



Eisenbahn-Bundesamt

Bundespolizeipräsidium zentrale Posteingang

U 7. Aug. 2012

Abteilung: 735 Halle
Nr.: Anig.

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

Bundespolizeipräsidium
Heinrich-Mann-Allee 103

14473 Potsdam

Bearbeitung: Reinhard Hennes
Telefon: +49 (228) 9826-110
Telefax: +49 (228) 9826-9110
e-Mail: hennesr@eba.bund.de
ref11@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 03.08.2012

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

11-11ra/46-0001#010

VMS-Nummer

Betreff: **Bahnbetriebseigenschaft einer Brücke über den Elbe-Seitenkanal**

Bezug:

Anlagen: 0

BPOLP Bußgeldstelle - Dienstort Halle - Posteingang		
Datum	- 9. Aug. 2012	
Eingangsnr.	Bearbeiter	
78531244		Hennes

Sehr geehrte Frau Much,

zu Ihrer Anfrage vom 02. August 2012 nehme ich wie folgt Stellung:

bei der Brücke über den Elbe-Seitenkanal der Eisenbahnstrecke Dannenberg Ost – Lüneburg, die in Bahn-km 221,616 den Elbe-Seitenkanal kreuzt, handelt es sich nach meiner Auffassung um eine Bahnbetriebsanlage der Eisenbahnen des Bundes.

Bahnanlagen sind alle Grundstücke, Bauwerke und sonstige Einrichtungen einer Eisenbahn, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- und Güterverkehrs dienen. (vgl. Suckale in Hermes/Sellner, Kommentar zum Allgemeinen Eisenbahngesetz, § 2 RdNr. 79) An dieser dem § 4 EBO angelehnten Definition hat der Gesetzgeber 1993 bei der Beratung des Eisenbahnneuordnungsgesetzes gegenüber der ursprünglichen Vorschrift des § 36 Bahnbahn-Gesetz festgehalten. Nicht nur der Schienenweg unterfällt damit der Eigenschaft „Bahnbetriebsanlage, sondern auch Ingenieurbauwerke des Schienenweges wie Lärmschutzwände, Tunnel und Brücken gehören zu den Bahnanlagen ebenso wie Erdbauwerke wie Dämme und Einschnitte (vgl. Vallendar, a. a. O., § 18 RdNr. 45). Die dienende Funktion der gesamten Brücke ist vorliegend zweifelsfrei gegeben.

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0
Fax-Nr. +49 (228) 9826-199

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

Formgebundene, fristwahrende oder sonstige rechtserhebliche Erklärungen sind ausschließlich auf dem Postweg einzureichen.

23

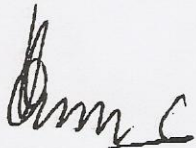
24

Dem Befund steht nicht entgegen, dass die Brücke in Teilen zivilrechtlich der Wasser und Schifffahrtsverwaltung gehört. In § 6 des Vereinbarung zwischen der (vormaligen) Deutschen Bundesbahn und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSD) vom 25. November 1970 zur Regelung der Verhältnissen an der neuen Kreuzung ist in Absatz 2.1 geregelt, dass die WSD Eigentümerin des Kanalkreuzungsbauwerkes einschließlich der Böschungskegel, Widerlager und Überbau sowie des zum Bauwerk gehörenden und von ihm überspannten Grund und Bodens wird. Absatz 2.2 ordnet die übrigen Teile der Kreuzungsanlage (Anmerkung des Verfassers: Oberbau, Signalanlage etc.) der Deutschen Bundesbahn zu. Diese Regelung trägt dem Umstand Rechnung, dass die Eisenbahnstrecke bereits vor dem Bau des Kanals existierte und folglich die Wasser und Schifffahrtsverwaltung alle durch den Neubau entstehenden Kosten zu tragen hatte. Auch das zivilrechtliche Eigentum war in ähnlichen Fällen der Unterhaltungslast folgend demjenigen zugeordnet, der mit seinem später errichteten Bauwerk die Kreuzungsmöglichkeit begehrte. Das zivilrechtliche Eigentum an der Brücke ist jedoch nicht geeignet, die öffentlich-rechtliche Eigenschaft der Brücke als Bahnanlage aufzuheben, da es hierfür allein auf die dem Bahnbetrieb dienende Funktion ankommt. Vergleiche Gemengelagen sind häufig anzutreffen, an der Eigenschaft einer Brücke als Bahnbetriebsanlage hat bislang noch niemand Zweifel geäußert.

Ablichtungen der zitierten Kommentarstellen füge ich bei.

