

26. 1. Sind die Vorschriften der §§ 40 bis 54 und des § 99 des badischen Wassergesetzes in der Fassung vom 12. April 1913 hinsichtlich des Baues und der Veränderung von Reichseisenbahnanlagen im Sinne des § 37 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes in der Fassung vom 13. März 1930 vereinbar mit den Artikeln 90 und 94 der Reichsverfassung und mit § 37 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes?

2. Wie weit sind die Vorschriften der §§ 142 und 143 der badischen Landesbauordnung vom 1. September 1907 in Ansehung von Bauten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit dem Reichsrecht vereinbar?

V. Zivilsenat. Beschl. v. 17. Dezember 1932. V Tgb. 4/32.

Das Land Baden hat das Reichsgericht auf Grund von Art. 13 Abs. 2 RVerf. mit folgendem Antrag angerufen:

das Reichsgericht wolle eine Entscheidung folgenden Inhalts erlassen: Die Bestimmungen der §§ 40 bis 54 und 99 des badischen Wassergesetzes in der Fassung vom 12. April 1913 und der §§ 142 und 143 der badischen Verordnung, die Handhabung der Baupolizei und das Wohnungswesen betreffend, vom 1. September 1907 (Landesbauordnung) sind auch, wenn es sich um Eisenbahnanlagen handelt, die dem Reiche gehören, mit dem Reichsrecht vereinbar.

Der Gegenantrag des Deutschen Reiches, vertreten durch den Reichsverkehrsminister, ging dahin, zu entscheiden:

Unter Abweisung des Antrags des Landes Baden wird festgestellt:

1. die Bestimmungen der §§ 40 bis 54 und 99 des badischen Wassergesetzes in der Fassung vom 12. April 1913 sind, soweit sie sich auf den Bau und die Veränderung von Reichseisenbahnanlagen im Sinne des § 37 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes beziehen, mit Art. 94 Abs. 1 der Reichsverfassung und § 37 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes unvereinbar;
2. die Bestimmungen der §§ 142 und 143 der badischen Landesbauordnung sind nur insoweit mit dem Reichsrecht vereinbar, als sie eine Baugenehmigung für solche Bauten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für notwendig erklären, die nicht zu den Reichseisenbahnanlagen im Sinne des § 37 des Reichsbahngesetzes gehören.

Das Reichsgericht gab den Anträgen des Reichsverkehrsministers statt.

Gründe:

I.

Es werden die in Betracht kommenden Gesetzesvorschriften wiedergegeben, nämlich:

Art. 89, 90, 94 Abs. 1 der Reichsverfassung;

§ 37 des Reichsbahngesetzes — RBahnG. — in der Fassung vom 30. August 1924 (RGBl. II S. 272) und in der Fassung vom 13. März 1930 (RGBl. II S. 359 [369]);

§§ 1 bis 23, 40 bis 54, 99 des badischen Wassergesetzes — WasserG. — in der Fassung vom 12. April 1913 (Bad. Ges. u. Verordn. Bl. 1913 S. 250);

§§ 142, 143 der badischen Landesbauordnung — LBO. — vom 1. September 1907 (Bad. Ges. u. Verordn. Bl. 1907 S. 385).

II.

1. Das Land Baden machte zur Begründung seines Antrags schriftlich das Nachfolgende geltend:

Die Reichsbahnbehörden hätten sich seit 1924 unter Berufung auf Art. 94 Abs. 1 Satz 2 WVerf. und § 37 RBahnG. vom 30. August 1924 geweigert, sich einem Verleihungs- oder Genehmigungsverfahren nach dem badischen Wassergesetz zu unterwerfen. Von dem Verleihungs- oder genehmigungspflichtigen Vorhaben sei der badischen Verwaltungsbehörde lediglich Kenntnis gegeben worden mit dem Ersuchen um Äußerung. Es habe sich dabei u. a. um Entwässerung von Dienstwohnungen der Reichsbahn, Entnahme von Wasser aus einem Bach zur Lokomotivspeisung, Änderung im Flußbett für einen Bahnbau, Neubau und Änderung von Brücken gehandelt. Nachdem die badische Regierung im Verein mit anderen Ländern die Rechtsauffassung der Reichsbahn bekämpft habe, sei der Reichsverkehrsminister in einem Schreiben vom 17. Januar 1930 ohne nähere Begründung dem Standpunkt der Reichsbahn beigetreten. Der Zusatz, welchen der zweite Absatz des § 37 RBahnG. durch das Änderungsgesetz vom 13. März 1930 erhalten habe: „Die Planfeststellung umfaßt die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen“ widerspreche der Reichsverfassung und sei, weil nicht mit verfassungändernder Mehrheit beschloffen, ungültig. Im übrigen seien die Bestimmungen des badischen Wassergesetzes mit dem Reichsrecht vereinbar.

