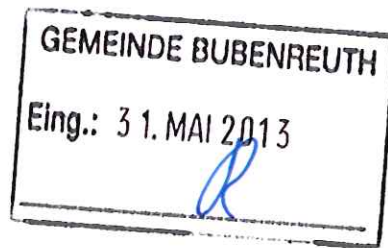


WMRC Rechtsanwälte ♦ Postfach 04 07 61 ♦ 10064 Berlin  
Gemeinde Bubenreuth  
Erster Bürgermeister Rudolf Greif  
Herrn Racher  
Birkenallee 51  
91088 Bubenreuth



Dr. Friedrich Wichert  
Dr. Stefan Rude\*  
Katja Gnittke  
Franziska Hansmann\*\*  
Dr. Natalie Hildebrandt

Chausseestraße 5  
10115 Berlin

Tel. +49 (0) 30 288 84 83 -0  
Fax +49 (0) 30 288 84 83 -10

Info@wmrc.de | www.wmrc.de

\*zugleich Fachanwalt für Bau- und  
Architektenrecht  
\*\*zugleich Fachanwältin für Verwal-  
tungsrecht

Berlin, 28.05.2013

Unser Zeichen: 111/12SR-cs  
Ihr Zeichen:

**Eisenbahnbrücke am Bubenreuther Weg („Mausloch“); eisenbahnkreuzungsrechtliche Fragen**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Greif,  
sehr geehrter Herr Racher,

im Anschluss an unsere angenehme und konstruktive Besprechung am 04.12.2012 möchten wir die Antworten auf die eisenbahnkreuzungsrechtlichen Fragen noch einmal zusammenfassen. Die Zusammenfassung ist keine ausführliche Begutachtung der einzelnen Fragen, sondern gibt nur Aussagen aus der ersten Besprechung wieder. Selbstverständlich sind wir bereit, zu einzelnen Punkten ausführlicher Stellung zu nehmen und die Aussagen durch Rechtsprechung und ggf. Literaturmeinungen zu unterlegen. Bevor wir auf die einzelnen Fragen eingehen (dazu unter II.), sollen zunächst die drei von uns in der Besprechung eingangs aufgestellten Thesen dargestellt werden.

**I. Eingangsthesen**

Die Ausgangspunkte für die weitere Diskussion sind unseres Erachtens, dass bei einem Neubau der Eisenbahnbrücke eine lichte Weite von 5 m nicht genehmigungsfähig ist, die Stadt Erlangen sich quotal an den Kosten des Neubaus beteiligen muss

Deutsche Kreditbank AG  
Konto 20 11 76 36  
BLZ 120 300 00

IBAN: DE65120300000020117636  
BIC: BYLADEM1001

Steuernr: 34 / 589 / 53304  
USt-ID: DE 251301853

und dass die Gemeinde Bubenreuth der Stadt Erlangen möglicherweise auch ohne eine Vereinbarung Kosten erstatten muss.

### **1. Lichte Weite der Eisenbahnbrücke**

Wenn die alte Eisenbahnbrücke abgerissen und eine neue Eisenbahnbrücke gebaut wird, sind die im Zeitpunkt des Neubaus geltenden rechtlichen Bestimmungen zu beachten. Die Planfeststellungsbehörde muss bei ihrer Entscheidung über den Planfeststellungsantrag auch die aktuellen technischen Regeln beachten. Ferner muss sie beachten, dass das Kreuzungsbauwerk die Verkehrsbedürfnisse und die Sicherheitsanforderungen befriedigt. Angesichts der jetzigen Verkehrsverhältnisse ist die aktuelle lichte Weite von 5 m u. E. wohl nicht mehr genehmigungsfähig.