Mit freundlichem Gruß

Im Auftrag



gulation liegt in der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene beim Erbringen von Verkehrsleistungen (vgl. § 1 Abs. 1 Satz 1 und § 1 Rn. 7 ff.). Die spezifische Zielrichtung des Netzungsrechts unterscheidet sich deutlich von Sinn und Zweck des § 18 Abs. 1 Satz 1. Bis zum Inkrafttreten des Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften v. 21. 6. 2002 (BGBl. I S. 2191) waren Betriebsanlagen einer Eisenbahn in § 18 Abs. 1 Satz 1 a. F. definiert als „Schiene **ne** der Eisenbahn-einschließlich der für ihren Betrieb notwendigen Anlagen und der Bahnstromfornleitungen“. Auf Grund dieser Legaldefinition konnte zweifelhaft sein, ob ein Rückgriff auf den traditionellen Begriff der Betriebsanlage i. S. des § 36 BbG, der i. S. des § 4 Abs. 1 EBO weit ausgelegt wurde, weiterhin möglich war (so *BVerwG*, Urf. v. 27. 11. 1996 - 11 A 2/96, UPR 1997, 150, 151; a. A. *OVG Nds.*, Urf. v. 31. 5. 1995 - 6 L 3564/93, NVwZ 1997, 602, 603; vgl. zum Streitstand *Buchner*, Eisenbahnrechtliche Planfeststellung und kommunale Planungshoheit, 2001, S. 29 f.; *Hermann*, Fachplanungsrechtliche Auswirkungen der Eisenbahnprivatisierung, S. 47 ff. m. w. N.). Allerdings hat der Gesetzgeber die Beschränkung der Betriebsanlagen auf die Schienenwege und die für deren Betrieb notwendigen Anlagen und Bahnstromfornleitungen durch das Zweite Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften gestrichen. Wie in § 36 BbG hat er in § 18 Abs. 1 Satz 1 den Begriff der Betriebsanlagen ohne weitere Erläuterung verwendet (vgl. *Karner*, Das Recht der Eisenbahninfrastruktur, 2001, S. 105 f.). Für die Zwecke des Fachplanungsrechts wird daher an dem überkommenen Begriff der Betriebsanlagen i. S. des § 36 BbG festgehalten (vgl. Erläuterungen zu § 18). Diese weite Auslegung dient dazu, die umfassende planerische Problemlösung in einem einheitlichen (Planfeststellungs-)Verfahren zu ermöglichen (vgl. *Hermann*, Fachplanungsrechtliche Auswirkungen der Eisenbahnprivatisierung, 2003, S. 50 m. w. N.). Darüber hinaus soll durch die Ausdehnung des Fachplanungsvorbehaltes (§ 38 BbG) die Errichtung der Schienenwege gefördert, den betrieblichen Interessen der Eisenbahnen Rechnung getragen und dadurch die Durchsetzung der staatlichen Gewährleistungsgarantie für das Eisenbahnwesen (Art. 87 e Abs. 4 Satz 1 GG) sichergestellt werden. Folglich zieht die Rechtsprechung zur Begriffsbestimmung der Eisenbahnbetriebsanlagen gem. § 18 Abs. 1 Satz 1 die Legaldefinition der Bahnanlage i. S. von § 4 Abs. 1 EBO heran. Danach sind Bahnanlagen (und somit auch Betriebsanlagen einer Eisenbahn im planungsrechtlichen Sinne) alle Grundstücke, Bauwerke und sonstigen Einrichtungen einer Eisenbahn, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs erforderlich sind. Die Erforderlichkeit bestimmt sich dabei nach der sog. Eisenbahnbetriebsbezogenheit, d. h. der Verkehrs- und dem räumlichen Zusammenhang. Gesichtspunkte des Wettbewerbs, der Gewährleistung des Zugangs zu den Schienenwegen oder die Grundrechte der betroffenen Infrastrukturunternehmen werden bei diesem Verständnisgerade nicht berücksichtigt.

Der planungsrechtliche Begriff der Betriebsanlagen einer Eisenbahn ist zur adäquaten Umsetzung der Vorgaben der RL 91/440/EWG in Bezug auf Gegenstand und Reichweite des Netzungsanspruchs ungeeignet (vgl. Rn. 32). Bereits aus diesem Grunde liegt ein Rückgriff auf den planungsrechtlichen Betriebsanlagenbegriff zur Bestimmung des Begriffs der Eisenbahninfrastruktur i. S. des § 2 Abs. 3 nicht nahe. Sachlich nahe liegender wäre es, auf die gesetzlichen Genehmigungspflichten für den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur in § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 abzustellen. Durch das Zweite Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften v. 21. 6. 2002 (BGBl. I S. 2191) wurde die Genehmigungspflicht jedoch auf den Kernbereich eingeschränkt, der für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs von Bedeutung ist, nämlich den Betrieb der Schienenwege, Steuerungssysteme und Sicherungssysteme sowie Bahnsteige (vgl. BT-Drs. 14/6929 S. 15). Auch der ge-