Hochbauten der Reichsbahn, soweit sie ausschließlich bahntechnische Anlagen zum Gegenstand hätten und sofern sie innerhalb des Bahngeländes und nicht an öffentlichen Wegen hergestellt würden, unterlägen nach der badischen Landesbauordnung nicht der baupolizeilichen Genehmigungspflicht und nicht den Vorschriften der örtlichen Bauordnungen. Was als ausschließlich bahntechnische Anlage anzusehen sei, ergebe sich aus § 143 Abs. 2 LBO. Bei nicht ausschließlich bahntechnischen Bauten finde zwar keine Nachprüfung der

Planvorlage in rein bautechnischer Beziehung statt, auch kämen die Baubefichtigungen in Wegfall, wohl aber unterlägen sie der Baugenehmigung nach den landesrechtlichen Bestimmungen. Auch in letzterer Beziehung seien die Reichsbahn-Gesellschaft und der Reichsverkehrsminister der Ansicht, daß die badischen Bestimmungen nicht mit dem Reichsrecht vereinbar seien.

Auf das Reich seien zwar die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen bezügen, übergegangen. Die Bestimmungen, deren Gültigkeit gegenüber dem Reichsrecht beansprucht werde, beruhten aber auf den staatlichen Hoheitsrechten, die das Wasserwesen und das Baurecht betrafen. Diese seien den Ländern verblieben. Es handle sich um verschiedene Hoheitsrechte, die sich mit dem gleichen Recht auf Geltung selbständig gegenüberständen. Ein Fall, wo Reichsrecht Landesrecht breche, liege nicht vor. Art. 94 Abs. 1 Satz 2 RVerf. sei nicht so, wie die Reichsregierung wolle, auszulegen, daß den Ländern lediglich das Recht zustehen, sich zu den Bahnprojekten zu äußern. Diese Vorschrift wolle nicht die Rechte der Länder schmälern, sondern ihr Recht mehren. Der Standpunkt des Reiches werde auch nicht durch § 37 RBahnG. in der Fassung vom 30. August 1924 gedeckt. Hier enthalte nur der Schlußsatz, wonach behördliche Abnahmen bei Bauten der Reichsbahn nicht stattfänden, einen Eingriff in die Landesgesetzgebung. Daraus aber, daß man für nötig befunden habe, gerade diesen Punkt zu regeln, ergebe sich, daß nicht jede behördliche Tätigkeit der Landesbehörden bei Reichsbahnbauten ausgeschlossen sein sollte. Die der Reichsregierung zustehende Planfeststellung umfasse nicht auch die Entscheidung über Wassernutzungsrechte, die nach Landesrecht nur durch Verleihung oder Genehmigung entstehen könnten. Die Bestimmung, daß Abnahme bei Bauten der Reichsbahn nicht statfinde, sei nur auf solche Einrichtungen zu beziehen, die unmittelbar dem Eisenbahnverkehr dienen, d. h. auf Reichseisenbahnanlagen, nicht aber auf alle Anlagen, die dem Reichseisenbahnfiskus gehörten, wie etwa Wohngebäude, Hotelbauten, Kraftwerke, Bergwerke.

2. Das Deutsche Reich erwiderte:

Aus § 37 RBahnG. in der Fassung vom 13. März 1930 ergebe sich, daß die Planfeststellung für Reichseisenbahnanlagen und damit die ausschließliche Entscheidung über alle von der Plangestaltung betroffenen Interessen der Reichsregierung und in gewissen Fällen der

