


## Entwurf

Stadt Kassel · 34112 Kassel

Verwaltungsgericht Kassel  
- 2. Kammer -  
Tischbeinstraße 32  
34121 Kassel

Amt: **RECHTSAMT**

Anschrift: Rathaus  
 Linien: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9  
Haltestelle: Rathaus  
Zimmer-Nr.: Z 101  
Auskunft erteilt: Herr Rust  
e-Mail: peter.rust@stadt-kassel.de  
Telefon: (05 61) 7 87 - 30 07  
Telefax: (05 61) 7 87 - 30 08

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben

Unser Zeichen

Datum

301 - St. 49/05

In dem Verwaltungsstreitverfahren

**Stadt Kassel** ./ Bundesrepublik Deutschland

-----  
- Az. 2 K 1305/08.KS -

wird die mit Schriftsatz vom 04.09.2008 - zunächst Frist während - erhobene Klage wie folgt begründet:

Mit der anhängigen Klage begehrt die Klägerin neben der beantragten Aufhebung des Bescheides des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 08.08.2008 die Verpflichtung der Beklagten, die Kostenbeteiligung der - vermutlich beizuladenden - Deutsche Bahn AG bzw. DB Netz AG an den kreuzungsbedingt entstandenen Kosten der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Brücke Tannenstraße in Kassel im Wege der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren gemäß §§ 6 und 12

- 2 -

Sie erreichen uns  
montags bis donnerstags von 9.00 - 15.00 Uhr  
und freitags von 9.00 - 12.30 Uhr  
sowie nach Vereinbarung

Telefon-Vermittlung: (05 61) 7 87 - 0  
Telefax-Zentralanschluss: (05 61) 7 87 - 22 58  
Kassel und Region im Internet: [www.kassel.de](http://www.kassel.de)  
Die Stadtverwaltung im Internet: [www.stadt-kassel.de](http://www.stadt-kassel.de)

Konto der Stadt Kassel:  
Kasseler Sparkasse 11 099 (BLZ 520 503 53)

Zur elektronischen Kommunikation beachten Sie bitte die  
Rechtshinweise im Impressum unter [www.stadt-kassel.de](http://www.stadt-kassel.de)

EKrG anzuordnen, nachdem eine von der Klägerin ursprünglich beabsichtigte Vereinbarung zwischen den Beteiligten im Verlauf der Planung und Durchführung der Maßnahmen nicht zustande gekommen ist.

Die sich in der Bau- und Unterhaltungslast der Klägerin befindliche Eisenbahnüberführung der Tannenstraße musste wegen ihres infolge Überalterung baulich schlechten Zustandes abgerissen und aufgrund zwischenzeitlich gestiegener Sicherheitsanforderungen mit den diesen Anforderungen Rechnung tragenden Änderungen durch eine neue Überführung mit verbreiteter Fahrbahn und erhöhter Tragfähigkeit sowie geänderter lichter Weite und lichter Höhe ersetzt werden.

Bei dem ehemals vorhandenen Bauwerk handelte es sich um eine 7-feldrige Brücke, die die Tannenstraße über sechs Streckengleise und mehrere Rangiergleise überführte. Die Abstände der Gleise zu den jeweils nebenliegenden Unterbauten der Brücke entsprachen sämtlich nicht mehr den aktuellen Vorschriften der DB AG, die einen Mindestabstand von 3,30 m fordern (DB-Vorschrift RiL 800.0130 Bild 18 bzw. Tabelle 7). Den geringsten Abstand hatte das südlichste Gleis (Gleis 70) zum südlichen Widerlager der Brücke mit 2,10 m. Die Abstände der einzelnen Gleise von den Pfeilern lagen zwischen 2,22 m und 2,90 m. Das nördlichste Gleis hatte einen Abstand von 2,76 m zum nördlichen Widerlager.

Das neue Brückenbauwerk wurde als 2-feld-Verbundbrücke hergestellt. Der Abstand der Unterbauten zu den jeweils nebenliegenden Gleisen beträgt nunmehr mindestens 3,30 m. Dieser Abstand ergibt sich aus den Vorschriften der DB AG (RiL 800.0130) und stellt für das nördliche Widerlager eine Vergrößerung des ursprünglich bestehenden Abstandes dar.

Die Breite des Überbaus der Brücke zwischen den Geländern wurde von ca. 10,50 m auf 11,50 m vergrößert. Die Tragfähigkeit der Brücke wurde durch die Umstellung auf die Belastungen nach DIN-Fachbericht 101 entsprechend erhöht. Die geringste lichte Höhe über den Gleisen blieb unverändert. Durch die erforderliche Gradientenausrundung der überführten Straße wurde jedoch über einigen Gleisen die lichte Höhe vergrößert, ohne dass eine entsprechende Forderung der DB Netz AG vorlag.