### **2. Kostenbeteiligung der Stadt Erlangen**

Die Stadt Erlangen muss sich voraussichtlich an den Kosten des Neubaus der Eisenbahnkreuzung quotal beteiligen. Nach § 12 EKrG fallen die durch eine Kreuzungsmaßnahme entstehenden Kosten beiden Kreuzungsbeteiligten zur Last, wenn beide die Änderung verlangen oder sie im Fall einer Anordnung hätten verlangen müssen, und zwar in dem Verhältnis, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden. Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch die Änderung erwachsen, sind auszugleichen (Vorteilsausgleich). Die Kostenbeteiligungspflicht der Stadt Erlangen setzt demnach zweierlei voraus: Es muss sich zunächst um eine Änderungsmaßnahme im Sinne des § 3 EKrG handeln, also um eine Maßnahme, die zur Sicherheit oder zur Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erforderlich ist. Zum anderen muss die Stadt Erlangen eine Änderung der Kreuzung verlangen bzw. verlangen müssen. Bei einem ausdrücklichen Verlangen der Stadt Erlangen wird die Kostenbeteiligungspflicht nicht im Streit stehen. Sollte die Stadt Erlangen ein ausdrückliches Verlangen nicht stellen, käme es darauf an, ob sie die Änderung verlangen müsste. Wir gehen angesichts der jetzigen Verkehrssituation davon aus, dass die Stadt Erlangen eine Änderung der lichten Weite verlangen müsste. Die Stadt hat aber möglicherweise Spielraum, die Verkehrsverhältnisse so zu gestalten (Verkehrsumleitungen etc.), dass sich die derzeitige Verkehrssituation entspannen mag. Wir halten das nicht für wahrscheinlich, können diese fachliche Frage aber nicht abschließend beurteilen.

### **3. Kostenerstattung durch die Gemeinde Bubenreuth**

Die Gemeinde Bubenreuth ist nicht Beteiligter an der Kreuzung i.S.d. § 1 Abs. 6 EKrG. Danach sind nur Beteiligte das Unternehmen, das die Baulast des Schienenwegs der kreuzenden Eisenbahn trägt, und der Träger der Baulast der kreuzenden Straße. Kostenerstattungspflichten ergeben sich auch nicht aus den folgenden Vorschriften des EKrG. Eine Kostenerstattungspflicht der Gemeinde gegenüber der Stadt könnte sich aus Art. 49 BayStrWG ergeben. Wenn eine Gemeindeverbindungsstraße ausschließlich oder überwiegend dem Verkehrsbedürfnis anderer Gemeinden dient, sind diese nach dieser Vorschrift verpflichtet, nach Maßgabe ihres Nutzens der Gemeinde, durch deren Gebiet die Straße verläuft, die im Rahmen der Straßenbaulast erforderlichen Aufwendungen zu erstatten.

## **II. Antworten auf Ihre Fragen**

### **1. Gemeinderat allgemein:**

- a) *Wäre der Neubau bzw. die Erneuerung einer Eisenbahnbrücke mit einer Straßendurchfahrt von lediglich rd. 5 Metern lichter Weite ein – hinsichtlich der Anforderungen des Verkehrs auf einer Gemeindeverbindungsstraße – regelwidriges Bauwerk?*

Die lichte Weite der Brücke ist Gegenstand einer Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde. Meines Erachtens könnte eine lichte Weite von 5 m nur bei einer einbahnigen Straße gerechtfertigt sein.

- b) *Wenn Frage 1. mit ja zu beantworten wäre, dürfte die Bahn dann ein solches regelwidriges Bauwerk erstellen?*

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet mit dem Planfeststellungsbeschluss, was die Bahn bauen darf. Sofern die lichte Weite der Brücke nicht verbindlich vorgegeben ist, kann sich die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägungsentscheidung über bestimmte Vorgaben auch hinwegsetzen (also auch über Regeln der Technik). Bei der Abwägung sind die öffentlichen und privaten Belange gerecht untereinander abzuwägen.

- c) *Wenn Frage 2. mit nein zu beantworten wäre, also die Bahn straßenbauliche Mindeststandards beachten muss, überwacht bzw. setzt dann gegebenenfalls die Anordnungsbehörde (das Bundesverkehrsministerium) durch, dass die Bahn ihrer Pflicht nachkommt?*

Auf die Einhaltung der Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses achtet zunächst das Eisenbahnbundesamt. Die Anordnungsbehörde nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (hier das Bundesverkehrsministerium) trifft ebenfalls Anordnungen, wenn Verpflichtungen aus dem Kreuzungsrechtsverhältnis bzw. aus dem Eisenbahnkreuzungsgesetz verletzt werden, d.h. wenn die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs eine Maßnahme erfordert (§ 7 EKrG).

