

1. *Keine Berücksichtigung der fehlenden Leistungsfähigkeit der Kommunen, des Veranlassungsprinzips, der Vor- und Nachteile für die Beteiligten oder allgemeiner Gerechtigkeitserwägungen bei der Anwendung des § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG*

Bei der Anwendung von § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG – sei es als Vorgabe für eine Kostenregelung innerhalb einer Kreuzungsanordnung nach § 10 Abs. 1, sei es als unmittelbare Grundlage eines Zahlungsanspruchs – bietet sein Wortlaut aus Sicht der Rechtsprechung keinerlei Anknüpfungspunkte für eine Abweichung von der Drittelregelung.

a) Das BVerwG und ebenso andere Gerichte halten zunächst – bezogen auf den Gesetzeswortlaut –⁴⁷² die drohende finanzielle Überforderung eines der Beteiligten, namentlich der Kommune, für irrelevant:⁴⁷³

„Der Einwand mangelnder Leistungsfähigkeit ist ihnen abgeschnitten.“

Dies gelte, so die Verwaltungsgerichte, selbst für den Fall, dass die Kostenlast die durch Art. 28 Abs. 2 GG geschützte Finanzhoheit beeinträchtigen sollte, weil dies nur das Verhältnis der Kommune zum Land betreffe, sich aber nicht im Kreuzungsrechtsverhältnis zwischen Kommune und der Deutschen Bahn AG auswirke.⁴⁷⁴ Un-erheblich sei deshalb auch der haushaltsrechtliche Sparsamkeitsgrundsatz.⁴⁷⁵

Die (bedrohte) Finanzkraft der Kommunen ist allerdings nicht völlig bedeutungslos. Aus den im Kreuzungsrechtsverhältnis geltenden Rücksichtnahmepflichten hat die Rechtsprechung vielmehr zwei Konsequenzen abgeleitet: Zum einen soll die Konkretisierung des Merkmals „erfordert“ i.S.d. § 3 EKrG und damit die Ausgestaltung der Kreuzungsmaßnahmen (z.B. Aufwendigkeit einer Baumaßnahme) mit Blick auf die finanzielle Belastung der Kommune so erfolgen, dass die Kostenmasse möglichst klein bleibt.⁴⁷⁶ Zum anderen hat das BVerwG zur Fälligkeit des Zahlungsanspruchs festgesetzt, dass diese erst drei Monate nach dem Zeitpunkt eintritt, in dem er erho-

⁴⁷² Zur Frage, ob § 13 Abs. 1 EKrG wegen Verstoßes gegen Art. 28 Abs. 2 GG verfassungswidrig ist, siehe oben 6. Teil B. II.

⁴⁷³ BVerwG, Urteil vom 14.5.1992 – 4 C 28/90, juris Rn. 24; ebenso BVerwG, NVwZ 2001, 564 (566); OVG LSA, NVwZ-RR 2001, 66 (67); siehe ferner OVG Bbg., Urteil vom 13.2.2003 – 4 A 40/00, juris Rn. 68 (zu § 12 EKrG).

⁴⁷⁴ OVG Bbg., Urteil vom 13.2.2003 – 4 A 40/00, juris Rn. 69; OVG LSA, NVwZ-RR 2001, 66; OVG LSA, Urteil vom 30.1.2003 – 1 L 74/01, juris Rn. 38.

⁴⁷⁵ BVerwG, NVwZ 2001, 564 8566).

⁴⁷⁶ OVG Bbg., Urteil vom 13.2.2003 – 4 A 40/00, juris Rn. 68 (zu § 12 EKrG).

ben worden ist, und diesen späten Fälligkeitszeitpunkt u.a. mit der erheblich belasteten Finanzkraft der Kommunen begründet.⁴⁷⁷

b) Die Kommunen können sich ferner nicht darauf berufen, dass der Anlass für die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge nicht in ihrer Sphäre, sondern auf Ebene der Europäischen Union und des Bundes sowie durch die Deutsche Bahn AG gesetzt worden ist, welche die Trasse für Hochgeschwindigkeitszüge ausbauen will;⁴⁷⁸ siehe hierzu das Niedersächsische Obergericht:⁴⁷⁹

