



Sachstand

Straßenbrücken über Schienenwege: Finanzierung durch die Eisenbahn des Bundes?

Straßenbrücken über Schienenwege: Finanzierung durch die Eisenbahn des Bundes?

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 178/24
Abschluss der Arbeit: 18.12.2024
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Umwelt

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
1.1.	Eisenbahnkreuzungsgesetz	4
1.1.1.	Baukosten	4
1.1.2.	Erhaltungs- und Betriebskosten	4
1.1.3.	Gesetzgebungshistorie	5
1.2.	Fragestellung	6
2.	Bund als Verpflichteter?	6
2.1.	Art. 104a Abs. 1 GG: Konnexitätsprinzip	6
2.2.	Bundeseisenbahn: Aufgabe des Bundes	6
2.3.	„Mittelweg“ bei Neufassung von § 13 EBKrG	9
2.4.	Nichtbundeseigene Eisenbahnen	9
3.	Eisenbahn des Bundes als Verpflichtete?	10
3.1.	Art. 87e GG	10
3.1.1.	Bundesschienenwege	10
3.1.2.	Nichtbundeseigene Eisenbahnen	10
3.2.	Grundrechte	10
4.	Fazit	10

1. Einleitung

1.1. Eisenbahnkreuzungsgesetz

1.1.1. Baukosten

Kreuzungen sind nach § 1 Absatz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG)¹ entweder höhengleich (Bahnübergänge) oder nicht höhengleich (Überführungen). § 3 EBKrG bestimmt, wann eine **neue Überführung** einen Bahnübergang ersetzen kann:

„Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, sind nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten (§ 5) oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7) Kreuzungen

1. zu beseitigen oder

2. durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder

3. durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen, durch die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind, oder in sonstiger Weise zu ändern.“

§ 13 Abs. 2 EBKrG regelt die Verteilung der **Baukosten** bei einer Kreuzung einer Eisenbahn mit einer Straße in kommunaler Baulast wie folgt:

„Bei Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer Straße in kommunaler Baulast trägt der Bund die Hälfte, die Eisenbahn des Bundes ein Drittel und das Land, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der Kosten. [...]“

1.1.2. Erhaltungs- und Betriebskosten

Für bestehende Kreuzungen verteilt § 14 Abs. 1 EBKrG die **Erhaltungs-** und Betriebslast:

„Die Anlagen an Kreuzungen, soweit sie Eisenbahnanlagen sind, hat der Eisenbahnunternehmer, soweit sie Straßenanlagen sind, der Träger der Straßenbaulast auf seine Kosten zu erhalten und bei Bahnübergängen auch in Betrieb zu halten. Die Erhaltung umfasst die laufende Unterhaltung und die Erneuerung. Betriebskosten sind die örtlich entstehenden persönlichen und sächlichen Aufwendungen.“

§ 15 ergänzt § 14 EBKrG in bestimmten Fällen um einen Ausgleichsanspruch, wonach ein Beteiligter dem anderen Erhaltungs- und Betriebskosten auszugleichen hat. Der Ausgleich richtet sich insbesondere nach den folgenden Prinzipien:

1 <https://www.gesetze-im-internet.de/ebkrG/BJNR006810963.html>.

- Ist die Anlage Eisenbahn- oder Straße (**Funktionsprinzip**)²?
- In wessen Interesse wurde eine Kreuzung hergestellt (**Interessenprinzip**, § 15 Abs. 1 i. V. m. § 11)?
- Wer hat die Herstellung oder Änderung veranlasst (**Veranlassungsprinzip**, § 15 Abs. 2 i. V. m. § 12).³

In dem hier interessierenden Fall des Baus einer Überführung an einem bestehenden Bahnübergang gibt es nach § 15 Abs. 3 EBKrG **keinen** Ausgleich:

„Wird an einem Bahnübergang eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so hat jeder Beteiligte seine veränderten Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich zu tragen.“

Damit gilt in diesem Fall das Funktionsprinzip.

