

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

PflVG 1965 § 12 Abs. 1 Satz 5

Sinn und Zweck des Entschädigungsfonds stehen
Ersatzansprüchen der Deutschen Bundesbahn
gegen den Entschädigungsfonds wegen Schäden
an über Straßen führenden Eisenbahnbrücken
durch Kraftfahrzeuge entgegen.

BGH, Urt. v. 27. November 1984 - VI ZR 256/82 - Hanseat. OLG Hamburg
LG Hamburg -

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 256/82

URTEIL

Verkündet am

27. November 1984
Herrwerth,
Justizangestellte

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahndirektion H[REDACTED],
M[REDACTED]straße [REDACTED], H[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und [REDACTED] -

g e g e n

den Verkehrsofferhilfe e.V., vertreten durch
den Vorsitzenden des Vorstandes von der M[REDACTED],
H[REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. November 1984 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Steffen und die Richter Scheffen, Dr. Kullmann, Dr. Lepa und Bischoff

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 14. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 1. Oktober 1982 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen der Klägerin zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die klagende Bundesbahn macht gegen den beklagten Verein als Träger des "Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen" Ersatzansprüche wegen der Beschädigung zweier Eisenbahnbrücken durch Kraftfahrzeuge geltend.

Am 21. Februar 1979 war ein unbekannt gebliebener Lastzug gegen einen Stützpfeiler der Oberhafenbrücke in Hamburg geprallt. Die Brücke ist eine kombinierte



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Eisenbahn- und Straßenbrücke, deren Obergeschoß dem Eisenbahnverkehr und deren Geschoß auf Straßenniveau dem Straßenverkehr dient. Durch den Aufprall entstanden der Klägerin, die Eigentümerin der Brücke ist, Reparaturkosten von 78.307,05 DM.

Am 24. Oktober 1979 war ein nicht ermittelter Lastkraftwagen mit aufgekippter Heckplatte gegen die über die Schleißheimer Straße führende Eisenbahnbrücke der Klägerin in Dachau geprallt. Die Klägerin hat ihre Reparaturkosten auf 41.871,20 DM beziffert.

Unter Abzug von 1.000 DM für jeden Schadensfall hat die Klägerin mit ihrer Klage den Beklagten auf Zahlung von 118.172,25 DM nebst Zinsen in Anspruch genommen.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben, das Oberlandesgericht hat sie auf die Berufung des Beklagten abgewiesen.

Mit ihrer Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I.

Nach Auffassung des Berufungsgerichts steht den Ersatzansprüchen der Klägerin nach § 12 Abs. 1 PflVG gegen den "Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen" die Regelung in § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG entgegen.

Danach entfällt die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds bei Ansprüchen des Bundes, der Länder und der Gemeindeverbände als Straßenbaulastträger sowie bei Ansprüchen der Deutschen Bundesbahn als Baulastträgerin für verkehrssichernde oder verkehrsregelnde Einrichtungen an Bahnübergängen. Diese Regelung erfaßt nach Ansicht des Berufungsgerichts auch die hier geltend gemachten Schäden an über eine Straße führenden Eisenbahnbrücken. Das Berufungsgericht erwägt hierzu: Zwar seien nach der Begriffsbestimmung in § 1 Abs. 2 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) vom 14. August 1963 (BGBl I 681) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl I 337) Bahnübergänge nur höhengleiche Kreuzungen von Bahn und Straße, Eisenbahnbrücken dagegen "Überführungen"; auch die Straßenverkehrsordnung verwende den Begriff des Bahnübergangs in diesem Sinn. Das verbiete es jedoch nicht, § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG in einem weiteren, auch Eisenbahnbrücken umfassenden Sinn zu verstehen. Nach dem Sinn der Regelung, wie er auch in den Motiven zum Ausdruck gekommen sei, solle die öffentliche Hand den Entschädigungsfonds nicht in Anspruch nehmen dürfen, wenn sie in ihrer Eigenschaft als Träger der Baulast für die Straßensicherheit bzw., was die Klägerin angehe, als Baulastträgerin für Verkehrssicherungseinrichtungen betroffen sei, weil der Entschädigungsfonds durch solche Schäden in besonderem Maß belastet würde und die Baulastträger sie aus den ihnen zur Erfüllung ihrer Aufgaben zur Verfügung stehenden Mitteln ausgleichen könnten. Das treffe auch für die Schäden an der Sicherung des Straßenverkehrs dienenden Eisenbahnbrücken