„Es ist ohne Belang, aus welchen Gründen sich eine zu beseitigende Gefahrträchtigkeit im Kreuzungsbereich eingestellt hat. So steht es der Bahn frei, höhere Verkehrsgeschwindigkeiten einzuführen, ...“

Die in § 13 Abs. 1 EKrG vorgesehene Dreiteilung der Kosten nimmt damit keine Rücksicht auf das Veranlassungs- oder Interessenprinzip.⁴⁸⁰ Vielmehr hat sich der Gesetzgeber für ein grobes Raster entschieden:⁴⁸¹

„Denn das Eisenbahnkreuzungsgesetz zielt ... im Bereich der Kostenverteilung gerade nicht darauf ab, möglichst gerechte – damit aber auch differenziertere – Regelungen zu treffen. Der Gesetzgeber hat sich aus Gründen der Praktikabilität bewußt für einfache und leicht handhabbare Regelungen nach einem groben Raster entschieden und damit auch in Kauf genommen, daß die Kostenregelungen nicht allen Einzelheiten und Fallgestaltungen gerecht werden können.“

Die pauschalierende Drittelung beruht auf einer gesetzgeberischen Wertung:⁴⁸²

„Der Gesetzgeber sieht die Verbesserung der Verhältnisse an Eisenbahnkreuzungen als eine Gemeinschaftsaufgabe der Beteiligten [= von Straßenbaulastträger und Eisenbahnunternehmen] an, die es nach seiner Wertung rechtfertigt, die Kosten zwischen ihnen zu verteilen und in die Kostenregelung überdies den Bund bzw. die Länder einzubeziehen, da in-

⁴⁷⁷ BVerwG, NVwZ 2003, 481 (483); dazu *Maaß*, BayVBl. 2004, 616 (618 f.).

⁴⁷⁸ Siehe § 11 Abs. 2 EBO: „Auf Strecken mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h sind Bahnübergänge unzulässig.“

⁴⁷⁹ NdsOVG, Beschluss vom 17.10.1997 – 7 L 2839/95, juris Rn. 6.

⁴⁸⁰ BVerwG, Beschluss vom 4.7.1996 – 11 B 41/96, juris Rn. 6.

⁴⁸¹ HambOVG, Urteil vom 18.5.1999 – 3 Bf 1/91, juris Rn. 94.

⁴⁸² BVerwG, NVwZ-RR 2001, 63 (64).

sbesondere die Beseitigung von Bahnübergängen auch im staatlichen Interesse liegt und nicht allein den Kreuzungsbeteiligten überlassen bleiben soll. Dem trägt § 13 Abs. 1 EKrG mit der Bestimmung Rechnung, dass die Kosten bei Maßnahmen nach § 3 EKrG zu dritteln sind.“

Ob und in welchem Umfang die Kreuzungsmaßnahme der betroffenen Kommune konkrete Vor- oder Nachteile bietet, ist damit ohne Belang.⁴⁸³ Schließlich können auch etwaige „allgemeine Gerechtigkeitserwägungen“ bei der Anwendung von § 13 EKrG nicht berücksichtigt werden.⁴⁸⁴ Eine Grenze ist immerhin dort zu ziehen, wo eine von der Deutschen Bahn veranlasste Kreuzungsmaßnahme nicht dazu dient, Gefahren i.S.d. § 3 EKrG abzuwehren, sondern lediglich aus Gründen der Rationalisierung und Kosteneinsparung erfolgt.⁴⁸⁵

2. Freistellung der Kommune durch die Deutsche Bahn im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung nach § 5 Abs. 1 EKrG

Eine kommunalfreundliche Kostenteilungsvereinbarung wäre im Rahmen von § 5 Abs. 1 EKrG durchaus möglich. Der unter 1. skizzierte Befund zur Anwendung des § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG entfaltet allerdings prägende Wirkung für die Verhandlungen und den späteren Vertragsinhalt im Falle einer Vereinbarungslösung i.S.d. § 5 Abs. 1 EKrG, weil sich die Deutsche Bahn kaum freiwillig auf eine aus ihrer Sicht im Vergleich zur Vorgabe des § 13 Abs. 1 EKrG ungünstigere Kostenregelung einlassen wird.⁴⁸⁶

Man wird auch nicht von einer entsprechenden Pflicht der Deutschen Bahn ausgehen können: Da die Gesetzesvorgabe des § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG nicht auf die Leistungsfähigkeit der Kommune, nicht auf das Veranlassungsprinzip und – insoweit im Unterschied zu § 12 Nr. 1 EKrG – auch nicht auf etwaige Vor- und Nachteile für die Beteiligten abstellt, wäre kaum zu begründen, dass eben diese Belange die Pflicht der Deutschen Bahn AG erzeugen, sich gem. § 5 Abs. 2 EKrG bereit zu erklären, die Kosten allein zu tragen.