1.1.3. Gesetzgebungshistorie

Der Gesetzgeber hat diese Vorschrift im Eisenbahnkreuzungsgesetz von **1960** wie folgt begründet:

„In Anwendung des Veranlassungsprinzips hat ein Veranlasser auch die durch eine **neue** Kreuzung verursachten erhöhten Kosten für die Erhaltung und den Betrieb zu tragen. Sie ist in Geld abzulösen, wobei aus praktischen Gründen eine Benutzungsdauer der Kreuzungsanlage von 20 Jahren zugrunde gelegt wird. [...]

Anders ist es [...] bei der Beseitigung eines Bahnübergangs durch eine Über- oder Unterführung. In diesem Falle soll jeder Beteiligte seine durch die Änderung bedingten Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich selbst tragen. Diese Vorschrift soll den **Ersatz von Bahnübergängen** durch Über- oder Unterführungen dadurch **erleichtern**, dass der Veranlasser nur die Baumittel, nicht aber zusätzlich noch die Mittel für die Ablösung der Erhaltungs- und Betriebskosten aufzubringen hat.“⁴

Bereits bestehende Verträge, Auflagen oder Konzessionen standen mit dieser Rechtslage nicht immer in Einklang. Das **Eisenbahnkreuzungsgesetz von 1963** ließ diese Abweichungen unberührt. Bei Straßenüberführungen, die nach der gesetzlichen Regelung von einem kommunalen oder sonstigen Baulastträger zu unterhalten wären, galten diese abweichenden Vereinbarungen fort, bis an der Kreuzung eine wesentliche Änderung eintrat (sogenanntes Gemeindeprivileg). Dieses Gemeindeprivileg ist mit Wirkung zum 1. Januar 1994 aufgehoben worden. Damit waren in Zukunft alle Straßenüberführungen im Zuge kommunaler Straßen vom Straßenbaulastträger zu erhalten.⁵

2 Vgl. hierzu Marschall/Maas, Eisenbahnkreuzungsgesetz, 7. Aufl. 2023, Teil B, Kapitel II, Rn. 37 f.

3 Marschall/Maas, Eisenbahnkreuzungsgesetz, 7. Aufl. 2023, § 15, Rn. 1 f.

4 <https://dserver.bundestag.de/btd/03/016/0301683.pdf>, S. 8; Hervorhebung hier und im Folgenden durch Verf.

5 Vgl. hierzu Stalhut in Kodal, Handbuch Straßenrecht, 8. Aufl. 2021, Kapitel 20, Rn. 83 ff. sowie Marschall/Maas, Eisenbahnkreuzungsgesetz, 7. Aufl. 2023, § 19, Rn. 1 ff.

1.2. Fragestellung

Es stellt sich die Frage, ob es zulässig wäre, § 15 Abs. 3 EBKrG so zu ergänzen, dass beim Bau einer Überführung an einem bestehenden (höhengleichen) Bahnübergang der Gemeinde als Baulastträgerin ihre Erhaltungs- und Betriebskosten für die Überführung erstattet werden. Diese Kosten wären durch die Eisenbahnen des Bundes zu tragen. Die vorgeschlagene Ergänzung des § 15 Abs. 3 durch einen neuen Satz 2 lautete: „Im Fall des § 13 Absatz 2 hat die Eisenbahn des Bundes der Kommune, in deren Baulast die Straße liegt, die hierdurch verursachten Erhaltungskosten zu erstatten.“

2. Bund als Verpflichteter?

2.1. Art. 104a Abs. 1 GG: Konnexitätsprinzip

Ausgangspunkt ist Art. 104a Abs. 1 Grundgesetz (GG)⁶:

„Der Bund und die Länder tragen gesondert die Ausgaben, die sich aus der Wahrnehmung ihrer Aufgaben ergeben, soweit dieses Grundgesetz nichts anderes bestimmt.“

Es kommt hiernach darauf an, ob die Erhaltung einer Überführung in die Verwaltungszuständigkeit des Bundes oder die Verwaltungszuständigkeit der Länder fällt.