zu. Die Situation der Klägerin unterscheide sich bezüglich der Möglichkeit, auf andere Weise als durch Inanspruchnahme des Entschädigungsfonds einen Ausgleich zu erhalten, nicht von der Situation der Straßenbaulastträger. Sie erhalte, sofern die von ihr erwirtschafteten Mittel zur Deckung ihrer Ausgaben nicht ausreichen, nach § 28 Abs. 2 Satz 2 des Bundesbahngesetzes Zuschüsse aus den Mitteln des Bundeshaushalts, trage also nicht das Risiko, für die Schäden von keiner Seite einen Ausgleich zu erhalten. Es gebe auch keinen Anhaltspunkt dafür, daß hier das Risiko der Kostentragung näher bei der Gemeinschaft der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherten liege als bei der Gemeinschaft der Steuerzahler. Eisenbahnbrücken seien durch den Gebrauch von Kraftfahrzeugen keiner höheren Gefahr ausgesetzt als die übrigen Einrichtungen der Verkehrssicherung.

II.

Dieser Auffassung schließt sich der erkennende Senat an.

1. Allerdings ist der Revision zuzugeben, daß § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG nach seinem Wortlaut Schäden an Eisenbahnbrücken nicht umfaßt. Dabei kann dahinstehen, ob unter Bahnübergängen im Sinne der Vorschrift auch Bahnüberführungen zu verstehen sind, oder ob das Gesetz insoweit der Begriffsbestimmung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes folgt, dessen

§ 1 Abs. 2 ebenso wie § 11 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 - BGBl II 1563 - als Bahnübergänge nur die höhengleichen Kreuzungen von Eisenbahn und Straße bezeichnet und von ihnen die Überführungen als nichthöhengleiche Kreuzungen unterscheidet. Jedenfalls sind Eisenbahnbrücken keine "verkehrssichernden oder verkehrsregelnden Einrichtungen an Bahnübergängen". Bei zwangloser Betrachtung bezieht sich dieser Wortlaut auf eine Terminologie, die sich herausgebildet hat in den Vorschriften, die die auch hier im Vordergrund stehende Kostenträgerschaft in Bezug auf die Verkehrswege regeln, zur Kennzeichnung von Zubehör zu den baulichen Anlagen, das vornehmlich der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dient (so insbesondere § 1 Abs. 4 Ziffer 3 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953 - BGBl I 903). So stellt § 3 Ziffer 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen, neben den Bau von Überführungen; zu § 13 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz, der die Unterhaltung von Straßenkreuzungen bei Über- und Unterführungen regelt, nimmt § 2 Abs. 1 der Bundesfernstraßen-Kreuzungsverordnung vom 21. Juni 1957 - BGBl I 659 - vom Kreuzungs**bauwerk**, zu dem die Vorschrift u.a. die Pfeiler zählt, die Verkehrszeichen und -einrichtungen von Verkehrsanlagen aller Art aus; § 5 b StVG enthält eine besondere Regelung für die Tragung der Kosten von amtlichen Verkehrszeichen und -einrichtungen und spricht in diesem Zusammenhang für die Unternehmer der Schienenbahnen "Andreaskreuze, Schranken,

Blinklichter, Halbschranken" an; § 45 Abs. 5 StVO verpflichtet den Baulastträger zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Zwar mag, was von dem Begriff der Verkehrseinrichtung umfaßt wird, nach dem Regelungszusammenhang der jeweils in Frage stehenden Gesetze unterschiedlich zu bestimmen sein. Sie als Oberbegriff zu verstehen, dem die baulichen Anlagen der Verkehrswege unterzuordnen sind, geht jedoch nicht an. Den Begriff der Verkehrseinrichtung zeichnet vielmehr eine sachliche Nähe zu den Verkehrszeichen aus. Dafür, daß die Vorschrift des § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG in diesem Sinn konzipiert worden ist, spricht auch die Amtliche Begründung zu der Novelle vom 11. Mai 1976 (BGBl I 1181), auf der § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG beruht. Dort ist ausgeführt (BT-Drucks. 7/2506 S. 18):