gen des Gegenstandes, sei es in Art. 87 e Abs. 4 GG („Schiennetz“), § 3 Abs. 1 BCSG („Bahnanlagen“), § 36 BbG („Anlagen der Deutschen Bundesbahn“, „Betriebsanlagen“), § 4 Abs. 1 EBO („Bahnanlagen“) oder in § 8 Abs. 5 BCSchwAG („Schiene“), einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen“). Man mag diese begriffliche Uneinheitlichkeit beklagen. Sie rechtfertigt aber auf der anderen Seite auch den methodischen Ansatz, einen spezifischen, netzzugangsrechtlichen Begriff der Eisenbahninfrastruktur gem. § 2 Abs. 3 zu Grunde zu legen, der zwar bei dem Merkmal der Eisenbahnbetriebsbezogenheit seinen Ausgang nimmt, aber mit Blick auf die mit der Eisenbahnregulierung verfolgten gesetzgeberischen Ziele und die hiervon berührten Interessen der Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen markt- und wettbewerbsbezogen gefasst wird. Insofern ist bei § 2 Abs. 3 ein ähnliches Vorgehen geboten wie bei der Bestimmung der förderungsfähigen Anlagen gem. § 8 Abs. 5 BCSchwAG. Dort ist Ausgangspunkt der Begriffsbestimmung ein weiter - planungsrechtlicher - Begriff der Eisenbahnbetriebsanlage i. S. des § 18 Abs. 1 Satz 1. Förderungsfähig sind diese Anlagen aber nur insoweit, als sie für den Betrieb der Schienenwege notwendig sind. Der Begriff der förderungsfähigen Anlagen i. S. des § 8 Abs. 5 BCSchwAG unterliegt daher ungeachtet des Verweises auf den Begriff der Eisenbahnbetriebsanlagen im planungsrechtlichen Sinne ähnlichen Einschränkungen wie der Infrastrukturbezug in § 2 Abs. 3. Dementsprechend ist die Anwendungsfähigkeit einer Anlage ein Indiz für ihre Einordnung als Eisenbahninfrastruktur im netzzugangsrechtlichen Sinne, während umgekehrt eine Anlage, die als nicht förderungsfähig eingestuft wird, in der Regel nicht zur Eisenbahninfrastruktur im netzzugangsrechtlichen Sinne gerechnet werden kann (vgl. Rn. 118).

c) Wettbewerbsbezug des Eisenbahninfrastrukturbegriffs

Mit der Infrastrukturregulierung verfolgte der Gesetzgeber das Ziel eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene, und zwar ausdrücklich im Wege der Umsetzung oder Durchführung von Rechtsakten des EG-Eisenbahnrechts (§ 1 Abs. 1 Satz 1). Hieraus ergeben sich die für die Auslegung maßgeblichen Ansätze für eine nähere Konturierung des Begriffs der Eisenbahninfrastruktur gem. § 2 Abs. 3. Ziel der Eisenbahnregulierung ist es, diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur zu gewährleisten, um wirksamen und unverfälschten Wettbewerb zu ermöglichen und dadurch ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene zu schaffen. Zentral hierfür ist der Zugang zu den Schienenwegen im Wege der Zuweisung von Zugtrassen, die den Kern des „natürlichen Monopols“ der Eisenbahninfrastruktur bilden. Dementsprechend sehen das europäische und das nationale Recht eine Differenzierung bei den Anforderungen an die Bereitstellung von Zugtrassen (Mindestzugangspaket) durch die Betreiber der Schienenwege auf der einen, und die Bereitstellung der übrigen Eisenbahninfrastruktureinrichtungen auf der anderen Seite vor (vgl. Rn. 37 ff.). Gerade an der „Peripherie“ der Eisenbahninfrastruktur wird ein - mit dem Zugangsgerecht Dritter verbundener - Eingriff in das Eigentum an der Infrastruktur nur dann zulässig sein, wenn noch ein funktionaler Zusammenhang mit dem Fahrweg besteht und eine vergleichbare Interessenlage des Verkehrsunternehmens und des Betriebs der jeweiligen Einrichtung erkennbar ist. Umgekehrt kann es für den wirksamen und unverfälschten Wettbewerb auf der Schiene förderlich sein, wenn der aus dem Infrastrukturbezug des § 2 Abs. 3 folgende Zugangsanspruch nach § 14 Abs. 1 im Einzelfall keine für den Wettbewerb beeinträchtigende Wirkungen hat. Dies kann bereits dann der Fall sein, wenn Zugangsrechte Dritter zu Betriebsanlagen und Serviceeinrichtungen für die Erbringung von Verkehrsleistungen auf den Schienenwegen (vgl. § 2

