

Kreuzungen von Verkehrswegen

Von Rechtsanwalt und Notar *Prof. Dr. Bernhard Stüer* (Münster/Osnabrück)
und Rechtsanwalt *Dr. Stefan Rude* (Berlin)

Kreuzen sich verschiedene Verkehrsanlagen, dann ergeben sich zumeist schwierige Problemstellungen, die sich bereits in der Planung aber auch im Bau und in der Unterhaltung ergeben. Kann oder muss sogar ein einheitliches Planverfahren durchgeführt werden oder bedarf es zweier ggf. parallel durchgeführter oder gleich gerichteter Planverfahren? Wer trägt die Bau- und Unterhaltungslasten und wie ist zu verfahren, wenn einer der Verkehrswege nicht mehr benötigt wird. Müssen die Kreuzungsbauwerke weiterhin unterhalten werden und durch welche Maßnahmen enden die gemeinsamen Verantwortlichkeiten für die Kreuzungsbauwerke? Die damit aufgeworfenen Fragen sollen für die Bereiche Planung von Kreuzungen, Bau- und Unterhaltungslasten und Beendigung des Kreuzungsrechtsverhältnisses behandelt werden.¹

I. Planung von Kreuzungen

Treffen mehrere selbstständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind,² derart zusammen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nach **§ 78 I VwVfG** nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist,³ und ist mindestens eines der Planfeststellungsverfahren bundesrechtlich geregelt, so findet für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren statt.⁴ Es muss sich um **selbstständige Vorhaben** handeln, die räumlich in einem nicht trennbaren Zusammenhang stehen und die Gemeinsamkeiten aufweisen, die eine einheitliche Sachentscheidung für die gemeinsamen Teile des Bauvorhabens notwendig erscheinen lassen. In diesen Fällen wird für die Bauvorhaben oder deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Dabei umfasst die von § 78 VwVfG ausgelöste Konzentrationswirkung nicht nur den Überschneidungsbereich der Bauvorhaben, sondern die Vorhaben in ihrer

¹ *Stüer*, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 4. Aufl. 2009, Rdn. 4187.

² *BVerwG*, B. v. 23.12.1992 – 4 B 188.92 – DÖV 1993, 443 = DVBl 1993, 449 – Containerbahnhof.

³ Zur einheitlichen Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde für notwendige Folgemaßnahmen des Vorhabens nach § 75 I 1 VwVfG *BVerwG*, B. v. 3.8.1995 – 11 VR 22.95 – UPR 1995, 399 – Ersatzstraße; B. v. 31.8.1995 – 11 VR 14.95 – RdL 1995, 335 – Reinbek-Wentorf. Dazu gehören alle Regelungen außerhalb der eigentlichen Zulassung des eisenbahnrechtlichen Vorhabens, die für eine angemessene Entscheidung über die aufgeworfenen Konflikte erforderlich sind, *BVerwG*, Urt. v. 9.3.1979 – IV C 4.75 – *BVerwGE* 57, 297 = *BayVBl.* 1979, 568 = *DVBl* 1980, 287; Urt. v. 26.5.1994 – 7 A 21.93 – *NVwZ* 1994, 1002 = *NuR* 1996, 27 – *Vorsfelde-Lehrte*.

⁴ Zur Konkurrenz von Fachplanungsverfahren *Blümel* Die Planfeststellung. Zweiter Teil, Speyer 1994; *Ammelburger*, *NVwZ* 1995, 873; *Kiepe/Wenzel*, *Städtetag* 1991, 566; *Stüer*, *DVBl* 1995, 1345.

gesamten räumlichen Ausdehnung, mit der sie vom jeweiligen Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht worden sind.⁵ Beide Bauvorhaben müssen jeweils den Grundsätzen der Abschnittsbildung entsprechen, wodurch auch ihr räumlicher Umfang bestimmt wird.⁶

Zuständigkeiten und **Verfahren** richten sich nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren,⁷ das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt (§ 78 II 1 VwVfG).⁸ Dabei ist nicht allein die Größe des Vorhabens oder ihr Raumbedarf ausschlaggebend. Der größere Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen wird vielmehr auch neben der Anzahl vor allem von dem Gewicht der berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen bestimmt. Werden diese Beziehungen von den zuständigen Planfeststellungsverfahren gleichstark erfasst, ist das Planfeststellungsverfahren anzuwenden, das für die Durchführung des Vorhabens am zweckmäßigsten erscheint.

Die Zuständigkeit für die Planungsentscheidung über ein Kreuzungsbauwerk hängt davon ab, welcher der beiden Kreuzungsbeteiligten seine Anlage ändern will. Planen etwa Straßenbau- und Bundesbahnverwaltung gleichzeitig Baumaßnahmen an ihren Anlagen, dann ist die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde nach § 78 VwVfG zu bestimmen. Eine einheitliche Entscheidung über mehrere Vorhaben ist vor allem dann geboten, wenn sie dasselbe Kreuzungs- oder Verflechtungsbauwerk betreffen.⁹

Ein **Vorhaben** des Fachplanungsrechts i. S. des **§ 78 I VwVfG** ist die in einem konkreten Plan ausgeformte Gestaltungsabsicht des Baulasträgers. Über sie hat die Planfeststellungsbehörde zu entscheiden und nach ihr bestimmt sich ihre Zuständigkeit. Die Belange eines anderen (passiven) Kreuzungsbeteiligten sind im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. Die Funktionsfähigkeit der jeweils anderen Anlage ist durch Folgemaßnahmen i. S. von § 75 I VwVfG sicherzustellen.¹⁰ Die Vorschriften werden allerdings eng ausgelegt – wohl mit

⁵ *BVerwG*, Urt. v. 9.2.2005 – 9 A 62.03 – DVBl 2005, 903 = NVwZ 2005, 813 = UPR 2005, 272 m. Anm. *Nolte*, jurisPR-BVerwG 11/2005 Anm. 4, *Gatz*, jurisPR-BVerwG 12/2005 Anm. 5, Bestätigung von *BVerwG*, Urt. 18.4.1996 – 11 A 86.95 – BVerwGE 101, 73 – Neubau der B 173 – Neue Kohlsdorfer Straße.

⁶ *VGH München*, Urt. v. 13.9.2005 – 8 A 04.40060 – BayVBl 2006, 568 = UPR 2006, 84 = DVBl 2006, 463 – Magnetschwebbahn.

⁷ Zum Zusammentreffen von bundesrechtlicher und landesrechtlicher Planfeststellung *BVerwG*, Urt. v. 14.4.1989 – 4 C 31.88 – BVerwGE 82, 17 = DVBl 1989, 1053 – Remagen.