Reichsbahn-Gesellschaft zustehen. Für eine bindende Mitwirkung der Landesbehörden dabei sei kein Raum. Es gelte der Satz „Reichsrecht bricht Landesrecht“. § 37 RBahnG. in der alten wie in der neuen Fassung gebe nur Erläuterungen zu dem, was schon in Art. 94 RBVerf. bestimmt sei. Die Zufügung des letzten Satzes im Abs. 2 des § 37 durch Gesetz vom 13. März 1930 enthalte, wie sich auch aus der Entstehungsgeschichte ergebe, keine Verfassungsänderung, sondern nur eine gültige Interpretation des Art. 94 RBVerf. Das Reich sei nach Art. 7 Nr. 19 RBVerf. für die Gesetzgebung über die Eisenbahnen zuständig. Diese Zuständigkeit ergebe wegen des sachlichen Zusammenhangs das Recht des Reiches, in die Landeszuständigkeiten über das Wasserwesen und die Hochbauverwaltung einzugreifen, weil das im Interesse der Einheitlichkeit des Gesetzgebungswerts geboten sei. Dem entspreche der § 37 RBahnG., dessen Neufassung lediglich eine Klarstellung gegenüber früheren Zweifeln bezweckt habe. Der Standpunkt Badens sei aber auch im Hinblick auf § 37 RBahnG. in der alten Fassung in Verbindung mit Art. 94 RBVerf. unhaltbar. Aus der Entstehungsgeschichte dieser Bestimmungen gehe hervor, daß sich die Mitwirkung der Landesbehörden in gutachtlichen Äußerungen auf „Anhörung“ hin erschöpfen sollte. Mit dem Hoheitsrecht der Planfeststellung seien Bindungen, wie sie die „Genehmigung“ einer Landesbehörde in sich schließen würde, unvereinbar. Die Planfeststellung könne nur einheitlich sein, derart, daß auf das hierfür zuständige Reichsorgan die Zuständigkeiten der Landesbehörden als Wege- und Straßenpolizeibehörden übergegangen seien. Andernfalls könne die Landesbehörde, da Verleihung und Genehmigung nach freiem Ermessen verjagt oder befristet oder widerruflich erteilt werden könnten, eine Planfeststellung gänzlich hindern, was den Art. 90 und 94 RBVerf. zuwiderlaufen würde. Der Wille des Gesetzes zur Einheitlichkeit der Planfeststellung ergebe sich auch aus § 39 RBahnG., wonach der Reichsverkehrsminister bei einem Streit über die Kostenverteilung bei Kreuzung der Bahn mit einem Verkehrsweg, also auch einer Wasserstraße, endgültig entscheide. Der Minister habe bei der ihm einheitlich obliegenden Planfeststellung einen gerechten Interessenausgleich herbeizuführen. Diese Aufgabe sei schon nach dem beispielsweise heranzuziehenden alten preussischen Recht (§ 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838) ausschließlich in die Hand des Eisenbahnministers gelegt gewesen. Ein Bestimmungsrecht von

Landesbehörden würde die von der Reichsverfassung angestrebte Einheit in den Ausbaugrundsätzen gefährden und die Ausführung von Reichsbahnen unerwünscht erschweren.

Die dargelegten Grundsätze für Inhalt und Umfang des Planfeststellungsrechts seien für die gesamte Bahnanlage gültig, d. h. für den Inbegriff aller Anlagen, die zur betriebsfähigen Herstellung, Erhaltung und technischen Fortentwicklung einer Reichseisenbahnlinie notwendig seien. Dazu gehörten außer der freien Strecke nicht allein die Bahnhofsanlagen aller Art mit sämtlichen Einrichtungen, die der Vorbereitung und dem Abschluß des Beförderungsgeschäfts im weitesten Sinne dienten, sondern auch die Nebenanlagen, die den Schutz der Eisenbahnanlagen und des Eisenbahnbetriebes bezweckten oder zur Ausführung des Betriebes erforderlich seien. Welcher Anlagen dieser Art es im einzelnen Falle bedürfe, könne nur nach den konkreten Bedürfnissen und Verhältnissen bemessen werden.

Nach alledem seien die §§ 40, 52, 53, 99 des badischen Wassergesetzes, in denen Verleihungen und Genehmigungen für erforderlich erklärt würden, unvereinbar mit § 37 RBahnG., dessen Sinn und Zweck es sei, derartige Verleihungen und Genehmigungen auszuschließen, soweit es sich um Reichseisenbahnanlagen handle. Daraus ergebe sich zwingend, daß auch die übrigen Vorschriften (§§ 41 bis 51, 54 bad. WasserG.), welche nähere Bestimmungen über den Inhalt der Verleihung und der Genehmigung und über das Verfahren enthielten, gegenstandslos und mit dem Reichsrecht unvereinbar seien.

