

## Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts VII

Von Rechtsanwalt und Notar *Prof. Dr. Bernhard Stüer*, Münster/Osnabrück, und Rechtsreferendar *Caspar David Hermanns*, Berlin

Seit dem Jahre 1995 treffen sich die Eisenbahnrechtler Deutschlands einmal im Jahr zu einem Informationsaustausch<sup>1</sup>. Es gilt dann, Bilanz zu ziehen und die neuen Entwicklungen im Eisenbahnrecht in Deutschland und Europa zu erörtern. Die Beratungen werden vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in Bonn und der Forschungsstelle für Umwelt-, Verkehrs- und Technikrecht an der Juristischen Fakultät der Eberhard-Karls-Universität Tübingen durchgeführt. Und so konnten auch in diesem Jahr *Ralf Schweinsberg*, Vizepräsident des EBA (Bonn), in Vertretung des EBA-Präsidenten *Horst Stuchly* und *Prof. Dr. Michael Ronellenfitsch* (Tübingen) an traditionsreicher Stätte im Universitätshauptgebäude in Tübingen 100 Experten des Bahnrechts aus allen Bereichen von Praxis und Wissenschaft zur Tagung vom 5. und 6.9.2001 begrüßen.

Für die Eisenbahnrechtler stehen durchaus handfeste Veränderungen an. Das Tor der europäischen Harmonisierung ist aufgestoßen, benannte gleich zu Beginn der Tagung *Ralf Schweinsberg* einen der zahlreichen Beratungsgegenstände. Die Kommission hat in 6 Schwerpunktfeldern Initiativen ergriffen oder in Vorbereitung, die auch den deutschen Gesetzgeber auf den Plan rufen. Das AEG wird erneut geändert. Auch das erste Infrastrukturpaket erzeugt in Deutschland Regelungsbedarf. Zudem besagen ernst zu nehmende Prognosen, dass die Dichte nicht zuletzt des Schwerlastverkehrs auf deutschen Straßen weiter zunimmt, sodass auch der Bau- und Unterhaltungsbedarf gewaltig ist. Die Bundesregierung hat hierfür in den kommenden Jahren 8,6 Mrd. DM eingeplant.

### *Aktuelle Entwicklungen im Planfeststellungsrecht*

In seinem Bericht über die aktuelle Rechtsprechung zum Fachplanungsrecht sparte *Ronellenfitsch* nicht mit Kritik. Die Auffassung des OVG Koblenz<sup>2</sup>, dass bei der Auswahl der Flächen für die Ablagerung von Überschussmassen, die bei dem Bau einer Bahnlinie entstehen, auch Kostengründe eine Rolle spielen und deshalb im Grundsatz auch die Enteignung zulässig sein soll, ging dem Tübinger Hochschullehrer zu weit. Denn im Gegensatz zur Enteignung im Trassenbereich oder für ein in sich schlüssiges Konzept von naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen<sup>3</sup> sei die Ablagerung einer Überschussmasse nicht auf einen bestimmten Standort angewiesen. Für teilweise zu weit gehend hielt *Ronellenfitsch* auch die Auffassung des VG Potsdam<sup>4</sup>. Danach unterliegen nichteisenbahnbetriebsbezogene (eisenbahnfremde) Nutzungen auch dann der Aufsicht der allgemeinen Bauaufsichtsbehörden, wenn sie sich auf planungsrechtlich privilegiertem Bahngelände vollziehen. Ein Einzelhandelsgeschäft (Lederwarengeschäft), dessen Tätigkeit und Sortiment sich im Wesentlichen nicht darauf beschränkt, den Bedürfnissen des Reiseverkehrs zu dienen, weist danach regelmäßig keinen funktionalen Bezug zum Betrieb der Eisenbahn auf. Dieser Auffassung der Potsdamer Richter konnte *Ronellenfitsch* nicht folgen. Der Verkauf von Koffern und anderen Reiseartikeln müsse dem Bahnbetrieb zugerechnet werden.