ein schienengebundenes Transportmittel (vgl. § 2 Abs. 2 Satz 1). Zu Versuchsstrecken vgl. Rn. 49. Schienenwege, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden (vgl. § 2 Abs. 3b), gehören nicht zur Eisenbahninfrastruktur, die ein öffentliches Infrastrukturunternehmen betreibt (vgl. § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1 Nr. 2). Nur diesen Unternehmen soll aber – wie letztlich die Regelung der Antragsbefugnis im Falle der Entwidmung bestätigt (vgl. § 23 Abs. 1) – ein durch das Fachplanungsrecht geregeltes Baurecht zustehen, das der Planungshoheit der Gemeinde (vgl. Rn. 32) vorgeht (vgl. BT-Drs. 15/4419, S. 18). Die zur nicht öffentlichen Infrastruktur zählenden Schienenwege auf dem Betriebsgelände eines privaten Unternehmens sind danach keine planfeststellungsbedürftigen Bahnanlagen (vgl. zu Gleisanschlüssen Rn. 49). Regelmäßig wird es sich – wie bei den Werkstraßen – um Nebeneinrichtungen einer nach § 4 BImSchG genehmigungsbedürftigen Industrieanlage handeln (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 4. BImSchV). Die Entscheidung über die Zulassung von Bau und Betrieb trifft in diesem Fall die zuständige Immissionsschutzbehörde. Als **Nebenanlagen** der Schienenwege können dem Planfeststellungsvorbehalt unterfallen: Grundstücke (vgl. Rn. 46), Bauwerke und sonstige Einrichtungen (z. B. Maschinen), die dazu dienen, den Eisenbahntransport abzuwickeln oder zu sichern (vgl. § 4 Abs. 1 Satz 1 EBO). Sie stehen mit den Schienenwegen in einem räumlichen und betriebstechnischen Zusammenhang und sollen bestimmungsgemäß dazu dienen, den Betrieb der Schienenwege zu ermöglichen. Kriterium für die Zugehörigkeit zu den planfeststellungspflichtigen Bahnanlagen ist also die **technisch-funktionale Eisenbahnbetriebsbezogenheit**.

44 Der engere immissionschutzrechtliche Begriff des **Schienenwegs** (vgl. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV) umfasst nur die Teile einer Eisenbahntrasse, die typischerweise geeignet sind, auf die Lärmverursachung Einfluss zu nehmen. Dazu gehört die Gleisanlage mit ihrem Unter- und Oberbau einschließlich einer Oberleitung (vgl. *BVerwG*, Ur. v. 20. 5. 1998 – 11 C 3.97, NVwZ 1999, 67 [68]; Ur. v. 14. 11. 2002 – 11 A 31.00, *BVerwGE* 115, 237 [insoweit nicht abgedruckt] = NVwZ 2002, 733 [734]).

45 Dem Planfeststellungsvorbehalt unterfallen darüber hinaus auch sonstige **Ingenieurbauwerke** des Schienenwegs (z. B. Lärmschutzwände, Tunnel, Brücken). Auch die gesamte Infrastruktur der freien Strecke mit ihrem System aus Signalen, Zugsicherung und -steuerung gehört zu den Bahnanlagen. Eine Aufzählung mit weiteren Bestandteilen des Schienenwegs enthält Anlage 1 Teil A der VO Nr. 2598/70/EWG (vgl. Rn. 42). Die Rechtsprechung hat als Bahnanlagen z. B. anerkannt: einen neben den Gleisen verlaufenden Kabelkanal (vgl. *BVerwG*, Beschl. v. 27. 1. 1995 – 7 VR. 16.94, Buchholz 310 § 123 VwGO Nr. 17 = NVwZ 1995, 586), einen der Bahnkörperentwässerung dienenden Rückhalte- und Sickergraben (vgl. *BVerwG*, Beschl. v. 10. 1. 1996 – 11 VR 19.95, NVwZ 1997, 274 f.), eine Funksystem-Basisstation (vgl. *BVerwG*, Beschl. v. 31. 10. 2000 – 11 VR 12.00, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 51 = NVwZ 2001, 90; *OVG Lüneburg*, Beschl. v. 24. 9. 2002 – 7 MS 180/02, NVwZ-RR 2003, 478), eine der Streckenelektrifizierung dienende Oberleitung (vgl. *BVerwG*, Beschl. v. 27. 8. 1996 – 11 VR 10.96, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 14 = NVwZ-RR 1997, 208), eine Fahrstromspeisung (vgl. *BVerwG*, Ur. v. 1. 9. 1999 – 11 A 2.98, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 52 = NVwZ 2000, 68), einen S-Bahn-Tunnel (vgl. *BVerwG*, Ur. v. 23. 11. 2000 – 3 C 27.00, *BVerwGE* 112, 237), eine Bahusteigüberdachung (vgl. *BVerwG*, Ur. v. 21. 5. 2003 – 9 A 40.02, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 62 S. 43 = NVwZ 2003, 1381).