Zur Kreuzungsvereinbarung sei noch Folgendes ergänzt: Nach Abschluss einer Vereinbarung kann die Kommune die Einwände fehlender Leistungsfähigkeit, der Nicht-

⁴⁸³ BVerwG, NVwZ 2001, 564 (566).

⁴⁸⁴ HambOVG, Urteil vom 18.5.1999 – 3 Bf 1/91, juris Rn. 93.

⁴⁸⁵ NdsOVG, Beschluss vom 17.10.1997 – 7 L 2839/95, juris Rn. 7; VG Münster, NVwZ-RR 2008, 51.

⁴⁸⁶ Marschall/Schweinsberg, EKrG, 6. Aufl. 2000, § 5 Erl. 2.3 (S. 116).

Veranlassung und der fehlenden Vorteile nicht mit Erfolg geltend machen. Ein auf Kündigung der Vereinbarung gerichtetes Bürgerbegehren wäre unzulässig und könnte nicht den Wegfall der Geschäftsgrundlage auslösen.⁴⁸⁷ Enttäuschte Fördererwartungen einer Kommune stünden der Wirksamkeit der Kreuzungsvereinbarung regelmäßig nicht entgegen.⁴⁸⁸ Einige Gerichte erwägen immerhin für besonders gelagerte Konstellationen die „Unzumutbarkeit der Vertragsbindung.“⁴⁸⁹ Das VG Gelsenkirchen bezieht insoweit sogar finanzielle Aspekte in die Betrachtung ein, stellt jedoch klar, dass eine Berufung auf die mangelnde Leistungsfähigkeit „regelmäßig“ nicht möglich sei.⁴⁹⁰

3. *Alleinige Kostentragung durch Bund oder Deutsche Bahn nach § 5 Abs. 2 EKrG*

Nach § 5 Abs. 2 EKrG bedarf es keiner Kreuzungsvereinbarung nach § 5 Abs. 1 EKrG,

„wenn sich ein Beteiligter oder ein Dritter bereit erklärt, die Kosten für die Änderung oder Beseitigung eines Bahnübergangs nach § 3 abweichend von den Vorschriften dieses Gesetzes allein zu tragen, und für die Maßnahmen ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.“

In der Gesetzesbegründung hierzu heißt es erläuternd:⁴⁹¹

„Ferner soll bei Maßnahmen an Bahnübergängen, an denen ein Beteiligter ein so großes Interesse hat, daß er die Kosten hierfür allein tragen will, das Vereinbarungsverfahren entbehrlich werden. Die Rechte des anderen Kreuzungsbeteiligten sind dadurch ausreichend gewahrt, daß dies nur dann gilt, wenn für die Maßnahme ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, in dem etwaige Einwendungen vorgebracht werden können. Eine Verzögerung tritt dadurch nicht ein, weil dieses Planfeststellungsverfahren in der Regel notwendig sein wird.“

Beteiligter i.S.d. Art. 5 Abs. 2 EKrG wäre die Deutsche Bahn AG; „Dritter“ könnten z.B. Bund oder Land sein. Mit Blick auf die Betuwe-Route kann allerdings nicht da-

⁴⁸⁷ VG Augsburg, Urteil vom 22.1.2004 – Au 8 K 03.364, juris Rn. 54, 56.

⁴⁸⁸ VG Saarland, Urteil vom 31.10.2008 – 11 K 292/07, juris Ls. 2, Rn. 68.

⁴⁸⁹ VG Augsburg, Urteil vom 8.3.2006 – Au 6 K 05.384, juris Rn. 74; VG Gelsenkirchen, Urteil vom 27.2.2007 – 14 K 3014/04, juris Rn. 199.