2.2. Bundeseisenbahn: Aufgabe des Bundes

Der Bund hat nach Art. 87e Abs. 4 GG den Erhalt und den ausreichenden Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes für den Bahnfernverkehr sicherzustellen:

„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

Zur Erfüllung dieses Auftrags zahlt der Bund u. a. auf Grundlage von § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz einen jährlichen Infrastrukturbeitrag. Die Modalitäten hierzu regelt die sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.⁷ Hiernach betreiben die Eisenbahnunternehmen des Bundes (DB AG sowie ihre Tochterunternehmen DB Netz, DB Station&Service und DB Energie) ihre Eisenbahninfrastruktur und unterhalten diese. Sie haben die Infrastruktur in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten und zu verbessern.⁸

Der Bau einer Überführung an einem bisherigen Bahnübergang könnte in die Zuständigkeit des Bundes nach Art. 87e Abs. 3, 4 GG fallen, auch wenn die Straße Aufgabe eines Landes ist.

6 <https://www.gesetze-im-internet.de/gg/BJNR000010949.html>.

7 https://www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Nachtrag_1.pdf.

8 https://www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Nachtrag_1.pdf.

Insoweit ließe sich eine **Annexkompetenz** schlüssig argumentieren. Diese liegt vor, wenn eine Materie im notwendigen Zusammenhang mit einer der Zuständigkeit des Bundes unterliegenden Materie steht und deshalb als Annex eines Gebietes angesehen werden kann.⁹ Der Bau einer technisch und statisch einwandfreien Überführung betrifft nicht nur die Sicherheit des Verkehrs auf der Straße (in der Baulast der Gemeinde), sondern auch die Sicherheit und Pünktlichkeit des Bahnverkehrs, der unter einer Überführung störungsfrei und ohne das Risiko technischer Mängel an den Anlagen eines Bahnübergangs die Kreuzung passieren kann.¹⁰

Der Gesetzgeber selbst hat diesen Zusammenhang hervorgehoben.

So hat z. B. die Bundesregierung die finanzielle Entlastung der Kommunen bei der Neuregelung des § 13 Abs. 2 EBKrG wie folgt begründet:

„Mit der neuen Regelung wird ein Impuls gesetzt, Bahnübergänge mit erhöhtem **Gefährdungspotenzial** oder mit hoher Verkehrsbelastung auf Straße und Schiene zügiger zu beseitigen. Ohne den Finanzierungsanteil der Kommunen werden sich die Planungen derartiger Maßnahmen voraussichtlich erheblich beschleunigen, da kommunale Entscheidungsprozesse entfallen oder vereinfacht werden. Hierdurch werden notwendige Investitionen in das Schienennetz früher wirksam und die Leistungsfähigkeit des Straßen- und Schienennetzes verbessert.“¹¹

Für eine solche Auslegung spricht ein Beschluss des **Bundesverfassungsgerichts** von 1969¹². Im Rahmen der Prüfung des Art. 104a Abs. 1 GG¹³ hat das Gericht die Beseitigung, Entlastung oder Veränderung von Bahnübergängen als Aufgabe des Bundes angesehen. Es handele sich dabei nicht um eine „gemeinschaftliche Aufgabe“ von Bund und Ländern. Der Bund könne nicht die uneingeschränkte Verwaltungskompetenz für die Maßnahmen in Anspruch nehmen, andererseits jedoch – wenn es um die Kosten gehe – auf eine allgemeine Verwaltungskompetenz der Länder für den Straßenverkehr (Art. 30, 80 GG) verweisen. Der entsprechende Passus lautet wie folgt:

„Es widerspricht Art. 106 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 GG, dass dem Land Ausgaben für die Wahrnehmung einer Bundesaufgabe auferlegt werden. Die Beseitigung, Entlastung oder Veränderung eines Bahnübergangs der Bundesbahn ist aber eine Aufgabe des Bundes.“

Es ist zwar im Einzelnen umstritten, welche Voraussetzungen gegeben sein müssen, damit eine Bundesaufgabe im Sinne der allgemeinen Lastenverteilungsregel angenommen werden

9 Trute, in: Huber/Voßkuhle, Grundgesetz-Kommentar, 8. Auflage 2024, Art. 80, Rn. 82 mit Nachweisen auf einschlägige Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts.

10 <https://dserver.bundestag.de/brd/2019/0582-19.pdf>, S. 9.