46 Zu den Bahnanlagen zählen ferner **Erdbauwerke** wie Dämme und Einschnitte (vgl. PF-RL Nr. 1 Abs. 4). Wie beim Fernstraßenbau wird auch eine Bodenentnahme für den Geländeausgleich (sog. **Seitenentnahme**) noch dem Planfeststellungsvorbehalt unterfallen (vgl. *BVerwG*, Ur. v. 11. 4. 2002 – 4 A 22.01, Buchholz 407.4 § 17 FSrG Nr. 169 = NVwZ 2002, 292). Zur Inanspruchnahme von Flächen für die Bodenablagerung vgl.

oder sonstige Vorgänge stattfinden, die mit dem Bahnbetrieb zu tun haben (vgl. auch Abs. 5 Nr. 3 BImSchG). Nichts anderes dürfte es besagen, wenn das *BVerwG* (Ur. v. 16. 12. 1988 – 4 C 48.86 – *BVerwGE* 81, 111 [114]) als Bahnanlagen auch die Grünflächen anspricht, die dem Bahnbetrieb zu dienen bestimmt sind (vgl. *Leppin*, Reclprobleme bei der Umstrukturierung deutscher Bahnhöfe, S. 84). Diese Entscheidung befasst sich in Wirklichkeit mit der eisenbahnrechtlichen Widmung, die in der Tat chenbezogen sein mag, mit dem räumlichen Umgriff des Anlagenbegriffs dann aber nicht deckungsgleich ist (vgl. Rn. 35). So sind z. B. sämtliche der inneren Erschließung Bahngeländes dienenden Wege einschließlich der zugehörigen Grünflächen Bahnanlagen (vgl. zur äußeren Erschließung Rn. 52). Das gilt dagegen nicht für Flächen, deren Planung der Anordnung von **Ausleitungs- und Ersatzmaßnahmen** (vgl. Rn. 219) schuldet ist. Diese Flächen unterfallen dennoch dem Anwendungsbereich des § 22 (§ 22 Rn. 28 ff.), weil sie im Sinne dieser Vorschrift zur Ausführung des planfestgestellten Vorhabens notwendig sind (vgl. *BVerwG*, Beschl. v. 21. 12. 1995 – 11 VR 6.95, Buchh 442.09 § 18 AEG Nr. 8 S. 32 f. = NVwZ 1996, 896; zu § 44 Abs. 1 *WStRG BVerwG* Beschl. v. 13. 3. 1995 – 11 VR 4.95, NVwZ-RR 1995, 631 [632]; zu § 19 Abs. 1 Satz FSrG *BVerwG*, Ur. v. 23. 8. 1996 – 4 A 29.95, NVwZ 1997, 486 [487]). Sie wer auch vom Planfeststellungsvorbehalt umfasst (vgl. *Heinze*, Eisenbahn-Planfeststellung S. 40). Die Reichweite des § 18 Abs. 1 Satz 1 wird insofern durch einen externen I nungssatz (vgl. Rn. 104) modifiziert.

Zur Klarstellung sind in § 18 Abs. 1 Satz 1 und in § 2 Abs. 3 die **Bahnstromfö leitungen** als Nebenanlagen ausdrücklich genannt (vgl. dazu *BVerwG*, Beschl. v. 9 1996 – 11 VR 45.95, NVwZ 1996, 1021). Das Zubehör der Bahnstromnetzes (z Unterwerke, vgl. *BVerwG*, Beschl. v. 29. 12. 1994 – 7 VR 12.94, Buchholz 442 § 18 AEG Nr. 3) ist ebenfalls Gegenstand des Planfeststellungsvorhalts (vgl. *Hei Eisenbahn-Planfeststellung*, S. 33). Ohne die Klarstellung im Gesetz würde sich Frage stellen, ob diese Anlagen Nebeneinrichtungen des Kraftwerks sind, das den Ba strom produziert (vgl. Rn. 49). Diese Kraftwerke sind keine Bahnanlagen, obwohl zur Elektrifizierung der Schienenwege dienen. Eine planfeststellungsbedürftige Streck elektrifizierung endet und beginnt auf dieser Seite gewissermaßen mit der Bahnstro fernleitung.

Typische Nebenanlagen des Schienenwegs sind ferner die **Bahnhöfe** (vgl. § 2 Abs. Nr. 2, 3 u. 4) und **Haltepunkte**. Zu ihnen gehören nach § 4 Abs. 1 Satz 2 EBO a sämtliche Flächen, Bauwerke und maschinelle Einrichtungen, die bei Gütern das Be- Endladen (Krananlagen, Förderbänder usw.) sowie bei Personen den Zugang und Abg (Bahnsteige, Treppen, Fahrstühle usw.) ermöglichen; oder fordern (vgl. *BVerwG*, v. 27. 11. 1996 – 11 A 2.96, *BVerwGE* 102, 269 [274]; Ur. v. 16. 12. 1988 – 4 C 48. *BVerwGE* 81, 111 [114]). Als Nebenanlagen sind auch die auf Bahnhöfen üblichen S viceeinrichtungen für Bahnreisende (Fahrkartenschalter, Verkaufsstellen zur Deckung Reisebedarfs, Bahnhofsstätten usw.) einzustufen (PF-RL-Anhang 2 Nr. 1 Abs. 4). Ballungszentren werden Bahnhöfe zunehmend einer weitergehenden, kommerziellen N zungen zugeführt (*Rosenfjell*, *VerwArch*, 1999, 581 [588]), spricht von „Warenläus mit Gleisanschluss“). Sobald in einem einheitlichen Bahnhofsgebäude der Einzelhar und der bahnfremde Dienstleistungsbereich einen Umfang annehmen, der die sog. bal affine Nutzung deutlich übersteigt, liegt eine Mischnutzung vor, die noch ungekl Rechtsfragen aufwirft (vgl. von *Heyl/Steinfort*, DVBl, 1999, 1311 [1319]; *OVG Lünebu Ur. v. 31. 5. 1996 – 6 L 3564/93*, NVwZ 1997, 602 f.; auch Rn. 9). Nicht als Bahnan gen können die typischen **Bahnhofsvoresplätze** eingestuft werden (vgl. *HansOLG*, Bes v. 16. 1. 1987 – 3 Ss 30/86 OWi, *VerkMitt*, 1987, Nr. 40; a. A. *Finger*, *BBahnG*, S Annm. 2 f. S. 219 f.). Zu Parkplätzen oder -häusern vgl. Rn. 52.

