BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

III ZR 230/03

Verkündet am:
17. Juni 2004
F r e i t a g
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

StromkreuzungsRL 1956 § 9 Abs. 2

a) Die Ersetzung eines höhengleichen Bahnübergangs durch einen höhenverschiedenen führt in der Regel zu einer Änderung von Bahnanlagen im Sinne von § 9 Abs. 2 SKR 56 (Fortführung zum Senatsbeschluß vom 29. Januar 2004 - III ZR 194/03).

b) Die Bahn ist in diesen Fällen in der Regel auch dann Mitveranlasser der Änderung von Stromleitungen, wenn die Herstellung einer Straßenunterführung vorwiegend den Interessen des Straßenverkehrs dient, da zugleich die Sicherheit und Leichtigkeit des Bahnverkehrs verbessert wird.

BGH, Urteil vom 17. Juni 2004 - III ZR 230/03 - OLG Hamburg
LG Hamburg

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. Juni 2004 durch den Vorsitzenden Richter Schlick und die Richter Dr. Wurm, Streck, Dörr und Dr. Herrmann

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg vom 4. Juli 2003 wird zurückgewiesen.

Die Beklagte hat die Kosten des Revisionsrechtszuges zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin ist ein Stromversorgungsunternehmen. Die Beklagte betreibt das bundesweite Eisenbahnschienennetz. Die Parteien streiten über die Kosten, die der Klägerin im Zusammenhang mit dem Umbau der vormals höhengleichen Bahnübergänge in den Bereichen der L. Allee in H. - W. und der C. Straße in H. -B. entstanden.

In beiden Straßen verliefen Stromleitungen der Klägerin, die an den Bahnübergängen die Schienentrassen querten. Die Rechtsvorgängerin der Beklagten, die D. B. , schloß mit der Klägerin 1966 und 1972 zur

Regelung der Rechtsverhältnisse der beiden Stromkreuzungen Verträge, denen die Stromkreuzungsrichtlinien aus dem Jahr 1956 (fortan: SKR 56) zugrunde liegen. Diese lauten auszugsweise wie folgt:

> "§ 1 Geltungsbereich
>
> (1) Die Richtlinien gelten für alle Kreuzungen von Starkstromleitungen eines Unternehmens der öffentlichen Elektrizitätsversorgung (EVU-Starkstromleitung) mit DB-Gelände oder DB-Starkstromleitungen.
>
> (2) Als 'Kreuzung mit DB-Gelände' gilt jedes Führen von EVU-Starkstromleitungen über oder in DB-Gelände, auch wenn die EVU-Starkstromleitung darin endet.
>
> (3) Als 'DB-Gelände' gelten alle Grundflächen, an denen der DB das Eigentum oder ein Nutzungsrecht zusteht.
>
> …
>
> § 9 Kosten der Änderung bei einer Kreuzung mit Bahngelände
>
> (1) Ändert ein Partner seine Anlagen, so trägt er die Kosten hierfür, auch soweit sie infolge des Bestehens der Anlagen des anderen Partners, durch etwaige Schutzmaßnahmen zu dessen Gunsten und für einen Sicherheitsbeauftragten entstehen.
>
> (2) Macht die Änderung auch eine Änderung der Anlagen des anderen Partners notwendig, so sind die Kosten hierfür von den Partnern je zur Hälfte zu tragen.
> …"

Die Berechtigung der Klägerin, öffentliche Wege in H. für den Betrieb von Anlagen zu nutzen, die der Versorgung mit elektrischer Energie die-

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

nen, beruht seit dem 1. Januar 1995 auf einem Konzessionsvertrag mit der Stadt H. (fortan: Stadt) vom 15. September 1994.

Die D. B. schloß mit der Stadt als Trägerin der Straßenbaulast am 15. Mai 1991 betreffend den Bahnübergang L. Allee einen Vertrag über die Beseitigung der höhengleichen Kreuzung und die Herstellung einer Unterführung für Fußgänger und Radfahrer. Dem lag eine Rahmenvereinbarung zwischen der B. und der Stadt zugrunde, die in der Drucksache 13/5583 der Bürgerschaft der Stadt erläutert ist.

Die Bahn plante weiterhin den Ausbau der Strecke zwischen Berlin und H. , an der der Bahnübergang C. Straße lag, von zwei auf vier Gleise. Aufgrund des damit ermöglichten erhöhten Zugaufkommens vereinbarten die Beklagte und die Stadt mit Vertrag vom 27. Dezember 1994 gleichfalls, den höhengleichen Bahnübergang durch eine Straßenunterführung zu ersetzen.

