

**W**

**Deutscher Bundestag ■ Wissenschaftliche Dienste**

**Zur Frage des Immobilieneigentums im Rahmen der  
Bahnprivatisierung**

- Ausarbeitung -

## **Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages**

Verfasser/in: [REDACTED]

Zur Frage des Immobilieneigentums im Rahmen der Bahnprivatisierung

Ausarbeitung WD 7 - 250/07

Abschluss der Arbeit: 25. Oktober 2007

Fachbereich WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht,  
Umweltschutzrecht, Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung

Telefon: [REDACTED]

Ausarbeitungen und andere Informationsangebote der Wissenschaftlichen Dienste 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. Die Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste sind dazu bestimmt, Mitglieder des Deutschen Bundestages bei der Wahrnehmung des Mandats zu unterstützen. Der Deutsche Bundestag behält sich die Rechte der Veröffentlichung und Verbreitung vor. Diese bedürfen der Zustimmung des Direktors beim Deutschen Bundestag.

## – Zusammenfassung –

1. Aufteilung des Immobilieneigentums zwischen Deutsche Bahn AG und Bundeseisenbahnvermögen
  - a) Bei der Umwandlung der Deutschen Bundesbahn in die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) erfolgte die Aufteilung des Immobilieneigentums zwischen der DB AG und dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) anhand des Merkmals der so genannten „Bahnnotwendigkeit“. Liegenschaften und sonstige Vermögensgegenstände, welche unmittelbar und ausschließlich für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen sowie für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur notwendig waren (z.B. Gleisanlagen, Bahnhöfe, Stellwerke, Umspannwerke und ähnliche technische Einrichtungen), gingen am 5. Januar 1994 kraft Gesetzes mit Eintragung der DB AG in das Handelsregister auf diese über. Nicht ausschließlich bahnnotwendige, gemischt genutzte Grundstücke können seitdem in dem Umfang auf die DB AG übertragen werden, in dem sie bahnnotwendig sind. Alle anderen Grundstücke bleiben grundsätzlich im Eigentum des Bundeseisenbahnvermögens.
  - b) Zur Durchführung der notwendigen Grundbuchänderungen wurde ein Übergabeverfahren geschaffen, durch das der Übergang eines Grundstücks auf die DB AG deklaratorisch festgestellt wird. Mit dem Übergabeverfahren können auch gemischt genutzte Grundstücke auf die DB AG übertragen werden.
2. Vollzug der Aufteilung des Immobilieneigentums
  - a) Die endgültige Aufteilung zwischen der DB AG und dem Bundeseisenbahnvermögen erfolgte durch eine Rahmenvereinbarung zwischen Bundesverkehrsministerium, Bundesfinanzministerium, DB AG und BEV vom 4./5. August 1996.
  - b) Innerhalb des DB-Konzerns erfolgte die weitere Aufteilung der bahnnotwendigen Grundstücke auf die Tochtergesellschaften der DB AG (DB Regio AG, DB

Reise & Touristik AG, DB Cargo AG, DB Netz AG und DB Station & Service AG).

- c) Das nicht bahnnotwendige Vermögen wurde zum Teil auf private Gesellschaften übertragen. Im Übrigen wird es durch das Bundeseisenbahnvermögen verwaltet und verwertet.

### 3. Rechtsfolgen eines nachträglichen Wegfalls der Bahnnotwendigkeit

Allein mit Hilfe des Gesetzes lässt sich die Frage nach den Rechtsfolgen eines nachträglichen Wegfalls der Bahnnotwendigkeit nicht beantworten. Soweit bekannt, enthält die Rahmenvereinbarung vom 4./5. August 1996 keine Regelung dergestalt, dass dieser Auswirkungen auf die Eigentümerstellung der DB AG hat.

### 4. Veräußerung nicht mehr bahnnotwendiger Liegenschaften

Nach zivilrechtlichen Grundsätzen kann die DB AG die betroffenen Liegenschaften, sollte sie auch nach Wegfall der Bahnnotwendigkeit deren Eigentümerin bleiben, veräußern und die dabei erzielten Erlöse behalten. Ob eine entgegenstehende Regelung in der Rahmenvereinbarung vom 4./5. August 1996 getroffen wurde, ist nicht bekannt. Das Thema war Gegenstand einer Beratung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages im September 2006.