1.3530.2

1. Ausfertigung 2
von 2 Ausfertigungen

Vereinbarung

zwischen

der Deutschen Bundesbahn,
vertreten durch die Bundesbahndirektion Hamburg,
- nachstehend DB genannt -

und

der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes,
vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg,
- Neubauabteilung für den Bau des Elbe-Seitenkanals -
- nachstehend WSD genannt -

§ 1

Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Beim Bau des Elbe-Seitenkanals (ESK) durch die WSD wird in Kanal-km 95,159 und Bahn-km 221,616 die eingleisige Bundesbahnstrecke Dannenberg Ost - Lüneburg gekreuzt. Dadurch wird die Herstellung einer neuen Kreuzung erforderlich.
- (2) Die WSD ist als Ausbauunternehmerin des ESK verpflichtet, die Kosten der Kreuzungsanlage - und der Anpassungsmaßnahmen nach Maßgabe des § 41 Abs. 1 und 3 WaStrG - zu tragen. Die DB ist gemäß § 40 Abs. 1 WaStrG verpflichtet, die Kreuzungsanlage zu dulden.
- (3) Zur Erfüllung dieser Verpflichtungen und zugleich zur Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Planfeststellungsbeschluß für den ESK im Abschnitt 9 vom 25.6.1969, mit welchem die Kreuzungsanlage der Bahnstrecke bereits festgestellt wurde, werden DB und WSD im Interesse ihrer verkehrlichen und betrieblichen Belange entsprechend den nachstehenden Regelungen verfahren.

§ 2

Baumaßnahmen

- (1) Die Bahnstrecke wird in ihrer bisherigen Linienführung und Höhenlage mit einer Kreuzung (Kreuzungswinkel rd. 71[°]) auf einem Brückenbauwerk über den Kanal hinweggeführt.

- (2) Die Brücke erhält zwischen den Widerlagern eine lichte Weite von mind. 69 m, senkrecht zur Kanalachse gemessen. Bei Ausführung von Zwischenpfeilern betragen der Abstand ihrer wasserseitigen Begrenzungen einschl. etwaiger vorspringender Fundamentteile mind. 53 m (Durchfahrt für die Schifffahrt) und die Lichtweiten der Durchfahrten über den Leinpfaden 3,50 m. Die lichten Höhen des Brückenüberbaues betragen mind. 5,75 m vom Kanalhaltungs-Wasserspiegel und 4,25 m von den Leinpfaden.
- (3) Die Brücke wird für den schweren Lastenzug "S" (1950) bemessen. Die Hauptträger erhalten über Schienenoberkante (SO) einen lichten Abstand von 5,45 m. Auf der Nordseite der Brücke wird für den öffentlichen Verkehr ein Fußsteg von 2,0 m Breite auf der Außenseite des Hauptträgers angebracht.
- (4) In Bahn-km 221,537 wird eine Wegebrücke - zur Überführung des von der WSD neuanzulegenden ostseitigen Kanalseitenweges über die Bahnstrecke - errichtet. Das Überführungsbauwerk erhält eine lichte Weite für die Bahnstrecke von mind. 6,0 m und eine lichte Höhe von 4,80 m von der Soll-SO. Die Brücke wird für Brückenklasse 30 gemäß DIN 1072 bemessen und mit einer Fahrbahnbreite von 5,0 m und beiderseitigen erhöhten Seitenstreifen (Steilborde) von je 0,5 m Breite und 0,25 m Höhe ausgeführt.
- (5) Um den uneingeschränkten Bahnbetrieb aufrechtzuerhalten, wird von Bahn-km 222,284 bis Bahn-km 221,009 auf der Südseite der gegenwärtigen Bahnstrecke im Abstand bis zu rd. 15 m von dieser für die Bauzeit ein Umfahrgleis verlegt. Der vorhandene Geländeeinschnitt der Bahnstrecke wird hierfür entsprechend verbreitert.
- (6) Um eine zügige Durchführung der Erdarbeiten für den Kanalbau zu ermöglichen, ist es notwendig, unter dem Umfahrgleis im Kanalbereich eine Durchfahrtsöffnung für Erdbaugeräte und Bodentransporte vorzusehen. Die hierfür erforderlichen baulichen Einrichtungen und Maßnahmen werden bei der Verlegung des Umfahrgleises berücksichtigt.