Die für die Umgestaltung der beiden Bahnübergänge erforderlichen Baumaßnahmen wurden 1995 und 1996 ausführt. Im Zuge der Arbeiten mußten auch die Stromleitungen der Klägerin verlegt werden. Die hierfür erforderlichen Aufwendungen, deren Umfang zwischen den Parteien strittig ist, verlangt die Klägerin zur Hälfte von der Beklagten ersetzt.

Das Landgericht hat der Klägerin den geltend gemachten Anspruch dem Grunde nach zuerkannt. Die gegen das Grundurteil gerichtete Berufung der Beklagten ist erfolglos geblieben. Mit ihrer Revision verfolgt sie ihren Klageabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Revision hat in der Sache keinen Erfolg.

I.

Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner Entscheidung ausgeführt, der Anspruch der Klägerin auf hälftigen Ersatz ihrer Aufwendungen ergebe sich aus § 9 Abs. 2 SKR 56. Die Beklagte habe im Sinne dieser Bestimmung ihre Anlagen im Bereich der beiden Kreuzungen von Schienenwegen und Stromleitungen geändert. Die Elektroleitungen hätten in beiden Fällen verlegt und dem Verlauf der Tunnelführung angepaßt werden müssen. Die Beklagte habe die Baumaßnahmen mitveranlaßt. Die Beseitigung beider höhengleichen Bahnübergänge habe auch der Sicherheit und der besseren Abwicklung des Bahnverkehrs gedient. Daß die Änderungen auch im Interesse der Stadt gewesen seien, stehe dem Anspruch der Klägerin auf Kostenerstattung nicht entgegen. Es handele sich infolge des gleichfalls bestehenden Eigeninteresses der Beklagten nicht um drittveranlaßte Folgekosten, für die sie nicht einzustehen habe.

II.

Dies hält den Angriffen der Revision stand.

Die Klägerin hat aus § 9 Abs. 2 SKR 56 dem Grunde nach einen Anspruch auf hälftigen Ersatz ihrer Aufwendungen, die für die Verlegung der Stromleitungen aufgrund der Beseitigung der betroffenen Bahnübergänge und der Errichtung der Eisenbahnüberführungen notwendig waren.

1. Wer von den Teilnehmern einer Kreuzung zwischen einem Verkehrsweg und einer Versorgungsleitung die Folgekosten bei Baumaßnahmen im Kreuzungsbereich trägt, beurteilt sich grundsätzlich nach dem Vertrag, der die Rechtsbeziehungen zwischen dem Verkehrswegeträger und dem Versorgungsunternehmen regelt (zur Kreuzung zwischen Bahn und Stromleitungen: Senat, Beschluß vom 29. Januar 2004 - III ZR 194/03 - Umdruck S. 7, für eine Veröffentlichung vorgesehen; zur Kreuzung zwischen Bahn und anderen Versorgungsleitungen vgl. Senat, Beschluß vom 31. Januar 2002 - III ZR 136/01 - VIZ 2002, 303 f; für Kreuzungen zwischen Straßen und Versorgungsleitungen siehe BGHZ 123, 256, 257; 114, 30; vgl. auch § 5 Abs. 1 EKrG für Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen). Die Parteien haben über die betroffenen Kreuzungen Verträge geschlossen, denen nach den Vertragspräambeln die SKR 56 zugrunde liegen. Das Berufungsgericht hat daher für die Beurteilung, ob sich die Beklagte an den Kosten für die Verlegung der Stromleitungen der Klägerin beteiligen muß, zutreffend § 9 Abs. 2 SKR 56 herangezogen.

2. Die Revision meint, eine Änderung von Bahnanlagen habe nicht stattgefunden. Es sei lediglich die Straße verändert worden. Sie ist der Auffassung, die Voraussetzungen von § 9 Abs. 2 SKR 56 seien deshalb nicht erfüllt.