⁴⁹⁰ VG Gelsenkirchen, Urteil vom 27.2.2007 – 14 K 3014/04, juris Rn. 199.

⁴⁹¹ BT-Drs. VI/1140, S. 5.

von ausgegangen werden, dass die Deutsche Bahn AG den Weg des § 5 Abs. 2 EKrG beschreiten will. Sie könnte dazu angesichts der Regelung des § 13 Abs. 1 EKrG auch nicht verpflichtet werden.

In Betracht käme also nur ein Dritter. Zu denken ist namentlich an den Bund, weil dieser mit der Vereinbarung von Warnemünde und der Aufnahme der Strecke in das Bundesschienenwegeausbaugesetz sein „großes Interesse“ an der Betuwe-Linie ausgedrückt hat. Dementsprechend wird in der aktuellen Diskussion gefordert, sich zur Kostenübernahme nach § 5 Abs. 2 bereit zu erklären (oben B. I.). § 5 Abs. 2 EKrG verschafft dem Bund diese Möglichkeit (näher unten C.), verpflichtet ihn aber nicht. Gegen eine Pflicht spricht auch die Gesetzesbegründung („will“).

C. Möglichkeiten zur Förderung oder Entlastung der Kommunen hinsichtlich der Kosten für die Bahnüberführungen

Es gibt zahlreiche Fördertöpfe und Fördergesetze mit gewissem Bezug zur Thematik dieses Gutachtens. Dabei können folgende Förderkonstellationen unterschieden werden:

- Der Bund stellt den Ländern Fördermittel zur Weiterleitung an die Kommunen zur Verfügung (unten II.).
- Der Bund fördert unmittelbar einzelne Kommunen ohne Zwischenschaltung des Landes (unten III.).
- Der Bund fördert indirekt die Kommunen, indem er z.B. gem. § 5 Abs. 2 EKrG die Kreuzungskosten vollständig übernimmt (unten IV. 1.) oder der Deutschen Bahn AG Zuschüsse gewährt, damit diese dann im Ergebnis den kommunalen Anteil an den Kosten der Bahnüberführungen trägt (unten IV. 2).
- Schließlich kann auch das Land originäre Landesmittel zur Förderung der Kommunen bereitstellen.

Vor dem Hintergrund von Art. 104a Abs. 1 GG ist eine (unmittelbare oder mittelbare) Bundesförderung von Kommunen allerdings nicht völlig unproblematisch (unten I.).

I. Überblick über den finanzverfassungsrechtlichen Rahmen der Finanzförderung von Kommunen durch den Bund

Ausgangspunkt ist das in Art. 104a Abs. 1 GG normierte Prinzip der Konnexität von Aufgabenverantwortung und Ausgabenlast.⁴⁹² Korrelierend greift das Trennungsprinzip. Deshalb darf etwa der Bund – im Grundsatz – nicht die Ausgabenlast für die Wahrnehmung von Landesaufgaben übernehmen.⁴⁹³ Dasselbe prinzipielle Verbot gilt für alle Formen der Mischfinanzierung und für das Fondswesen.⁴⁹⁴ Die Kommunen werden der Sphäre des Landes zugerechnet, sodass eine unmittelbare Finanzierung kommunaler Aufgaben durch den Bund grundsätzlich ausgeschlossen ist.⁴⁹⁵ Alle Durchbrechungen dieser Grundsätze bedürfen einer verfassungsrechtlichen Rechtfertigung. Das Grundgesetz enthält eine Reihe derartiger Ausnahmegesetze.

- Möglich sind zunächst Finanzhilfen des Bundes an die Länder, die dadurch die Mittel erhalten, um u.a. die Investitionen von Kommunen zu fördern. Derartige Finanzhilfen fanden bis zur Föderalismusreform ihre Grundlage vielfach in Art. 104a Abs. 4 GG a.F. Seit 2006 ist an dessen Stelle Art. 104b Abs. 1 GG n.F. getreten (unten II.).
- Eine unmittelbare Bundesförderung von Kommunen ist z.B. in Art. 106 Abs. 8 S. 1 GG vorgesehen (unten III. 1.). Darüber hinaus wird vertreten, dass es Förderkonstellationen gibt, die außerhalb des Anwendungsbereichs von Art. 104a Abs. 1 GG liegen; dies wird etwa für § 5a FStrG oder § 17 EKrG angenommen (unten III. 2., 3.).