§ 3

Planung und Durchführung der Baumaßnahmen

- (1) Die DB ist Planungs- und Bauträgerin der vorbezeichneten Baumaßnahmen. Hierzu gehört die Errichtung des Brückenbauwerkes nach § 2 Abs. (4) ausschließlich der übrigen Teile dieser Wegeüberführung, die von der WSD erstellt werden. Die DB wird die Baumaßnahmen nach den für sie geltenden Vorschriften so wirtschaftlich wie möglich und unter Wahrung der Interessen der WSD durchführen.
- (2) Die WSD übernimmt alle Arbeiten für den erforderlichen Grunderwerb und den Abschluß von Gestattungsverträgen für die Änderung der bestehenden Bahnanlagen und für die Umfahrungsstrecke.
- (3) DB und WSD werden sich über den jeweiligen Stand ihrer Planung und Baumaßnahmen unterrichten und sich über alle die Belange des anderen berührenden Fragen abstimmen.
- (4) Die DB wird nach Abschluß dieser Vereinbarung unverzüglich mit den Entwurfsarbeiten beginnen und bemüht sein, die Durchführung ihrer Baumaßnahmen auf die zeitlichen Bedürfnisse des Kanalbaues abzustimmen. Im Interesse einer zügigen Durchführung des Kanalbaues ist eine entsprechend kurzfristige Fertigstellung der Baumaßnahme erforderlich.
- (5) Die DB ist berechtigt, alle ihr obliegenden Aufgaben einem Ingenieurbüro zu übertragen.

§ 4

Kostenregelung

- (1) Die WSD erstattet der DB gemäß § 41 Abs. 1, 3 und 6 WaStrG sämtliche bei Durchführung der Baumaßnahmen nach § 2 anfallenden Bau- und Baunebenkosten, soweit sich diese Baumaßnahmen unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Verkehrs und der für die nächsten 10 Jahre übersehbaren Verkehrsentwicklung auf die Anpassung der Bahnstrecke an den ESK beschränken.

- (2) Sofern die DB aus Gründen, die nicht mit dem Kanalbau in ursächlichem Zusammenhang stehen - wie z.B. im Interesse einer späteren Verkehrsentwicklung - weitergehende Maßnahmen durchführen will, gehen die dadurch entstehenden Kosten zu Lasten der DB.
- (3) Die Kosten der von der WSD zu finanzierenden Baumaßnahmen der DB werden unter Anwendung der Ersten Eisenbahnkreuzungsverordnung berechnet. Dabei werden die Kosten für die Einschaltung eines Ingenieurbüros (§ 3 Abs. 5) auf die Verwaltungskosten angerechnet. Zu den Baukosten nach § 4 1. EKrV zählen auch die anfallenden Betriebserschwerungskosten der DB. Die WSD hat der DB die von ihr etwa geschuldete Umsatzsteuer zu erstatten.

§ 5

Abrechnung und Zahlung

- (1) Die Baumittel und Verwaltungskosten, die von der DB im Laufe eines Jahres benötigt werden bzw. anfallen, sind der WSD unter Aufgliederung auf die Kalendervierteljahre und die Einzelmaßnahmen vor Beginn eines jeden Jahres anzuzeigen. Auf Anforderung der DB leistet die WSD vierteljährlich entsprechend dem Verfahrens- oder Arbeitsfortschritt Zwischenzahlungen. In diesen Anforderungen bescheinigt die DB, daß Bauleistungen oder durch Rechtsverfahren bedingte Leistungen an Dritte entsprechend den angeforderten Zwischenzahlungen erbracht werden bzw. Ausgaben angefallen sind.
- (2) Nach Abschluß des Bauvorhabens wird die DB der WSD zur Rechnungslegung eine mit Richtigkeits- und Feststellungsvermerk versehene Schlußrechnung zuleiten.

§ 6

Bauabnahme und Eigentum

- (1) Die Bauabnahmen obliegen der DB. Dabei werden die WSD und die Gemeinde Wendisch Evern entsprechend ihrer späteren Erhaltungsaufgaben (§ 7) und ihres Eigentumanteils (§ 6 (2)) beteiligt.