### 5. Rechte der Städte und Gemeinden

- a) Gemeinden, die dem ehemaligen Deutschen Reich Grundstücke auf dem Gebiet der alten Bundesländer unentgeltlich überlassen haben, können diese grundsätzlich zurückverlangen, soweit der Bund sie nicht für die Eisenbahnverkehrsverwaltung benötigt. Die dazu geltenden Fristen sind jedoch seit knapp 35 Jahren abgelaufen.
- b) Für das Gebiet der ehemaligen DDR bestehen keine speziellen Rückübertragungsansprüche. Die Rückübertragung ist abschließend in Art. 21 des Einigungsvertrags geregelt, wonach das DDR-Vermögen grundsätzlich auf den Bund übergeht.
- c) Die Rechtslage in West-Berlin ist unklar.

– Inhalt –

<b>1.</b>	<b>Aufteilung des Immobilieneigentums zwischen Deutsche Bahn AG und Bundeseisenbahnvermögen</b>	<b>5</b>
1.1.	Aufteilung in bahnotwendiges und nicht bahnotwendiges Vermögen	5
1.2.	Übertragung kraft Gesetzes	6
1.3.	Deklaratorische Feststellung des Übergangs	7
<b>2.</b>	<b>Vollzug der Aufteilung des Immobilieneigentums</b>	<b>7</b>
2.1.	Rahmenvereinbarung	7
2.2.	Aufteilung des Immobilieneigentums innerhalb des DB-Konzerns	8
2.3.	Verwertung des nicht bahnotwendigen Vermögens	8
<b>3.</b>	<b>Rechtsfolgen eines nachträglichen Wegfalls der Bahnotwendigkeit</b>	<b>9</b>
3.1.	Gesetzliche Regelung	9
3.2.	Sonstige Regelung	9
<b>4.</b>	<b>Veräußerung nicht mehr bahnotwendiger Liegenschaften</b>	<b>10</b>
<b>5.</b>	<b>Rechte der Städte und Gemeinden</b>	<b>10</b>
5.1.	Rechtslage in den alten Bundesländern	11
5.2.	Rechtslage in den neuen Bundesländern	14
5.3.	Rechtslage in West-Berlin	14

## 1. **Aufteilung des Immobilieneigentums zwischen Deutsche Bahn AG und Bundeseisenbahnvermögen**

Die Aufteilung des Immobilieneigentums zwischen der Deutsche Bahn AG (DB AG) und dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) ist in den §§ 20 ff. des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen (BEZNG)<sup>1</sup> geregelt. Die zentrale Regelung ist § 20 BEZNG, die daran anknüpft, ob das jeweilige Grundstück für den Bahnbetrieb notwendig (bahnnotwendig) ist:

### „§ 20 Übertragungsverpflichtung des Bundeseisenbahnvermögens

(1) Die Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) ist berechtigt und verpflichtet, der nach § 1 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zu gründenden Deutsche Bahn Aktiengesellschaft aus dem Bestand des Sondervermögens "Bundeseisenbahnvermögen" alle Liegenschaften (Grundstücke, Teile hiervon, grundstücksgleiche Rechte, beschränkte dingliche Rechte) sowie sonstiges Vermögen zu übertragen, soweit dies für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen sowie für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur notwendig (bahnnotwendig) ist.

(2) Sind zum Bundeseisenbahnvermögen gehörende Liegenschaften nicht unmittelbar und ausschließlich bahnnotwendig, so ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) berechtigt und verpflichtet, der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft solche Liegenschaften insoweit zu übertragen, als die Bahnnotwendigkeit nachgewiesen ist. [...]

(3) Nicht bahnnotwendige Liegenschaften, insbesondere das nicht betrieblichen Zwecken dienende ehemalige Reichsbahnvermögen (Vorratsvermögen) in Berlin (West), verbleiben beim Bundeseisenbahnvermögen. [...]"

### 1.1. **Aufteilung in bahnnotwendiges und nicht bahnnotwendiges Vermögen**

Mit der Aufteilung in bahnnotwendiges und nicht bahnnotwendiges Vermögen bezweckte der Gesetzgeber eine ausreichende Ausstattung der DB AG mit Liegenschaftsvermögen.<sup>2</sup> Zu den als unmittelbar und ausschließlich bahnnotwendig auf die DB AG zu übertragenden Liegenschaften im Sinne des § 20 Abs. 1 BEZNG gehören solche, auf denen sich Gleisanlagen, Bahnhöfe, Stellwerke, Umspannwerke und ähnliche technische Einrichtungen befinden, die mit dem Grund und Boden fest verbunden sind.<sup>3</sup>

---

1 Bundeseisenbahnneugliederungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378; 1994, S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 306 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407).

2 Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 26.03.1993, BR-Drs. 131/93, S. 71.