Dabei stieß der Eisenbahnrechtler auch zu Grundsätzlichem vor: Die Planfeststellung stellt, solange nicht in Rechte Dritter eingegriffen wird, nur den bestehenden Anspruch des Unternehmers fest. Sie verleiht daher nur insoweit Rechte, wie enteignend in fremdes Eigentum oder in Rechte anderer eingegriffen werden soll. Im Übrigen stellt sie nur das Bestehen von Rechten fest. Unabhängig von der gesetzlichen Bedarfsplanung ergebe sich eine eigenständige Planrechtfertigung auch aus der Daseinsvorsorge, die von der Eisenbahn wahrgenommen werde. Da war es wohl auch nur ein kleiner Schritt zum Recht auf Mobilität, das sich *Ronellenfitsch* schon seit Jahren auf die Fahnen geschrieben hat und für das er jetzt einen erlauchten Kreis an Befürwortern ausfindig machte. Die Gemeinden sah *Ronellenfitsch* gegenüber der Fachplanung eher auf dem Rückzug<sup>5</sup>. Sie müssen nach der Rechtsprechung die Fachplanung so hinnehmen, wie sie sich entwickelt hat.<sup>6</sup> Dass anerkannte Naturschutzverbände keine Träger öffentlicher Belange im Sinne bundesrechtlicher Regelungen sind<sup>7</sup>, verstand sich für *Ronellenfitsch* geradezu von selbst. Zugleich sah er aber auch auf Bundesebene die Verbandsklage für die Naturschutzverbände kommen und hielt eine Abwehrposition dagegen wohl für wenig aussichtsreich. Gegenwärtig gelte allerdings noch die bisherige Rechtslage, wonach die Naturschutzverbände auf Bundesebene nicht verbandsklageberechtigt seien und auch der Erwerb eines Sperrgrundstücks die Klagebefugnis nicht vermitteln könne.<sup>8</sup>

Den Wiedervereinigungsbonus, den das BVerwG<sup>9</sup> der Eisenbahn bei der Widerertüchtigung von teilungsbedingt stillgelegten Eisenbahnstrecken zubilligte, bezeichnete er als Ergebnis einer „Mitleidrechtsprechung“, die allerdings nicht ohne Weiteres auf die alten Bundesländer übertragen werden könne. Auch wird eine Gemeinde durch die Wiederertüchtigung solcher Bahnanlagen nach Auffassung des BVerwG nicht in ihrer Planungshoheit verletzt. Die Rechtsprechung zu möglichen Eigentums- oder Gesundheitsbeeinträchtigungen in solchen Fällen<sup>10</sup> hat das Gericht auf die Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit nicht entsprechend angewandt.

Auch der Gesetzgeber hat erneut Bewegung in das Eisenbahnrecht gebracht. Durch das UVP-Artikelgesetz (Umweltgesetz 2001)<sup>11</sup> ist § 18 AEG, die Kernvorschrift der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung, geändert worden. Nach der Neufassung des § 18 Absatz 1

<sup>1</sup> Zu den Vorjahren vgl. *Stüer/Hermanns*, DVBl. 1999, 27; DVBl. 1999, 1570; DVBl. 2001, 179. Vgl. auch den demnächst erscheinenden Tagungsband *Ronellenfitsch/Schweinsberg*, Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts VII, Hamburg 2002.

<sup>2</sup> OVG Koblenz, Urteil vom 5.4.2000 – 8 C 11634/98 –, DVBl. 2000, 1368.

<sup>3</sup> BVerwG, Urteil vom 21.12.1995 – 11 VR 6.95 –, DVBl. 1996, 676.

<sup>4</sup> VG Potsdam, Beschluss vom 14.9.2000 – 4 L 1039/00 –, BauR 2000, 1910 - Bahnhofcenter Potsdam; vgl. zur Abgrenzung zwischen eisenbahnrechtlicher Fachplanung und kommunaler Planungshoheit BVerwG, Urteil vom 16.12.1988 – 4 C 48.86 –, DVBl. 1989, 458 = BVerwGE 81, 111.

<sup>5</sup> BVerwG, Beschluss vom 17.4.2000 – 11 B 19.00 –, NVwZ 2001, 88 - Bahnbiotop.

<sup>6</sup> OVG Lüneburg, Urteil vom 20.12.2000 – 7 L 1941/00 –, UPR 2001, 316 = DÖV 2001, 524.

<sup>7</sup> OVG Lüneburg, Urteil vom 12.10.2000 – 7 M 3440/00 –, NVwZ-RR 2001, 435.