⁸ *BVerwG*, Urt. v. 12.2.1988 – 4 C 55.84 – NVwZ-RR 1988, 60 = DVBl 1988, 855 – Schifferstadt; Urt. v. 12.2.1988 – 4 C 54.84 – Buchholz 316 § 75 VwVfG Nr. 3; B. v. 19.12.1989 – 4 B 224.89 – NVwZ 1990, 463 = UPR 1990, 220 – Kelheim; B. v. 3.10.1992 – 4 A 4.92 – NVwZ 1993, 565 = DVBl 1993, 167 – Sachsendamm; B. v. 23.12.1992 – 4 B 188.92 – NVwZ 1993, 980 = DVBl 1993, 449 – Containerbahnhof; Urt. v. 26.5.1994 – 7 A 21.93 – NVwZ 1994, 1002 = UPR 1994, 342 – Vorsfelde-Lehrte.

⁹ *BVerwG*, Urt. v. 12.20.1988 – 4 C 55.84 – Buchholz 316 § 78 VwVfG Nr. 2 = NVwZ-RR 1988, 60.

¹⁰ *BVerwG*, Urt. v. 12.2.1988 – 4 C 55.84 – UPR 1988, 261 = NVwZ-RR 1988, 60.

der Begründung, dass die damit verbundene kompetenzerweiternde Wirkung¹¹ und die Ausdehnung der Konfliktbewältigung¹² auf weitere Problembereiche Grenzen¹³ haben muss.¹⁴ So besteht etwa die Notwendigkeit einer nur einheitlichen Entscheidung nicht, wenn planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens in anderen Verfahren durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung im Rahmen der planerischen Abwägung angemessen erfasst werden.¹⁵ Die enge Auslegung dieser Vorschrift ist berechtigt, solange aus dem Sachzusammenhang mehrerer Planungen eine Pflicht zur einheitlichen Verfahrensführung abgeleitet wird. Das *BVerwG* hat allerdings inzwischen eine etwas weitgehendere Auslegung des § 78 VwVfG ermöglicht. Bei Verkehrsbauten ist eine räumliche Überschneidung der Trasse ein starkes Indiz für die Anwendbarkeit von § 78 VwVfG. Ebenso ist bei einer Parallelführung von Trassen an die Notwendigkeit einer einheitlichen Planungsentscheidung zumindest dann nahe liegend, wenn Schwierigkeiten der Geländetopografie nur durch eine gemeinsame Baumaßnahme der Vorhabenträger überwunden werden können.¹⁶

Wenn zwei Straßenbauvorhaben zusammen planfestgestellt worden sind und eines **nicht mehr durchgeführt** werden soll, sind sowohl die Regelungen über die Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses (§ 77 VwVfG) als auch diejenigen über die Planänderung (§ 76 VwVfG) anzuwenden. Mithin kann von einem neuen Planfeststellungsverfahren nicht abgesehen werden, wenn die durch eine Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses herbeigeführte Planänderung nicht nur von unwesentlicher Bedeutung (§ 76 II VwVfG) ist.¹⁷

§ 2 I EKRg, wonach neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen grundsätzlich als Überführungen – darunter sind auch Unterführungen zu verstehen – herzustellen sind, ist **keine drittschützende Norm**, auf die sich Anlieger berufen können.¹⁸ Die Vorschrift entfaltet drittschützende Wirkung zugunsten des künftigen Benutzers einer neu herzustellenden Kreuzung zwischen einer Bundesstraße und einer Bahnstrecke auch dann nicht, wenn dieser aufgrund einer engen räumlichen Beziehung in gesteigertem Maß auf die

¹¹ *Bonk* in: Stelkens/Bonk/Sachs Rdn. 7 zu § 78 VwVfG.

¹² Zum Grundsatz der Konfliktbewältigung *BVerwG*, Urt. v. 5.7.1974 – IV C 50.72 – BVerwGE 45, 309 – Delog-Detag; Urt. v. 14.2.1975 – IV C 21.74 – BVerwGE 48, 56 – B 42.

¹³ Zu den Grenzen der Konfliktbewältigung *BVerwG*, B. v. 17.2.1984 – 4 B 191.83 – BVerwGE 69, 30 = NVwZ 1984, 235 = DÖV 1984, 858 = DVBl 1984, 343 – Reuter-Kraftwerk.

¹⁴ *BVerwG*, Urt. v. 26.5.1994 – 7 A 21.93 – NVwZ 1994, 1002 = UPR 1994, 342 – Vorsfelde-Lehrte.

¹⁵ So *BVerwG*, B. v. 23.12.1992 – 4 B 188.92 – DÖV 1993, 433 = NVwZ 1993, 980 – Containerbahnhof.

¹⁶ *BVerwG*, B. v. 28.11.1995 – 11 VR 38.95 – DVBl 1996, 270 = NVwZ 1996, 389 = UPR 1996, 270 – Tiergartentunnel; Urt. v. 18.4.1996 – 11 A 86.95 – BVerwGE 101, 73 – Tiergartentunnel. Allerdings sind auch im Falle des § 78 I VwVfG die Grundsätze der Abschnittsbildung zu beachten.

¹⁷ *BVerwG*, B. v. 10.11.2004 – 4 B 57.04 – NVwZ 2005, 327.

¹⁸ *BVerwG*, B. v. 19.3.1997 – 11 B 102.96 – NVwZ-RR 1998, 93 = UPR 1997, 299 – Eisenbahnkreuzung.

Benutzung der Kreuzung angewiesen sein wird. Abwägungsfehler zu Lasten fremder (öffentlicher oder privater) Belange sind auf die Klage eines nur mittelbar Planbetroffenen bei der gerichtlichen Abwägungskontrolle auch nicht saldierend in der Weise zu berücksichtigen, dass sie das Gewicht der für die Planung streitenden Belange relativieren.¹⁹ § 2 EKrG ist auch nicht drittschützend zugunsten von Personen, die in der Nähe des Bahnübergangs wohnen und ihn daher häufig benutzen. Durch einen Verstoß gegen kreuzungsrechtliche Vorschriften werden Nachbarn, die durch das Vorhaben nicht enteignungsbetroffen sind, nicht in ihren Rechten verletzt.²⁰

Die **Minderung kommunalpolitischer Interessen** etwa durch Abriss eines Autobahn-Kreuzungsbauwerks über eine stillgelegte Eisenbahnstrecke führt nicht zu einer Beeinträchtigung gemeindlicher Rechte. Eine Veränderung der verkehrlichen Infrastruktur eröffnet die gemeindliche Klagebefugnis nur, wenn das Gemeindegebiet hiervon nachhaltig betroffen wird. Der Förderverein zur Erhaltung einer Eisenbahnstrecke wird durch den Wegfall eines solchen Brückenbauwerks nicht in seinen Rechten verletzt. Ein Jagdpächter hat keinen Anspruch auf Erhalt eines Brückenbauwerks, das auch für eine Wildquerung genutzt wird.²¹ Hat die Gemeinde gegen die Aufhebung einer Kreuzung von Straße und Eisenbahn keine Bedenken geltend gemacht, so durfte die Plangenehmigungsbehörde bei der Abbindung der Straße davon ausgehen, dass gemeindliche Belange nicht betroffen sind. Auch eine Überführung der Straße durch eine gesonderte Planfeststellung ist dann nicht geboten. Auf die Gemeinden kommen hier vielmehr Mitwirkungslasten zu.²²