Was die Geltung der baurechtlichen Vorschriften für die Reichsbahn anlange, so seien einer Baugenehmigung nach §§ 142, 143 LBO. nur die Bauten der Reichsbahn unterworfen, die nicht zu den Reichseisenbahnanlagen im Sinne des § 37 RBahnG. gehörten. Unvereinbar mit dem Reichsrecht aber sei insbesondere die Bestimmung des § 143 LBO., daß es nur dann keiner Genehmigung bedürfe, wenn der Bau innerhalb des Bahngeländes und nicht an öffentlichen Wegen erstellt werde. Eine Prüfung der Bauausführungen entfalle bereits nach § 142 Abs. 2, § 143. Insofern seien die Vorschriften mit § 37 RBahnG. vereinbar. Über Abnahme von Bauten nach Fertigstellung enthielten die §§ 142, 143 LBO. nichts; aus § 143 Abs. 1 sei aber zu schließen, daß die Vorschriften örtlicher Bauordnungen auch für Bauten der Reichsbahn gelten sollten, wenn es sich nicht um die Ausnahme des § 143 handle. Insofern seien die badischen Vorschriften

mit § 37 RBahnG. unvereinbar, weil dort im letzten Satz behördliche Abnahme von Bauten der Reichsbahn allgemein ausgeschlossen sei.

3. Dieses Vorbringen wurde in der mündlichen Verhandlung wiederholt und, wie folgt, ergänzt.

a) Das Land Baden machte geltend:

Die von ihm beanspruchten Befugnisse ständen im unmittelbaren Zusammenhang mit den den Ländern verbliebenen Hoheitsrechten bezüglich der Wasserwirtschaft und der Baupolizei. Der Begriff der „Landespolizei“ sei weit zu fassen und umfasse die Wahrung aller öffentlichen Interessen. Das Reichsbahnprinzip sei als Monopol gedacht, nicht aber als Beschränkung der Länder auf den ihnen verbliebenen Gebieten. Durch Enteignung könnten keine wasserrechtlichen Verleihungen oder Genehmigungen entstehen, weil das öffentliche, auf der Staatshoheit beruhende Rechte seien. Mit einer Enteignung könne zwar die privatrechtliche Seite hinsichtlich der an Gewässern bestehenden Eigentumsrechte erledigt werden, nicht aber berühre sie die bei Verleihungen und Genehmigungen die Hauptrolle spielenden landespolizeilichen Befugnisse. Die Reichsbahnverwaltung oder der Reichsverkehrsminister könnten, wenn ein Bahnbau badische Gewässer berühre, die Planfeststellung endgültig erst dann vornehmen, wenn vorher die badischen Behörden über etwa nötige Verleihungen und Genehmigungen entschieden hätten. Eine planmäßige Wasserwirtschaft sei unmöglich, wenn die Reichsbahn das Recht haben solle, bei zunehmender Einführung des elektrischen Betriebs nach Belieben Kraftwerke für ihren Bedarf zu schaffen.

Auf dem Gebiet des Bauwesens nehme Baden nur ein Baugenehmigungsrecht in Anspruch für solche Bauten der Reichsbahn, die nicht ausschließlich bahntechnische Anlagen im Sinne des § 143 LBO. seien. Dagegen wolle es alle Bauten, bei denen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Bauherrin sei, sowohl von einer Nachprüfung der Planvorlage in rein bautechnischer Beziehung als auch von Baubesichtigungen und auch von Bauabnahmen freilassen.

b) Für das Deutsche Reich wurde erwidert:

Es müsse an dem unbeschränkten Planfeststellungsrecht als dem Kernstück der Eisenbahnhohheit festgehalten werden. Dies sei die notwendige Ergänzung zum Enteignungsrecht. Die Planfeststellung umfasse die Entscheidung über alle öffentlichen und privaten Interessen. Es werde das Recht beansprucht, auf Grund der Planfeststellung

die durch sie berührten Wasserläufe ohne weiteres und ohne Rücksicht auf Privatrechte zu benutzen. Dazu sei auch nicht etwa eine Enteignung privater Rechte notwendig; die Sachlage sei für Wasserläufe anders, als wenn fremde Grundstücke benutzt werden sollten.

III.

Die Zuständigkeit des beschließenden Senats zur Entscheidung des Streits ergibt sich aus Art. 13 Abs. 2 RWerf. in Verbindung mit dem Gesetz vom 8. April 1920 (RWBl. S. 510) und aus der Zuweisung durch den Präsidenten des Reichsgerichts. Der Streit geht darum, ob die Vorschriften des badischen Wassergesetzes über Verleihungen und Genehmigungen sowie die der badischen Landesbauordnung über Baugenehmigung mit den in § 37 RBahnG. in Verbindung mit Art. 90 und 94 RWerf. enthaltenen Bestimmungen vereinbar und in welchem Umfange sie etwa nebeneinander anzuwenden sind. Es steht dabei nicht die allgemeine Gültigkeit der badischen Vorschriften neben dem Reichsrecht in Frage, sondern nur ihre Anwendbarkeit hinsichtlich der Reichsbahn. Über auch zur Entscheidung dieses Streits ist das Reichsgericht berufen (RGZ. Bd. 107 S. 287; Bd. 118 S. 1). Indem das Reich geltend macht, sein Eisenbahnhoheitsrecht schließe die Anwendung der badischen Bestimmungen aus, liegt ein Streitfall über den Umfang der auf das Reich übergegangenen Hoheitsrechte vor. Hätte nach Art. 90 Satz 2 RWerf. zu seiner Entscheidung auch der Staatsgerichtshof angerufen werden können, so schließt doch diese Möglichkeit die Anwendung des Art. 13 Abs. 2 RWerf. nicht aus. Die beiden Vorschriften stehen in der Reichsverfassung gleichwertig nebeneinander. Es besteht kein Anhalt dafür, daß die Bestimmung des Art. 90 Satz 2 als Sondervorschrift gedacht sei, die beim Vorliegen ihrer Voraussetzungen der Anrufung des Reichsgerichts nach Art. 13 entgegenstände (vgl. auch Entscheidung des Staatsgerichtshofs RGZ. Bd. 129 Anh. S. 6).