Dem ist nicht zu folgen. Durch die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge und die Herstellung von Überführungen sind Bahnanlagen im Sinne

des § 9 Abs. 1 und 2 SKR 56 geändert worden. Im Beschluß vom 29. Januar 2004 hat der Senat ausgeführt, daß der Begriff der Anlagen in § 9 SKR 56 die Gesamtheit der im räumlichen und betrieblichen Zusammenhang mit der Kreuzung stehenden technischen Bahn- und Strombetriebseinrichtungen unter Einschluß des Verkehrswegs und der dazugehörenden Grundflächen erfaßt (aaO S. 8 f). Dies schließt auch einen Bahnübergang ein, der sich notwendigerweise auf der Grundfläche des Bahnverkehrswegs befindet. Daß zu den Verkehrs- und Betriebsanlagen der Bahn auch Bahnübergänge gehören, wird im übrigen auch durch § 1 Abs. 3 Buchstabe a) der Stromkreuzungsrichtlinien aus dem Jahr 2000, in dem der bereits in § 1 Abs. 4 Buchstabe a) SKR 56 definierte Begriff des Bahngeländes noch eingehender erläutert wird, ausdrücklich klargestellt. Wird dieser durch einen höhenverschiedenen Übergang ersetzt, werden der Grund des Verkehrswegs und damit Bahnanlagen verändert. Bei den hier zu beurteilenden Baumaßnahmen wurden durch die Errichtung der Eisenbahnbrücken, unter denen die neu angelegten Straßenunterführungen kreuzen, die Verkehrswegegrundstücke der Bahn verändert, da die Gleise nicht mehr auf Erdreich, sondern auf Brückenbauwerken verlaufen. Die Vorinstanzen haben es dabei zu Recht für unerheblich gehalten, daß der von den Gleisen in Anspruch genommene Grund nicht im Eigentum der Beklagten stand. Nach § 1 Abs. 3 SKR 56 gelten als "DB-Gelände" auch Grundflächen, an denen der Beklagten lediglich ein Nutzungsrecht zusteht. Für den Bahnübergang L.
Allee ist im Übrigen in § 2 Abs. 1 Buchstabe e) des Vertrags zwischen der Rechtsvorgängerin der Beklagten und der Stadt vom 15. Mai 1991 ausdrücklich festgehalten, daß Gleisanpassungsmaßnahmen durchzuführen sind.

3. Weiterhin ist die Revision der Auffassung, daß die Klägerin nach § 9 Abs. 2 SKR 56 hälftigen Ersatz ihrer Aufwendungen deshalb nicht verlangen

kann, weil die Maßnahmen im Interesse des Straßenverkehrs gelegen hätten und daher in erster Linie durch die Stadt veranlaßt worden seien. Auch dem ist nicht zu folgen.

a) Ob und in welchem Umfang einer der Kreuzungspartner für Veränderungen, die ein an dem Kreuzungsvertrag nicht beteiligter Dritter veranlaßt, dem anderen Kreuzungsteilnehmer Kosten zu erstatten hat, ist dem jeweiligen Vertrag zu entnehmen (Kodal/Krämer/Bauer, Straßenrecht, 6. Aufl., Kap. 27, Rn. 34.1 ff; vgl. auch Senat, BGHZ 148, 129, 134 f).

§ 9 Abs. 2 SKR 56 stellt seinem Wortlaut nach allein auf die Tatsache ab, daß ein Kreuzungspartner seine Anlagen ändert. Ob dies auf einer Veranlassung beruht, die der Sphäre dieses Kreuzungsteilnehmers oder derjenigen eines Dritten entspringt, ist nach der Formulierung der Vertragsbestimmung für die Erstattungspflicht ohne Bedeutung. Es genügt danach, wenn die Veränderung der Bahnanlagen kausal ist für die Notwendigkeit, die Stromanlagen zu ändern.

In der Regel scheidet bei Gestattungs- und Kreuzungsverträgen allerdings eine Kostenerstattung bei Veränderungen aus, die ausschließlich auf die Veranlassung eines Dritten zurückzuführen sind. Eine solch weitgehende Belastung des erstattungspflichtigen Kreuzungspartners ist zumeist von dem Vertragswillen nicht gedeckt (vgl. Kodal/Krämer/Bauer aaO, Rn. 34.1.1; siehe auch Senatsurteil vom 3. Oktober 1985 - III ZR 103/84 - NVwZ 1986, 689).

Hiervon ist auch im vorliegenden Fall auszugehen. Nach Absatz 4 der Einführungsbestimmungen der SKR 56, der unter anderem § 9 erläutert, trägt

der Partner, "der die Änderung veranlaßt", neben seinen eigenen Aufwendungen die Hälfte der dem anderen Partner entstehenden notwendigen Änderungskosten. Hieraus wird deutlich, daß über den Wortlaut von § 9 Abs. 2 SKR 56 hinaus Voraussetzung für einen Kostenerstattungsanspruch ist, daß der Kreuzungsteilnehmer, der die Folgeänderung seines Partners verursacht, die die Veränderungen auslösende Maßnahme wenigstens mitveranlaßt hat. Damit kommt im Verhältnis der Kreuzungsteilnehmer untereinander ein Anspruch auf Ersatz der Änderungskosten nicht in Betracht, wenn sie allein auf der Veranlassung eines Dritten beruhen.