II. Förderung der Kommunen durch Bundesmittel bei Zwischenschaltung des Landes NRW

Regelfall der Förderung von Kommunen durch den Bund ist die Zwischenschaltung des Landes. Insoweit sind eine Reihe von Förderinstrumenten bereits vorhanden, bei denen im Einzelfall zu prüfen wäre, ob der Förderzweck auch die Errichtung von

⁴⁹² Siekmann, in: Sachs, GG, 5. Aufl. 2009, Art. 104a Rn. 2.

⁴⁹³ Siekmann, in: Sachs, GG, 5. Aufl. 2009, Art. 104a Rn. 2, 12; Meyer/Freese, NVwZ 2009, 609 (613).

⁴⁹⁴ Siekmann, in: Sachs, GG, 5. Aufl. 2009, Art. 104a Rn. 3, 12. – Zum Begriff „Fondswesen“ siehe v. Arnim, in: Isensee/Kirchhof, HdbStR VI, 3. Aufl. 2008, § 138 Rn. 53; Kennzeichnend sei die Gesetzesfreiheit bei der Schaffung von Fonds.

⁴⁹⁵ Pieroth, in: Jarass/Pieroth, GG, 10. Aufl. 2009, Art. 104a Rn. 2; Hellermann, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, GG, 5. Aufl. 2005, Art. 104a Rn. 56; Siekmann, in: Sachs, GG, 5. Aufl. 2009, Art. 104a Rn. 15; Meyer/Freese, NVwZ 2009, 609 (610).

Bahnüberführungen umfasst (unten 1.). Denkbar ist ferner die Schaffung neuer Fördertöpfe (unten 2.).

1. Vorhandene Fördertöpfe zugunsten der Kommunen

Nachstehend soll ein Blick auf zwei vorhandene Fördertöpfe zugunsten der Kommunen geworfen werden.

a) Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsgesetz

Gem. § 1 GVFG gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Die Länder können dann u.a. Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG fördern, soweit die Gemeinden, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse als Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben (§ 2 Abs. 1 Nr. 5 GVFG). Das Vorhaben muss u.a. in einen Generalverkehrsplan (§ 3 Nr. 1 lit. b GVFG) und in ein Programm des Landes nach § 6 Abs. 2 GVFG aufgenommen sein (§ 7 GVFG). Die Förderhöhe beträgt 75% der zuwendungsfähigen Kosten (also des Kostendrittels nach § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG), so § 4 Abs. 1 GVFG.

Das GVFG beruht zu weiten Teilen auf Art. 104a Abs. 4 GG a.F. Dies gilt namentlich für die hier besonders interessierende Regelung des § 2 Abs. 1 Nr. 5 GVFG. Insofern – bezogen auf die sog. Landesprogramme – galt das GVFG gem. Art. 125 Abs. 1 S. 1 GG nur bis zum 31.12.2006 fort.⁴⁹⁶ Der Bund stellt aber gem. § 3 Abs. 1 S. 1 EntflechtG⁴⁹⁷ die bisherigen Mittel weiterhin bereit, und zwar bis zum 31.12.2019. Die Länder müssen die Mittel für Investitionen einsetzen, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden erforderlich sind (§ 5 Abs. 3 EntflechtG).

⁴⁹⁶ Hierzu *Siekman*, in: Sachs, GG, 5. Aufl. 2009, Art. 125c Rn. 6. – Weitere Teile des GVFG – bezogen insbesondere auf die sog. Bundesprogramme gem. § 6 Abs. 1 GVFG – gelten gem. Art. 125c Abs. 1 S. 2 GG bis zum 31.12.2019 fort (vgl. auch § 3 Abs. 1 S. 2 EntflechtG); dazu etwa *Siekman*, in: Sachs, GG, 5. Aufl. 2009, Art. 125c Rn. 7; *Witting*, in: Müller/Schulz, FStrG, 2008, § 5a Rn. 5. – Schließlich enthält das GVFG Regelungen, die nicht von Art. 104a Abs. 4 GG a.F. und Art. 125c GG erfasst sind und ohnehin als Bundesrecht fortgelten; näher BT-Drs. 16/813, S. 21; *Jarass*, in: Jarass/Pieroth, GG, 10. Aufl. 2009, Art. 125c Rn. 3.