<sup>8</sup> BVerwG, Urteil vom 27.10.2000 – 4 A 10.99 –, DVBl. 2001, 385.

<sup>9</sup> BVerwG, Urteil vom 12.4.2000 – 11 A 18.98 –, DVBl. 2000, 1344 = BVerwGE 111, 108.

<sup>10</sup> BVerwG, Urteil vom 28.10.1998 – 11 A 3.98 –, DVBl. 1999, 861 = BVerwGE 107, 350; Urteil vom 17.11.1999 - 11 A 4.98 –, DVBl. 2000, 796, = BVerwGE 110, 81.

<sup>11</sup> Artikelgesetz zur Umsetzung der UVP-ÄndRL, der IVU-RL und weiterer europarechtlicher Richtlinien zum Umweltrecht vom 27.7.2001 (BGBl. I 1950). Zu den Änderungen im Städtebaurecht *Stüer*(Hrsg.), Städtebaurecht 2001, Osnabrück 2001.

Satz 1 AEG dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Eine Plangenehmigung ist nach § 18 Absatz 2 AEG grundsätzlich nur bei nicht uvp-pflichtigen Vorhaben zulässig. Auch ein Verzicht auf ein förmliches Verfahren kann in Zukunft nur bei nicht uvp-pflichtigen Vorhaben stattfinden (§ 18 Absatz 3 AEG). Gleichwohl ist die Plangenehmigung nicht am Ende, meinte *Ronellenfitsch*, riet aber dem Gesetzgeber, bei nächst bester sich bietender Gelegenheit eine dem Fernstraßenrecht vergleichbare Regelung auch in das Eisenbahnrecht aufzunehmen (§ 17 Absatz 1a und Absatz 2 FStrG). Nachdem bereits seit dem Jahre 2000 für das Fernstraßenrecht neue Planfeststellungsrichtlinien vorliegen, will auch die Eisenbahnverwaltung nachziehen. Mit Beginn des kommenden Jahres sollen auch für die Eisenbahnplanung neue Planfeststellungsrichtlinien vorliegen und im Internet verfügbar sein, erklärte LtD. Regierungsdirektor *Viktor Kalwey* vom EBA (Bonn). Allerdings befindet sich der Entwurf noch in der internen Diskussion. Ein Umweltsleitfaden ist bereits verfügbar<sup>12</sup>.

#### *Bestandsschutz für Vorhaben im öffentlichen Bedarfsinteresse nach § 38 BNatSchG*

Vorhaben im öffentlichen Bedarfsinteresse sollen durch § 38 BNatSchG einen gewissen Bestandsschutz gegenüber naturschutzrechtlichen Anforderungen erhalten. Nach dieser Vorschrift dürfen Naturschutz und Landschaftspflege Flächen, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes ausschließlich oder überwiegend Zwecken (1) der Landesverteidigung, einschließlich des Schutzes der Zivilbevölkerung, (2) des Bundesgrenzschutzes, (3) des öffentlichen Verkehrs als wichtige öffentliche Verkehrswege, (4) der See- oder Binnenschifffahrt, (5) der Versorgung, einschließlich der hierfür als schutzbedürftig erklärten Gebiete, und der Entsorgung, (6) des Schutzes vor Überflutung oder Hochwasser oder (7) der Fernmeldeversorgung durch die Deutsche Bundespost dienen oder die in einem verbindlichen Plan für die genannten Zwecke ausgewiesen sind, in ihrer bestimmungsgemäßen Nutzung nicht beeinträchtigt werden. Der Anwendungsbereich dieser Vorschrift ist allerdings nicht ganz klar. Sind derartige Vorhaben generell der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung entzogen oder ist diese vom Grundsatz her weiterhin anwendbar? Grundlegend hat sich dazu inzwischen das BVerwG<sup>13</sup> geäußert und dazu folgende Leitsätze aufgestellt: In § 38 Nr. 3 BNatSchG wird keine Anwendungssperre für bestimmte naturschutzrechtliche Vorschriften normiert. Es ist vielmehr in jedem Einzelfall zu prüfen, ob und inwieweit eine Maßnahme des Naturschutzes die bestandsgeschützte Nutzung beeinträchtigen würde. Wird eine Eisenbahnanlage wesentlich geändert, so steht § 38 Nr. 3 BNatSchG der Anordnung von naturschutzrechtlichen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen regelmäßig dann nicht entgegen, wenn damit Eingriffe in die Natur ausgeglichen werden sollen, die außerhalb eines Sicherheitsabstands von 6 m von der bisherigen äußeren Gleisachse vorgenommen werden. Ob die Eingriffsfläche allgemein für Bahnzwecke gewidmet ist, ist insoweit unerheblich.