### **2. GRM Seuberth (FW-Fraktion):**

- a) *Hat unsere gegenüber der Stadt Erlangen abgegebene Absichtserklärung aus dem Jahr 1992 (Beteiligung an den Baukosten) noch eine bindende Wirkung?*

Davon gehe ich nicht aus, zumal die Stadt Erlangen eine Kostenbeteiligung der Gemeinde zwischenzeitlich selbst in Frage gestellt hat. Es ist angesichts der mir vorliegenden Dokumente auch fraglich, ob überhaupt beiderseitig verbindliche Erklärungen abgegeben wurden.

- b) *Im schlimmsten Fall ist das Bauwerk erstellt und der Linienbus kommt nicht oder deutlich schlechter hindurch. Wäre bei einer Verschlechterung des Zu- und Umstandes die Bahn schadensersatzpflichtig, oder müsste die Bahn gar das Bauwerk abreißen?*

Die Kreuzung muss den Verkehrsbedürfnissen genügen. Ist das nicht der Fall, ist es von den Kreuzungsbeteiligten so zu ändern, dass die Verkehrsbedürfnisse erfüllt werden. Sollte die Planfeststellungsbehörde aber die jetzige lichte Weite erlauben und auch die Gerichte Anfechtungsklagen dagegen abweisen, ist ein Abriss des Bauwerks auf absehbare Zeit äußerst unwahrscheinlich. Auch Schadensersatzpflichten wegen der Linienbusse sind dann nicht wahrscheinlich.

- c) *Wie ist nach Einsicht in die Unterlagen Ihre Einschätzung zur Kostenteilung?*

Dazu kann jetzt keine seriöse Aussage getroffen werden. Zur Ermittlung der Kostenteilung sind mindestens zwei Fiktiventwürfe für die Baumaßnahme von einem Ingenieurbüro zu erstellen und die jeweiligen Kosten ins Verhältnis zu setzen. Bei der Kostenteilung ist dann ferner zu berücksichtigen, welche Mehr- oder Minderkosten in der Unterhaltung der Eisenbahnbrücke für die DB Netz AG entstehen. Auch dies kann ich nicht beurteilen.

- d) *Wie sind Ihre Erfahrungen aus anderen, ähnlichen Bauvorhaben der Bahn AG?*

Aus anderen Bauvorhaben kann ich berichten, dass die DB Netz AG bestimmte lichte Weiten von Eisenbahnüberführungen, die die Planfeststellungsbehörde vorgibt, auch gegen den Willen bzw. ohne ausdrückliches Verlangen des Straßenbaulastträgers baut und - mangels Kreuzungsvereinbarung - anschließend gerichtlich die anteiligen Kosten des Straßenbaulastträgers einklagt.

- e) *Bubenreuth hat mit der Bahn noch weitere Bauwerke entlang der Eisenbahn zu organisieren. Belastet ein evtl. Streit um die Mauslochkosten andere Bauwerke, oder ist sogar zu erwarten, dass wir dort finanziell mehr in die Verantwortung genommen werden?*

Die Befürchtungen teile ich nicht. Die Bauvorhaben werden auf Seiten der Bahn vermutlich kaum in Verbindung gebracht, weil die Beteiligten andere sind.

- f) *Kann die Stadt Erlangen eine Durchfahrt im Mausloch beschränken (z. B. nur Radfahrer, Einbahnstraße etc.)?*

Die Stadt Erlangen kann als Straßenbaulastträger verkehrsbeschränkende Maßnahmen treffen.

*g) Darf die Bahn anders bauen als es die planfestgestellten Pläne vorsehen?*

Nein. Wenn die Bahn anders baut, als die Planfeststellung vorsieht, wäre sie verpflichtet, eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses zu beantragen. Das Bundesverwaltungsgericht hat erst kürzlich in einem Fall, bei der die Bahn abweichend vom Planfeststellungsbeschluss die lichte Weite verringert hatte, entschieden, dass dieser Schwarzbau nachträglich legitimiert werden könne.

*h) Wenn ja, was müsste die Bahn vorher veranlassen und wie wäre der zeitliche Rahmen?*

Siehe zunächst unter g). Die DB Netz AG müsste ein Änderungsverfahren zum Planfeststellungsbeschluss beantragen. Dessen Dauer kann ich nicht abschätzen. Meines Erachtens müsste die Gemeinde dabei beteiligt werden.