3 Kunz, Wolfgang, in: Kunz, Wolfgang (Hrsg.), Eisenbahnrecht: systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Loseblattausgabe, Grund-

Eine ausschließliche Bahnnotwendigkeit ist bereits dann nicht mehr gegeben, wenn eine auch nur geringfügige Fremdnutzung durch Dritte an dem Grundstück erfolgt. In diesem Fall handelt es sich um eine gemischt genutzte Liegenschaft.<sup>4</sup> Solche Liegenschaften sollen insoweit übertragen werden, als die Bahnnotwendigkeit nachgewiesen ist (§ 20 Abs. 2 S. 1 BEZNG). In der Praxis erfolgt dies durch Teilung des Grundstücks und Übertragung des bahnnotwendigen Teils, während der nicht bahnnotwendige Teil beim BEV verbleibt.<sup>5</sup> Die Übertragung erfolgt in diesem Fall nicht kraft Gesetzes (vgl. § 21 BEZNG), sondern durch Bescheid (§ 23 Abs. 1 S. 2, Abs. 2 S. 2 BEZNG). Liegenschaften, die auch nicht teilweise bahnnotwendig sind, verbleiben beim BEV (§ 23 Abs. 3 BEZNG).

## 1.2. Übertragung kraft Gesetzes

Gemäß § 21 BEZNG sollten sämtliche Liegenschaften des Bundeseisenbahnvermögens, die unmittelbar und ausschließlich bahnnotwendig waren, kraft Gesetzes am Tag der Eintragung der DB AG in das Handelsregister am 5. Januar 1994 auf diese übergehen:

### „§ 21 Vermögensübergang

Liegenschaften des Bundeseisenbahnvermögens, die unmittelbar und ausschließlich bahnnotwendig sind, gehen auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft mit dem Tag ihrer Eintragung in das Handelsregister über.“

Die Entscheidung, die Übertragung der insgesamt rund 220.000 Liegenschaften nicht durch einzelne Rechtsgeschäfte, sondern im Ganzen durch Gesetz vorzunehmen, hatte zwei Gründe: Zum einen musste die Deutsche Reichsbahn (DR) nach Art. 26 des Einigungsvertrags (EV)<sup>6</sup> noch Zuordnungsverfahren durchführen sowie Rückführungen aus dem Vermögen anderer staatlicher Stellen vornehmen.<sup>7</sup>

Zum anderen sah der Gesetzgeber, dass die für eine rechtsgeschäftliche Übertragung notwendige Verfügungsbefugnis des Bundeseisenbahnvermögens über die Grundstücke nicht immer zweifelsfrei feststand, weil durch Rechtsnachfolge notwendige Grundbuchberichtigungen häufig nicht vorgenommen worden waren.<sup>8</sup>

---

werk 1994, Stand: Juni 2007 (im Folgenden zitiert als „Kunz (Hrsg.), Eisenbahnrecht“), A 2.1, S. 61 zu § 20 Abs. 1 BEZNG; vgl. VGH Mannheim in: NVwZ-RR 1997, 267 (268).

4 Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in: BVerwGE 118, 361 (367).

5 Kunz, Wolfgang, in: Kunz (Hrsg.), Eisenbahnrecht, A 2.1, S. 62. zu § 20 Abs. 2 BEZNG.

6 Einigungsvertrag vom 31. August 1990 (BGBl. 1990 II S. 889).

7 Kunz, Wolfgang, in: Kunz (Hrsg.), Eisenbahnrecht, A 2.1, S. 60 zu § 20 Abs. 1 BEZNG; vgl. BVerwGE 118, 361 (368 ff.).

8 Gesetzentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 26.03.1993, BR-Drs. 131/93, S. 71.

### 1.3. Deklaratorische Feststellung des Übergangs

Bei der Regelung des Eigentumsübergangs an den bahnotwendigen Grundstücken musste zudem beachtet werden, dass die Umschreibungen bereits an § 29 Abs. 1 Grundbuchordnung (GBO)<sup>9</sup> scheitern würden. Nach dieser Vorschrift bedarf es zur Eintragung im Grundbuch des Nachweises der Eintragungsvoraussetzungen durch öffentliche Urkunden, soweit die Voraussetzungen nicht offenkundig sind. Die Bahnnotwendigkeit eines Grundstücks als Tatbestandsmerkmal des Eigentumsübergangs ist nicht offenkundig, weil sie dem Grundstück nicht als ein für jedermann erkennbares Merkmal anhaftet. Zu ihrer Beurteilung sind vielmehr Kenntnisse über den Bahnbetrieb notwendig. Öffentliche Urkunden über die Bahnnotwendigkeit eines Grundstücks im Sinne des § 20 Abs. 1 BEZNG existierten zum damaligen Zeitpunkt (1994) nicht, so dass die Voraussetzungen des Eigentumsübergangs, namentlich die Bahnnotwendigkeit, im Einzelfall gegenüber dem Grundbuchbeamten nicht nachgewiesen werden konnten.

