

## **BGE 93 I 483**

Bundesgericht (BGE), 1967-09-12, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_93 I 483](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_93_I_483)

FR: ATF 93 I 483

IT: DTF 93 I 483

### **Regeste**

Regeste Anspruch der Bahnunternehmungen des allgemeinen Verkehrs auf Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen (Art. 49 ff. Eisenbahngesetz). 1. Zulässigkeit der verwaltungsrechtlichen Klage nach Art. 110 OG. Die Abgeltung ist keine Subvention im Sinne von Art. 113 lit. c OG (Erw. 1). 2. Bahnen des allgemeinen Verkehrs sind Bahnen, die für den Verkehr des Landes oder einer Landesgegend von Bedeutung sind, gleichgültig, ob sie nur Güter oder auch Personen zu befördern haben. Die abweichende Begriffsbestimmung in der Verordnung des Bundesrates über den Vollzug des 6. und 7. Abschnitts des Eisenbahngesetzes widerspricht diesem Gesetz (Erw. 2 - 5). 3. Die dem Güterverkehr dienende Bahn vom Rheinhafen Kleinhüningen zum Badischen Vershubbahnhof in Basel ist eine Bahn des allgemeinen Verkehrs (Erw. 6, 7).

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Der Streit betrifft einen in der Bundesgesetzgebung begründeten vermögensrechtlichen Anspruch gegen den Bund aus öffentlichem Recht und ist daher nach Art. 110 OG vom Bundesgericht als einziger Instanz zu beurteilen. Hiezu wird auf die Ausführungen in BGE 92 I 154 Erw. I 1-5 verwiesen. Die Beklagte hält jedoch entgegen Erw. I 5 daselbst Art. 113 lit. c OG für anwendbar, wonach die Ansprüche auf Beiträge oder Zuwendungen des Bundes in irgendwelcher Form von der Beurteilung durch das Bundesgericht gemäss Art. 110 OG ausgeschlossen sind. Sie ist der Meinung, die im 6. Abschnitt des Eisenbahngesetzes vorgesehene Abgeltung gehöre gleich wie die im 7. Abschnitt geordnete Hilfeleistung zu den Subventionen im Sinne von Art. 113 lit. c OG. Demgegenüber ist daran festzuhalten, dass die Abgeltung des 6. Abschnitts, im Gegensatz zu der Hilfeleistung des 7. Abschnitts, nicht den Charakter von Unterstützungen oder Beihilfen hat. Der - erst von der Bundesversammlung eingefügte - 6. Abschnitt steht nicht nur örtlich, sondern auch systematisch zwischen dem 5. und 7.: Während der 5. Abschnitt den Bahnen einen Anspruch auf Vergütung für besondere Leistungen gibt, die sie für öffentliche Verwaltungen (Bund, Kantone, Gemeinden und andere öffentliche Körperschaften und deren Anstalten und Betriebe) erbringen, und der 7. Abschnitt Hilfeleistungen vorsieht, die von keiner besonderen Leistung, sondern nur vom Bedürfnis abhängen, befasst sich der 6. Abschnitt mit den gemeinwirtschaftlichen Leistungen und unternehmungsfremden Lasten, welche die Bahnen des allgemeinen Verkehrs zwar nicht für eine öffentliche Verwaltung, wohl aber auf Grund der ihnen als öffentlichen Diensten im allgemeinen Interesse auferlegten Pflichten auf sich nehmen müssen, und gewährt ihnen dafür einen Anspruch auf Entschädigung, die gemäss den Art. 51 und 53 festzusetzen ist. Für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der konzessionierten Bahnunternehmungen sieht Art. 51 Abs. 1 eine Globalentschädigung BGE 93 I 483 S. 490 von 33 1/3% der gesetzlich