IV.

1. Für die Entscheidung, ob die Bestimmungen des badischen Wassergesetzes mit dem Reichsrecht vereinbar sind, ist zunächst die Rechtslage zu betrachten, wie sie nach Art. 90, 94 RWerf. und § 37 RBahnG. in der Fassung vom 30. August 1924 gestaltet war. Art. 90 RWerf. ergibt den Übergang der bisher den Ländern zustehenden Enteignungsbefugnis und der Hoheitsrechte, die sich auf das Eisen-

bahnweſen beziehen, auf das Reich. Dieſe grundlegende Beſtimmung wird ergänzt und ausgebaut durch Art. 94 RVerf. und § 37 RBahnG., welch letzterer in ſeiner urſprünglichen Geſtalt mit verfaſſungsändernder Mehrheit zuſtandegekommen iſt. Dieſe Beſtimmungen zuſammengenommen ergeben die Rechtsſtellung des Reiches auf dem Gebiet des Eiſenbahnweſens. Danach ſteht dem Reich für die im Jahre 1920 übernommenen Staatsbahnen und für die ſpäter hinzugekommenen und noch hinzukommenden Reichsbahnen des allgemeinen Verkehrs die volle Eiſenbahnhoheit zu. In ihr iſt das Reich für ſeine eigenen, jetzt in der Verwaltung der Deutſchen Reichsbahn-Geſellſchaft ſtehenden Bahnen von den Ländern unabhängig (Entſcheidungen des Staatsgerichtshofs in RGZ. Bd. 107 Anh. S. 1, Bd. 109 Anh. S. 17). Ein weſentlicher Teil der Eiſenbahnhoheit iſt das Recht zur Planfeſtſtellung. Dieſe iſt ein rechtsgestaltender Staatsakt, welcher die behördliche Beſtimmung enthält, daß der Neubau oder die Veränderung der Reichseiſenbahnanlage ſo, wie im Plan feſtgeſtellt, ausgeführt werden ſoll. Dieſes Hoheitsrecht iſt durch § 37 des Geſetzes vom 30. Auguſt 1924 teilweise auf die Deutſche Reichsbahn-Geſellſchaft übertragen worden, in der Hauptsache aber, nämlich für den Bau neuer Strecken allgemein und für Veränderungen bei Meinungsverſchiedenheiten zwiſchen der Reichsbahn-Geſellſchaft und Landespolizeibehörden, beim Reich — Reichsverkehrsminiſter — verblieben. Über die Mitwirkung der Landespolizeibehörden beſtimmt Art. 94 RVerf., daß ſie, ſoweit der Neubau oder die Veränderung ihren Geſchäftsbereich berührt, anzuhören ſind. Ergibt ſich bei der Anhörung eine Meinungsverſchiedenheit zwiſchen der Reichsbahn-Geſellſchaft und einer Landespolizeibehörde, ſo ſind die Pläne mit dem Gutachten der nach Art. 94 RVerf. gehörten Landespolizeibehörde dem Reichsverkehrsminiſter zur Feſtſtellung vorzulegen (§ 37 des Geſetzes vom 30. Auguſt 1924). Schon aus der Faſſung der Vorſchriften ergibt ſich, daß zwar die Landesbehörden zur Wahrnehmung der öffentlichen Interellen gegenüber der geplanten Eiſenbahnanlage zu Worte kommen ſollen, daß aber die Entſcheidung, die Feſtſtellung ſelbſt ſchließlich dem Reichsminiſter obliegt. Wäre es anders, ſo wäre die auf das Reich übergegangene Eiſenbahnhoheit nur unvollkommen; denn die Befugnis zur uneingeſchränkten Planfeſtſtellung iſt ein weſentliches Stück ſolcher Hoheit. Dementſprechend beſtimmt § 19 des mit Geſetz vom 30. April 1920 genehmigten Staatsvertrags: „Die