Aus diesem Grund wurde mit § 23 BEZNG die Rechtsgrundlage für ein Übergabeverfahren geschaffen, mit dem seither durch den sogenannten Übergabebescheid sowohl der gesetzliche Übergang eines bahnotwendigen Grundstücks deklaratorisch festgestellt als auch die Übertragung eines gemischt genutzten Grundstücks bewirkt werden kann. Den Bescheid erlässt das BEV auf Antrag der DB AG oder von Amts wegen (§ 23 Abs. 1 S. 3 BEZNG). Vom Übergabeverfahren ausgenommen sind so genannte Rückführungsfälle gemäß Art. 26 EV, weil diese nach Auffassung des Gesetzgebers den Verwaltungsaufwand für das Übergabeverfahren, welches lediglich der Umverteilung des Bundeseisenbahnvermögens dient, sprengen würden.<sup>10</sup>

Mittels des Übergabebescheids, der die DB AG als Eigentümerin ausweist, kann die Umschreibung im Grundbuch beantragt werden. Diese ist allerdings rein deklaratorisch und für den materiell-rechtlichen Eigentumsübergang nicht mehr relevant.

## 2. Vollzug der Aufteilung des Immobilieneigentums

Die Aufteilung des Immobilieneigentums zwischen BEV und DB AG war in der Praxis mit Schwierigkeiten verbunden, die im Rahmen der vorliegenden Ausarbeitung nur in ihren Grundzügen dargestellt werden können.

### 2.1. Rahmenvereinbarung

Zur Vermeidung von Auseinandersetzungen über den Begriff der Bahnnotwendigkeit wurde mit notariell beurkundetem Vertrag vom 4./5. August 1996 eine Rahmenverein-

---

9 Grundbuchordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Mai 1994 (BGBl. I S. 1114), zuletzt geändert durch Artikel 88 des Gesetzes vom 19. April 2006 (BGBl. I S. 866).

10 Gesetzentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 26.03.1993, BR-Drs. 131/93, S. 75.



barung in Form eines Vergleichs nach § 23 Abs. 6 BEZNG zwischen dem damaligen Bundesministerium für Verkehr (BMV), dem Bundesministerium der Finanzen (BMF), der DB AG und dem BEV über die endgültige Aufteilung der Liegenschaften zwischen DB AG und BEV abgeschlossen (Rahmenvereinbarung).<sup>11</sup> Mit diesem Vergleich sollten die Ansprüche des Bundes abgegolten sein.<sup>12</sup> Dem BEV wurden dabei Liegenschaften im Wert von 13,4 Mrd. DM zugeordnet.<sup>13</sup> Bei der DB AG verblieben hingegen unter anderem die Risiken von Restitutionsansprüchen sowie von möglichen Umweltaltlasten auf allen Grundstücken, die dem BEV zugeordnet worden waren. In der Bilanz der DB AG wurden entsprechende Rückstellungen gebildet.<sup>14</sup>

## 2.2. Aufteilung des Immobilieneigentums innerhalb des DB-Konzerns

Nach §§ 2, 25 des Gesetzes über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBGrG)<sup>15</sup> ist die DB AG verpflichtet, die Bereiche „Personennahverkehr“, „Personenfernverkehr“, „Güterverkehr“ und „Fahrweg“ auf Tochtergesellschaften auszugliedern. Dies ist im Jahre 1999 durch Gründung der Gesellschaften DB Regio AG, DB Reise & Touristik AG, DB Cargo AG und DB Netz AG geschehen. Darüber hinaus gibt es die DB Station & Service AG als Betreiberin der Liegenschaften im Bereich von Bahnhöfen. Die DB AG ist die Holding dieser Gesellschaften.<sup>16</sup> Nach § 25 S. 2 DBGrG müssen die Vermögenswerte der DB AG, also auch das Eigentum an den Grundstücken, diesen Tochtergesellschaften im Einzelnen zugeordnet werden.<sup>17</sup>

## 2.3. Verwertung des nicht bahnnotwendigen Vermögens

Die dem BEV als nicht bahnnotwendig zugeteilten Liegenschaften sowie die Liegenschaften des Vorratsvermögens der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (DR) in Berlin-West (VdeR), die gemäß Art. 26 Abs. 1 S. 1 EV zunächst Bestandteil des Sondervermögens DR wurden und nun ebenfalls beim BEV verbleiben, wurden zum Teil durch private Gesellschaften erworben; im Übrigen werden sie durch das BEV selbst verwaltet und verwertet.<sup>18</sup>

---

11 Diese konnte den Bearbeitern seitens des zuständigen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung leider nicht zugänglich gemacht werden.