Auf das südlichste Gleis (Gleis 70) konnte die DB Netz AG zunächst laut ursprünglichen Auskünften auf entsprechende Anfragen nicht verzichten. Daher wurde im Planungsentwurf ein Abstand von 3,30 m zum Gleis geplant. Erst im Zuge der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen hat die DB Netz AG dann überraschenderweise doch noch die Möglichkeit zum Verzicht auf das Gleis erklärt. Die Prüfung, ob eine Verringerung der lichten Weite eine Kostenersparnis ergibt, hat jedoch gezeigt, dass die Kabelarbeiten (Lichtwellenleiter), die bei Verringerung der lichten Weite erforderlich werden würden, den Baukostenvorteil mehr als kompensiert hätten. Daher wurde bauseits entschieden, die lichte Weite gemäß Planungsentwurf beizubehalten.

Die lichte Weite und die lichte Höhe der geänderten Überführung orientieren sich ausschließlich an den Erfordernissen der unterführten Gleise der DB Netz AG und deren Nebenanlagen. Die Erfordernisse der Gleise an den lichten Raum sind im Vorschriftenwerk der Bahn geregelt. Gemäß RiL 803.0130 (Netzinfrastruktur Technik entwerfen; Streckenquerschnitte auf Erdkörpern), Abschnitt 7, Absatz 1, Tabelle 7, ist von den Unterbauten ein liches Maß von 3,30 m zu den Achsen der nebenliegenden Gleise einzuhalten. Dieses Maß ergibt sich aus dem Gefahrenbereich der Gleise von 2,50 m und einer Randwegbreite von 0,80 m. Gemäß Aussage des Eisenbahn Bundesamtes (EBA) in der im streitgegenständlichen Bescheid als wesentliche Grund-

lage für die Zurückweisung des Anordnungsantrages genannten fachtechnischen Stellungnahme vom 05.06.2008 darf die Randwegbreite bei beengten Verhältnissen im Rahmen der Baufreigabe bis auf maximal 0,50 m verringert werden. Eine noch größere Verringerung des Abstandes ist gemäß EBA nur bei einem Nachweis gleicher Sicherheit durch den Infrastrukturbetreiber möglich.

Dieser Nachweis gleicher Sicherheit kann nach der erwähnten Stellungnahme des EBA unter Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften angeblich erbracht werden. Danach, d. h. gemäß § 2 Nr. 2 der GUV-V D33 ist zwar bei einer Zuggeschwindigkeit von höchstens 80 km/h ein Gefahrenbereich von 2,20 m zzgl. eines Sicherheitsraums von 0,50 m einzuhalten, sodass sich das daraus ergebende Gesamtmaß von 2,70 m unter dem Maß von 2,76 m bei dem ursprünglich vorhandenen Brückenbauwerk befindet.

Hierbei ist jedoch zu beachten, dass der Sicherheitsraum bis in eine Höhe von 2,00 m über der Standfläche einzuhalten ist. Da sich das Widerlager im Innenbogen der Gleise befindet und diese mit 105 mm überhöht sind, vergrößert sich der Abstand der Außenkante des Gefahrenbereichs von 2,20 m auf 2,33 m. Zusammen mit dem Sicherheitsraum ergibt sich somit ein erforderlicher Abstand von 2,83 m, der über dem ursprünglich vorhandenen Abstand von 2,76 m liegt.

Beweis: Sachverständigengutachten

Aus diesem Grund musste das nördliche Widerlager so verschoben werden, dass der erforderliche Abstand nach RiL 800.0130 von 3,30 m, zumindest jedoch der Abstand nach GUV-V D33 von 2,83 m eingehalten wird. Diese Verschiebung und damit die Veränderung der lichten Weite stellt nach Auffassung der Klägerin jedoch bereits ein „Verlangen“ bzw. „hätte verlangen müssen“ im Sinne des § 12 EKrG dar.

Bei der durchgeführten Baumaßnahme, d. h. der Verbreiterung des Überbaus und der Steigerung der Tragfähigkeit sowie der Abrückung des nördlichen Widerlagers von den nebenliegenden Gleisen und damit der Vergrößerung der lichten Weite, handelt es sich zunächst eindeutig um eine Maßnahme nach § 3 Abs. 3 EKrG. Maßnahmen im Sinne der genannten Vorschrift sind nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts insbesondere solche, die die bestehende Kreuzung in Bezug auf Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs gegenüber dem bisherigen Zustand verbessern, während die reine Erhaltung demgegenüber lediglich die Dauerpflichtung zur Durchführung aller Maßnahmen umfasst, die erforderlich sind, um die Kreuzungsanlage in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten.