vorgeschriebenen Abschreibungen vor, weil es kaum möglich wäre, den Wert jener Leistungen für jede Bahn genau zu berechnen; das ändert aber nichts daran, dass auch in diesem Falle eine Entschädigung für eine erbrachte Leistung ausgerichtet wird. Dieser Charakter der Abgeltung ergibt sich klar aus dem Wortlaut der Art. 49-53 EG sowie aus der dargelegten Systematik und wird bestätigt durch die in den Beratungen des Parlaments immer wieder abgegebenen Erklärungen, dass man mit der Abgeltung nicht neue Subventionen verteilen, sondern Entschädigungen für erbrachte Leistungen gewähren wolle (s. die Zitate in BGE 92 I 157 /8). Freilich werden auch Subventionen in der Regel von einer Leistung abhängig gemacht; es steht aber den Interessenten frei, ob sie diese Leistung erbringen und damit die Subvention auslösen wollen oder nicht, während sich die gemeinwirtschaftlichen Leistungen und unternehmungsfremden Lasten der Bahnen zwangsweise aus den Verpflichtungen ergeben, die ihnen als öffentlichen Diensten im allgemeinen Interesse auferlegt sind. Allerdings wird der Abgeltungsanspruch nicht allen Bahnen zuerkannt, sondern auf diejenigen des allgemeinen Verkehrs beschränkt; es trifft zu, dass diese wegen ihrer Bedeutung für das Land begünstigt werden. Das ist jedoch kein Grund, der Abgeltung den Charakter einer Entschädigung für erbrachte Leistungen abzuspochen; sie wird nach ausdrücklicher Anordnung des Gesetzes für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen und unternehmungsfremden Lasten ausgerichtet, und insbesondere wurde ihre Beschränkung auf notleidende Bahnen gerade deshalb abgelehnt. Zwar brauchen auch Subventionen nicht auf notleidende Empfänger beschränkt zu sein; so werden die im 7. Abschnitt des Eisenbahngesetzes vorgesehenen Beihilfen nicht durchweg, sondern nur in Art. 58 an die Bedingung geknüpft, dass die Bahn sich in Not befindet. Entscheidend ist jedoch, dass im 6. Abschnitt eine Entschädigung für besondere Leistungen, welche die Empfänger als öffentliche Dienste erbringen müssen, gewährt wird, während die Beihilfen, die nach dem 7. Abschnitt ausgerichtet werden können, nicht von solchen Leistungen, sondern nur von einem Bedürfnis abhängig gemacht werden. Vergeblich beruft sich die Beklagte auf Art. 54 EG, wonach die in Art. 51 genannten Beiträge an die Abschreibungen bei der Ermittlung des kommerziellen Wertes einer Bahn gemäss BGE 93 I 483 S. 491 Art. 77 (für die Bestimmung des Rückkaufspreises) nicht berücksichtigt werden. Diese Vorschrift beruht darauf, dass für den kommerziellen Wert der Bahn wohl die Abschreibungen von Bedeutung sind, nicht aber die Abgeltungsleistungen, die der Bund in Form von Beiträgen an die Abschreibungen ausrichtet. Sie ist so selbstverständlich, dass sie im Parlament gar nicht diskutiert wurde (Protokolle der ständerätlichen Kommission S. 330, der nationalrätlichen S. 111; StenBull 1957 StR S. 177, NR S. 728 und 737); die einzige Äusserung dazu ist die Bemerkung des Berichterstatters im Ständerat: "Im Interesse des Bundes muss für den Fall des Rückkaufes von Privatbahnen festgehalten werden, dass seine Abgeltungsbeiträge für gemeinwirtschaftliche Leistungen gemäss Art. 46 c (jetzt Art. 51) ohne Einfluss auf den kommerziellen Wert des Unternehmens bleiben und deshalb bei dessen Ermittlung nicht berücksichtigt werden dürfen." Aus Art. 54 EG kann demnach nicht geschlossen werden, dass die Abgeltung Subventionscharakter hat. Art. 113 lit. c OG ist mithin auf den Abgeltungsanspruch nicht anwendbar, und es ist auf die Klage einzutreten.