"In den letzten Jahren sind in zunehmendem und für die Entschädigungseinrichtung nicht mehr tragbarem Umfang Ersatzansprüche der öffentlichen Hand erhoben worden, die vor allem Trägern der Straßenbaulast der Bundesbahn wegen der Beschädigung von Einrichtungen wie Autobahn-Leitplanken, Verkehrsschildern, Bahnschranken usw. durch unversicherte oder nicht ermittelte Kraftfahrzeuge entstanden sind. Aufgabe einer Einrichtung, welche die Opfer des Straßenverkehrs entschädigen und vor Not bewahren soll, kann es aber nicht sein, in großem und ständig steigendem Umfang Leistungen an die öffentliche Hand zu erbringen. Der Fonds hat daher, um seine Funktionsfähigkeit im Interesse der eigentlichen Verkehrsoffer zu erhalten, die Erfüllung solcher Ansprüche der öffentlichen Hand ausgesetzt.

- 8 -

Die neue Vorschrift soll nur die Ansprüche der Straßenbaulastträger und der Bundesbahn als Baulastträgerin für Verkehrssicherungseinrichtungen ausdrücklich ausschließen, weil diese Schäden die Entschädigungseinrichtung in besonderem Maß belasten. Die Träger der Baulast für die Straßensicherheit haben die unmittelbare wesensgemäße Aufgabe, mit den ihnen hierfür bereitgestellten Mitteln die Sicherungseinrichtungen für den Straßenverkehr zu errichten und zu erhalten; sie müssen mit Ansprüchen auf Schadensersatz zu Gunsten der Verkehrsoffer zurückstehen."

Danach hat der Gesetzgeber der Regelung des § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG, jedenfalls was die Bundesbahn angeht, solche "Einrichtungen an Bahnübergängen" zuführen wollen, die zwar auch wie die bauliche Anlage der Verkehrswege dem Verkehr auf Straße und Schiene dienen, die aber wie "Auto- bahn-Leitplanken, Verkehrsschilder, Bahnschranken" durch ihre Aufgabe zur Verkehrssicherung und Verkehrsregelung - und zwar, was die Bahnübergänge betrifft, zur Koordinierung des Eisenbahnverkehrs mit dem Straßenverkehr - von den baulichen Anlagen der Verkehrswege abgehoben sind. Ebenso- wenig wie die Gleisanlage im Kreuzungsbereich als "verkehrs- sichernde oder verkehrsregelnde Einrichtungen an Bahnüber- gängen" unter die Begriffsbestimmung der Regelung gebracht werden könnte, werden Eisenbahnbrücken von ihr umfaßt. Unbeschadet ihrer besonderen Bedeutung für die Verkehrs- sicherheit der Kreuzungen gehören sie wie der Gleiskörper zur baulichen Anlage des Verkehrswegs, mit dem sie eine Einheit bilden.

2. Daß der Wortlaut des § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG auf Schäden an Eisenbahnbrücken nicht paßt, steht indes dem Ausschluß von Ersatzansprüchen wegen dieser Schäden gegen den Entschädigungsfonds nicht entgegen. Sinn und Zweck des Entschädigungsfonds verlangen vielmehr solche Begrenzung seiner gesetzlichen Leistungspflicht (ebenso im Ergebnis Gallwas, VersR 1978, 492; 1979, 981; Prölis/Martin VVG 23. Aufl. Anm. 6 vor § 3 PflVG; anderer Ansicht: Leempoels, VersR 1979, 407). Das entspricht der Aufgabenstellung des Fonds, die der Gesetzgeber in § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG, wenn auch ausdrücklich nur für einen ihm besonders regelungs-bedürftig erschienenen Ausschnitt kollidierender Interessen, konkretisiert hat. Der dort gelöste Interessenkonflikt ist dem im Streitfall bestehenden so eng benachbart, daß die vom Gesetzgeber vorgegebenen Wertungskriterien nach Auffassung des Senats es dem Richter erlauben, die Vorschrift auf die hier in Frage stehenden Schäden auszudehnen, ohne damit die ihm von der Verfassung zugewiesenen Aufgaben zu verlassen (BVerfGE 34, 269, 287, 291; 49, 304, 318).

a) § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG ist keine Ausnahmegvorschrift, die schon als solche jede Ausweitung verbieten würde. Wie der erkennende Senat bereits in seinem Urteil vom 4. Oktober 1977 - VI ZR 192/76 - BGHZ 69, 315, 321 näher dargelegt hat, liegt ihre Bedeutung vielmehr in einer Klarstellung des mit der Gesamtregelung des § 12 PflVG bezweckten Verkehrsopferschutzes. § 12 PflVG war schon in seiner vor Einfügung von Satz 5 in den Absatz 1 durch die Novelle vom 1. Mai 1976 geltenden ursprünglichen Fassung geprägt von dem Bestreben des Gesetzgebers, den Entschädigungsfonds nur für solche Schäden

eintreten zu lassen, "die bei dem Geschädigten in erster Linie zu Härten führen und gegen die sich die Betroffenen am wenigsten schützen können" (Amtliche Begründung zum Gesetz vom 5. April 1965 - BT-Drucks. IV/2252 S. 25). Deshalb ist seine Einstandspflicht nach Grund und Höhe in vielfältiger Weise eingeschränkt; Beschränkungen, die sogar für Personenschäden eingreifen. So gesehen beruht die Einstandspflicht des Entschädigungsfonds selbst auf einer Ausnahmeregelung, die insbesondere vermeiden will, daß andere Leistungsträger, die für den Schaden aufkommen müssen, ihre Last auf den Entschädigungsfonds abwälzen, und die sicherstellen soll, die finanzielle Belastung des Entschädigungsfonds in tragbaren Grenzen zu halten und seine Leistungen wirklichen Lücken im wirtschaftlichen Schutz der Verkehrsoffer zuzuführen. Gegenüber dem insoweit bestimmenden Gedanken des sozialen Schadensausgleichs tritt der von der Revision hervorgehobene Gesichtspunkt zurück, daß durch Inanspruchnahme der Gemeinschaft der Versicherer, die den Entschädigungsfonds speisen, letztlich nur die Entlastung der Versicherer von Kosten korrigiert werde, die sie zu tragen hätten, wenn der schädigende Versicherungsnehmer nicht unerkannt geblieben wäre. Abgesehen davon, daß der Entschädigungsfonds auch bei Schädigung durch ein unversichertes Fahrzeug eintreten muß, verdeutlichen insbesondere die Regelungen zum Nachrang des Fonds etwa gegenüber sozialen Versorgungsträgern, daß er nicht für derartige Haftungskorrekturen geschaffen worden ist; seine Zweckbestimmung ist der soziale Verkehrsofferschutz (Weber LM PflVG 1965 Nr. 20).

Die Erfüllung dieser Aufgabe wäre gefährdet, wenn der Entschädigungsfonds von der öffentlichen Hand mit Schäden belastet werden könnte, die ihr nicht als Teilnehmer am Straßenverkehr oder als in sonstiger Weise dem Schädigungsrisiko des Straßenverkehrs ausgesetzter Dritter, sondern allein deshalb erwachsen, weil sie zur Sorge für die Sicherung der Verkehrswege verpflichtet ist. Einerseits würde dem Entschädigungsfonds damit ein Schadensvolumen zuwachsen, das wegen der in der Natur der Sache liegenden Anfälligkeit derartiger Sicherungsvorkehrungen für Beschädigungen durch unerkannt bleibende Verkehrsteilnehmer in der Kumulierung auf den Entschädigungsfonds besonders hoch ist und dessen Regulierungsaufwand dem Fonds die Mittel für das soziale Anliegen, das seiner Einrichtung zugrunde liegt, in gewichtigem Umfang entziehen würde. Andererseits würde solche Einstandspflicht zu einer Zweckentfremdung seiner Mittel für eine Verschiebung öffentlicher Kostenlasten führen. Denn anders als für das Verkehrsoffer, für das das Versagen des "normalen" gesetzlichen Schutzes gegen Schadenslasten aus Verkehrsunfällen eine unkalkulierbare, außerordentliche Belastung seiner Existenz darstellt, ist der öffentliche Kostenträger, den das Gesetz zur Übernahme der Kosten für die Schaffung und Erhaltung der Sicherungsvorkehrungen und damit auch der durch den Straßenverkehr verursachten Schäden an ihnen in Erfüllung von Aufgaben der Daseinsvorsorge für den Bürger gerade bestellt hat, prinzipiell auch für derartige Schäden eingerichtet, die er zudem statistisch kalkulieren kann.