- (2) Die Eigentumsverhältnisse werden nach Fertigstellung aller Baumaßnahmen entsprechend der Abgrenzung der Erhaltungsaufgaben (§ 7), soweit erforderlich im Wege der Eigentumsumschreibung, wie folgt geregelt:
 - (2.1) Die WSD wird Eigentümerin des Kanalkreuzungsbauwerkes einschließlich Böschungskegel, Widerlager und Überbau sowie des zum Bauwerk gehörenden und von ihm überspannten Grund und Bodens.
 - (2.2) Die DB wird Eigentümerin der übrigen Teile der Kreuzungsanlage, d.h., der von ihr nach § 7 zu unterhaltenden Bahnanlagen auf der Brücke und der Bahnanlagen einschließlich Grund und Boden außerhalb des Kreuzungsbauwerkes.
 - (2.3) Das nach § 2 Abs. 4 zu errichtende Brückenbauwerk geht ausschließlich der von ihm überspannten Bahnflächen in das Eigentum der Gemeinde Wendisch Evern als zukünftigen Wegebau- lastträger über.

§ 7
Erhaltung



- (1) Die Unterhaltung und Erneuerung des Kanalkreuzungsbauwerkes ausschließlich der im Abs. 2 aufgeführten Anlagen obliegt gemäß § 42 Abs. 1 und 4 WaStrG der WSD. Die WSD übernimmt daher auch die Bauwerksprüfung, an der sich die DB beteiligt und nach ihren Prüfungsvorschriften in Erfüllung der Pflichten gemäß § 38 Bundesbahngesetz verantwortlich zeichnet. Die WSD führt die Bauwerksakten und das Brückenbuch. Die DB erhält Zweitstücke von der Festigkeitsberechnung, den Bestandsplänen (auf Leinen in einer Mappe) und dem Brückenbuch. Die Durchführung der Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten werden zwischen beiden Behörden von Fall zu Fall geregelt.
- (2) Die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues auf der Brücke und der für den Bahnbetrieb erforderlichen Einrichtungen und Anlagen im Brückenbereich, wie Signalanlagen, Rauch- und Berührungsschutzeinrichtungen und Kabelführungen sowie der übrigen Teile außerhalb des Kanalkreuzungsbauwerkes obliegt gemäß

§ 42 Abs. 4 WaStrG der DB. Zum Oberbau gehören die Schienen, das Kleineisen, die Schwellen, der Schotter, die Schienenauszugsvorrichtungen und die Schutzschienen mit ihren Halterungen. Bei direkt befahrenen Brücken gehören zum Oberbau die Schienen, das Kleineisen mit Rippen- und Rippenspurplatten, die Grummiplatten, die Schienenauszugsvorrichtungen und die Schutzschienen mit ihren Halterungen, nicht aber die Ausgleichplatten unter den Rippenspurplatten. Zu den Kabelführungen gehören die isolierend wirkenden Kabelrinnen oder Kabelrohre.

- (3) Die Unterhaltung und Erneuerung der Wegebrücke (§ 2 Abs. 4) obliegt der WSD bzw. wird im Wege der Ablösung der Gemeinde Wendisch Evern als zukünftigem Wegebauastträger übertragen.

§ 8

Ablösung

- (1) Die WSD wird der DB durch Zahlung eines Ablösungsbetrages die durch die Kreuzungsanlagen bedingten Unterhaltungs- und Erneuerungsmehrkosten sowie etwaige Betriebserschwerungskosten erstatten. Es besteht Übereinstimmung darüber, daß bei Errechnung dieses Ablösungsbetrages zugunsten der WSD die Baumittel zu berücksichtigen sind, welche die DB für die Erneuerung der gegenwärtigen Bahnanlagen hätte aufwenden müssen und durch die vorgesehenen Baumaßnahmen einsparen wird.
- (2) Der Ablösungsbetrag wird nach erfolgter Inbetriebnahme der geänderten Bahnstrecke im beiderseitigen Einvernehmen unter Zugrundelegung der "Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten für Brücken-Ablösungsrichtlinien 1966 -" (BMV-Erlaß vom 10.5.1966 - StB 2/3/E 1/4-Lkb 30 Vms 66/W6/W10 - 6194 VA 65 -) ermittelt und von der WSD geleistet.

§ 9

Änderungen

Änderungen und Ergänzungen, welche sich während der Bauausführung

in technischer Hinsicht ergeben, werden im gegenseitigen Benehmen geregelt und ggf. durch Änderung der Vereinbarungen schriftlich festgelegt.

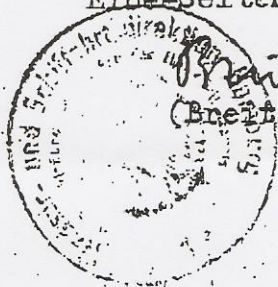
§ 10

Ausfertigung

Diese Vereinbarung wird doppelt gefertigt. Jeder Vereinbarungspartner erhält eine Ausfertigung.

Hamburg, den ..25.11.....1970

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
Neubauabteilung für den Bau des
Elbe-Seitenkanals



[Handwritten Signature]
(Bretschwert)

Hamburg, den 16.10.1970

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion
Hamburg
48A Tb 8.Ib 1.3536.2



[Handwritten Signature]
(Kranich)