12 Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Immobilienzuordnung bei der Deutschen Bahn AG“ (BT-Drs. 16/1583) vom 12.06.2006, BT-Drs. 16/1801, S. 2.

13 Kunz, Wolfgang, in: Kunz (Hrsg.), Eisenbahnrecht, A 2.1, S. 62 zu § 20 Abs. 3 BEZNG.

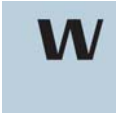
14 Kunz, Wolfgang, in: Kunz (Hrsg.), Eisenbahnrecht, A 2.1, S. 61 zu § 20 Abs. 1 BEZNG.

15 Deutsche Bahn Gründungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2386; 1994, S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 307 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407).

16 Deutsche Bahn AG, Bahnreform und Immobilieneigentum, Dezember 2006, S. 7 f. (**Anlage 1**).

17 Siehe auch Ausarbeitung WD 7 - 199/06, S. 6 ff. (**Anlage 2**) sowie Bundesrechnungshof, Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über das juristische Eigentum an Grundstücken der Deutschen Bahn AG vom 31.07.2006 (**Anlage 3**).

18 Kunz, Wolfgang, in: Kunz (Hrsg.), Eisenbahnrecht, A 2.1, S. 63 zu § 20 Abs. 3 BEZNG; Deutsche Bahn AG, Bahnreform und Immobilieneigentum, Dezember 2006, S. 6.



### 3. Rechtsfolgen eines nachträglichen Wegfalls der Bahnnotwendigkeit

Es fragt sich, welche Rechtsfolgen bei einem späteren Wegfall der Bahnnotwendigkeit für das Eigentum und die an die Eigentümerstellung anknüpfende Verfügungsberechtigung der DB AG an den Liegenschaften eintreten.

#### 3.1. Gesetzliche Regelung

Der Wortlaut des § 21 BEZNG, demzufolge die Liegenschaften auf die DB AG übergehen, ist zur Beurteilung dieser Frage nur eingeschränkt aussagekräftig:

##### „§ 21 Vermögensübergang

Liegenschaften des Bundeseisenbahnvermögens, die unmittelbar und ausschließlich bahnnotwendig sind, gehen auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft mit dem Tag ihrer Eintragung in das Handelsregister über.“

In der Formulierung „die unmittelbar und ausschließlich bahnnotwendig sind“ könnte eine auflösende Bedingung dahingehend liegen, dass bei Wegfall der Bahnnotwendigkeit kraft Gesetzes ein Rückfall der Liegenschaft an das Bundeseisenbahnvermögen erfolgt. Für eine solche Auslegung könnte der Zweck der Vorschrift sprechen. Wie dargelegt, dienen die §§ 20 ff. BEZNG der ausreichenden Versorgung der DB AG mit Liegenschaftsvermögen, um den Bahnbetrieb zu ermöglichen.<sup>19</sup> Sobald ein Grundstück hierfür nicht mehr notwendig ist, wäre das Eigentum der DB AG zur Erreichung dieses Zwecks nicht mehr erforderlich (sog. Zweckfortfall).

Ebenso lässt der Wortlaut des Gesetzes jedoch eine Auslegung zu, der zufolge es auf die Bahnnotwendigkeit allein zum Zeitpunkt der Eintragung ins Handelsregister ankommt. Hierfür spricht, dass § 21 BEZNG im Präsens formuliert ist („gehen ... über“). Sein zeitlicher Anwendungsbereich könnte sich also auf die juristische Sekunde der Eintragung beschränken, spätere Änderungen im Tatbestandsmerkmal „bahnnotwendig“ würden demnach keine Auswirkung auf die Eigentümerfrage mehr haben.

#### 3.2. Sonstige Regelung

Wegen dieser unterschiedlichen Auslegungsmöglichkeiten lassen sich die Rechtsfolgen eines Wegfalls der Bahnnotwendigkeit auf der Grundlage des Gesetzes also noch nicht beantworten. Aufklärung könnte insoweit die Rahmenvereinbarung verschaffen. Nach Auskunft der Bundesregierung sieht sie nicht vor, dass ein späterer Wegfall der Bahn-

---

<sup>19</sup> Gesetzentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 26.03.1993, BR-Drs. 131/93, S. 71.

notwendigkeit zu einer Umkehr der Aufteilung und/oder zu einer Rückübertragung der Liegenschaften führt.<sup>20</sup>

#### **4. Veräußerung nicht mehr bahnotwendiger Liegenschaften**

Zu der Frage, ob die DB AG als Eigentümerin nach § 21 BEZNG übertragene Liegenschaften veräußern und die erzielten Einnahmen verwenden kann, findet sich keine Regelung im BEZNG.<sup>21</sup> Nach allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen ergibt sich hier Folgendes:

Der Eigentümer kann eine ihm gehörende Sache jederzeit veräußern, es sei denn, dass an ihr eine Verfügungsbeschränkung besteht. Im Grundstücksverkehr können sich solche Verfügungsbeschränkungen zum Beispiel aus dem Baugesetzbuch ergeben, etwa wenn sich das zu veräußernde Grundstück in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet oder einem städtebaulichen Entwicklungsbereich befindet. Darüber hinaus bestanden und bestehen zum Teil noch umfangreiche Verfügungsbeschränkungen an Grundstücken auf dem Gebiet der ehemaligen DDR.<sup>22</sup>

#### **5. Rechte der Städte und Gemeinden**

Soweit Städte und Gemeinden im 19. Jahrhundert den Eisenbahnunternehmen des Deutschen Reiches Grundstücke für Bahnhöfe und Gleisanlagen kostenlos für den Eisenbahnbetrieb überließen, stellt sich die Frage, was mit diesen Grundstücken geschieht, wenn sie nicht mehr für den Eisenbahnbetrieb benötigt werden.

Eine grundsätzliche Regelung hierzu findet sich in Art. 134 Abs. 3 GG. Danach wird Vermögen, das dem Reich von den Gemeinden unentgeltlich zur Verfügung gestellt wurde, wiederum Vermögen der Gemeinden, soweit der Bund es nicht für eigene Verwaltungsaufgaben benötigt:

##### **„Art 134**

(1) Das Vermögen des Reiches wird grundsätzlich Bundesvermögen. [...]

---

20 Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Immobilienzuordnung bei der Deutschen Bahn AG“ (BT-Drs. 16/1583) vom 12.06.2006, BT-Drs. 16/1801, S. 2.

21 Vgl. zur Regelung der Veräußerungserlöse in der Rahmenvereinbarung jedoch die Diskussion im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 28.09.2006 in: Deutscher Bundestag, Haushaltsausschuss, Protokoll Nr. 16/26, TOP 29, S. 64 ff. (65 ff.) (**Anlage 4**).

22 Siehe hierzu Böhringer, Walter, in: Zeitschrift für das Notariat in Baden-Württemberg (BWNotZ) 1996, S. 49 (49 ff.).

(3) Vermögen, das dem Reich von den Ländern und Gemeinden (Gemeindeverbänden) unentgeltlich zur Verfügung gestellt wurde, wird wiederum Vermögen der Länder und Gemeinden (Gemeindeverbände), soweit es nicht der Bund für eigene Verwaltungsaufgaben benötigt. [...]"

### 5.1. Rechtslage in den alten Bundesländern

Das Nähere regelt das auf Grundlage von Art. 134 Abs. 4 GG erlassene Reichsvermögen-Gesetz (RVermG)<sup>23</sup>. Das RVermG galt bei seinem Inkrafttreten 1961 zunächst nur für die damalige Bundesrepublik einschließlich West-Berlins. § 5 RVermG ist die zentrale Norm für die Beurteilung, ob ein ehemals dem Deutschen Reich unentgeltlich zur Verfügung gestelltes Grundstück an eine Gemeinde zurück zu übertragen ist:

#### „§ 5 Rückfallvermögen

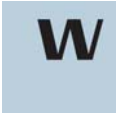
(1) Vermögensrechte des Deutschen Reichs (§ 1), die ein Land oder eine Gemeinde (Gemeindeverband) unmittelbar oder durch einen Dritten dem Deutschen Reich auf Grund eines Gesetzes, Verwaltungsaktes oder Rechtsgeschäftes unentgeltlich zur Verfügung gestellt haben und auf welche die Voraussetzungen der §§ 2 bis 4 nicht zutreffen, stehen dem Rechtsträger (Land, Gemeinde, Gemeindeverband) zu, von dem oder für dessen Rechnung sie zur Verfügung gestellt worden sind. Der Anspruch auf Übertragung eines Vermögensrechts als Rückfallvermögen kann nur innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes geltend gemacht werden. Erlangt der Rückfallberechtigte erst nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes von seinem Rückfallrecht Kenntnis, so beginnt die Frist mit diesem Zeitpunkt.