*i) Das Mausloch stellt für mich einen erheblichen Teil der Baustelleneinrichtung für das benachbarte Bauwerk (Burgbergtunnel) dar. Der Aushub soll über die Bubenreuther Seite abgefahren werden, hierfür ist ein schmales Mausloch katastrophal. Meinen Sie, dass trotzdem die Gefahr eines „kleinen Mausloches“ besteht?*

Vorüber gehende Baumaßnahmen prägen die Verkehrsbedürfnisse auf Dauer wohl nicht so sehr, dass das Brückenbauwerk dementsprechend dimensioniert werden müsste. Die Baulogistik für den Burgbergtunnel wird vermutlich das Bauwerk nicht beeinflussen.

### **3. CSU-Fraktion:**

*In welchem Umfang kann die Bahn die Stadt Erlangen dazu verpflichten, die Kosten für Umbaumaßnahmen zu übernehmen und um welche Maßnahmen würde es sich dann handeln?*

Die DB Netz AG kann die Stadt zur Kostenbeteiligung gemäß § 12 EKrG verpflichten, wenn die DB Netz AG zunächst selbst eine Änderung der Kreuzung verlangt und die Stadt eine Änderung ausdrücklich verlangt oder eine Änderung hätte verlangen müssen.

Die Kostenbeteiligung bezieht sich auf die gesamte Maßnahme, soweit sie die Kreuzung betrifft bzw. durch die Kreuzungsverhältnisse bedingt sind. Die Maßnahmen, auf die sich die Kostenbeteiligung bezieht, umfassen also auch Maßnahmen, die die DB Netz AG verlangt. Insoweit sprechen wir von der Kosten-

masse, die alle kreuzungsbedingten Kosten umfasst. Es kommt jedoch vor allem auf die quotale Kostenbeteiligung an. Wie bereits erwähnt, werden insoweit Fiktiventwürfe erstellt, die zueinander ins Verhältnis gesetzt werden. Der Fiktiventwurf für die Maßnahmen, die die Stadt verlangt oder hätte verlangen müssen, wird in das Verhältnis zu dem Fiktiventwurf für die Maßnahmen, die die DB Netz AG verlangt, gesetzt.

#### **4. SPD-Fraktion:**

- a) *Nach unseren Informationen, die wir als Gemeinderäte haben, ist die Bahn angeblich beim Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg – Erfurt nur verpflichtet, ein zweites Bauwerk in gleicher Breite zu schaffen.*

*Als Gemeinderäte sind wir verpflichtet, auch für die Sicherheit der Bürger zu sorgen. Beim Brückenbauwerk „Mausloch“ geht es auch um die Verkehrssicherheit unserer Bürger. Schon heute ist es ein neuralgischer Punkt für den Straßenverkehr, für PKW, Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr durch Busse. Ein zweites Brückenbauwerk in gleicher Breite und Länge würde die Verkehrssituation an der Stelle verschlechtern und eine erhebliche Gefährdung für unsere Bürger bringen.*

*Darf die Bahn solche Kenntnisse ignorieren und somit die Sicherheit unserer Bürger gefährden?*

Nein, die Kenntnisse dürfen von allen Kreuzungsbeteiligten, also der DB Netz AG und der Stadt Erlangen als Kreuzungsbaulastträger, nicht ignoriert werden, aber auch nicht von den zuständigen Behörde, das heißt die Planfeststellungsbehörde und die kreuzungsrechtliche Anordnungsbehörde. Wenn die Sicherheit an der Kreuzung gefährdet ist und die Kreuzungsbaulastträger nicht tätig werden, müsste die Anordnungsbehörde einschreiten.

- b) *Wie ist die rechtliche Position Bubenreuth zu Erlangen? Kann sich die Stadt Erlangen einfach darauf zurückziehen, dass sie kein Änderungsverlangen hat? Kann Erlangen Schadensersatz von Bubenreuth fordern? Wenn ja, in welcher Höhe?*

