

Per E-Mail: [joerdenV@stadt-muenster.de](mailto:joerdenV@stadt-muenster.de)

Stadt Münster  
Der Oberbürgermeister  
Tiefbauamt  
**Herrn Volker Jörden**  
Albersloherweg 33  
48127 Münster

Aktenzeichen	Bearbeiter	Sekretariat	Datum
554/14BO	Dr. Bishopink	Frau Weiser/CB 0251-48488-53	18.02.2015

[Dr. Klaus Grünewald](#)  
[Prof. Dr. Martin Beckmann](#)  
[Dr. Hans Vietmeier](#)  
[Dr. Andreas Kersting](#)  
[Dr. Hans-Joachim David, Notar](#)  
[Andreas Kleefisch](#)  
[Dr. Olaf Bishopink](#)  
[Dr. Stefan Gesterkamp](#)  
[Dr. Georg Hünnekens](#)  
[Franz-Robert Bärtels](#)  
[Dr. Joachim Hagmann](#)  
[Dr. Andre Unland](#)  
[Dr. Andre Herchen](#)  
[Dr. Martin M. Arnold](#)  
[Dr. Antje Wittmann](#)  
[Dr. Jens Tobias Gruber](#)  
[Dr. Frank Andexer](#)  
[Dr. Bele Carolin Garthaus](#)  
[Dr. Stefan Sieme](#)  
[Dr. Tobias Schneider-Lasogga](#)  
[Dr. Jens Reiermann](#)  
[Dr. Cornelia Hansen, LL.M.](#)  
[Stefan Schäperklaus](#)  
[Dr. Jürgen Durynek](#)  
[Alexander Wirth](#)  
[Dr. Othmar E. Weinreich](#)

### **Vorteilsausgleich für den Neubau von Kreuzungsanlagen im Zusammenhang mit dem Ausbau des DEK**

Sehr geehrter Herr Jörden,

Sie hatten uns um eine rechtliche Stellungnahme zu der Frage gebeten, ob die Stadt Münster wegen des im Rahmen des Ausbaus des Dortmund-Ems-Kanals notwendigen Neubaus von Brücken einen Vorteilsausgleich an die Bundeswasserstraßenverwaltung zu leisten hat.

Hintergrund der Fragestellung ist, dass das Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine zur Änderung der Kreuzungsanlage Nr. 75 (Schillerstraßen-Brücke) eine Vereinbarung über die Durchführung des Vorteilsausgleichs mit der Stadt Münster abschließen will.

Wir sind bei der rechtlichen Prüfung zu dem Ergebnis gelangt, dass die Stadt Münster nach § 41 Abs. 5 a Wasserstraßengesetz

---

**Baumeister Rechtsanwälte  
Partnerschaft mbB**

Die Partnerschaftsgesellschaft und ihre Partner sind im Partnerschaftsregister des AG Essen eingetragen unter PR 2554.

Postfach 1308  
48003 Münster  
Königsstraße 51–53  
Kettlerscher Hof  
48143 Münster  
Telefon 0251/48488-0  
Telefax 0251/48488-80  
[www.baumeister.org](http://www.baumeister.org)  
[muenster@baumeister.org](mailto:muenster@baumeister.org)

(WaStrG) zum Ausgleich der Vorteile verpflichtet ist, die ihr durch die Änderung der vom Kanalausbau betroffenen Kreuzungsanlagen entstehen. Dies beruht auf folgenden Erwägungen:

1. Mit dem Gesetz zur Änderung von wegerechtlichen Vorschriften vom 22.04.2005 wurde u.a. das Bundeswasserstraßengesetz um die Vorschrift des § 41 Abs. 5a ergänzt. Die Vorschrift lautet wie folgt:

„Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch Änderungen im Sinne der Abs. 1, 2 oder 5 erwachsen, sind auszugleichen (Vorteilsausgleich).“

Die Bundesregierung hat ihren Gesetzesentwurf ausweislich der Drs.-Nr. 15/3982 damit gerechtfertigt, der Vorteilsausgleich schaffe einen Anreiz, Kreuzungen an die Verkehrsbedürfnisse anzupassen, weil der unterhaltungspflichtige Kreuzungsbeteiligte durch die Auskehrung von ersparten Unterhaltungskosten zu den Baukosten beitrage. Im allgemeinen Teil der Begründung des Gesetzesentwurfs wird ausgeführt, dass der Vorteilsausgleich die Baukosten des anderen Kreuzungsbeteiligten (hier der Bundeswasserstraßenverwaltung) senkt und diesem damit die Errichtung eines den Verkehrsanforderungen gerecht werdenden Bauwerks erleichtert. Dieses werde durch die Beteiligung kostengünstiger, als wenn er es allein finanzieren müsste. Damit werde ein Anreiz für einen optimierten Einsatz öffentlicher Mittel geschaffen.

