

Sophia Pommer: **Bahnreform und Enteignung**. Duncker & Humblot. Berlin 2002. 291 S. 66,- €.

Die Privatisierung der ehemaligen Bundesbahn im Jahre 1994 und der insbesondere aufgrund europäischen Rechts vor allem im Schienenpersonennahverkehr ausgetragene Wettbewerb (hierzu *Hermanns/Hönig*, LKV 2002, 206 ff. m. w. Nachw.) stellen die verschiedenen Eisenbahnunternehmen vor neue Herausforderungen. Doch nicht nur im Wettbewerb um das Netz hat ein neues Kapitel der deutschen Eisenbahngeschichte begonnen, auch beim Aus- und Neubau von Eisenbahnverkehrswegen hat die Reform des Eisenbahnwesens Spuren hinterlassen. So ist es auch verdienstvoll, dass sich Sophia Pommer in ihrer von *Wieland* betreuten, unter anderem am Lehrstuhl ihres Ehemannes *Enders* entstandenen und von der Universität Bielefeld angenommenen Dissertation mit dem Thema „Bahnreform und Enteignung“ auseinandersetzt. Denn aufgrund der nunmehr privatwirtschaftlichen Organisation der Eisenbahnverkehrsunternehmen stellt sich die Frage, welche Anforderungen an eine zu ihren Gunsten erfolgende Enteignung im Hinblick auf den Gemeinwohlvorbehalt des Art. 14 Abs. 3 S. 2 GG zu stellen sind.

Diesem Spannungsfeld zwischen der mit der Privatisierung verbundenen Erwartung des profitablen Wirtschaftens einerseits und dem staatlichem Infrastrukturauftrag andererseits widmet sich *Pommer*. Sie beschränkt sich dabei aber, den Begriff Bahnreform allein auf die ehemalige Deutsche Bundesbahn beziehend, auf die – ohne im einzelnen zwischen den verschiedenen Bahntöchtern zu differenzieren – in der als Holding fungierenden DB AG angesiedelten Nachfolgeunternehmen der Bundesbahn. Dies ist jedoch nicht weiter schädlich, denn letztlich stellen sich bei den Wettbewerbern der DB AG – soweit diese eigene Netzabschnitte errichten wollen – kaum andere Rechtsfragen bei der Enteignung als bei der Marktführerin und ihren Töchtern selbst.

Pommer gliedert ihre Arbeit in drei Teile. Der Einleitung, in der der Gegenstand der Arbeit umrissen wird, folgt im Teil 1 (S. 22 – S. 63) zunächst ein historischer Abriss mit dem Titel „Eisenbahngeschichte als Enteignungsgeschichte“. Hieran schließt sich in Teil 2 (S. 64 – S. 162) eine Darstellung der Reform der ehemaligen Bundesbahn an, bevor im den Kern der Arbeit bildenden Teil 3 (S. 163 – S. 257) „Die Zulässigkeit von Enteignungen zugunsten der Bahn AG als Problem der privatbegünstigenden Enteignung“ behandelt wird. Die Arbeit ist lebendig geschrieben, wenn sie auch teilweise die notwendige Distanz zum Untersuchungsgegenstand vermissen lässt, bspw. auf S. 174: „Was will man mehr, mag man sich ganz euphorisiert durch diesen Befund fragen?“, heißt es dort, nachdem im wesentlichen der Wortlaut von Art. 87 e Abs. 4 S. 1 GG widergegeben wurde (allgemein zum Sprachduktus bei Dissertationen jüngst *Dürr*, VBIBW 2003, 136 bezüglich der Dissertation von *Schütz*). Überdies wirkt sich dieses immer wieder gebrauchte Stilmittel der gestelzten Frage – bspw. auch S. 219 u. S. 251 – störend auf den Lesefluss aus, ist es doch Sache der *Verf.*, die von ihr aufgeworfenen Fragen zu beantworten – und dass ihr dies möglich ist, macht sie im übrigen durchgängig deutlich, so dass sie die Umschweife gar nicht nötig gehabt hätte.

Denn *Pommer* ist den Auswirkungen der Privatisierung der Bundesbahn in Bezug auf das Recht zur Enteignung auf den Grund gegangen und hat die Fragen der Gemeinwohlbindung des privatisierten Infrastrukturunternehmens dezidiert herausgearbeitet. Dabei kommt sie zu dem Ergebnis, dass die neuformierte Bahn als Privatrechtssubjekt die hoheitlichen Eingriffsbefugnisse verloren habe und deshalb bei einer zugunsten der DB AG beantragten Enteignung Anforderungen gestellt werden müssten, als ob sie zugunsten eines Privaten erfolgen solle. Einen hinreichenden Gemeinwohlbezug sieht die *Verf.* durch § 22 AEG für den Fahrweg als noch gegeben an, bezweifelt dies jedoch für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, da diese nicht von dem in § 22 Abs. 1 AEG normierten Zweck der Enteignungsermächtigung, nämlich der Herstellung des Fahrwegs, umfasst sei. Zu dieser Auffassung gelangt sie, aus ihrer Perspektive folgerichtig, weil sie von folgender Prämisse ausgeht (S. 239): „Verbindlich ist der Bedarfsplan nur insoweit, als er die überhaupt planfeststellungsfähigen Vorhaben abschließend benennt. Die Verbindlichkeit hat damit eine Negativfunktion. Alles was nicht im Bedarfsplan aufgenommen ist, kann auch nicht im Wege der Planfeststellung konkretisiert werden“. Infolge dieses Missverständnisses der Wirkungen der bundesgesetzlichen Bedarfsplanung und der Vorstellung, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nur anlässlich, nicht aber aufgrund der Trassenplanung verwirklicht werden (S. 254), kommt sie zu dem im wesentlichen den wissenschaftlichen Ertrag der Arbeit bildenden Ergebnis, womit sie sich zu der im – nach Fertigstellung des Manuskripts – neugefassten BNatSchG aufgenommenen Rechtsprechung des *BVerwG* in Widerspruch setzt. So steht inzwischen in § 20 Abs. 4 S. 2 BNatSchG, dass der landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) Bestandteil des Fachplans ist, wie auch schon das *BVerwG* (Beschl. v. 22.05.1995 – 4 B 30.95 – NVwZ-RR 1997, 217) feststellte, dass dieser das Schicksal des Plans teile. Verhält es sich aber so, hätte die *Verf.* darlegen müssen, auf welche Weise der konkrete Bezug eines LBP noch konkreter und damit den von ihr postulierten Anforderungen an den Gemeinwohlbezug entsprechend hätte dargestellt werden müssen. Man mag daher die Ansichten von *Pommer* teilen oder auch nicht, im Hinblick auf die weitere Entwicklung der DB Netz AG wird ihre Arbeit gleichwohl nicht ohne Berücksichtigung bleiben.

Dr. Caspar David *Hermanns*, Berlin