So gesehen stehen in der Bewältigung der Kosten des Straßenverkehrs, was die Daseinsvorsorge für die Verkehrsteilnehmer betrifft, Baulastträger und Entschädigungsfonds auf derselben Seite. Eine Belastung des Entschädigungsfonds mit derartigen Kosten würde in dieser Sicht ähnlich zu einer "internen" Lastenverschiebung führen, wie ein Rückgriff von Sozialversicherungs- oder Versorgungsträgern beim Entschädigungsfonds wegen ihrer zur Existenzsicherung des Verkehrsopfers zu erbringenden Leistungen, den § 12 Abs. 1 Satz 2 PflVG zur Gewährleistung der Lückenfunktion des Entschädigungsfonds gerade ausgeschlossen hat.

b) Das ist der tragende Grund des Gesetzgebers auch für die spätere Einfügung von § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG gewesen, wie sich aus der Amtlichen Begründung zu der Novelle von 1956 klar ergibt, die die "unmittelbar wesensgemäße Aufgabe" der Träger der Baulast zum Einsatz ihrer Mittel für die Straßensicherheit und die Entlastung des Entschädigungsfonds im Interesse "der eigentlichen Verkehrsopfer" hervorhebt. Die Novelle sollte angesichts des umfassenden Wortlauts der bis dahin geltenden Fassung des § 12 PflVG, den auch die öffentlichen Kostenträger für sich in Anspruch nehmen konnten, eine gesetzliche Klarstellung (so ausdrücklich die Amtliche Begründung aaO) seiner sich am Sinn und Zweck des Entschädigungsfonds orientierenden Reichweite herbeiführen. Daß die amtliche Begründung nicht nur für die Bundesbahn, sondern auch für die Straßenbaulastträger

an die Sicherungseinrichtungen für den Straßenverkehr anknüpft, beruht darauf, daß Beschädigungen an "Autobahn-Leitplanken, Verkehrsschildern, Bahnschranken" damals zum besonderen Streitobjekt zwischen Kostenträgern und Entschädigungsfonds geworden waren. Daß der Gesetzgeber nicht der Qualifizierung des Schadensobjekts als "Einrichtung", sondern den wesensmäßigen Aufgaben von Baulastträgern und Entschädigungsfonds die ausschlaggebende Bedeutung für die gesetzliche Interpretation des § 12 PflVG beigemessen hat, zeigt sich darin, daß in der Gesetzesfassung entsprechende Einschränkungen für die Straßenbaulastträger nicht enthalten sind.

Es braucht im Streitfall nicht abschließend entschieden zu werden, ob § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG - entsprechend seinem insoweit uneingeschränkten Wortlaut - Straßenbaulastträger von einer Inanspruchnahme des Entschädigungsfonds schlechthin ausschließt, also auch für Schäden, die - wie solche am Straßenkörper - den Baulastträger nicht ausschließlich in seiner Aufgabe zur Sorge für die Verkehrssicherheit, sondern in der Bereitstellung und Unterhaltung der Verkehrswege schlechthin treffen. Jedenfalls liegt es im Sinn der Regelung, auch Schäden an straßenkreuzenden Brücken durch Kraftfahrzeuge von der Einstandspflicht des Entschädigungsfonds auszunehmen, die nicht nur verkehrssichernde Einrichtungen etwa im Sinn der Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung (welche z.B. Geländer, Brüstungen, Auffangvorrichtungen in § 2 nicht

zu ihnen zählt) betreffen, sondern zum Brückenbauwerk gerechnet werden müssen. Denn ganz im Vordergrund für die Schaffung und Unterhaltung solcher Kreuzungsanlagen steht die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs, also die Aufgabe, deren finanzielle Lasten nach dem durch die Novelle klarstellenden Sinn des § 12 PflVG im Verhältnis zum Entschädigungsfonds bei den Trägern der Straßenbaulast verbleiben sollen. Jedenfalls insoweit wird der Wortlaut des § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG auch durch das in der Amtlichen Begründung zum Ausdruck gekommene gesetzgeberische Anliegen gedeckt.