Oberregierungsrätin *Jovita Rippel* vom EBA (Hamburg/Schwerin) und *Dr. Sandra Otto* von der Deutschen Bahn AG (Berlin) stimmten dieser Entscheidung vom Grundsatz her zu. Offen blieb aber auch in der Diskussion, in welchem Umfang der Bahn auch ein „überwirkender Bestandsschutz“ eingeräumt werden könne. Diese Rechtsfigur, die für das öffentliche Baurecht entwickelt und aus der Eigentumsgarantie abgeleitet wurde<sup>14</sup>, ist allerdings inzwischen vom BVerwG aufgegeben worden. Ein aus der Eigentumsgarantie abgeleiteter „überwirkender Bestandsschutz“ könne sich nicht gegen den einfachen Gesetzgeber durchsetzen<sup>15</sup>. Dieser bestimme vielmehr Inhalt und Schranken des Eigentums und daher auch die Reichweite des Baurechts, das über einen traditionell verstandenen Bestandsschutz hinausgehe. Ein „überwirkender Bestandsschutz“, wie ihn das BVerwG nunmehr gegenüber der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung für möglich angesehen hat, könnte sich allerdings als Ergebnis der Auslegung einer einfachrechtlicher Gesetzesvorschrift darstellen und nötigt daher nicht dazu, auch im Baurecht den juristischen Garten wieder neu aufzugraben. Auch für RiBVerwG *Willi Vallendar* (Berlin) war die Praxistauglichkeit der Entscheidung des BVerwG durchaus offen. Sie könne auch hinsichtlich des 6-m-Streifens vielleicht nicht ohne Weiteres verallgemeinert werden. Die Reichweite des Bestandsschutzes für Vorhaben im öffentlichen Bedarfsinteresse hänge wohl mehr von den jeweiligen Einzelfallumständen ab. Ohnehin wurde bezweifelt, ob § 38 BNatSchG in der anstehenden Naturschutznovelle ganz ungeschoren davon kommen werde.

#### *Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens nach § 76 VwVfG*

Vielfach werden nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung aber vor Fertigstellung des Vorhabens Planänderungen erforderlich, die nach § 76 Absatz 1 VwVfG zwar grundsätzlich ein neues Planfeststellungsverfahren erfordern. Bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung kann die Planfeststellungsbehörde nach § 76 Absatz 2 VwVfG allerdings von einem neuen Planfeststellungsverfahren absehen, wenn die Belange anderer nicht berührt werden oder wenn die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben. Führt die Planfeststellungsbehörde in diesen Fällen oder in anderen Fällen einer Planänderung von unwesentlicher Bedeutung ein Planfeststellungsverfahren durch, so bedarf es nach § 76 Absatz 3 VwVfG keines Anhörungsverfahrens und keiner öffentlichen Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses. Oberregierungsrat *Frank Berka* vom EBA (München) sprach sich dafür aus, die rechtlichen Anforderungen dieser nachträglichen Planänderung mit denen in § 18 AEG für die Planfeststellung, die Plangenehmigung sowie den Verzicht auf ein förmliches Verfahren zu harmonisieren. In diesem Anliegen fand *Berka* auch in der Diskussion Zustimmung. Der Umfang der erneuten Verfahrensbeteiligung müsse sich wohl nach der jeweiligen neuen Betroffenheit richten, wurde ergänzend bemerkt (vgl. auch § 73 Absatz 8 VwVfG)<sup>16</sup>. Die Grundsätze seien wohl auch für die Planreparatur in einem ergänzenden Verfahren wichtig. So führen erhebliche Mängel bei der Abwägung nach § 75 Absatz 1a Satz 2 VwVfG nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können. Auch bei einer derartigen Planreparatur stellt sich die Frage nach dem Umfang des

<sup>12</sup> www.eisenbahn-bundesamt.de

<sup>13</sup> BVerwG, Urteil vom 22.11.2000 – 11 A 4.00 –, NVwZ-2001, 562 – Berliner Innenring.