Werden hingegen der Verkehrsweg oder die Versorgungsleitung auch aus Gründen, die in ihrer Benutzung liegen, verändert, besteht keine die Kostenerstattung ausschließende Drittveranlassung, sondern eine Mehrfachveranlassung, bei der die Kostenpflicht des Vertragspartners dem Grunde nach unberührt bleibt (vgl. Senat, Beschluß vom 26. April 1990 - III ZR 49/89 - VkBl. 1992, 464 = BGHR Verwaltungsrecht/Allgemeine Grundsätze - Gestattungsvertrag 1; BGH, Urteil vom 11. Juli 1980 - V ZR 54/79 - VkBl. 1981, 165, 166; Kodal/Krämer/Bauer aaO Rn. 34.1.2). Ihm sind allerdings bei der Zusammenstellung der Kostenmasse diejenigen Maßnahmen nicht zuzurechnen, die ausschließlich durch das Vorhaben des Dritten bedingt sind (vgl. Senat, Beschluß vom 26. April 1990 aaO; Kodal/Krämer/Bauer, aaO Rn. 40).

Die Revision befürwortet darüber hinaus die Reduzierung des Erstattungsbetrages um den Verursachungsanteil des Dritten. Dies wird bisher nirgends erwogen. Ein solcher Ansatz wäre auch kaum praktikabel und würde schwierige Abgrenzungsprobleme aufwerfen. Ob die Erwägung der Revision generell nicht tragfähig ist, kann hier aber dahin gestellt bleiben. Jedenfalls

läßt sich dem hier maßgebenden § 9 Abs. 2 SKR 56 keine solche differenzierte Kostenregelung entnehmen. Der Bestimmung sind insbesondere keine Kriterien für die rechnerische Abgrenzung der jeweiligen Verursachungsanteile im Fall der Mehrfachveranlassung von Änderungen zu entnehmen.

b) Die Verlegung der Leitungen ist nicht ausschließlich von der Stadt (dritt-)veranlaßt worden, so daß die Erstattungspflicht der Beklagten nicht entfällt.

aa) Die Beklagte wäre zweifelsfrei als Veranlasser für die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs und den Bau der Unterführung im Bereich der L. Allee anzusehen, wenn diese Maßnahmen im Vorgriff auf den Ausbau der Bahnstrecke erfolgt wären. Hiervon kann in der Revisionsinstanz jedoch nicht ausgegangen werden, weil das Berufungsgericht dies offen gelassen hat. Dessen ungeachtet ist die Beklagte Mitveranlasser der Baumaßnahme.

Die Beklagte hat auch diesen Bahnübergang betreffend einen Vertrag mit der Stadt über die Errichtung der Unterführung geschlossen. Sie ist diesen Vertrag nicht nur im Interesse der Stadt, die Umbauarbeiten des Straßenbaulastträgers gewissermaßen lediglich duldend, eingegangen. Die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs lag, wie sich unter anderem aus Nr. 2.1 der Bürgerschafts-Drucksache 13/5583 ergibt, auch im Interesse der Beklagten. Zwar profitiert von der Anlage einer Eisenbahnüberführung in erster Linie der Straßenverkehr, da bei höhengleichen Übergängen der Bahnverkehr Vorrang genießt (vgl. auch Bürgerschafts-Drucksache aaO). Jedoch wird auch die Sicherheit und Leichtigkeit des Schienenverkehrs verbessert, da höhengleiche

Bahnübergänge immer Unfallrisiken bedeuten und eine bahnseitige Absicherung der Übergänge durch Schranken und Signale (vgl. § 14 Abs. 2 Nr. 1 EKrG) erforderlich ist, die ein Störpotential auch für den Bahnverkehr beinhalten. Dementsprechend hat sich die Beklagte mit einem Drittel an den Kosten des Umbaus beteiligt (§ 5 Abs. 3 des Vertrages vom 15. Mai 1991).