## **E. 2**

Art. 49 EG beschränkt den Anspruch auf "schweizerische Bahnunternehmungen des allgemeinen Verkehrs". Der vorliegende Streit geht ausschliesslich darum, ob die Hafnenbahn zu diesen Bahnunternehmungen gehört. Der im 6. Abschnitt des Eisenbahngesetzes nicht näher bestimmte Begriff der Bahn des allgemeinen Verkehrs ist

vom Bundesrat in Art. 1 VV umschrieben worden. Die Beklagte bestreitet, dass die Hafensbahn unter diese Umschreibung falle, da sie nur Güter zu befördern hat, Art. 1 Ziff. 2 VV (in der Fassung vom 27. November 1964) aber die Beförderungspflicht auch für Reisende und Gepäck erfordert. Der Kläger gibt das an sich zu, macht jedoch geltend, diese Verordnungsvorschrift gehe über das Gesetz hinaus und sei deshalb unbeachtlich. Die Frage, die er damit aufwirft, ist für das zu fällende Urteil entscheidend; denn ein Anspruch, der einer Bahn nach dem Gesetz zusteht, kann nicht durch eine Vollzugsverordnung ausgeschlossen werden; wenn sie dies tut, ist sie insoweit gesetzwidrig und unanwendbar (BGE 92 I 161 unten). Im Verfahren nach Art. 110 OG hat das Bundesgericht die Verordnung unter diesem Gesichtspunkt zu überprüfen (ebenda, S. 155 Erw. I 2 am Schluss). Das eben genannte Urteil betrifft den - im vorliegenden BGE 93 I 483 S. 492 Fall nicht streitigen - Art. 1 bis VV. Die heute zu entscheidende Frage der Gesetzmässigkeit der in Art. 1 VV gegebenen Umschreibung der Bahnen des allgemeinen Verkehrs stellte sich damals nicht und wurde denn auch nicht näher geprüft (S. 158, Erw. II 1). Die Parteien erörtern ausschliesslich die Gesetzmässigkeit von Art. 1 Ziff. 2 der VV in der neuen Fassung vom 27. November 1964. Sie übersehen, dass diese erst seit dem 1. Januar 1964 in Kraft steht, mit der Klage aber Ansprüche schon für die Zeit vom 1. Juli 1958 an erhoben werden. Dies ist jedoch belanglos, weil die hier umstrittene Bestimmung im wesentlichen schon in Art. 1 der ursprünglichen Verordnung vom 19. Dezember 1958 enthalten war.

### **E. 3**

Art. 49 EG stellt den Grundsatz auf, dass die Bahnen des allgemeinen Verkehrs für die finanziellen Nachteile aus den ihnen auferlegten gemeinwirtschaftlichen Leistungen (und unternehmungsfremden Lasten, die hier nicht im Streite liegen) zu entschädigen sind. Art. 50 umschreibt die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, welche einen Anspruch auf Entschädigung begründen, und sagt namentlich, dass sich solche Leistungen aus den Grundpflichten ergeben, die den Eisenbahnen den Charakter öffentlicher Verkehrsdienste verleihen (Betriebs-, Fahrplan-, Beförderungs- und Tarifpflicht). Wenn einer Bahn des allgemeinen Verkehrs aus diesen Grundpflichten finanzielle Nachteile erwachsen, hat sie gemäss Art. 49 Anspruch auf eine Entschädigung, die nach Art. 51 festzusetzen ist. Solche Nachteile - und damit der Entschädigungsanspruch - können sich schon aus einer der Grundpflichten ergeben. Allerdings ist Art. 50 offenbar so zu verstehen, dass eine Eisenbahn den Charakter eines öffentlichen Verkehrsdienstes nur hat, wenn sie allen vier dort genannten Grundpflichten unterliegt; es ist denn auch kaum denkbar, dass eine Bahn, die dem öffentlichen Verkehr dient, von der einen oder anderen Grundpflicht ausgenommen sein kann. Es trifft ferner zu, dass nicht alle Bahnen, die den Charakter eines öffentlichen Verkehrsdienstes haben, Bahnunternehmungen des allgemeinen Verkehrs im Sinne des Art. 49 EG sind. Das Eisenbahngesetz findet überhaupt nur Anwendung auf Bahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, d.h. von jedermann benützt werden können (Art. 1 Abs. 2). Es beschränkt in Art. 49 den Abgeltungsanspruch auf einen engeren Kreis, eben auf die Bahnen des allgemeinen Verkehrs. BGE 93 I 483 S. 493 Für die Abgrenzung dieses Kreises kann jedoch entgegen der Meinung der Beklagten nicht massgebend sein, ob eine öffentliche Bahn den Grundpflichten, insbesondere der Beförderungspflicht, sowohl für Personen als auch für Güter oder nur für Güter unterworfen ist. Das Unternehmen kann in einem wie im andern Falle eine Bahn des allgemeinen Verkehrs sein. Zu Unrecht wendet die Beklagte ein, dass nach dieser Auffassung für ungleiche Leistungen die gleiche Entschädigung ausgerichtet werden müsste. Wohl erwachsen einer Bahn aus den Grundpflichten geringere finanzielle Nachteile, wenn sie nur dem Güterverkehr dient und daher weniger Anlagen und