II. Kostenregelungen

Eine **Kostenregelung** bei der Herstellung von **Kreuzungsanlagen** enthalten § 12 EKrG,²³ §§ 12, 12 a FStrG²⁴ und § 41 WaStrG.²⁵ Die Kostenverteilung erfolgt unabhängig davon, auf welcher rechtlichen Grundlage die jeweiligen Maßnahmen durchgeführt werden.²⁶ Werden Verkehrswege ausgebaut oder neugebaut und müssen neue Kreuzungen mit öffentlichen Verkehrswegen hergestellt oder bestehende Kreuzungsanlagen geändert werden, hat der

¹⁹ BVerwG, B. v. 16.1.2007 – 9 B 14.06 – NVwZ 2007, 462 = DVBl 2007, 389 – B 74.

²⁰ OVG Bremen, Ur. v. 28.3.2006 – 1 D 333/05 – UPR 2007, 80 – Verlegung der B 74.

²¹ BVerwG, B. v. 18.9.1998 – 4 VR 11.98 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 141 – Brückenbauwerk.

²² BVerwG, Ur. v. 16.12.1998 – 11 A 14.98 – NVwZ 1999, 296 – Hamburg-Büchen-Berlin.

²³ BVerwG, Ur. v. 14.5.1992 – 4 C 28.90 – NVwZ-RR 1993, 286 = StuGR 1993, 207 – Stützpfiler.

²⁴ BVerwG, Ur. v. 18.9.1987 – 4 C 24.84 – BayVBl. 1988, 276 = DÖV 1988, 571 = NVwZ-RR 1988, 61 – A 8 – Rosenheim.

²⁵ Stüer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 4. Aufl. 2009, Rdn. 4193.

²⁶ BVerwG, Ur. v. 11.12.1981 – 4 C 97.79 – Buchholz 407.2 EKrG Nr. 8.

Baulastträger des jeweils veranlassenden Vorhabens die Kosten der Kreuzungsanlage zu tragen, so weit nicht ein anderer Grund eines bestehenden Rechtsverhältnisses dazu verpflichtet. Umgekehrt sind die Kosten von dem Baulastträger des anderen öffentlichen Verkehrsweges zu tragen, wenn der Neu- oder Ausbau von öffentlichen Verkehrsanlagen Veranlassung für die Herstellung oder Erneuerung der Kreuzungsanlage ist. Werden mehrere öffentliche Verkehrsanlagen gleichzeitig neu angelegt, sind die Kosten im Kreuzungsbereich zwischen den Baulastträgern hälftig zu teilen. Bei Maßnahmen eines Baulastträgers, die zugleich nachhaltige Verbesserungen für eine andere Verkehrsanlage mit sich bringen, ist ggf. im Wege des Vorteilsausgleichs eine Kostenbeteiligung herbeizuführen.

Auch § 41 V WaStrG folgt diesem Grundprinzip. Die Vorschrift²⁷ betrifft den Fall, dass eine Wasserstraße ausgebaut wird und der kreuzende Verkehrsweg gleichzeitig geändert wird. In diesem Fall müssen die Kreuzungsbeteiligten die Kosten in dem Verhältnis tragen, in dem sie bei getrennter Durchführung der Maßnahme zueinander stehen würden. Als gleichzeitig gelten die Maßnahmen, wenn beide Beteiligte sie verlangen oder hätten verlangen können (§ 41 V 2 WaStrG). Das Gesetz stellt dabei nicht auf einen zeitlichen Faktor ab, sondern verwendet das Merkmal der Gleichzeitigkeit fiktiv zur Herbeiführung der damit erstrebten Kostenbeteiligung des Trägers der Straßenbaulast nach Maßgabe seines tatsächlich geäußerten oder unterstellten eigenen Interesses.²⁸ Dies setzt voraus, dass die Änderung des Verkehrsweges nach Maßgabe der für den jeweiligen Kreuzungsbeteiligten geltenden Baulast objektiv geboten ist.²⁹ Ein objektives Gebot ist auch dann anzunehmen, wenn der Änderungszwang für den Kreuzungsbeteiligten erst durch den Ausbau des anderen Verkehrsweges ausgelöst wird. Den gesetzlichen Regelungen über Verkehrswegekrenzungen ist gemeinsam, dass jedem Kreuzungsbeteiligten nur die Sorge für seinen Verkehrsweg obliegt. Das kann allerdings auch Handlungspflichten hinsichtlich des kreuzenden Verkehrsweges auslösen, wenn dies die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs auf dem eigenen Verkehrsweg erfordert. Sobald einer der Kreuzungsbeteiligten aus der Sicht seines Verkehrsweges einen Änderungsbedarf für gegeben hält und eine Planfeststellung beantragt, steht die Kreuzungsanlage als solche zur Disposition. Ergreift der Änderungsbedarf auch den fremden Verkehrsweg, so muss der Baulastträger des veranlassenden

²⁷ Eine ähnliche Regelung enthält § 12 III FStrG für die Änderung einer höhenungleichen Kreuzung sowie § 12 EKrG für Maßnahmen an Überführungen.

²⁸ BVerwG, Urt. v. 28.2.1975 – IV C 37.72 – Buchholz 445.5 § 41 WaStrG Nr. 1.

²⁹ BVerwG, Urt. v. 17.12.1993 – 7 C 43.93 – NVwZ-RR 1995, 131 = ZfW 1994, 467 – Mittellandkanal Sehnde; Friesecke § 41 WaStrG Rdn. 10; Marschall/Schweinsberg § 12 EKrG Rdn. 3.3; Marschall/Schroedter/Kastner § 12 FStrG Rdn. 7.1.