11 <https://dserver.bundestag.de/brd/2019/0582-19.pdf>, S. 9.

12 Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 15. Juli 1969, Az.: 2 BvF 1/64.

13 Der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts stützte sich auf Art. 106 Abs. 4 S. 1 GG a. F. Diese Vorschrift war als allgemeine, im Bund-Länder-Verhältnis wirkenden Lastenverteilungsregelung anerkannt und damit als Vorgängerregelung mit dem Art. 104a GG teilweise identisch; vgl. Schwarz, in: Dürig/Herzog/Scholz, Grundgesetz-Kommentar, Werkstand: 105. EL August 2024, Art. 104a, Rn. 8.

kann [...]. Grundsätzlich ist anzuknüpfen an die Verantwortlichkeit, nicht daran, ob der Bund durch seine Gesetzgebung die Aufgaben und Ausgaben veranlasst hat [...]. Diese Frage kann jedoch ebenso offenbleiben wie die andere Frage, ob die allgemeine Lastenverteilungsregel in bestimmtem Umfang eine abweichende gesetzliche Regelung der Ausgabenverteilung i.S. von Art. 30 GG zulässt. Denn es liegt jedenfalls dann eine Aufgabe des Bundes vor, deren Last er nicht auf die Länder abwälzen darf, wenn – wie hier – Gesetzgebungs- und Verwaltungskompetenz beim Bund liegen. Die Prüfung der Vereinbarkeit von § 9 Abs. 1 mit dem Grundgesetz hat ergeben (oben I), dass der Bund für Kreuzungen, an denen ein Schienenweg der Bundesbahn beteiligt ist, nach Art. 73 Nr. 6 GG umfassende Regelungsbefugnisse hat und dass Maßnahmen an solchen Kreuzungen in bundeseigener Verwaltung (Art. 87 Abs. 1 GG) durchgeführt werden. Die Beseitigung, Entlastung oder Veränderung von Bahnübergängen der Bundesbahn ist also eine Aufgabe des Bundes und demgemäß nicht eine ‘gemeinschaftliche Aufgabe’ von Bund und Ländern. Der Bund kann nicht einerseits die uneingeschränkte Verwaltungskompetenz für die genannten Maßnahmen in Anspruch nehmen, andererseits jedoch – wenn es um die Kosten geht – auf eine allgemeine Verwaltungskompetenz der Länder für den Straßenverkehr verweisen.

Soweit die Verteilung der Kosten an die Baulast für die beteiligten Verkehrswege anknüpft (§ 13 Abs. 1 Satz 1), greift Art. 106 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 GG nicht ein. Verpflichtungen, die in der Baulastträgerschaft wurzeln, gehören nicht zu den Bundes- oder Landesaufgaben im Sinne dieser Vorschrift.¹⁴

Die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts bezieht sich zwar nur auf die **Baukosten** für die Kreuzung. Die Erhaltungs- und Betriebslasten waren nicht Entscheidungsgegenstand. Es ließe sich jedoch schlüssig argumentieren, auch die höheren Erhaltungs- und Betriebslasten z. B. einer Straßenüberführung als mit der Sach- und Annexkompetenz des Bundes für den Schienenverkehr eng verknüpft anzusehen.

Hiergegen ließe sich die Verwaltungszuständigkeit der Länder bzw. der Gemeinden (Art. 30, 80 GG) für ihre Straßen anführen. Die Eisenbahn hat an Bahnübergängen immer Vorrang. Die Beseitigung eines Bahnübergangs und der Bau einer Überführung wirkt sich damit maßgeblich auf die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der betreffenden Kommunal- oder Landesstraße aus. Wird bei der Prüfung des Art. 104a GG ausschließlich auf die Verantwortung der Eisenbahnen des Bundes für die auf dem Bahnübergang liegenden Schienenwege abgestellt, stellen sich dogmatische Fragen im Hinblick auf die verfassungsrechtliche Einordnung bestimmter Kreuzungsrechtsprinzipien. So berücksichtigt z. B. das Interessenprinzip die Vorteile einer Maßnahme für einen Beteiligten und kann zu einem Vorteilsausgleich – wohl unabhängig von der Verwaltungskompetenz für den betreffenden Verkehrsweg – führen (z. B. § 12 Abs. 1 Nr. 1 EBKrG). Gerade der Ersatz eines Bahnübergangs auf einer Kommunalstraße kann sich vorteilhaft auf eine Gemeinde auswirken. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Beschluss von 1969 dennoch grundsätzlich eher auf die Verwaltungszuständigkeit des Bundes für seine Eisenbahnen abgestellt, ohne bei der Prüfung der Verwaltungszuständigkeit des Bundes im Rahmen von Art. 104a GG näher auf die Prinzipien des Eisenbahnkreuzungsrechts einzugehen.