Material benötigt als ein Unternehmen, das auch Personen zu befördern hat; entsprechend geringer sind aber auch die ihr in Art. 66 Abs. 2 EG vorgeschriebenen Abschreibungen und damit die Abgeltung, die in Art. 51 Abs. 1 für die konzessionierten Bahnunternehmungen auf 33 1/3% jener Abschreibungen festgesetzt ist. Die in Ziff. 2 des neuen Art. 1 VV (und im entsprechenden Satzteil des alten Art. 1) enthaltene Bestimmung, wonach eine Bahn nicht als solche des allgemeinen Verkehrs anerkannt wird, wenn sie nur Güter und nicht auch Reisende zu befördern hat, lässt sich somit nicht auf das Eisenbahngesetz stützen, geht über dieses hinaus und vermag den Abgeltungsanspruch, sofern er nach dem Gesetze besteht, nicht auszuschliessen.

#### **E. 4**

Wie ausgeführt, ist nicht jede Eisenbahn, welche den Charakter eines öffentlichen Verkehrsdienstes besitzt, eine Bahn des allgemeinen Verkehrs im Sinne des Art. 49 EG. Ebenso wenig kann aus dem Gesetz - Art. 51 - abgeleitet werden, dass alle konzessionierten Eisenbahnen abgeltungsberechtigt seien. Einer Konzession bedürfen nach Art. 5 EG alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen - mit Ausnahme der SBB, deren Charakter als Bahn des allgemeinen Verkehrs indessen unbestreitbar ist. Art. 49 beschränkt jedoch den Abgeltungsanspruch auf einen engeren Kreis. Art. 51 ordnet lediglich die Art, wie die Entschädigung festzusetzen ist, und zwar verschieden für die SBB einerseits und die konzessionierten Bahnen andererseits; erforderlich ist aber stets, dass es sich um Bahnen des allgemeinen Verkehrs handelt, was bei den SBB ohne weiteres klar ist, bei den konzessionierten Bahnen dagegen nicht. Diese Eigenschaft ergibt sich auch nicht schon aus der in der Konzession vorbehaltenen Möglichkeit des Rückkaufs. BGE 93 I 483 S. 494 Wohl schrieb Art. 1 des sog. Rückkaufgesetzes vom 15. Oktober 1897 den Rückkauf nur solcher Eisenbahnen vor, "welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben dienen"; doch verlangte schon das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 in Art. 27, dass "in jeder Konzession" Frist und Bedingungen für den allfälligen Rückkauf festzusetzen seien, und wurde demgemäss in alle vor dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes (1. Juli 1958) erteilten Konzessionen ein Rückkaufsvorbehalt aufgenommen, ohne dass jene im Rückkaufgesetz aufgestellte Voraussetzung gefordert wurde. Aus der Rückkaufsklausel in Art. 12 der dem Kanton Basel-Stadt im Jahre 1922 für die Hafenbahn erteilten Konzession kann also sowenig wie aus der Konzession überhaupt abgeleitet werden, dass es sich um eine Bahn des allgemeinen Verkehrs handelt.