Vorhabens auch die Kosten dieser Änderung tragen. Dabei ist er verpflichtet, den bestehenden Zustand des kreuzenden Verkehrsweges zu erhalten. Er darf nicht verschlechtert werden. Ergibt sich aus der Sicht des anderen Kreuzungsbeteiligten ein darüber hinausgehender weiterer Änderungsbedarf, so fällt dieser grundsätzlich diesem anderen Kreuzungsbeteiligten zur Last. Dies gilt selbst dann, wenn ein solcher zusätzlicher Bedarf oder Vorteil erst anlässlich der durch den anderen Kreuzungsbeteiligten geplanten Maßnahme entsteht.³⁰

Wird beispielsweise durch den Bau einer neuen Autobahn wird eine Flussunterquerung erforderlich, so hat die hierfür entstehenden Kosten der Träger der Straßenbaulast zu tragen. Entschließt sich die Bundeswasserstraßenverwaltung, zugleich mit der Straßenbaumaßnahme auch eine Flussvertiefung oder Renaturierungsmaßnahmen durchzuführen, so hat sich die Bundeswasserstraßenverwaltung an den Kosten des Kreuzungsbauwerks entsprechend zu beteiligen.³¹ Verlangt die Deutsche Bahn AG, wegen des gestiegenen Lastkraftwagenverkehrs Stützpfeiler einer die Straße überquerenden Eisenbahnbrücke zu verstärken, so erscheint es sachgerecht, die dafür entstehenden Kosten zwischen den beiden Baulastträgern hälftig zu teilen.³² Die Bahn ist allerdings nicht verpflichtet, zur Vermeidung von Anfahrnfällen die Vergrößerung der lichten Höhe einer Eisenbahnunterführung vorzunehmen, wenn die Brücke anfahrssicher gebaut ist.³³

Wird an einer Überführung eine Änderung durchgeführt, hat der Kreuzungsbeteiligte, der die Änderung verlangt, dem anderen Beteiligten nach § 15 II EKRg die hierdurch verursachten **Erhaltungskosten** zu erstatten. Zu erstatten sind die den Erhaltungspflichtigen (vgl. § 14 I 1 EKRg) infolge der Änderung treffenden Erhaltungsmehrkosten. Dem Erhaltungspflichtigen sollen diejenigen zusätzlichen Lasten erstattet werden, die durch die von dem anderen Kreuzungsbeteiligten veranlassten Maßnahmen entstehen.³⁴ Da die Erhaltung die laufende Unterhaltung und die Erneuerung umfasst (§ 14 I 2 EKRg), sind grundsätzlich auch die Mehrkosten für eine Erneuerung erstattungsfähig. Voraussetzung für die Erstattungspflicht ist jedoch, dass die Änderung unmittelbar zu Mehrkosten bei der Unterhaltung oder Erneuerung durch den anderen Beteiligten führt. Daran fehlt es, wenn eine Straßenverbreiterung keinerlei Auswirkungen auf eine bestehende Eisenbahnüberführung hat, wenn

³⁰ BVerwG, B. v. 27.12.1993 – 7 B 121.93 – UPR 1994, 261 = NuR 1994, 391 – Schienenbonus.

³¹ Stürer in: Stürer (Hrsg.) Verfahrensbeschleunigung, S. 120.

³² BVerwG, Urt. v. 14.5.1992 – 4 C 28.90 – NVwZ-RR 1993, 286 = StuGR 1993, 207 – Stützpfeiler.

³³ BVerwG, Urt. v. 11.3.1993 – 7 C 35.92 – Buchholz 407.2 EKRg Nr. 20 = DÖV 1993, 825 – Brückenbauwerk.

³⁴ BVerwG, Urt. v. 10.5.1985 – 4 C 52.82 – DÖV 1985, 792 = Buchholz 407.2 EKRg Nr. 13.

also ein Neubau der Brücke an der Stelle der alten Brücke ungehindert möglich bleibt.³⁵ Ist ein Kreuzungsbeteiligter auf Grund eines von ihm ausgehenden Änderungsverlangens hierfür nach § 12 Nr. 1 EKrG kostenpflichtig, steht ihm ein Vorteilsausgleich gegen den anderen nicht kostentragungspflichtigen Kreuzungsbeteiligten nur dann zu, wenn die Änderung keinen Wechsel in der **Erhaltungslast** für Teile der Kreuzungsanlage bewirkt. Nur wer erhaltungspflichtig bleibt, kann für eine Maßnahme, die seiner fortdauernden Erhaltungslast zugute kommt, zum Vorteilsausgleich herangezogen werden.³⁶ Eine Erstattungspflicht für Erhaltungsmehrkosten nach § 15 II EKrG besteht nicht, wenn die Änderung lediglich bewirkt, dass das Kreuzungsbauwerk bei einer künftigen Erneuerung nicht mit geringeren Dimensionen errichtet werden kann.³⁷ Die Kosten für Sicherungsmaßnahmen an **unbeschränkten Bahnübergängen** sind grundsätzlich von der Deutschen Bahn AG zu tragen. So kann diese von einem Land weder aus Geschäftsführung ohne Auftrag noch auf der Grundlage einer Rechtsanalogie zu anderen gesetzlichen Ausgleichssystemen Ersatz von Mehraufwendungen verlangen, die zur Sicherung eines unbeschränkten Bahnübergangs notwendig geworden sind, nachdem infolge einer verkehrsbehördlich angeordneten Umleitung der Straßenverkehr stark angestiegen ist.³⁸

Die **rückwirkende Inkraftsetzung** der durch **§ 19 III EKrG** angeordneten Aus § 19 III EKrG folgt kein Anspruch auf Erstattung anteiliger „fiktiver“ Sanierungskosten in Höhe der von dem Eisenbahnunternehmer ersparten Aufwendungen, wenn der kommunale Straßenbaulastträger anstelle einer Sanierung des noch nicht abgängigen Altobjekts dieses abreißt und einen den veränderten Verkehrsbedürfnissen angepassten Neubau errichtet. Das Eisenbahnkreuzungsrecht kennt keinen allgemein geltenden Grundsatz des **Vorteilsausgleichs**. Vorteile sind nur dann auszugleichen, wenn das Gesetz dies ausdrücklich anordnet.³⁹

Ob auf eine im Zuge einer Planfeststellung vorgesehene Maßnahme die **Kostenregelungen des EKrG** anzuwenden sind, ist im Rahmen der Klage

³⁵ BVerwG, B. v. 5.3.1991 – 4 B 67.90 – NVwZ-RR 1991, 395 = DÖV 1991, 695 – Erhaltungsmehrkosten.

³⁶ BVerwG, Urt. v. 14.9.1992 – 4 C 12.90 – NVwZ-RR 1993, 284 = UPR 1993, 159 = VkB. 1993, 290 – Wolfratshausener Straße.

³⁷ BVerwG, B. v. 5.3.1991 – 4 B 67.90 – NVwZ-RR 1991, 395 = DÖV 1991, 695 – Erhaltungsmehrkosten.

³⁸ BVerwG, Urt. v. 11.6.1991 – 7 C 1.91 – DVBl 1991, 1156 = NVwZ 1992, 264 – Bahnübergang.