Pläne für größere Eisenbahnbauten sind rechtzeitig den Regierungen der Länder zur Stellungnahme zu übermitteln" (RGBl. 1920 S. 773 [779]). Hätten den Ländern für Eisenbahnbauten, deren endgültige Planfeststellung dem Reich oder der Reichsbahn-Gesellschaft zusteht, andere landespolizeiliche Befugnisse als das Recht gutachtlicher Äußerung gewahrt bleiben sollen, so hätte das irgendwie gesetzlich oder vertraglich zum Ausdruck gebracht werden müssen. Das Reich weist mit Recht auf die Entstehungsgeschichte des Art. 94 RVersf. hin: Er hat sein Vorbild in § 24 des Gesetzes vom 31. Mai 1911 über die Verfassung Elsaß-Lothringens (RGBl. S. 225), wo ebenfalls nur von einer Anhörung der Landesbehörden und der danach erfolgenden Entscheidung der Reichsverwaltung die Rede ist (vgl. RGZ. Bd. 109 Anh. S. 25). In den Verhandlungen der Nationalversammlung wurde betont, daß zum Schutz der Bundesstaaten und ihrer Einwohner, soweit bei dem Bau landespolizeiliche Interessen in Frage kämen, die zuständige Stelle des Bundesstaates zu hören sei; es solle damit den Eisenbahnstaaten die Zusicherung gegeben werden, daß ihre landespolizeilichen Interessen berücksichtigt würden (Mittteil Nr. 391 der Verfassungsgebenden Deutschen Nationalversammlung S. 335, 336). Mit Recht hebt das Reich weiter hervor, daß eine solche Regelung aus praktischen Gründen nahe lag, weil die Einheitlichkeit der Planfeststellung von besonderem Wert ist und zu ihrer Erzielung die Ausglei chung der beim Bau zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen ausschließlich in die Hand des Reichsverkehrsministers gelegt werden konnte und mußte. Das Reichsgericht kommt unter Berücksichtigung alles dessen zu dem Ergebnis: Nach Art. 90, 94 RVersf. und § 37 des Gesetzes vom 30. August 1924 sind die Landespolizeigesetze auf den Bau und die Veränderung von Reichseisenbahnanlagen nicht anzuwenden. Die Landespolizeibehörden sind gutachtlich zu hören; sie haben aber keinen bestimmenden Einfluß bei der Planfeststellung für den Bau.

2. Es fragt sich nun, wie sich diese Rechtsstellung des Reiches im Zusammentreffen mit den badischen wasserrechtlichen Bestimmungen auswirkt. Nach dem oben wiedergegebenen Gesetzesinhalt besteht an badischen Gewässern Privateigentum im Sinne des allgemeinen bürgerlichen Rechts, wenn auch mit erheblichen Beschränkungen. In dieses kann nach badischem Wassergesetz von fremder Seite nur in der gesetzlich vorgeschriebenen Weise eingegriffen werden, nämlich auf