14 Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 15. Juli 1969, Az.: 2 BvF 1/64, Rn. 179-181 (zitiert nach JuriS).

2.3. „Mittelweg“ bei Neufassung von § 13 EBKrG

Das Spannungsverhältnis zwischen Verwaltungskompetenz des Bundes nach Art. 87e GG für die Eisenbahnen des Bundes und der Zuständigkeit der Länder für die Verwaltung ihrer Straßen schien auch dem Gesetzgeber im Jahr 2019 bei der Änderung des § 13 bewusst. Er hielt die (Neu-)Regelung in § 13 EBKrG, aus der eine **geteilte** Finanzierungsverantwortung von Bund und Ländern für Baumaßnahmen an Bahnübergängen folgt, für zulässig. Der Gesetzgeber hat in seiner Begründung versucht, sowohl der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts als auch der grundsätzlichen Finanzierungsverantwortung des Straßenbaulastträgers Rechnung zu tragen:

„Die Lastenverschiebung zwischen Land und Kommune berührt nicht die Grundsätze über das Finanzwesen. Es ist verfassungsrechtlich legitim, mit einem **Teil** der Kosten den Staat zu belasten (**BVerfG**, Beschluss vom 15.07.1969, Az. 2 BvF 1/64). Der Kostenanteil des Bundes erhöht sich durch die Änderung lediglich von einem Drittel auf die Hälfte der Kosten. Zur Entlastung der Kommunen treten zudem die Länder, in denen die jeweilige Kreuzung liegt, in die **Finanzierungsverantwortung des Straßenbaulastträgers** ein. Finanzverfassungsrechtlich sind die Kommunen als Teil der Länder anzusehen.“¹⁵

In diesem Zusammenhang könnte die folgende Beobachtung einschlägig sein: „Finanzielle Streitigkeiten [von Bund und Ländern] lassen sich [...] häufig durch Kompromisse lösen, da die Beteiligten nicht über ein Entweder- oder entscheiden müssen, sondern sich auf einen Mittelweg einigen können.“¹⁶

2.4. Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Schienenwege der Länder oder privater Eisenbahnunternehmen¹⁷ fallen in die Verwaltungskompetenz der Länder. Deren Bau und Instandhaltung gehören nicht zu den Aufgaben der Eisenbahn des Bundes (Deutsche Bahn). Bau- oder Erhaltungskosten für solche Schienen wären grundsätzlich vom Land oder der nichtbundeseigenen Eisenbahn zu tragen.¹⁸ Dementsprechend regelt § 13 Abs. 2 S. 2 EBKrG:

„Bei Kreuzungen einer nichtbundeseigenen Eisenbahn mit einer Straße in kommunaler Baulast trägt das Land, in dem die Kreuzung liegt, zwei Drittel und die **nichtbundeseigene Eisenbahn** ein Drittel der Kosten.“

15 <https://dserver.bundestag.de/brd/2019/0582-19.pdf>, S. 10. Vgl. hierzu auch Marschall/Maas, Eisenbahnkreuzungsgesetz, 7. Aufl. 2023, § 13, Rn. 32.

16 Wieland, in: Herdegen/Masing/Poscher/Gärditz, Handbuch des Verfassungsrechts, 1. Auflage 2021, § 24 Finanzverfassung, Rn. 2. Siehe auch Goldmann, DÖV 2021, 336: „Insofern macht es sich bemerkbar, dass die Finanzverfassung weniger durch Prinzipienklarheit denn durch fein austarierte Kompromisse und ein gewisses Denken vom Ergebnis her geprägt ist.“

17 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/996536/umfrage/anzahl-der-privaten-gleisanschluesen-in-deutschland/>; <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schienennetz/>.