Vorliegend wurde die Brücke nicht in identischer Geometrie und Bauart mit der alten Brücke erneuert. Es sind vielmehr zahlreiche Änderungen und Verbesserung für den Bahnbetrieb in nachfolgender Aufzählung vorgenommen worden:

- Größere Gleisabstände,
- größere lichte Höhe über den Gleisen,
- veränderte Gradienten der Straße,
- Zweifeld-Bauwerk mit nur noch einer Pfeilerscheibe gegenüber dem ursprünglichen Siebenfeld-Bauwerk verbunden mit besserer Einsehbarkeit der Bahnsignale und Gestaltungsspielräume der Gleisanlagen im Bahnhofsvorfeld,
- Stahlverbundbauwerk mit größerer Querschnittsbreite und grundlegend anderer Konstruktion,
- Entfall eines Eisenbahngleises,
- maßnahmebedingte Veränderungen an Telematikleitungen, Signalanlagen und Versorgungsleitungen der Städtische Werke AG.

Bei der Abgrenzung zwischen Erhaltungs- und Änderungsmaßnahme ist im Einzelfall

darauf abzustellen, ob eine der alten gleichwertige oder aber eine verbesserte Brücke errichtet wird. Eine Verbesserung und damit eine Änderung im Sinne von § 3 EKrG ist immer dann anzunehmen, wenn die Fahrbahn verbreitert oder die Tragfähigkeit erhöht wird (s. Marschall/Schweinsberg, Eisenbahnkreuzungsgesetz, 5. Auflage, § 3 Rdn. 10.2 mit weiteren Nachweisen).

Nach der Rechtsprechung ist eine Änderung jedoch nicht nur bei Verbreiterung oder Erhöhung der Tragfähigkeit des Brückenbauwerkes gegeben, sondern bereits dann, „wenn bei dem technischen Neubau Anforderungen erfüllt werden, die dem heute üblichen Standard entsprechen“ (s. Marschall/Schweinsberg, a. a. O.).

Festzuhalten ist somit, dass die vorgenannten Änderungen, für die mit der beantragten Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren ein Vorteilsausgleich von der Bahn eingefordert wird, sowohl im Interesse (sprich Verlangen) der Klägerin hinsichtlich der Verbreiterung der Brücke und der Vergrößerung der Tragfähigkeit als auch im Interesse (sprich „hätte verlangen müssen“) der DB Netz AG hinsichtlich der verkehrssicheren Abwicklung des Eisenbahnverkehrs unter Beachtung aller aktuellen Vorschriften vorgenommen wurden und einen Vorteil für den Verkehrsweg Eisenbahn darstellen.

Zwar stellt die Verschiebung des südlichen Widerlagers nach Süden kein Verlangen der Klägerin oder der DB Netz AG dar, sondern erweist sich lediglich wegen der Kabelleage als günstigste Lösung, die es der DB Netz AG ermöglicht, durch Verzicht auf das nebenliegende Gleis 70 den ausreichenden Abstand herzustellen.

Bei dem nördlichen Widerlager jedoch war der vorhandene Abstand vom 2,76 m - wie oben ausgeführt - zu gering, sodass das Widerlager verschoben werden musste, um den erforderlichen Abstand nach RiL 800.0130 von 3,30 m oder aber zumindest den Abstand nach GUV-V D33 von 2,83 m zu gewährleisten. Diese Verschiebung

und damit Veränderung der lichten Weite stellt somit ein Verlangen bzw. ein „hätte verlangen müssen“ im Sinne von § 12 EKrG durch die DB Netz AG dar.

Rechtsfolge dieses fiktiven Verlangens im Sinne eines „hätte verlangen müssen“ ist die Kostenbeteiligung bei beiderseitigem Verlangen gemäß § 12 Nr. 2 EKrG.

Das Vorliegen dieser - eine Kostenlast der DB Netz AG begründenden - Voraussetzungen des § 12 Nr. 2 EKrG wird jedoch in den Gründen des streitgegenständlichen Ablehnungsbescheides verkannt.

Diese Gründe stützen sich auf die vom EBA in der Stellungnahme vom 05.06.2008 hervorgehobene Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung in Form einer „Zustimmung im Einzelfall“, die vom EBA bei „Nachweis gleicher Sicherheit“ unter Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften sowie mit „gegebenenfalls weiteren Auflagen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung“ im Einzelfall für die Abweichung von den Bahnvorschriften, die durch den zu geringen Abstand des Widerlagers Nord gegeben wäre, erteilt werden könnte.