<sup>14</sup> BVerwG, Urteil vom 12.12.1975 – IV C 71.73 –, DVBl. 1976, 214 = BVerwGE 50, 49 - Tunnelofen; Urteil vom 17.1.1986 – 4 C 80.92 –, DVBl. 1986, 677 = BVerwGE 72, 362 - Statik; Urteil vom 15.2.1990 – 4 C 23.86 –, DVBl. 1990, 572 = BVerwGE 84, 322 - Unikat.

<sup>15</sup> BVerwG, Urteil vom 12.3.1998 – 4 C 10.97 –, BVerwGE 106, 228 = BauR 1998, 760 unter Aufgabe von BVerwGE 72, 362.

<sup>16</sup> BVerwG, Urteil vom 5.12.1986 – 4 C 13.85 –, DVBl. 1987, 573 = BVerwGE 75, 214 – München II.

dafür erforderlichen Verfahrens, da die Voraussetzungen und das Reparaturverfahren in der vorgenannten Vorschrift nicht benannt sind<sup>17</sup>. Hier empfehle es sich, die Verfahrensbeteiligten erneut anzuhören, wenn sich durch die ergänzenden Maßnahmen neue abwägungserhebliche Belange ergeben. Der Reparaturbeschluss bildet dann mit dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss eine Einheit, sodass sich auch der Klagegegenstand entsprechend ändert und die Klage umgestellt werden muss<sup>18</sup>. Offen blieb in der Diskussion, ob auch bei einer Plangenehmigung unter den Voraussetzungen des § 76 Absatz 2 und 3 VwVfG von einem förmlichen Verfahren abgesehen werden kann, wofür sich *Prof. Dr. Willi Blümel* (Speyer) aussprach.

#### *Planfeststellung und Bauausführung*

Nach einem Erfahrungsbericht aus sieben Jahren Bauaufsicht beim EBA, den Baudirektor *Hartmut Freystein* vom EBA (Bonn) vorlegte, befasste sich Rechtsanwalt *Dr. Buchner* (Berlin) mit der Abgrenzung zwischen Planfeststellung und Bauausführung. Nach Auffassung des BVerwG ist die Praxis, die Bauausführung aus der Planfeststellung auszuklammern, rechtlich nicht zu beanstanden, so weit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt und die Beachtung der entsprechenden technischen Regelwerke sichergestellt ist<sup>19</sup>. Allerdings können sich auch in der Bauausführung noch klärungsbedürftige Fragen ergeben, die auch auf Drittbetroffenheiten Auswirkungen haben. In diesen Fällen könne – so *Buchner* – in den Planfeststellungsbeschluss ein Vorbehalt nach § 74 Absatz 3 VwVfG aufgenommen werden. Nach Klärung der technischen Fragen müsse der Vorbehalt durch einen ergänzenden Planfeststellungsbeschluss aufgelöst werden. Hierfür sei das Modell des Konflikttransfers mit einer Rückleitung der Konfliktbewältigung in die Planfeststellung sachgerecht<sup>20</sup>. Nach der Rechtsprechung des BVerwG<sup>21</sup> sind für derartige Vorbehaltsentscheidungen jedoch enge Grenzen gesetzt. Ein Auflagenvorbehalt ist im Planfeststellungsrecht nur zulässig, wenn er den Voraussetzungen des § 74 Absatz 3 VwVfG genügt. Nur dann, wenn sich im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nachteilige Wirkungen weder mit der für eine Anordnung nach § 74 Absatz 2 Sätze 2 und 3 VwVfG hinreichenden Zuverlässigkeit voraussagen noch dem Bereich nicht voraussehbarer Wirkungen nach § 75 Absatz 2 Sätze 2 bis 4 VwVfG zuordnen lassen, kann gemäß § 74 Absatz 3 VwVfG die Frage eines Ausgleichs einer späteren abschließenden Prüfung und Entscheidung vorbehalten bleiben. Diese Voraussetzungen liegen vor, wenn sich aufgrund besonderer Anhaltspunkte die konkrete Möglichkeit abzeichnet, dass nachteilige Wirkungen in absehbarer Zeit eintreten werden, ihr Ausmaß sich jedoch noch nicht abschätzen lässt. Demgemäß kann die jeder Prognose etwa der künftigen Verkehrsentwicklung anhaftende Unsicherheit im Sinne eines "Prognoserisikos" nach Auffassung des BVerwG nicht durch einen Auflagenvorbehalt aufgefangen werden. *Vallendar* hielt den Weg einer vorbehaltenen Entscheidung nach § 74 Absatz 3 VwVfG in Fällen der späteren Konkretisierung der Bauausführung für nicht gangbar. Die Berliner Richter seien sozusagen als selbstverständlich davon ausgegangen, dass die Ausführungsplanung nicht erneut planfeststellungspflichtig sei. Auch von anderen Teilnehmern wurde diese Auffassung vertreten und hinzugefügt, dass das planfeststellungsbedürftige Vorhaben von der nicht planfeststellungsbedürftigen Ausführungsplanung zu trennen sei. So weit allerdings die Ausführungsplanung zugleich abwägungserhebliche Belange mit Drittbetroffenheiten beinhalte, müsse dieser Gegenstand bereits in der Planfeststellung abgearbeitet werden. Ein Hin- und Herspringen zwischen Planfeststellung und Ausführungsplanung könne daher als taugliches Modell jedenfalls nicht befürwortet werden.