18 Vgl. hierzu auch Marschall/Maas, Eisenbahnkreuzungsgesetz, 7. Aufl. 2023, § 13, Rn. 21 (Maßnahmen an Bahnübergängen, an denen eine nichtbundeseigene Eisenbahn beteiligt ist, sei Länderaufgabe).

Dies gilt nach § 15 Abs. 3 EBKrG auch für Erhaltungs- und Betriebskosten.

Zwar kann der Bundesgesetzgeber nach Art. 87e Abs. 2 GG die Verwaltung der sonstigen Eisenbahnen durch zustimmungspflichtiges Gesetz ganz oder teilweise dem Bund übertragen.¹⁹ Ob diese grundgesetzliche Möglichkeit für sich genommen ausreicht, die Kostentragung des Bundes oder der Deutschen Bahn für Überführungen an nicht-bundeseigenen Schienenwegen zu begründen, erscheint mindestens zweifelhaft. Der Gesetzgeber müsste daher in Erwägung ziehen, die Fallkonstellation sonstiger Eisenbahnen bei einer Ergänzung des § 15 Abs. 3 EBKrG auszunehmen, falls er dem Bund Erhaltungs- und Betriebslasten auferlegen wollte.

3. Eisenbahn des Bundes als Verpflichtete?

3.1. Art. 87e GG

3.1.1. Bundesschienenwege

Es lässt sich argumentieren, dass der Bund bei einer Neuregelung des § 15 Abs. 3 EBKrG seine Finanzierungslast über seine in seinem Eigentum stehende Eisenbahn des Bundes trägt. Dieses Unternehmens bedient sich der Bund zur Erfüllung seiner Verantwortung nach Art. 87e Abs. 4 GG (Art. 87e Abs. 3 i. V. m. der Satzung der relevanten Gesellschaften²⁰ und der Holding-Struktur der DB AG).

3.1.2. Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Hier gilt das oben zu 2.4 Gesagte. Die Fallkonstellation nicht-bundeseigener Eisenbahnen müsste der Gesetzgeber bei einer Ergänzung des § 15 Abs. 3 EBKrG bedenken.

3.2. Grundrechte

Eine Grundrechtsverletzung der Eisenbahn des Bundes kommt wohl nicht in Betracht, da die Bahn als vom Staat vollständig beherrschte juristische Person nicht der Ausübung individueller Freiheit Einzelner dient und sich somit nicht auf Grundrechte berufen kann.²¹

4. Fazit

Für die Rechtmäßigkeit der vorgeschlagene Ergänzung des § 15 Abs. 3 EBKrG durch einen neuen Satz 2 finden sich schlüssige Argumente, auch wenn keine direkt anwendbare Rechtsprechung

19 Remmert, Grundgesetz, Beck-Online-Kommentar, Epping/Hillgruber 59. Edition Stand: 15. September 2024, Rn. 6.

20 Vgl. z. B. die Satzung der DB Netz AG (§ 2 – Gegenstand des Unternehmens), https://db-watch.de/wp-content/uploads/2024/01/2020_Satzung_DB-Netz-Aktiengesellschaft_Gesellschaftsvertrag-vom-28-11-2007.pdf.

21 So der Leitsatz 5 des Bundesverfassungsgerichts vom 7. November 2017: „Als vom Staat vollständig beherrschte juristische Person dient sie nicht der Ausübung individueller Freiheit Einzelner und kann sich nicht auf Grundrechte berufen. Auch räumt Art. 87e GG der Deutschen Bahn AG keinen abwehrrechtlichen Status gegenüber (gemeinwohlorientierten) Einwirkungen des Staates auf ihre Unternehmensführung ein.“, https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2017/11/es20171107_2bve000211.html.

des BVerfG vorliegt. Die Fallkonstellation nichtbundeseigener Eisenbahnen müsste der Gesetzgeber bei einer Ergänzung des § 15 Abs. 3 EBKrG bedenken.

* * *