(2) Absatz 1 gilt nicht für Vermögensrechte an Gegenständen, welche der Bund überwiegend und nicht nur vorübergehend unmittelbar für eigene Verwaltungsaufgaben benötigt und für welche der Bund seinen Bedarf geltend macht. Der Bund kann sich auf seinen Bedarf nur innerhalb eines Jahres nach Geltendmachung eines Rückfallrechts, mindestens aber bis zum Ablauf von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, berufen. Der Bund kann sich auf einen von ihm geltend gemachten Eigenbedarf nicht mehr berufen, wenn der Vermögensgegenstand von ihm nicht innerhalb von zwei Jahren nach der Geltendmachung des Bedarfs hierfür tatsächlich genutzt wird. [...]"

Grundstücke, die eine Gemeinde unentgeltlich an das Deutsche Reich übertragen hat, sind also nach § 5 Abs. 1 RVermG grundsätzlich zurück zu übertragen. Dabei ist die Ausschlussfrist des § 5 Abs. 1 S. 2 RVermG zu beachten, wonach der Anspruch grundsätzlich nur bis zum Ablauf eines Jahres nach Inkrafttreten des RVermG geltend ge-

---

23 Gesetz zur Regelung der Rechtsverhältnisse des Reichsvermögens und der preußischen Beteiligungen vom 16. Mai 1961, BGBl. I S. 597.



macht werden kann. Da das RVerMG am 1. August 1961 in Kraft trat (§ 22 Abs. 1 RVerMG), endete diese Frist mit Ablauf des 31. Juli 1962.<sup>24</sup>

Für Eisenbahngrundstücke relevant ist die Ausnahmegvorschrift des § 5 Abs. 2 RVerMG, die einen Rückübertragungsanspruch nach Abs. 1 ausschließt, soweit der Bund einen Gegenstand überwiegend und nicht nur vorübergehend für eigene Verwaltungsaufgaben benötigt und er seinen Bedarf an diesem Gegenstand geltend macht. Für Eisenbahnen des Bundes in bundeseigener Verwaltung (Art. 87 e Abs. 1 S. 1 GG) kann der Bund an Grundstücken, die für den Eisenbahnbetrieb notwendig sind, grundsätzlich seinen Bedarf geltend machen.

Dabei gilt grundsätzlich eine Frist von einem weiteren Jahr ab Geltendmachung eines Rückfallrechts, also längstens bis zum 31. Juli 1963. Von den Ausnahmefällen abgesehen, in denen eine anspruchsberechtigte Gemeinde erst nach Inkrafttreten des RVerMG von ihrem Anspruch erfahren hat, können wegen der genannten Fristenregelungen, also seit knapp 35 Jahren, keine Rückfallansprüche mehr geltend gemacht werden.

Problematisch ist jedoch, ob die Nutzungsaufgabe durch den Bund, im vorliegenden Fall also die Aufgabe der Nutzung nicht mehr bahnotwendiger Grundstücke für den Eisenbahnverkehr, daran etwas ändert. Soweit ersichtlich, wurde dieses Problem in Rechtsprechung und Literatur speziell für nicht mehr bahnotwendige Grundstücke bislang nicht behandelt. Für den ähnlich gelagerten Fall der Rückübertragung von Kasernengrundstücken nach Wegfall der militärischen Nutzung herrscht Streit.

Nach einer in der Literatur vertretenen Auffassung kann bei einer späteren Nutzungsaufgabe die abgelaufene Antragsfrist einem Rückübertragungsanspruch der Gemeinden nicht entgegenstehen: Die Fristenregelungen in § 5 RVerMG dienen dazu, bei der Vermögenszuordnung Rechtssicherheit zu schaffen. Insbesondere sollte der Bund bei Fortnutzung von ehemaligem Reichsvermögen Investitionssicherheit erhalten. Dieser Grund falle aber mit der Beendigung der Bundesnutzung fort. Eine verfassungskonforme Auslegung der Fristenregelungen im Lichte des Art. 134 GG begründe daher auch noch zu einem späteren Zeitpunkt Rückübertragungsansprüche der Gemeinden.<sup>25</sup>

Für den Bereich der alten Bundesländer hat das BVerwG hingegen entschieden, dass Restitutionsansprüche auch nach endgültiger Beendigung der Bundesnutzung nicht bestehen. Art. 134 Abs. 3 GG könne nicht die Absicht entnommen werden, einen auf Dauer offenen Rückfallanspruch für den Fall zu statuieren, dass der Bundesbedarf irgendwann entfallen würde. Die Formulierung in Art. 134 Abs. 3 GG, das fragliche

---

24 Im Saarland erfolgte das Inkrafttreten am 1. Mai 1962 (§ 22 Abs. 2 RVerMG), so dass die Frist dort am 30. April 1963 endete.