³⁹ BVerwG, Urt. v. 4.5.2006 – 9 C 3.05 – BVerwGE 126, 14 = Städte- und Gemeinderat 2006, Nr. 6, 30 = NVwZ 2006, 1062 = m. Anm. Stephanie Witschen, IR 2006, 188 – Straßenführung über Bahnstrecke; Einstehenspflicht des Eisenbahnunternehmers gemäß § 19 III EKrG.

gegen einen Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich nicht entscheidungserheblich.⁴⁰

Zur Entscheidung über die Kostentragungspflicht und zur Klärung von Meinungsverschiedenheiten ist in § 10 EKrG ein **Kreuzungsrechtsverfahren** vorgesehen. Dieses Verwaltungsverfahren hat jedoch keinen verfahrensrechtlichen Vorrang vor dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren. Ein solcher Vorrang lässt sich weder dem Gesetz entnehmen noch ergibt er sich aus allgemeinen Grundsätzen des Prozessrechts. So kann etwa das Rechtsschutzinteresse für eine allgemeine Leistungsklage nicht mit der Erwägung verneint werden, zur Durchsetzung von Kostenerstattungsansprüchen stehe das Kreuzungsrechtsverfahren als einfacherer Weg offen.⁴¹

Ein **Kostenerstattungsanspruch** nach **§ 13 EKrG**, der weder den Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung noch die vorherige Durchführung eines Kreuzungsrechtsverfahrens voraussetzt, entsteht jeweils mit der Bezahlung kreuzungsbedingt anfallender Unternehmerleistungen durch den bauausführenden Kreuzungsbeteiligten. Kreditkosten und Verzugszinsen sind im Kreuzungsrechtsverhältnis nicht erstattungsfähig.⁴²

III. Abwicklung von Kreuzungen

Zwischen den Baulastträgern von Straße und Schiene besteht bei Kreuzungen ihrer Verkehrswege ein kreuzungsrechtliches Gemeinschaftsverhältnis, das überwiegend im Eisenbahnkreuzungsgesetz⁴³ geregelt ist.⁴⁴ Es entsteht bereits mit der Planung der Verkehrswege, denn das BVerwG geht bei der Planung des ersten Verkehrsweges von einer Pflicht aus, auf den anderen Verkehrsweg und dessen Realisierung ggf. zu warten und auf die Interessen des später kommenden Baulastträgers Rücksicht zu nehmen.⁴⁵ Da aber nicht nur neue

⁴⁰ BVerwG, B. v. 2.8.2006 – 9 B 9.06 – NVwZ 2006, 1290 = BayVBI 2007, 26 = UPR 2007, 30 – eisenbahnrechtliche Planfeststellung Kostenregelung.

⁴¹ BVerwG, B. v. 22.12.1992 – 7 B 162.91 – DÖV 1993, 433 = NVwZ-RR 1993, 330 – signalabhängige Schrankenanlage.

⁴² BVerwG, Urt. v. 12.6.2002 – 9 C 6.01 – BVerwGE 116, 312 = NVwZ 2003, 481 = DVBI 2002, 1500, dort auch zum Begriff „frühere“ Baumaßnahme. Zum Kostenerstattungsanspruch bei der Herstellung von Überführungsbauwerken BVerwG, Urt. v. 6.6.2002 – 4 A 44.00 – DVBI 2002, 1494 = DÖV 2003, 86 = NVwZ 2003, 209 – Übernahmeanspruch. Zur Kostentragung für die Verlegung oder Veränderung einer Telekommunikationslinie BVerwG, Urt. v. 6.3.2002 – 9 A 6.01 –. Zu den Folgekosten der Verlegung einer querenden Abwasserleitung bei dem Ausbau einer Bahnlinie BGH, Urt. v. 31.1.2002 – III ZR 136/01 – BauR 2002, 1071 = DVBI 2002, 643 – Lästigkeitszuschlag.

⁴³ Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 14.8.1963 (BGBl. I 681), zuletzt geändert durch Art. 281 V v. 31.10.2006 (BGBl. I 2407).

⁴⁴ § 3 EKrG normiert insbesondere eine eigenständige kreuzungsrechtliche Baulast, BVerwG, Urt. v. 14.05.1992, 4 C 28/90. Aus dem kreuzungsrechtlichen Gemeinschaftsverhältnis werden auch Rechte und Pflichten abgeleitet, die nicht ausdrücklich im EKrG geregelt sind; siehe etwa zur rechtlichen Sonderverbindung der Kreuzungsbeteiligten BGH, Urt. v. 11.1.2007 – III ZR 294/05 –.

⁴⁵ BVerwG, Urt. v. 26.11.2003 – 9 C 8.02 – DÖV 2004, 393.

Verkehrswege gebaut werden, sondern vorhandene Verkehrswege verfallen oder stillgelegt werden, stellt sich mittlerweile häufig die Frage: Wann endet eigentlich das gegenseitige Rechte- und Pflichtenverhältnis aus einer gemeinsamen Kreuzung von Straßen- und Schienbaulastträger?

In einem für diese Frage anschaulichen Fall des OVG Koblenz⁴⁶ hatte die Bundesbahn eine Bahnstrecke 1970 stillgelegt und die Bundesrepublik hatte das Gelände der Bahnstrecke samt Bahnhofsgebäuden 1978 an den Landkreis verkauft. Der Landkreis übernahm im Kaufvertrag gegen einen Ablösebetrag die Erhaltungslast für die Bauwerke der Bahn⁴⁷. Der Landkreis baute die ehemalige Bahntrasse zu einem Wanderweg um und widmete sie als sonstige Straße. Der Wanderweg führte auch über eine Landstraße und zwar über ein Brückenbauwerk. Wegen bevorstehender Sanierungsarbeiten an der Straße wandte sich das Land als Straßenbaulastträger 1993 an die Bahn mit der Bitte um Bestätigung, dass die Bahn weiterhin unterhaltungspflichtig für das Brückenbauwerk sei. Die Bahn verweigerte die Bestätigung unter Hinweis auf ihren Vertrag mit dem Landkreis.

Die Bahn ging wohl davon aus, dass ihr Kreuzungsverhältnis mit dem Land als Straßenbaulastträger der Brücke und damit ihre Unterhaltungspflicht entfallen waren, entweder wegen des Verkaufs des Grundstücks oder der Übertragung der Erhaltungslast auf den Landkreis oder wenigstens durch die Widmung der Bahntrasse als Wanderweg. Das war jedoch nicht zutreffend. Das OVG Koblenz entschied, dass ein Kreuzungsverhältnis und die Unterhaltungspflicht für das Kreuzungsbauwerk nur unter den Voraussetzungen des § 14a EKrG enden könne. Die Abwicklung des kreuzungsrechtlichen Gemeinschaftsverhältnisses stellt sich damit wie folgt dar.

1. Unterhaltungspflicht nach § 14a Abs. 1 EKrG

Die Abwicklung und das Ende des kreuzungsrechtlichen Gemeinschaftsverhältnisses werden mit der Einziehung der Straße oder der dauernden Einstellung des Betriebes der Eisenbahn noch nicht beendet, sondern nur eingeleitet. Zunächst bestimmt § 14a Abs. 1 EKrG, dass die Kreuzungsbeteiligten wie bisher verpflichtet bleiben, die Kreuzungsanlagen in dem Umfang zu erhalten und in Betrieb zu halten, wie es die Sicherheit oder

⁴⁶ OVG Koblenz, Urt. v. 13.02.1997 – 1 A 13249/95 –.