#### **E. 5**

Zu beachten ist dagegen, dass nicht nur die im 6., sondern auch die im 7. Abschnitt des Eisenbahngesetzes vorgesehenen Leistungen auf einen bestimmten Kreis von Bahnen beschränkt sind, wobei offenbar hier wie dort in gleicher Weise auf die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn für das ganze Land oder eine Landesgegend abgestellt wird. In Art. 56 lautet das Erfordernis (für die Beiträge an technische Verbesserungen): "die für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend von erheblicher Bedeutung sind", in Art. 58 (für die Hilfeleistung zur Aufrechterhaltung des Betriebes) ganz ähnlich: "solange sie für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend unentbehrlich sind". Es ist kein Grund ersichtlich, weshalb die kürzere Bezeichnung in dem nachträglich eingefügten 6. Abschnitt einen anderen Sinn haben sollte; vielmehr ist anzunehmen, der Gesetzgeber sei der Auffassung gewesen, ihre Tragweite ergebe sich mit genügender Deutlichkeit gerade aus jenen Bestimmungen im 7. Abschnitt. Der wesentliche

Unterschied zwischen den Leistungen der beiden Abschnitte besteht darin, dass diejenigen des 7. Subventionen sind, diejenigen des 6. aber nicht, wie immer wieder betont wurde; diesem Unterschied wird dadurch Rechnung getragen, dass die Hilfeleistungen des Art. 58 an die weitere Voraussetzung einer Notlage des Bahnunternehmens geknüpft sind; das spricht umsomehr dafür, dass jene andere Voraussetzung in den beiden Abschnitten dieselbe ist. Bei den Beratungen BGE 93 I 483 S. 495 des neu vorgeschlagenen 6. Abschnitts im Parlament wurde wiederholt darauf hingewiesen, dass "Bahnen des allgemeinen Verkehrs" ein bekannter Begriff sei. Insbesondere wurde unwidersprochen erklärt, dass Bahnen von ausschliesslich lokaler und touristischer Bedeutung nicht darunter fallen; der Ausschluss solcher Bahnen wurde namentlich von Bundesrat Lepori in der ständerätlichen Kommission betont (Protokoll S. 196 unten). Ein Entwurf des Eisenbahndepartements enthielt sogar folgenden Absatz 2 zu dem einschlägigen Artikel: "Bahnen, die im wesentlichen dem Orts- und Touristenverkehr dienen, haben keinen Anspruch auf diese Abgeltung." Der Verfasser, Professor H. Meyer, erklärte dazu in der ständerätlichen Kommission: "Das 2. Alinea des Vorschlages werden Sie vielleicht streichen, weil Ihnen der Ausdruck 'Bahnen des allgemeinen Verkehrs' als anerkannter statistischer und Rechtsbegriff genügen mag." Zu einer Abstimmung darüber kam es nicht, weil der weiteren Diskussion nicht jener Entwurf, sondern ein Vorschlag Stüssi/Spühler zugrunde gelegt wurde, der im wesentlichen dem heutigen Art. 49 entspricht und den erwähnten 2. Absatz nicht enthielt (Protokoll S. 188, 228/9, 244). In der nationalrätlichen Kommission (deren Protokoll S. 100) führte Nationalrat Brawand dazu aus: ",Bahnen des allgemeinen Verkehrs' ist ein allgemein geläufiger eisenbahnrechtlicher Begriff, der genau bestimmbare Bahnen umfasst, wie sie in der schweizerischen Verkehrsstatistik aufgeführt sind." In den Räten selbst gab der Begriff zu keiner Diskussion Anlass. Wenn auch der genannten Statistik - wie den zitierten Äusserungen - keine Gesetzeskraft zukommt, so bietet sie doch ein gewisses Indiz für die Richtigkeit der darin vorgenommenen und lange von keiner Seite bestrittenen Einteilung; insofern darf berücksichtigt werden, dass die Hafensbahn darin in einer Fussnote ausdrücklich unter den Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs angeführt wird (Schweiz. Verkehrsstatistik 1965, S. 1 und 2). In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass schon in Art. 1 des Rückkaufgesetzes und in den späteren Hilfeleistungsgesetzen ähnliche Formulierungen verwendet wurden wie in Art. 56 und 58 EG; das ist offenbar der "geläufige eisenbahnrechtliche Begriff", der in der erwähnten Statistik als Abschnittstitel auf die Kurzform "Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs" gebracht wurde. BGE 93 I 483 S. 496 Als Bahnen des allgemeinen Verkehrs sind somit Bahnunternehmungen zu betrachten, die für den Verkehr des Landes oder einer Landesgegend von Bedeutung sind. M.a.W., aus dem Gesetze selbst ergibt sich die Umschreibung, die in die - von keiner Seite beanstandete - Ziff. 1 des neuen Art. 1 VV aufgenommen wurde.