bb) Bei der Baumaßnahme C. Straße ist die Mitveranlassung durch die Beklagte noch deutlicher. Der Bau der Straßenunterführung beruhte auf der von ihr vorgenommenen Erweiterung des Verkehrsweges von zwei Schienenwegen auf vier Gleise im Zuge des Ausbaus der Strecke H. - Berlin. Auch wenn rechtlich keine Notwendigkeit bestanden haben mag, die Kreuzung zwischen Straße und Schiene als Überführung zu gestalten, weil durch die Anlage von zwei neuen Gleisen keine neue Kreuzung im Sinne von § 2 Abs. 1 EKrG entstand (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1981, 4 C 97.79, Buchholz 407.2 EKrG Nr. 8), ist die Verlegung des Straßenkörpers und damit die Verlagerung des Stromkabels durch die Änderung der Anlagen der Beklagten veranlaßt. Daß die Stadt als Trägerin der Straßenbaulast mit dem Bau der Unterführung zugleich die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs zu verbessern beabsichtigte, führt nur dazu, daß die Stadt Mitveranlasser der Baumaßnahme war, nicht aber deren Alleinveranlasser. Im übrigen gelten die Erwägungen in aa) zu den Vorteilen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Bahnverkehrs auch hier.

4. Die Revision meint weiter, die Klägerin könne im Hinblick auf den zwischen ihr und der Stadt geschlossenen Konzessionsvertrag keinen hälftigen Aufwendungsersatz verlangen. Müßte die Beklagte Zahlungen erbringen, könne sie aufgrund der Verträge vom 15. Mai 1991 und 27. Dezember 1994 von

der Stadt ein Drittel dieser Kosten ersetzt verlangen. Damit werde § 4 Abs. 2 des Konzessionsvertrages umgangen, nach dem die Klägerin die Kosten von Leitungsverlegungen, die durch im Interesse der Stadt liegende Maßnahmen notwendig werden, selbst zu tragen habe.

Auch diese Überlegung geht fehl. Die Beklagte kann aus dem Konzessionsvertrag zwischen der Klägerin und der Stadt keine Einwendungen herleiten. Gestattungsverträge zwischen einem Versorgungsunternehmen und einem Verkehrswegeträger wirken, nicht anders als andere Verträge auch, grundsätzlich nur zwischen den jeweiligen Parteien; sie werden in aller Regel nicht als Verträge zugunsten Dritter geschlossen (Kodal/Krämer/Bauer, aaO, Rn. 34.3; vgl. auch Senat, BGHZ 148, 129, 135). Der Konzessionsvertrag der Klägerin mit der Stadt bildet keine Ausnahme. Aus einer etwaigen Äquivalenzstörung dieses Vertrages können sich dementsprechend für die Beklagte keine Rechte ergeben.

5. Die Revision hat ferner die Auffassung geäußert, der Beklagten könnten diejenigen baulichen Maßnahmen an den Straßen nicht zugerechnet werden, die an Stellen ausgeführt worden seien, die weit vor dem eigentlichen Bahnübergang lägen. Dieses Vorbringen ist gegenüber dem Anspruch aus § 9 Abs. 2 SKR 56 unerheblich. Die Kostenerstattungsansprüche aus Gestattungs- und Kreuzungsverträgen erfassen zwar im Fall der Mehrfachveranlassung in der Regel diejenigen Einzelmaßnahmen nicht, die allein durch das Vorhaben des Dritten bedingt sind (Senat, Beschluß vom 26. April 1990 aaO; Kodal/Krämer/Bauer aaO). Mit ihrem Vorbringen behauptet die Beklagte aber nicht, daß die Arbeiten der Klägerin, die weiter entfernt von den Bahnübergängen vorgenommen wurden, nicht auf der Herstellung der Unterführung beruhten. Auf die

räumliche Entfernung der Arbeiten der Klägerin von den geänderten Anlagen der Beklagten kommt es indes nicht an, sondern auf die kausale Zurechnung.

6. Die Revision macht schließlich geltend, nicht der gesamte von der Klägerin betriebene Aufwand am Bahnübergang C. Straße sei aufgrund der Änderung der Bahnanlagen erforderlich gewesen; vielmehr hätten die Leitungen an Ort und Stelle liegen bleiben können. Lediglich eine Verlängerung der Schutzrohre sei notwendig gewesen.

Diesem Vorbringen kann der Senat nicht nachgehen. Das Berufungsgericht hat in seinem Urteil festgestellt, daß es infolge des Umbaus des Bahnübergangs C. Straße notwendig wurde, die Stromleitungen der Klägerin zu verlegen. Diese Feststellung ist für das Revisionsverfahren bindend, da die Revision insoweit keine durchgreifende Verfahrensrüge erhoben hat.

Schlick Wurm Streck

Dörr Herrmann