⁴⁷ Nachfolgend wird vereinfachend von der Bahn gesprochen. Damit ist keinesfalls zwangsläufig die DB Netz AG gemeint. Wer auf Seiten der Schiene Beteiligter am Kreuzungsrechtsverhältnis ist, kann mitunter schwierig zu beurteilen sein. So können etwa stillgelegte und zum Zeitpunkt der Eisenbahneuordnung 1994 nicht (mehr) bahnotwendige Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, also auch Kreuzungsanlagen, beim Bundeseisenbahnvermögen und nicht bei der DB Netz AG verblieben sein, siehe dazu OVG Koblenz, Urt. v. 06.07.2006, 1 A 11417/05.

Abwicklung des Verkehrs auf dem bleibenden Verkehrsweg erfordert. Der Umfang der Unterhaltungspflicht bestimmt sich nur noch nach den Erfordernissen des nunmehr allein betriebenen Verkehrsweges. Mit der Stilllegung oder Einziehung des eigenen Verkehrsweges reduziert sich somit die Unterhaltungslast des einen Kreuzungsbeteiligten. Das gemeinsame Kreuzungsbauwerk bleibt aber bestehen und somit auch das kreuzungsrechtliche Gemeinschaftsverhältnis und die damit verbundenen gegenseitigen Rechte und Pflichten.

Die Voraussetzungen für diese Reduzierung der Unterhaltungslast sind auf Straßenseite die wegerechtliche Einziehung der Straße⁴⁸ und auf Bahnseite die dauernde Einstellung des Betriebes. Über die Einziehung der Straße oder die dauernde Einstellung des Bahnbetriebs ist der jeweils andere Kreuzungsbeteiligte zu informieren (§ 14a Abs. 1 Satz 3 EKrG).

Die Einziehung der Straße ist nach den jeweiligen Straßengesetzen möglich, wenn sie für den öffentlichen Verkehr nicht mehr benötigt wird. Die dauernde Einstellung des Betriebes einer Eisenbahn ist nach dem Eisenbahnrecht zu beurteilen und zwar nach § 11 AEG.⁴⁹ Insoweit hat das BVerwG erst kürzlich entschieden, dass die Hürden für eine Stilllegung der Eisenbahninfrastruktur recht hoch sind.⁵⁰ Die Pflicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die eigenen Infrastruktureinrichtungen in betriebs sicherem Zustand zu halten, steht danach auch nicht unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit notwendiger Instandhaltungs- oder Instandsetzungsmaßnahmen. Kann ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Strecke nicht mehr wirtschaftlich betreiben, so ist es auf den Antrag verwiesen, die dauernde Einstellung des Betriebes zu genehmigen. Die Aufsichtsbehörde kann diesen Antrag ablehnen, wenn für den weiteren Betrieb ein öffentliches Bedürfnis besteht.

Eine dauernde Einstellung des Eisenbahnbetriebes i. S. d. § 14a EKrG liegt nicht vor, wenn die Infrastruktur auf Grund einer Auflage für eine etwaige spätere Wiederaufnahme vorzuhalten ist (§ 14a Abs. 1 Satz 2 EKrG). Die Kostenverteilung für Änderungs- oder Erhaltungsmaßnahmen bestimmt sich dann nach den übrigen Vorschriften des EKrG.⁵¹

⁴⁸ Eine Teileinziehung reicht nicht aus, Marschall/Schweinsberg, EKrG, § 14a.

⁴⁹ Die Stilllegung der Eisenbahninfrastruktur oder die dauernde Einstellung des Betriebes der Eisenbahn ist insbesondere nicht mit der Freistellung von Flächen von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG zu verwechseln.

⁵⁰ BVerwG, Urt. v. 25.10.2007, 3 C 51/06; zur Betriebspflicht siehe auch OVG Hamburg, B. v. 28.8.2006 – 2 Bs 80/06 –.

⁵¹ Nicht jedoch bei Vorhaltung des bloßen Planums der Strecke, Marschall/Schweinsberg, EKrG, § 14a.

2. Funktionslose Kreuzungsbestandteile

Einzelne Bauteile einer Kreuzung können nach einer Änderungsmaßnahme funktionslos werden und werfen dann die Frage auf, ob und von wem sie beseitigt werden müssen. Sie fallen jedenfalls nicht in den Anwendungsbereich § 14a EKrG. Das OVG Berlin-Brandenburg entschied für solche funktionslosen Bestandteile der Kreuzung, dass sie weiterhin Bestandteil der Kreuzung i. S. d. § 1 Abs. 1 EKrG sind.⁵² Dazu gehörten alle Schnittpunkte der Verkehrswege und zwar unabhängig davon, ob sie für die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs nach § 3 EKrG noch eine Funktion haben. Im zugrundeliegenden Fall war bei der Sanierung der Stadtbahn in Berlin eine Eisenbahnbrücke aus einer Stahlkonstruktion erneuert worden. Mehrere Pendelstützen wurden entbehrlich und abgetragen. Allerdings blieben die massiven Fundamente im Boden. Das Land wollte dagegen nach dem Straßengesetz vorgehen. Da aber auch die funktionslosen Bestandteile noch zur Kreuzung gehörten, war nur das EKrG anwendbar, nicht jedoch das LStrG.

Demgegenüber hielt das OVG Hamburg die Vorschrift des § 14a EKrG in einem Fall für entsprechend anwendbar, in dem es um zwischen den Gleisen liegende Fundamente einer Straßenbrücke ging, die niemals zu Ende ausgeführt wurde.⁵³ § 14a EKrG finde nicht unmittelbar Anwendung, weil die Straße noch nicht hergestellt bzw. gewidmet gewesen sei; die Vorschrift sei jedoch entsprechend anwendbar. Mit der Aufgabe der Herstellung der Brücke sei eisenbahnkreuzungsrechtlich eine der endgültigen Einziehung der Straße vergleichbare Situation entstanden. In beiden Fällen seien bauliche Anlagen beider Verkehrswege im Bereich der Kreuzungsanlage vorhanden. Es mache rechtlich keinen Unterschied, ob die Straße nach endgültiger Herstellung des Kreuzungsbauwerkes eingezogen werde oder ein geplantes Kreuzungsbauwerk - wie hier - begonnen, aber nicht vollendet werde. In beiden Fällen bedürfe es einer Regelung der Kostentragungspflicht für die überflüssig gewordene Kreuzung sowohl hinsichtlich des Unterhalts als auch für den Fall, dass die Beseitigung von baulichen Anlagen der Kreuzung notwendig werde. Damit liege es nahe, dass der Gesetzgeber, wenn er die - sehr seltenen Fälle - unvollendet gebliebener Kreuzungsbauwerke ins Auge gefasst hätte, diese in die Regelung des § 14a EKrG einbezogen hätte. Die Interessenlage der beiden Kreuzungsbeteiligten sei gleich liegend mit der in § 14a EKrG geregelten.