Grund von Verleihungen und Genehmigungen. Die in den §§ 40, 52, 99 WasserG. bezeichneten Unternehmungen, für welche Verleihungen und Genehmigungen in Frage kommen, sind sämtlich solche, die in Verbindung mit Reichseisenbahnanlagen und als deren Teile vorkommen können, wo also eine Verbindung mit Art. 90, 94 RWerf. und mit § 37 RBahnG. denkbar ist. Die Erteilung von Verleihungen und Genehmigungen sind Staatshoheitsakte, mit denen sowohl der Eingriff in das Privateigentum am Gewässer gestattet wie auch über die landespolizeilichen, das Wasserwesen betreffenden Belange entschieden wird. Die letzteren sind dabei sogar die Hauptsache; denn das Privateigentum am Gewässer hat materiell nur beschränkten Wert und Inhalt. Da das Reich über alle von der Planfeststellung berührten landespolizeilichen Interessen (im weitem Sinne) selbständig zu entscheiden hat, kann die Entscheidung über solche Belange auch nicht als Teil der Hoheitsrechte der Verleihung und Genehmigung bei Baden verbleiben. Es könnte sich nur fragen, ob der Reichsverkehrsminister in badische Verleihungen und Genehmigungen in der Weise einzuschalten sei, daß er die Entscheidung an Stelle des Landes übernehme. Das wäre dann eine Zuständigkeitsverschiebung im Rahmen des an sich bestehen bleibenden wasserrechtlichen Verfahrens nach §§ 40ffg., § 99 WasserG. Das ist aber nach dem Aufbau des ganzen Verfahrens nicht wohl möglich. Namentlich würde dann zu Unrecht dem Reiche auch die Entscheidung über das Privateigentum übertragen. Andererseits ist es nicht möglich, daß Baden und Reich neben- und miteinander entscheiden. Baden beansprucht sogar den Vorrang seines Wasserrechts in der Weise, daß das Reich die endgültige Planfeststellung erst dann vornehme, wenn die badische Behörde über etwa nötige Verleihungen und Genehmigungen entschieden habe. Bei solchem Widerstreit ist nach dem Grundsatz „Reichsrecht bricht Landesrecht“ (RWerf. Art. 13 Abs. 1) das Planfeststellungsrecht des Reiches als das vorgehende und stärkere zu erachten, wie ja auch die öffentlich-rechtliche Seite bei Verleihung und Genehmigung die privatrechtliche bei weitem überwiegt. Der Umstand, daß den Ländern für Reichseisenbahnanlagen keine Entscheidungen polizeilicher Art (im weiten Sinne der Entscheidung über alle öffentlichen Interessen) verblieben sind, macht es unmöglich, daß Baden für solche Anlagen noch Akte der Verleihung und Genehmigung ausübe, bei denen die Beachtung der öffentlichen Inter-

essen die Hauptsache ist. Deswegen sind die §§ 40 bis 54, 99 WasserG. mit Art. 90, 94 RVerf. und § 37 RBahnG. alter Fassung unvereinbar.

Daraus ergibt sich ohne weiteres, daß gleiches gegenüber dem § 37 RBahnG. in der neuen Fassung der Fall ist. Die Neufassung enthält nur eine Klarstellung, aber keine Änderung des früheren Rechtszustands. Hätte mit der Neufassung etwa der frühere Zustand zum Nachteil der Länder in den ihnen bis dahin verbliebenen Hoheitsrechten geändert werden sollen, so wäre das allerdings eine Verfassungsänderung gewesen. Der umstrittene Satz „Die Planfeststellung umfaßt die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen“ hat aber nicht diese Bedeutung. Einer Änderung zu Gunsten der Reichsbahn bedurfte es nicht, weil das, was das Reich beansprucht, auch schon vorher Rechtens war.

Damit ist nicht gesagt, daß die Reichsbahn nun auf Grund einer Planfeststellung auch ohne weiteres über das nach badischem Recht bestehende Privateigentum an Gewässern hinweggehen dürfe. Die Planfeststellung erledigt nur die polizeilichen öffentlichen Interessen; nicht dagegen ergibt sie eine Befugnis zum entschädigungslosen Eingriff in Privatrechte. Die Reichsbahn darf in keiner Weise in die an allen badischen Gewässern bestehenden Eigentumsrechte eingreifen, ohne sich mit dem Eigentümer, sei es gütlich, sei es durch Enteignung auseinandergesetzt zu haben.

3. Alles das bezieht sich nur auf Reichseisenbahnanlagen im Sinne des § 37 Abs. 2 RBahnG. Alle anderen Bauten der Deutschen Reichsbahn sind allen Vorschriften des badischen Wassergesetzes unterworfen. Die Parteien sind verschiedener Ansicht darüber, was unter Reichseisenbahnanlagen zu verstehen sei. Es handelt sich hier aber nicht mehr um eine Frage der Vereinbarkeit der Bestimmungen des badischen Wassergesetzes mit dem Reichsrecht, über die allein in diesem Verfahren zu entscheiden ist, sondern um eine Frage der Auslegung des § 37 RBahnG. Wohl können im Einzelfalle Zweifel entstehen, ob § 37 RBahnG. eingreift und damit die §§ 40 bis 54, 99 bad. WasserG. ausgeschaltet sind, oder ob das nicht der Fall ist. Es ist jedoch nicht Sache des auf Grund von Art. 13 RVerf. angerufenen Gerichts, nachdem das Ergebnis gewonnen ist, daß neben einer bestimmten reichsrechtlichen Vorschrift bestimmte landesrechtliche Vorschriften nicht anzuwenden seien, nun auch noch eine Entscheidung über die Auslegung des Reichsrechts für zukünftige Anwendungsfälle

zu geben. Streitigkeiten, die in Zukunft hierüber entstehen mögen, können nur von dem für die Entscheidung eines solchen Einzelfalles anzurufenden Gerichtshof entschieden werden, und zwar dies auf der nach der Entscheidung des jetzt beschließenden Senats mit Gesetzeskraft feststehenden Grundlage, daß, soweit es sich um Reichseisenbahnanlagen im Sinne des § 37 RBahnG. handelt, die §§ 40 bis 54, 99 bad. WasserG. auszuscheiden haben. Mit der Feststellung der Unvereinbarkeit der badischen Gesetzesbestimmungen gegenüber dem Reichsrecht ist die Aufgabe des Reichsgerichts aus Art. 13 RBerf. erschöpft. Dem entspricht es, daß die Streitteile in diesem Verfahren keine Anträge zur Auslegung des Begriffs „Reichseisenbahnanlagen“ gestellt haben.