#### *Entwidmung von Eisenbahnbetriebsanlagen*

Auf die Entwidmung von Eisenbahnbetriebsanlagen ging *Dr. Andreas Geiger* ein. Der unter anderem für das öffentliche Grundstücksrecht zuständige 3. Senat des BVerwG<sup>22</sup> hatte in seinem Urteil zwischen dem Oberflächeneigentum und dem Sondereigentum an einer unterirdisch betriebenen Bahnanlage unterschieden und auf dieser Grundlage die Vermögenszuordnung sozusagen vertikal geteilt. Das Sondereigentum an der Bahnanlage bezieht sich danach nur auf denjenigen unterirdischen Teil des Grundstücks, der von ihr in Anspruch genommen wird. Der Münchener Rechtsanwalt leitete daraus die Möglichkeit ab, auch Teile eines Grundstücks an der Oberfläche aus dem Widmungszweck zu entlassen. Durchschneiden etwa nur wenige Leitungen das Grundstück, so müsse nicht das gesamte Flurstück auf Dauer blockiert sein, wie auch aus dem Gutachten von *Blümel* zu „Fragen der Entwidmung von Eisenbahnbetriebsanlagen“<sup>23</sup> gefolgert werden könne. Wenn in der Vertikalen eine faktische Teilung des Grundstücks nach Nutzungsmöglichkeiten möglich sei, müsse dies ebenso für die Grundstücksoberfläche gelten.

Allerdings wurden in der Diskussion auch andere Stimmen laut. So wurde *Geiger* vor allem von Seiten des EBA entgegengehalten, dass die Abgrenzung der jeweiligen Funktionszusammenhänge auf praktische Schwierigkeiten stoße. Vor allem Versorgungsleitungen würden die Grundstücke zumeist auf verschiedenen Wegen durchschneiden, sodass regelmäßig eine partielle Aufhebung der Widmung nicht erfolgen könne. Sei dies aber möglich, werde der Grundstücksteil aus der Widmung entlassen.

<sup>17</sup> BVerwG, Urteil vom 8.6.1995 – 4 C 4.94 – DVBl. 1995, 1012 = BVerwGE 98, 339 – B 16; Urteil vom 25.1.1996 – 4 C 6.95 –, DVBl. 1996, 677 = BVerwGE 100, 238 – A 60.

<sup>18</sup> VG Oldenburg, Urteil vom 18.5.2001 – 1 A 3558/98 –, vgl. zu den Eilentscheidungen zum Emssperrwerks VG Oldenburg, Beschluss vom 26.10.1999 – 1 B 3319/99 –, NdsVBl. 2000, 36; Beschluss vom 5.11.1999 – 1 B 3140/99 –, NuR 2000, 405; OVG Lüneburg, Beschluss vom 6.7.2000 – 3 M 559 u. 561/00 –, NVwZ-RR 2001, 2001, 362; *Stüer*, NdsVBl. 2000, 25.