⁵² OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 20.06.2007 - 12 B 21.07 -; VG Berlin, Urt. v. 22.12.2004 - 1 A 286.02 -.

⁵³ OVG Hamburg, Urt. v. 2.11.2001 - 1 Bf 383/99 - NordÖR 2002, 389.

3. Beseitigung der Kreuzungsanlage/ Kostenverteilung

Nur soweit und sobald die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs auf dem bleibenden Verkehrsweg es erfordern⁵⁴, ist die Kreuzungsanlage tatsächlich zu beseitigen (§ 14a Abs. 2 Satz 1 EKrg). Verpflichtet zur Beseitigung ist der im Zeitpunkt der Einziehung oder dauernden Betriebseinstellung unterhaltungspflichtige Beteiligte oder sein Rechtsnachfolger.

Die Kosten der Maßnahme haben die Beteiligten je zur Hälfte zu tragen.⁵⁵ Es wird also nicht danach gefragt, wer die Kreuzung ursprünglich angelegt hat oder wer ein stärkeres Interesse an der Beseitigung der Kreuzung hat. Die Kosten werden geteilt. Der Gesetzgeber hat sich insofern für das Äquivalenzprinzip entschieden. Vorrangig waren dabei die Gesichtspunkte der Rechtsklarheit und der Verwaltungsvereinfachung, denen gerade bei Liquidationsverhältnissen ein erhebliches Gewicht zukommt.⁵⁶

Nach Auffassung des VGH Kassel und von Marschall/Schweinsberg sollen die Kosten zwischen dem regelmäßigen Straßen- und dem Schienenbaulastträger auch geteilt werden, wenn die DB AG Sonderbaulastträger für die Straße ist.⁵⁷ Es käme hinsichtlich der Verteilung der Beseitigungskosten auf die Baulast für die Straße im Ganzen, also auf die Regelbaulast, an und nicht auf eine eventuell bestehende Sonderbaulast des Straßenstücks, das das Kreuzungsbauwerk ausmache.

Zum Umfang der Beseitigungsmaßnahme gehört zunächst die Beseitigung der Kreuzungsanlage, also des Bahnübergangs oder des Überführungsbauwerks. Nach der Beseitigung muss der bleibende Verkehrsweg aber wieder funktionstüchtig hergerichtet werden, so dass entstandene Schäden oder Lücken am bleibenden Verkehrsweg im Kreuzungsbereich ebenfalls beseitigt werden müssen. Die Verbreiterung oder Verbesserung des bleibenden Verkehrsweges kann anlässlich der Beseitigungsmaßnahme zwar durchgeführt werden, insofern besteht eine Duldungspflicht des weichenden Verkehrsweges, eine Kostenbeteiligung des weichenden Verkehrsweges kann jedoch nicht beansprucht werden.⁵⁸ Die Kosten für Maßnahmen für den bleibenden Verkehrsweg, die über

⁵⁴ Zur Erforderlichkeit siehe etwa OVG Hamburg, Urt. v. 02.11.2001 – 1 Bf 383/99 – zu anerkannten Regeln der Technik; VG Hamburg, Urt. v. 8.8.2007 – 15 K 91/07 –.

⁵⁵ Zur Fälligkeit und Abrechnung von kreuzungsrechtlichen Kostenerstattungsansprüchen siehe BVerwG, Urt. v. 12.06.2002 – 9 C 6.01 – BVerwGE 116, 312.

⁵⁶ VGH Kassel, Urt. v. 25.03.1997 – 2 UE 3728/95 –.

⁵⁷ VGH Kassel, Urt. v. 25.03.1997, 2 UE 3728/95; Marschall/Schweinsberg, § 14a EKrg; OVG Münster, Urt. v. 18.03.1993, 20 A 25/91, VkB1 1993, 595.

⁵⁸ Marschall/Schweinsberg, EKrg, § 14a.

die Beseitigungsmaßnahme hinausgehen, trägt der Baulastträger des bleibenden Verkehrsweges (§ 14a Abs. 2 Satz 2 EKrG).

Welche Kosten im Einzelnen geteilt werden können, ist anders als für Neubau- oder Änderungsmaßnahmen nicht weiter geregelt. Die Bestimmung der Kostenmaßnahme in der 1. EKrV⁵⁹ gilt jedenfalls nicht ausdrücklich für die Beseitigung der Kreuzung nach § 14a Abs. 2 EKrG. Sowohl nach der Verordnungsermächtigung (§ 16 Abs. 1 Nr. 1 EKrG) als auch nach der Verordnung selbst sind nur Maßnahmen nach §§ 11, 12, 13 EkrG, also Neubau- und Änderungsmaßnahmen gemeint. Nach Rechtsprechung des OVG Münster sollen die Regelungen in der 1. EKrV auch keinen nur mittelbaren Einfluss auf die Frage haben, was unter den Kosten i. S. d. § 14a Abs. 2 Satz 2 EKrG zu verstehen ist. Auch § 4 Abs. 5 der 1. EKrV soll im Rahmen des § 14a EKrG keine Anwendung finden.⁶⁰ Zweifelhaft ist aber gleichwohl, die etwaigen Erlöse aus einer Verwertung der beseitigten Anlagenbauteile nicht von den Beseitigungskosten abzuziehen und damit nur dem einen Kreuzungsbeteiligten zu Gute kommen zu lassen.⁶¹ Zwar gibt es keinen allgemeinen Grundsatz des Vorteilsausgleichs im Eisenbahnkreuzungsrecht, doch kann aus dem Gebot der Kostenminimierung⁶² folgen, dass bei einer konkreten Baumaßnahme die Kosten auf das notwendige Maß gesenkt werden und sei es durch Verwertung einzelner Baustoffe oder Anlagenbauteile.

Sollte der nach § 14 a Abs. 2 Satz 1 EKrG zur Beseitigung der Kreuzungsanlage Verpflichtete nicht tätig werden, so steht dem anderen an der Beseitigung der Anlage interessierten Kreuzungsbeteiligten nach der Rechtsprechung kein Selbsteintrittsrecht zu, das ihn berechtigen würde, die Beseitigung der Kreuzungsanlage selbst vorzunehmen.⁶³ Die Pflicht der Kreuzungsbeteiligten, die Kosten der Beseitigung gemäß § 14 a Abs. 2 Satz 2 EKrG jeweils zur Hälfte zu tragen, bestehe nur dann, wenn die Kreuzungsanlage von dem gemäß § 14 a Abs. 2 Satz 1 EKrG dazu berufenen Kreuzungsbeteiligten beseitigt worden sei. Einen Kostenerstattungsanspruch könne deshalb der Kreuzungsbeteiligte, der im Wege des Selbsteintritts die Kreuzungsanlage beseitigt hat, nicht auf § 14 a Abs. 2 Satz 2 EkrG stützen. In einem solchen Fall könne ein entsprechender Erstattungsanspruch auch nicht auf eine öffentlich-rechtliche Geschäftsführung

⁵⁹ Verordnung über die Kosten von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 2.9.1964 (BGBl. I 711).