Entsprechendes muß für Eisenbahnbrücken über eine Straße gelten. Auch ihre Aufgabe ist es gerade, im Interesse der Verkehrssicherheit höhengleiche Bahnübergänge entbehrlich zu machen. Deshalb ordnet das Eisenbahnkreuzungsgesetz im § 2 Abs. 1 an, neue Kreuzungen von Eisenbahn und Straße als Überführungen herzustellen, und verpflichtet in § 3 Nr. 3, höhengleiche Bahnübergänge durch den Bau von Überführungen zu ändern, wenn und soweit die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs das erfordert. Auch diese Aufgaben der Verkehrssicherung, die der Bundesbahn wegen des Straßenverkehrs zuwachsen, sollen als ihr wesensgemäß von ihr, nicht vom Entschädigungsfonds zu finanzieren sein. Das hat durch die Klarstellung des § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG hinreichend Ausdruck gefunden. Daß sich die Vorschrift, soweit sie die Bundesbahn betrifft, auf verkehrssichernde und verkehrsregelnde Einrichtungen an Bahnübergängen beschränkt, ist darauf zurückzuführen, daß der Streit um

die Kosten für derartige Verkehrseinrichtungen der besondere Anlaß für die Regelung gewesen ist. Ihr kann nicht im Umkehrschluß entnommen werden, daß der Gesetzgeber den hier betroffenen Interessenkonflikt zu Lasten des Entschädigungsfonds entscheiden wollte. Vielmehr erlauben die von ihm zugrundegelegten und in die Vorschrift eingeflossenen Wertungskriterien eine sich an ihnen orientierende Entscheidung auch dieses Konflikts zu Gunsten des Entschädigungsfonds. Dafür muß auch das Bestreben der gesetzlichen Regelung maßgebend sein, die Bundesbahn dort, wo ihr Aufgaben der Verkehrssicherung und Verkehrsregelung durch den die Schienenwege kreuzenden Straßenverkehr zuwachsen, den Straßenbaulastträgern gleich zu behandeln. Die Träger der Straßenbaulast sind grundsätzlich an den Kosten von Bahnüberführungen beteiligt; sie können sogar zur Kostentragung allein verpflichtet sein (vgl. §§ 5 Abs. 1, 11-13 Eisenbahnkreuzungsgesetz). Die Erhaltungslast für Eisenbahnüberführungen hat zwar die Bundesbahn (§ 14 Abs. 1, 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz); auch insoweit kann aber den Träger der Straßenbaulast eine Pflicht zur Kostenerstattung aus Gesetz (§§ 15 ff Eisenbahnkreuzungsgesetz) oder aufgrund Vereinbarung (BVerwG, Urt. v. 13. März 1981 - 4 C 29/77 = Buchholz BVerwG 407. 2 Nr. 7 = VRBL 1981, 469 m.w.N.) treffen. Ebenso wie die Träger der Straßenbaulast die von ihnen zu tragenden Kosten für die der Verkehrssicherung dienenden Eisenbahnüberführungen nach der Regelung des § 12 Abs. 1 Satz 5 PflVG im Verhältnis zum Entschädigungsfonds zu tragen haben, wie dargelegt worden ist, haben auch der Bundesbahn

die ihr insoweit auferlegten Finanzierungslasten zu verbleiben. Es fehlt an jedem Sachgrund, die Einstandspflicht des Entschädigungsfonds von der gesetzlichen Lastenverteilung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes oder gar davon abhängig zu machen, was die Kreuzungsbeteiligten über die endgültige Kostentragung vereinbart haben. Auch der Gesichtspunkt, daß der Bundesbahn die Mittel zur Erfüllung ihrer Aufgaben nicht vom Bund zugewiesen werden, sie sich diese vielmehr nach Art eines Wirtschaftsunternehmens grundsätzlich selbst beschaffen muß, kann für eine von den Trägern der Straßenbaulast abweichende Behandlung hier nicht ausschlaggebend sein. Diesem Gesichtspunkt hat der Gesetzgeber für ihre Gleichstellung mit den Trägern der Straßenbaulast im Verhältnis zu dem von den Versicherern gespeisten Entschädigungsfonds keine Bedeutung beigemessen. Insoweit ist es ihm maßgebend auf die zugewiesenen Aufgaben für die Sicherung des Straßenverkehrs angekommen. Diese prägt auch den hier in Frage stehenden Finanzierungsaufwand.

3. Daraus ergibt sich, daß das Berufungsgericht einen Anspruch der Klägerin gegen den Beklagten aus § 12 Abs. 1 PflVG zu Recht verneint hat. Da das Berufungsurteil auch sonst keinen Rechtsfehler zu ihrem Nachteil erkennen läßt, war ihre Revision deshalb zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO.

Dr. Steffen

Scheffen

Dr. Kullmann

Dr. Lepa

Bischoff