Die Gemeinde Bubenreuth hat gegenüber der Stadt Erlangen hinsichtlich des „Mauslochs“ keine bestimmte rechtliche Position. An der Kreuzung sind als Beteiligte nur der Straßenbaulastträger, also die Stadt Erlangen, und der Eisenbahnbaulastträger, die DB Netz AG, beteiligt. Da es sich beim Bubenreuther Weg um eine Gemeindeverbindungsstraße handelt, könnte die Stadt gegenüber der Gemeinde einen Kostenerstattungsanspruch für ihre Aufwendungen zum Bubenreuther Weg haben. Insofern ergibt sich eine möglicherweise mittelbare Beteiligung der Gemeinde an der Kreuzungsmaßnahme. Für die Gemeinde ergibt sich aber kein unmittelbarer Anspruch

gegen die Stadt Erlangen, ein Änderungsverlangen an der Kreuzung zu stellen, soweit dies nicht vertraglich vereinbart wird. Es besteht allerdings eine objektive Pflicht der Stadt für eine verkehrssichere, die Verkehrsbedürfnisse befriedigende Kreuzung einzustehen. Sie hat im Kreuzungsrecht, anders als im sonstigen Straßenbaulastrecht, kein Ermessen über das Ob des Tätigwerdens. Wenn die Verkehrsbedürfnisse nicht befriedigt werden oder die Sicherheit an der Kreuzung gefährdet ist, muss sie tätig werden. Lediglich über das Wie kann sie in einem gewissen Rahmen entscheiden.

*c) Gibt es technisch-rechtliche Mindestmaße für so ein neues Bauwerk?*

Es gibt keine gesetzlichen Mindestmaße für das Bauwerk, aber technische Regeln, die bei der Planfeststellung zu berücksichtigen sind. Diese ergeben sich etwa aus den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschilte (RAS-Q).

*d) Kann ein „zweites Mausloch“ überhaupt noch genehmigt werden?*

Ich schätze die Verkehrsverhältnisse am „Mausloch“ derzeit so ein, dass ein Bauwerk mit 5 m lichte Weite nicht genehmigungsfähig wäre, erst recht kein „zweites Mausloch“ neben dem jetzigen.

*e) Was ist die Bahn von sich aus verpflichtet zu tun an so einem verkehrstechnisch völlig überholten, doch wohl aus dem 19. Jahrhundert stammenden Bauwerk, wenn sie an dieser Stelle eine neue Brücke baut. Darf sie das „19. Jahrhundert“ einfach ins „21. Jahrhundert verlängern“?*

Wie bereits dargestellt, sind für das Bauwerk sowohl die Stadt Erlangen als auch die DB Netz AG als Kreuzungsbaulastträger verantwortlich. Sie müssen beide gewährleisten, dass das Kreuzungsbauwerk den Verkehrsbedürfnissen und den Sicherheitsanforderungen gerecht wird. Es bestehen erhebliche Zweifel, dass dies mit einer lichten Weite von 5 m möglich ist, so dass ich ein zweites Mausloch für nicht genehmigungsfähig halte.

*f) Sollte die Bahn ein „zweites“ bzw. ein „doppeltes Mausloch“ planen, welche rechtlichen Möglichkeiten (Rechtsmittel) hat Bubenreuth? Können wir dagegen klagen? Wenn ja, welche Aussichten hätte so ein Klage?*

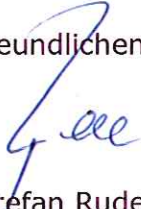
Wenn die DB Netz AG ein zweites Mausloch planen sollte, was derzeit wohl nicht der Fall ist, müsste sie dies bei der Planfeststellungsbehörde so beantragen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens könnte die Gemeinde Einwendungen gegen solche Planungen erheben. Wenn die Planfeststellungsbehörde gleichwohl eine unzutreffende Abwägungsentscheidung über den Planfeststellungsbeschluss trifft, könnte dieser von der Gemeinde angegriffen werden, wenn sie dadurch in ihren Rechten verletzt wird. Eine

Rechtsverletzung der Gemeinde wird bei Infrastrukturmaßnahmen in anderen Gemeinden nicht einfach zu begründen sein, könnte aber wegen der Nadelöhrfunktion des „Mauslochs“ mit Blick auf die Planungshoheit bzw. Selbstverwaltungsgarantie der Gemeinde begründbar sein. Die Aussichten einer solchen Klage kann ich derzeit nicht einschätzen, zumal eine solche Planung und deren Begründung noch nicht vorliegen.

Im Übrigen könnte die Gemeinde auch eine Tätigkeit der Aufsichtsbehörde für die Kreuzung beantragen. Die Anordnungsbehörde müsste dann nach pflichtgemäßem Ermessen entscheiden, ob sie tätig wird und etwa eine bestimmte lichte Weite anordnet. Einen Anspruch auf Tätigwerden hätte die Gemeinde jedoch nicht.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Stefan Rude  
Rechtsanwalt