<sup>19</sup> BVerwG, Urt. v. 5.3.1997 – 11 A 5.96 –, DVBl. 1997, 856 – Bahnstromfernleitung Wörlsdorf – Roth; Urt. v. 18.6.1997 – 11 A 70.95 –, UPR 1997, 470 = NJ 1997, 615 – Staffelstein.

<sup>20</sup> BVerwG, Urteil vom 26.11.1991 – 7 C 16.89 –, NVwZ 1992, 787.

<sup>21</sup> BVerwG, Urteil vom 22.11.2000 – 11 C 2.00 –, DVBl. 2001, 405.

<sup>22</sup> BVerwG, Urt. v. 23.11.2000 – 3 C 27.00 –, VIZ 2001, 258 = LKV 2001, 279.

<sup>23</sup> *Blümel*, Fragen der Entwidmung von Eisenbahnbetriebsanlagen, Speyer 2000.

### *Erschütterungen*

Ebenfalls mit der Rechtsprechung des BVerwG befasste sich Regierungsdirektor Thomas *Krampitz* von der Berliner Außenstelle des EBA. Anknüpfend an seine Ausführungen aus dem Jahre 1999<sup>24</sup> berichtete der Berliner Planfeststeller über die inzwischen vorliegende Entscheidung des BVerwG<sup>25</sup> zum Erschütterungsschutz. Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungen im Schienenverkehr kommt es danach nicht nur auf die Höhe der maximal zu erwartenden Erschütterungen an (vgl. DIN 4150-2: Schwingstärke KB <Fmax>, Körperschallbewertungsziffer), sondern auch auf die Häufigkeit der Erschütterungsereignisse (vgl. DIN 4150-2: Beurteilungs-Schwingstärke KB <FTr>). Zu den von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen, die gem. § 18 Absatz 1 Satz 2 AEG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind, gehört danach auch das Interesse an einer kostengünstigen Lösung. Das BVerwG stellt damit bei der Bestimmung der Zumutbarkeit von Erschütterungen und deren Gewicht in der Abwägung weiterhin auf Einzelfallumstände ab, erklärte *Krampitz*. Entgegen der Hoffnung der mit der Planfeststellung befassten Eisenbahnrechtler habe sich das Gericht nicht dazu durchringen können, allgemeingültige Regeln für die Bewertung von Erschütterungen in der Abwägung aufzustellen. Mehr als 3 KB/Fmax (Körperschall-Bewertungsziffer) seien dem Betroffenen allerdings nicht mehr zuzumuten, habe das BVerwG erwartungsgemäß festgestellt. Weiterhin offen sei die Bewertung von Erschütterungs-Vorbelastungen.

### *Umweltschutz*

Umweltrechtliche Fragestellungen waren Gegenstand der Ausführungen von den Regierungsräten Dr. *Christoph Häusler* (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, München) und *Stephan Ripke* (EBA, Bonn). Während *Häusler* auf „Umweltrechtliche Fragestellungen in Zulassungsverfahren von Eisenbahnfahrzeugen“ einging, erläuterte *Ripke* die Zuständigkeit des EBA nach § 4 Absatz 2 AEG im Bereich des Bodenschutzes. *Häusler* machte dabei deutlich, dass über die Paragraphenkette § 4 AEG, § 2 EBO und § 38 BImSchG durchaus auch bei Eisenbahnfahrzeugen die anerkannten Regeln der Technik zum Maßstab der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen gemacht werden müssten. Infolge der dynamischen Komponente, die nicht nur im Stand der Technik oder im Stand von Wissenschaft und Technik, sondern auch in den anerkannten Regeln der Technik angelegt ist, ziehe dies eine Anpassungspflicht auch bereits in Betrieb befindlicher Eisenbahnfahrzeuge nach sich. Wenn die Betreiber dem nicht nachkommen, müsse die Behörde unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit einschreiten.