Es muss allerdings angezweifelt werden, ob eine Ausnahme, die nur dazu dient, die DB Netz AG von einer Kostenbeteiligung zu befreien und keinen technischen oder sonstigen finanziellen Hintergrund hat, als Begründung für die Ablehnung bzw. Zurückweisung eines Antrages auf Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren geeignet ist. Nach Auffassung der Klägerin kann es nicht im Sinne des Gesetzgebers sein, dass sich ein Kreuzungsbeteiligter durch eine Ausnahmeregelung bzw. Ausnahmegenehmigung seiner Verpflichtung zur Kostentragung entziehen kann.

Da jeder Kreuzungsbeteiligte für seinen Verkehrsweg verantwortlich ist, setzt das „hätte verlangen müssen“ im Sinne von § 12 EKrG voraus, dass die Änderung des

Verkehrsweges nach Maßgabe der ebenso für jeden Beteiligten geltenden Baulastverpflichtung objektiv geboten ist. Dies ist selbst dann der Fall, wenn ein vermeintlicher Änderungszwang sich erst aus dem Ausbau des anderen Verkehrsweges ergibt. Bei Neuerrichtung eines Kreuzungsbauwerkes sind daher grundsätzlich die anerkannten Regeln der Technik anzuwenden, wobei sich dies für den Baulastträger des Schienenweges aus § 2 EBO ergibt. Entsprechendes gilt für den Träger der Straßenbaulast.

Jedem Kreuzungsbeteiligten sind somit seine Änderungsverlangen, ausdrückliche wie auch fiktive („hätte verlangen müssen“), zuzurechnen. Nur so ist zu gewährleisten, dass Kreuzungsbauwerke dem aktuellen Stand der Sicherheit und Technik entsprechen und danach errichtet werden, und damit insbesondere ein „Taktieren der Kreuzungsbeteiligten nicht stattfindet (siehe Marschall/Schweinsberg, § 12 Rdn.3.3).

Diese nach Auffassung der Klägerin absolut verbindlichen Regeln der Technik können daher nach Auffassung der Klägerin gerade bei neu errichteten Kreuzungsbauwerken nicht durch Ausnahmegenehmigungen in Form einer „Zustimmung im Einzelfall“ ersetzt werden.

Darüber hinaus sprechen jedoch auch technische Gründe gegen die zurückweisende Entscheidung im streitgegenständlichen Bescheid. Grundlage für die vom EBA in Erwägung gezogene Erteilung einer „Zustimmung im Einzelfall“ ist der „Nachweis gleicher Sicherheit“. Im vorliegenden Fall kann bei Verringerung des Abstands des Widerlagers zum Gleis keine gleiche Sicherheit vorliegen, da sich das Widerlager im Innenbogen befindet und so als Sichtbarriere die Wahrnehmung sich nähernder Züge erst viel später zulässt.

Beweis: Sachverständigengutachten



Da die GUV-V D33 auf die Trassierung der Gleise im benachbarten Bereich nicht eingeht, ist dieser Sachverhalt zusätzlich zu den Regelungen in der genannten Vorschrift zu betrachten und zu bewerten.

Hinzu kommt, dass im streitgegenständlichen Ablehnungsbescheid völlig unberücksichtigt gelassen wurde, dass aus der Bogenlage der Gleise und der damit verbundenen Überhöhung auch eine Neigung des Gefahrenbereiches verbunden ist, der dadurch in den oberen Bereich des Sicherheitsraumes ragt (siehe obige Ausführungen auf S.4). Somit ist davon auszugehen, dass der Nachweis gleicher Sicherheit auch nach der GUV-V D33 nicht erfüllt ist.

Im Ergebnis ist daher festzustellen, dass die DB Netz AG entscheidend auf die Änderung des Kreuzungsbauwerkes eingewirkt hat und dies letztlich als ein Verlangen anzusehen ist, sodass die Beklagte dem Antrag auf Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren hätte entsprechen müssen. Gerade weil das geänderte und neu errichtete Kreuzungsbauwerk den modernen technischen und sicherheitsrelevanten Anforderungen, die die Bahn selbst stellt, entsprechen muss, mutet es fraglich an, ob durch eine Ausnahmegenehmigung die gesetzliche Verpflichtung der Kostentragung umgangen werden kann. Vorliegend drängt sich zumindest die Vermutung auf, dass bei der angefochtenen Entscheidung das Ziel einer Kostenbefreiung der DB Netz AG im Vordergrund stand und die Anordnung gemäß § 6 EKrG nur deshalb nicht erfolgte.

Nach alledem ist der Klage antragsgemäß stattzugeben.

Im Auftrag