25 Dolde, Klaus-Peter, in: Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (NVwZ) 1993, 525 (526 ff.).

Vermögen werde wiederum Vermögen des ursprünglichen Berechtigten, „soweit“ der Bund es nicht für eigene Verwaltungsaufgaben benötige, stelle einen rein funktionalen Bezug her, der sich auf Art und Umfang der Nutzung des Grundstücks beziehe. Wäre vom Gesetzgeber hingegen eine zeitliche Dimension beabsichtigt gewesen, hätte sich nach Auffassung des BVerwG aufgedrängt, statt „soweit“ das Wort „solange“ zu verwenden. Auch der Zweck der Bestimmung, eine sachgerechte Verteilung des früheren Reichsvermögens auf Bund, Länder und Gemeinden nach dem Zusammenbruch der staatlichen Ordnung in Deutschland sicherzustellen und so eine Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Staates zu schaffen, spreche gegen die Schaffung eines dauernden Anspruchstatbestandes zu Gunsten der ursprünglichen Berechtigten.<sup>26</sup>

Überträgt man diese Rechtsprechung auf den vorliegenden Fall, so kommt es darauf an, ob die fraglichen Grundstücke bei Bedarfsanmeldung durch den Bund in den Jahren zwischen 1961 und 1963 aus Sicht des Bundes langfristig für den Betrieb der Eisenbahnen benötigt wurden. Dies wäre nur dann nicht der Fall, wenn bereits damals absehbar gewesen wäre, dass der Bund entweder unter vollständigem Verzicht auf die Verwaltungsaufgabe „Eisenbahnverkehrsverwaltung“ die Eisenbahn insgesamt privatisieren wollte, oder wenn bei einzelnen Grundstücken erkennbar gewesen wäre, dass sie innerhalb eines absehbaren Zeitraums nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt würden.

Die erste Variante, eine vollständige Privatisierung der Eisenbahn unter Aufgabe sowohl der sog. Wahrnehmungsverantwortung als auch der sog. Aufgabenverantwortung, ist bis heute nicht eingetreten und auch nicht absehbar. Dies wird bereits durch Art. 87 e Abs. 1 S. 1 GG verhindert, wonach die Eisenbahnverkehrsverwaltung in bundeseigener Verwaltung geführt wird. Es bedürfte folglich einer entsprechenden Änderung des Grundgesetzes.

Auch die zweite Variante, ein erkennbarer Wegfall der Betriebsnotwendigkeit eines Grundstücks, scheint nur auf den ersten Blick mit der vorliegenden Konstellation überein zu stimmen. Wäre 1961 absehbar gewesen, dass das Grundstück kurz- oder mittelfristig nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt würde, hätte die Gemeinde ihren Anspruch nämlich bereits innerhalb der Frist des § 5 Abs. 1 S. 2 RVerwG geltend machen müssen. Auch § 5 Abs. 1 S. 3 RVerwG hilft aus heutiger Sicht nicht weiter, weil die Gemeinde in diesem Fall dartun müsste, warum sie von dem Bestehen des Rückfallanspruchs, also der Absehbarkeit des Wegfalls der Betriebsnotwendigkeit zum damaligen Zeitpunkt, keine Kenntnis hatte. Dies dürfte in der Praxis kaum durchführbar sein.

---

26 BVerwG in: NVwZ 2001, 195 (196).



## 5.2. Rechtslage in den neuen Bundesländern

Für den Bereich der ehemaligen DDR sind die Regelungen des RVerwG nicht anwendbar. In der DDR gab es seit 1950 kein Reichsvermögen im Sinne des Art. 134 GG mehr, weil dieses in Volkseigentum überführt worden ist, so dass Rückfallansprüche nach Art. 134 GG auch nach dem Beitritt nicht besteht. Art. 21 EV regelt insofern abschließend die Rückübertragung früheren Reichsvermögens auf Länder und Gemeinden.<sup>27</sup>

## 5.3. Rechtslage in West-Berlin

Höchst problematisch ist die Rechtslage im ehemaligen Westteil Berlins. Da Art. 21 EV nur die Rückübertragung von Verwaltungsvermögen der DDR, nicht jedoch von früherem Reichsvermögen regelt, das in West-Berlin bis zum 2. Oktober 1990 unter besatzungsrechtlicher Hoheit fortbestand, besteht insoweit keine eindeutige gesetzliche Regelung.<sup>28</sup> Eine endgültige Beurteilung lässt sich daher an dieser Stelle nicht vornehmen.



---

27 BVerwG in: BVerwGE 99, 283 (288 ff.) unter Hinweis auf BVerwGE 25, 299; Bundesverfassungsgericht in: BVerfGE 95, 250.

28 Geulen, Reiner, in: Landes- und Kommunalverwaltung (LKV) 2005, 158 (158 ff.) mit dem Versuch einer verfassungsgemäßen Auslegung.