## **E. 6**

Dass die Hafensbahn diese Voraussetzung erfüllt, lässt sich nicht im Ernste bestreiten; vermittelt sie doch den Verkehr zwischen dem Rheinhafen Kleinhüningen und dem schweizerischen Eisenbahnnetz, wobei sie einen erheblichen Teil der gesamten in die Schweiz eingeführten Gütermenge befördert. Die Beklagte wendet ein, dass die Hafensbahn den Güterverkehr nur mit Einschränkungen besorgt, nämlich Güter bloss "in Wagenladungen für den Wasserumschlags-, Lager- und Reexpeditionsverkehr der Hafenniederlassungen und für den Verkehr mit den Verbindungsgeleiseanschlüssen" befördert, Stückgut nur in Grosssendungen in besonderen Wagen zulässt, den Ein- und

Auslad nicht selbst übernimmt, sondern dem Absender oder Empfänger überlässt und neben dem Frachtsatz einen besonderen Hafenzuschlag erhebt, der für mindestens 3000 kg berechnet wird. Diese Beschränkungen ergeben sich jedoch aus der besonderen Aufgabe der Hafенbahn und berechtigen nicht zum Schluss, dass diese nicht eine Bahn des allgemeinen Verkehrs ist. Fehl geht sodann die Vergleichung der Hafенbahn mit Anlagen, die unter das Bundesgesetz über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten vom 19. Dezember 1874 fallen. Es ist klar, dass diese Verbindungsgeleise nur den angeschlossenen Gewerbebetrieben, also nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, im Gegensatz zu der Hafенbahn, welche einen öffentlichen Flusshafen mit dem gesamtschweizerischen Eisenbahnnetz verbindet. Wie es sich bei der Verbindungsbahn zwischen dem Hafen St. Johann und dem Güterbahnhof Basel - St. Johann und bei dem Verbindungsgeleise zwischen dem Güterbahnhof Wolf und den Materiallagerplätzen auf dem Dreispitz verhält, ist hier nicht zu beurteilen. Dazu würden auch die nötigen Unterlagen fehlen.

#### **E. 7**

Am Schlusse der Antwort macht die Beklagte noch geltend, die Hafенbahn genüge auch den in Art. 1 Ziff. 3 VV BGE 93 I 483 S. 497 festgelegten Bedingungen nicht, da sie keiner Fahrplanpflicht unterstehe und nicht im Interesse ganzjährig bewohnter Ortschaften verkehre. Auch dieser Einwand hält der Prüfung nicht stand. Wie erwähnt, dient die Hafенbahn dem Verkehr der ganzen Schweiz, also auch zahlreicher ganzjährig bewohnter Ortschaften. Da sie nur Güterverkehr besorgt, fällt sie allerdings nicht unter die Verordnung des Bundesrates über die Aufstellung der Fahrpläne vom 29. November 1946, die nach ihrem Art. 1 auf die SBB, die konzessionierten Eisenbahnen und ähnliche Unternehmungen "für ihre der Personenbeförderung dienenden regelmässigen Fahrten" Anwendung findet, und braucht keine Fahrpläne zu veröffentlichen. Sie ist aber nichtsdestoweniger gezwungen, alle Züge nach langfristigen, von den SBB genehmigten Fahrplänen zu führen; ohne solche wäre ein geordneter und sicherer Verkehr auf ihren mit dem gesamtschweizerischen Bahnnetz verbundenen Anlagen gar nicht möglich.

#### **E. 8**

(Es ist nicht bestritten, dass sich nach Art. 51 Abs. 1 EG der in der Klage geforderte Abgeltungsbetrag ergibt.) Dispositiv

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.