V.

Bezüglich der §§ 142, 143 bad. LWD. im Zusammentreffen mit § 37 RBahnG. besteht der folgende Streitpunkt:

Baden erachtet eine landespolizeiliche Baugenehmigung für unzulässig nur für ausschließlich bahntechnische Anlagen, welche innerhalb des Bahngeländes und nicht an öffentlichen Wegen erstellt werden. Für den Begriff der bahntechnischen Anlage soll § 143 Abs. 2 bad. LWD. entscheidend sein. Das Reich dagegen hält alle Reichseisenbahnanlagen im Sinne des § 37 RBahnG. für genehmigungsfrei. Zu diesen rechnet es außer der freien Strecke die Bahnhofsanlagen jeder Art mit sämtlichen Einrichtungen, die der Vorbereitung und dem Abschluß des Beförderungsgeschäfts dienen, sowie die Nebenanlagen, die den Schutz der Eisenbahnanlagen und des Betriebes bezwecken oder zur Ausführung des Betriebes erforderlich sind. Für baugenehmigungspflichtig hält das Reich nur die nicht hierunter fallenden Bauten der Reichsbahn-Gesellschaft.

Wie in der mündlichen Verhandlung klargestellt wurde, besteht im übrigen Übereinstimmung der Streitteile dahin, daß das Land Baden, entsprechend dem Standpunkt des Reiches, sämtliche Bauten, bei denen die Reichsbahn-Gesellschaft Bauherrin ist, von der in der Landesbauordnung vorgesehenen Nachprüfung der Planvorlagen in rein bautechnischer Beziehung, von Baubesichtigungen und Bauabnahmen freilassen will. Die Erörterungen über diese Punkte, die in den Schriftsätzen der Streitteile enthalten sind, haben sich also erledigt.

Zur Lösung des über die Notwendigkeit von Baugenehmigungen bestehenden Streits ist von dem Ergebnis der früheren Erörterungen

(oben IV 1) auszugehen, wonach das Reich die volle Eisenbahnhoheit und das Planfeststellungsrecht für alle Reichseisenbahnanlagen hat und die Landespolizeibehörden hierzu lediglich anzuhören sind, ihnen aber da keinerlei Entscheidung zusteht. Dieses Reichsrecht geht dem Landesrecht, also auch der badischen Landesbauordnung vor. Alles, was zu den Reichseisenbahnanlagen nach § 37 RBahnG. gehört, ist von einer Genehmigung der Baupolizeibehörde befreit. Wie schon oben unter IV 3 ausgeführt, müßen im Einzelfall Zweifel über die Erstreckung dieses Begriffs und demgemäß Meinungsverschiedenheiten auftreten, ob ein Bau der Reichsbahn-Gesellschaft landespolizeilicher Genehmigung unterliegt oder nicht. Der jetzt auf Grund des Art. 13 RVerf. beschließende Senat kann zur Lösung eines sich daran knüpfenden Streitiges nur die Richtschnur geben, daß es dabei lediglich auf eine Auslegung des in § 37 RBahnG. enthaltenen Begriffs „Reichseisenbahnanlage“ ankommt. Nicht dagegen können hierzu die §§ 142, 143 bad. LBD. herangezogen werden. Sie sind für die Frage der Genehmigungspflicht schon insofern enger als § 37 RBahnG. gefaßt, als nach ihnen die bahntechnischen Anlagen, wenn sie von der Baugenehmigung befreit sein sollen, innerhalb des Bahngebiets und nicht an öffentlichen Wegen erstellt werden müssen. Da das Landesrecht dem Reichsrecht zu weichen hat, so sind die Bestimmungen der §§ 142, 143 bad. LBD. in Ansehung von Bauten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nur soweit mit dem Reichsrecht vereinbar, als sie solche Bauten, welche nicht zu den Reichseisenbahnanlagen im Sinne des § 37 RBahnG. gehören, einer polizeilichen Baugenehmigung unterwerfen.