Vorteilsausgleich bedeutet nach der Gesetzesbegründung, dass der unterhaltungspflichtige Kreuzungsbeteiligte, der durch eine Baumaßnahme des anderen Kreuzungsbeteiligten Unterhaltungskosten erspart, diese Ersparnis dem anderen erstatten muss. In den von der Bundesregierung aufgeführten Beispielfällen hat sie erkannt, dass die WSV durchaus durch die Vorteilsausgleichsregelung gegenüber der bestehenden Rechtslage vor der Gesetzesänderung entlastet werden kann, da sie zwar wie bisher zunächst die Baukosten tra-

gen muss, aber vom anderen Kreuzungsbeteiligten dann die Erneuerungskosten hinsichtlich dessen Verkehrsanlagen erstattet erhält.

Die Bundesregierung meinte jedoch, dass die neue Rechtslage für den anderen Kreuzungsbeteiligten wegen dessen ersparten Unterhaltungsaufwendungen kostenneutral sei.

Der Bundesrat hatte in seiner Stellungnahme zum Gesetzesentwurf die Problematik der Vorteilsausgleichsregelung für betroffene Gemeinden erkannt und mit folgender Überlegung thematisiert:

„Werden aufgrund eines Ausbauvorhabens der Wasserstraße mehrere Brücken, die in der Unterhaltungslast des Straßenbaulastträgers liegen, geändert, ohne dass eine Änderung durch den Straßenbaulastträger erforderlich ist, belasten diese Ausbauvorhaben nach der bisherigen Gesetzeslage die Träger der Straßenbaulast nicht. Über eine Einführung des Vorteilsausgleichs wird der Träger der Straßenbaulast in der Regel einen Vorteilsausgleich zahlen müssen. In diesen Fällen kann der Vorteilsausgleich auch zu „ungerechten Ergebnissen“ führen, wenn ein Kreuzungsbeteiligter, ohne dass er darauf Einfluss nehmen kann, durch die Änderung einer in seiner Unterhaltungslast liegenden zwar alten, aber eventuell vor nicht langer Zeit sanierten Brücke einen erheblichen Vorteilsausgleich aufbringen muss.“

Vgl. BT-Drucks 15/3982 S. 18

Die Bundesregierung ist dann dieser Aussage entgegengetreten und hat an ihrem Gesetzesentwurf festgehalten. In der Gegenäußerung der Bundesregierung wird dargelegt, dass der Vorteilsausgleich verhältnismäßig sei, da jeder die Kosten trage, die er veranlasst habe. Die Vorteilsausgleichsregelung sei angemessen, da der Kreuzungsbeteiligte, der durch die Maßnahmen des anderen etwas erspare, diese Ersparnis diesem, der die Aufwendungen hatte, auskehren müsse. Deswegen solle im Wasserstraßengesetz der vom Eisenbahnkreuzungsgesetz her bekannte und bewährte Vorteilsausgleich eingeführt werden.

Ich füge die Drucksache des deutschen Bundestages 15/3982 mit dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung einschließlich Begründung, der Stellungnahme des Bundesrates und der Gegenäußerung der Bundesregierung als **Anlage** bei.

2. Hiernach ist also prinzipiell zu akzeptieren, dass nach der heutigen Gesetzeslage ein Vorteilsausgleich durchzuführen ist.

Die Berechnung der Ablösungsbeträge erfolgt nach der Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungsvorordnung – AbbV). In Verbindung mit der AbbV kommen die Richtlinien zur Anwendung der Verordnung (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/2012) zur Anwendung.

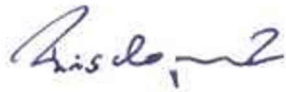
3. Auch den Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des DEK ist im Übrigen nichts anderes zu entnehmen.

Grundlage für den Vorteilsausgleich können aber natürlich nur die Teile der Kreuzungsanlage sein, die in der Erhaltungslast der Stadt Münster stehen. Dies ist nach dem Erläuterungsbericht zu den Planfeststellungsunterlagen nicht das neue Kreuzungsbauwerk als solches (bestehend aus Gründung, Widerlagern, Überbau mit Geländern, Abdichtungen, Schutzschichten und Übergängen), sondern nur die übrigen Teile der Kreuzungsanlage einschließlich Rampen, also im Wesentlichen die Deckschichten der Fahrbahn und der Geh- und Radwege, die Entwässerungsrinnen und die Einläufe der Oberflächenentwässerung und die Beleuchtung.

Auf den ersparten Unterhaltungsaufwand hinsichtlich dieser Anlagenteile müsste dann auch die Ablösungsberechnung bezogen werden.

Ich hoffe Ihnen mit diesen Ausführungen zunächst geholfen zu haben und stehe für etwaige Rückfragen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



—  
Dr. Bischopink  
Rechtsanwalt