versorgungsleitungen auch dann zur Kostenmasse gehören, wenn sie nicht von einem Kreuzungsbeteiligten zu tragen sind (a. A. Marschall/Schweinsberg, aaO). Es begründet diese Auffassung mit der Entstehungsgeschichte der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung. Aus ihr ergibt sich, daß der im Regierungsentwurf dieser Verordnung enthaltene § 1 Abs. 3, nach dem ausdrücklich "nicht zur Kostenmasse . . . die Aufwendungen für Maßnahmen (gehören sollten), die von einem Beteiligten als Träger der Baulast der kreuzenden Eisenbahn oder Straße aufgrund bestehender Rechtsverhältnisse nicht zu tragen sind", (BR-Drucks.279/64 S. 1) auf Forderung des Bundesrates (BR-Drucks. 279/64 Beschluß S. 2) gestrichen worden ist. Über die Bedeutung dieser Streichung gehen die Meinungen der Beteiligten des Rechtsetzungsverfahrens auseinander. Die Bundesregierung war von vornherein der Auffassung, § 1 Abs. 3 habe nur klarstellende Bedeutung (BR-Drucks. 279/64 S. 3). Der Bundesrat hat seine Ablehnung wie folgt begründet:

Die Ausnahmeregelung des Abs. 3 ist systemwidrig, unbegründet und durch die Ermächtigung des Gesetzes nicht gedeckt. Eine Rechtsverordnung zum Kreuzungsgesetz darf für die Ermittlung der Kostenmasse nicht auf Rechtsverhältnisse abstellen, die nicht auf dem Kreuzungsgesetz selbst beruhen. Welche Rechtsverhältnisse zwischen Beteiligten und Dritten bestehen und was sie im einzelnen beinhalten, ist allein für die daraus Berechtigten und Verpflichteten von Bedeutung. In der Regel handelt es sich um Vereinbarungen, die, auf freiwilliger Grundlage ausgehandelt, in der Interessenlage ausgewogen sind. Soweit Dritte einem Beteiligten Kosten von der Hand halten, erbringt der Beteiligte hierfür regelmäßig auch eine finanzielle Gegenleistung. Er wäre mithin benachteiligt, wenn in diesem Falle die Kosten nicht erstattungsfähig wären.

Aus dieser Begründung ließe sich allenfalls entnehmen, daß der Bundesrat jedenfalls nicht das am Kreuzungsverfahren nicht beteiligte Versorgungsunternehmen begünstigen wollte. Wenn Anlaß der Aufnahme von Kosten der Verlegung von Versorgungsleitungen die finanzielle Gegenleistung ist, die der kreuzungsbeteiligte Baulastträger dem Versorgungsunternehmen (nicht umgekehrt, wie das Berufungsgericht offenbar meint) für die Übernahme der Verpflichtung erbringt, die Folgekosten einer Verlegung zu tragen, dann vermag dieser Gesichtspunkt die Einbeziehung dieser Kosten in die Kostenmasse nur unter der Voraussetzung zu rechtfertigen, daß die dadurch bewirkte Erstattung nicht dem Versorgungsunternehmen, sondern dem Baulastträger zugute kommt, er sich also diese Erstattung von dem Versorgungsunternehmen nicht auf den Betrag der aufgewendeten Kosten anrechnen lassen muß.

Jedenfalls kann der Streichung des § 1 Abs. 3 im Entwurf der 1. EKrV angesichts der unterschiedlichen Bewertung der beiden am Normsetzungsverfahren beteiligten Verfassungsorgane für die Auslegung der geltenden Bestimmungen der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung keine maßgebliche Bedeutung zukommen. Für das Verständnis der Vorschriften müssen daher, da der Wortlaut nicht eindeutig ist, der Zweck der Verordnung und der systematische Zusammenhang maßgebend sein, in dem die Bestimmung über die Kostenmasse steht.

Zweck der Kostenregelung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes ist die Entlastung der Kreuzungsbeteiligten. Beteiligte an einer Kreuzung (von Eisenbahn und Straße) sind das Unternehmen, das die Baulast des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn trägt, und der Träger der Baulast der kreuzenden Straße (§ 1 Abs. 6 EKrG). Von Dritten, die in vertraglichen Beziehungen zu den Kreuzungsbeteiligten stehen, ist weder im Gesetz noch in der Durchführungsverordnung die Rede. Die Klägerin ist nicht Kreuzungsbeteiligte (ebenso BayVGH Urteil vom 22. Februar 1983 - Nr. 8 B 81 A. 1086). Ihre Rechtsbeziehungen zu den Kreuzungsbeteiligten werden daher durch das Gesetz und die Verordnung grundsätzlich nicht berührt. Daraus ergibt sich, daß ihr entstehende Kosten nicht

-Urteil hört hier auf-