⁶⁰ OVG Münster, Urt. v. 18.03.1993 – 20 A 25/9 – VkB1 1993, 595; Marschall/Schweinsberg, § 14a EKrG.

⁶¹ So *Marschall/Schweinsberg*, EKrG, § 14a.

⁶² BVerwG, B. v. 04.07.1996, 11 B 41/96; Urt. v. 12.06.2002, 9 C 6.01, BVerwGE 116, 312.

⁶³ OVG Koblenz, Urt. v. 06.07.2006 – 1 A 11417/05 –; VG Hamburg, Urt. v. 8.8.2007 – 15 K 91/07 –.

gestützt werden. Die Tatsache, dass der Gesetzgeber in § 14 a Abs. 2 EKrG kein Selbsteintrittsrecht des an der Beseitigung der Kreuzungsanlage interessierten Kreuzungsbeteiligten geregelt habe und dieser seinen Anspruch auf Beseitigung der Kreuzungsanlage deshalb gegebenenfalls in einem Verwaltungsstreitverfahren durchsetzen müsse⁶⁴, stelle keine "planwidrige Lücke" des Gesetzes dar, bei der die bürgerlich-rechtlichen Bestimmungen über die Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 677 BGB) im öffentlichen Recht Anwendung finden könnten.⁶⁵

4. Pflicht zur Grundstücksübertragung

Mit der Beseitigung der Kreuzungsanlage geht gemäß § 14a Abs. 4 EKrG die Pflicht des weichenden Beteiligten einher, das Eigentum an solchen Grundstücken an den bleibenden Beteiligten zu übertragen, die schon bisher von diesem benutzt worden sind. Die Pflicht erstreckt sich aber auch auf Grundstücksteile, die für die Verbesserung des bleibenden Verkehrsweges benötigt werden. Übertragen werden alle Rechte und Pflichten. Für die Übertragung ist eine angemessene Entschädigung in Geld zu gewähren. Dabei ist der Verkehrswert des Grundstücks zugrunde zu legen. Der bleibende Beteiligte muss die Übertragung beantragen. Zweifelhaft ist deswegen, ob der weichende Beteiligte die Grundstücksübertragung verlangen kann. Der Wortlaut des § 14a EKrG gibt für ein solches Recht nichts her.

5. Das Ende des Kreuzungsverhältnisses

Nunmehr kann die Entscheidung des OVG Koblenz in dem eingangs erwähnten Fall⁶⁶ nachvollzogen werden, bei der eine fort geltende Unterhaltungspflicht der Bahn auch 30 Jahre nach Stilllegung und Veräußerung der Bahninfrastruktur angenommen wurde.

Die Unterhaltungspflicht der Bahn beruht auf § 14 a Abs. 1 S. 1 EKrG. Nachdem der Betrieb der Eisenbahn dauerhaft eingestellt wurde, oblag der Bahn die eingeschränkte Unterhaltungspflicht nach dieser Vorschrift. Diese Pflicht ist nicht erloschen. Ein Erlöschen sieht das Gesetz nur nach Beseitigung der Kreuzungsanlage (Abs. 3) und zu damaliger Zeit noch bei Ablösung der Erhaltungslast vor (Abs. 1 Satz 4 a. F.). Beide Fälle lagen nicht vor. Die Bahn ist nicht von der Unterhaltungspflicht durch die Übertragung des Eigentums an den Grundstücken oder des Bauwerkes an einen Dritten frei geworden, weil die

⁶⁴ Eine Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren ist in §§ 6 ff. EKrG für Fälle des 14a EKrG nicht vorgesehen, so dass ein Streit unmittelbar vor dem Verwaltungsgericht auszutragen ist, Marschall/Schweinsberg, EKrG, § 14a.

⁶⁵ VG Hamburg, Urt. v. 8.8.2007 – 15 K 91/07 –.

⁶⁶ OVG Koblenz, Urt. 13.2.1997 – 1 A 13249/95 –.

Unterhaltungslasten im EKrG nicht nach Eigentumsverhältnissen verteilt werden.⁶⁷

Die Unterhaltungspflicht ist auch nicht durch die vertragliche Übertragung der Unterhaltungslast auf den Landkreis erloschen. Eine solche Übertragungsmöglichkeit sieht das Gesetz nicht vor. Der Rechtsordnung ist es überdies fremd, dass man sich Pflichten gegenüber einem Kreuzungsbeteiligten durch Vereinbarungen mit einem Dritten entledigen kann.⁶⁸ Auch die Umwidmung der Bahnstrecke zu einem Wanderweg bringt das bereits zuvor entstandene Abwicklungsverhältnis zwischen den Kreuzungsbeteiligten nicht zum Erlöschen.

Die Frage zum Ende des Kreuzungsrechtsverhältnisses kann damit wie folgt beantwortet werden: Einzig die tatsächliche Beseitigung der Kreuzungsanlage führt gemäß § 14a Abs. 3 EKrG zum Erlöschen der Unterhaltungslast und damit regelmäßig auch zum Ende des Kreuzungsverhältnisses und der gegenseitigen Rechte und Pflichten von Straßen- und des Schienenbaulastträger.

Kreuzungsrechtsverhältnisse von Verkehrswegen bedürfen vielfach einer komplizierten Abstimmung bereits bei der Planung. Auch Bau und Unterhaltung werfen zumeist schwierige Abgrenzungsfragen auf. Aber das ist wohl noch alles nichts gegen die Schwierigkeiten, die sich ergeben, wenn das Kreuzungsrechtsverhältnis beendet werden soll. Da fühlt sich vielleicht so mancher an die eheliche Lebensgemeinschaft erinnert, die ja nach traditioneller Auffassung erst durch den Tod geschieden wird. Auf solche Vorstellungen wird werden sich die Verkehrsträger wohl auch einstellen müssen, wenn sie ein Kreuzungsrechtsverhältnis eingehen – frei nach dem wohlmeinenden Ratschlag: Drum prüfe, wer sich ewig bindet.

⁶⁷ OVG Koblenz, Urt. v. 6.7.2006 – 1 A 11417/05 –.

⁶⁸ BVerwG, Urt. v. 27.11.1996 – 11 A 2/96 – BVerwGE 102, 269.