Auch *Ripke* betonte die aktive Rolle der Eisenbahnbehörden im Bereich des Umweltschutzes und befasste sich dabei primär mit Zuständigkeitsfragen. Aus dem grundsätzlichen Verbot der Mischverwaltung könne nicht die Kompetenz der Landesverwaltungen für Maßnahmen im Eisenbahnbetrieb abgeleitet werden. Vielmehr sei einzelfallbezogen die nähere Fachkompetenz maßgeblich. So seien die Eisenbahnbehörden gemäß § 4 Absatz 2 AEG auch für die Bereiche des WHG, des BBodSchG und des BImSchG zuständig, wenn die Störung der Umweltgüter unmittelbar vom Bahnbetrieb ausgehe. Als Beispiel nannte er etwa tropfende Eisenbahnfahrzeuge. Hier seien die Eisenbahnbehörden nicht nur einfach näher dran, auch dem Prinzip der primären Inanspruchnahme der Handlungsstörer vor dem Verhaltensstörer werde eine solche Verfahrensweise gerecht.

### *Fahrzeugzulassung*

Regierungsdirektor *Horst-Peter Heinrichs* vom EBA (Köln) behandelte die „Aktuelle Entwicklung der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und deren Übertragbarkeit auf andere Eisenbahnfahrzeuge“ und damit einen weiteren Sicherheitsaspekt. Wie auch im Straßenverkehr, hätten insbesondere die Hersteller und Betreiber von Eisenbahnfahrzeugen ein großes wirtschaftliches Interesse an einheitlichen Maßstäben bei Fahrzeugzulassung. Deshalb seien an der Festlegung der Zulassungsstandards nicht nur die Eisenbahnbehörden des Bundes und der Länder, sondern auch die interessierten Kreise beteiligt worden. Nur so könne für alle Beteiligten bereits im Vorfeld der Antragstellung für die Zulassung von Fahrzeugen Planungssicherheit geschaffen werden.

### *Eisenbahnrecht in Europa*

Zusammenarbeit wird nicht nur zwischen Behörden und Unternehmen, sondern auch unter den Eisenbahnunternehmen groß geschrieben. Europäisierung heißt das Stichwort. Will die Eisenbahn erfolgreich mit Auto und Flugzeug konkurrieren, darf sie nicht an nationalen Grenzen halt machen. Diese Entwicklung ist auch im Bereich des Dänischen Eisenbahnwesens festzustellen, erläuterte *Flemming Lund*, Direktor bei Jernbanetilsynet, Kopenhagen, das „Eisenbahnrecht in Dänemark“. Ebenso wie das deutsche öffne sich auch das dänische Eisenbahnrecht dem europäischen gemeinsamen Markt. Dieser gesamteuropäische Öffnungsprozess gründet sich auf die Stichworte: „Daseinsvorsorge/Europarecht/Gewährleistungsfunktion“, zu der *Wiss. Ass. Dr. Gerald Sander* (Tübingen) referierte. In Europa hat sich in den vergangenen Jahren immer mehr die Einsicht durchgesetzt, dass eine funktionstüchtige Eisenbahnverkehrsinfrastruktur wesentlicher Bestandteil eines geeinten Europas ist. Öffnung des Marktzugangs, Transeuropäische Netze und Interoperabilität sind nur einige Begriffe, mit denen sich die Eisenbahnrechtler auf dem ganzen Kontinent befassen. So ist für *H. R. Isliker* (Bern) die Vernetzung des gesamten europäischen Eisenbahnwesens auch wohl nur noch eine Frage der Zeit. Der Generaldirektor der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr – OTIF – zeigte sich daher in seinem Vortrag „Entwicklung des europäischen Eisenbahnwesens im 21. Jahrhundert“ zuversichtlich, dass wirtschaftliche und politische Notwendigkeiten zu einer Stärkung der Eisenbahn führen. Sicherlich würden unterschiedliche politische Grundhaltungen den Entwicklungsprozess teilweise genauso hemmen wie die verschiedenen technischen Standards der nationalen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Jedoch werde ein freier Netzzugang alle Beteiligten auf Dauer zwingen, von Maximalforderungen abzurücken und sachgerechte Kompromisse zu finden. Die eisenbahnrechtlichen Fachtagungen, im Jahre 1995 von *Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter* und *Prof. Dr. Willi Blümel* in Speyer begründet, haben sich inzwischen in der Fachwelt einen Namen gemacht. Die Tradition wird auch im kommenden Jahr in Tübingen fortgesetzt.

<sup>24</sup> *Ronellenfitsch/Schweinsberg*, Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts V, Hamburg 2000, S. 153 ff.

<sup>25</sup> BVerwG, Urt. v. 22.11.2000 – 11 A 6.00 –, DVBl. 2001, 1306.