⁴⁹⁷ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) vom 5.9.2006 (BGBl. I 2098).

Das GVFG bzw. das EntflechtG ermöglichen damit eine Förderung der Kommunen im beträchtlichen Umfang. Eine Vollfinanzierung durch die erhaltenen Bundesmittel ist allerdings nicht vorgesehen.

- b) Regionalisierungsgesetz Bund (RegG) und Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Das Regionalisierungsgesetz räumt den Ländern „für den öffentlichen Personennahverkehr“ einen Teil der Mineralölsteuereinnahmen des Bundes zu (§ 5 Abs. 1 RegG), mit dem „insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren“ (§ 6 Abs. 1 RegG). Das ÖPNVG NRW ermöglicht „ÖPNV-Investitionen im besonderen Landesinteresse (§ 10 Abs. 1 Nr. 3 ÖPNVG NRW) sowie Zuwendungen für sonstige Zwecke des ÖPNV (§ 10 Abs. 1 Nr. 4 ÖPNVG NRW). § 10 Abs. 2 S. 2 ÖPNVG bestimmt: „Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes, dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie dem Entflechtungsgesetz werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Empfänger in voller Höhe ausgezahlt.“ Zuwendungsempfänger für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse des Landes (aus Mitteln nach dem GVFG, EntflechtG sowie weiteren Mitteln) können insbesondere die Kommunen sein (§ 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW).

Bei den kreuzungsrechtlichen Baumaßnahmen müsste indessen der hinreichend enge Bezug zum öffentlichen Personennahverkehr begründet werden.

2. Schaffung neuer Fördertöpfe zugunsten der Kommunen

Art. 104b Abs. 1 GG ermöglicht die Schaffung neuer Fördertöpfe zugunsten der Kommunen, die aus Bundesmitteln unter Zwischenschaltung des Landes gespeist werden.

Die Fördervoraussetzungen des Art. 104b Abs. 1 GG sind vergleichsweise leicht zu erfüllen, zumal dort genannten Förderziele recht unbestimmt gefasst sind und eine verfassungsgerichtliche Überprüfung nur zurückhaltend praktiziert wird.⁴⁹⁸ Art. 104b Abs. 1 GG verlangt zunächst eine Gesetzgebungskompetenz des Bundes, die vorliegend aus Art. 73 Nr. 6a, 87e Abs. 4 GG folgt. Die Investition muss besonders bedeutsam sein, d.h. in Ausmaß und Wirkung besonderes Gewicht haben,⁴⁹⁹ was an-

⁴⁹⁸ Vgl. *Pieroth*, in: Jarass/Pieroth, GG, 10. Aufl. 2009, Art. 104b Rn. 3.

⁴⁹⁹ BVerfGE 39, 96 (115); *Pieroth*, in: Jarass/Pieroth, GG, 10. Aufl. 2009, Art. 104b Rn. 2.

gesichts der Gesamtsumme der nötigen Investitionen für die Bahnüberführungen bejaht werden kann. Schließlich kommt der Betuwe-Linie eine wichtige Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland zu, sodass deren Errichtung – und damit auch der Bau der Bahnüberführungen – zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums erforderlich ist.

Die Fördermittel können gem. Art. 104b Abs. 2 GG entweder durch Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, oder auf Grund des Bundeshaushaltsgesetz durch Verwaltungsvereinbarung mit dem betroffenen Ländern – hier: Land NRW – bereitgestellt werden.⁵⁰⁰ Wenn der politische Wille vorhanden ist, wäre die Schaffung eines neuen Fördertopfes daher möglich.

III. Unmittelbare Finanzförderung von Kommunen durch den Bund – ohne Zwischenschaltung des Landes

Ungeachtet der Vorgabe des Art. 104a Abs. 1 GG ist eine unmittelbare Finanzförderung der Kommunen durch den Bund – ohne Zwischenschaltung des Landes – in bestimmten Konstellationen möglich. Entsprechende Regelungen finden sich unmittelbar in der Verfassung (Art. 106 Abs. 8 S. 1 GG) oder im einfachen Recht (§ 5a FStrG, § 17 EKrG).

1. Kommunalen Anspruch auf Ausgleich gem. Art. 106 Abs. 8 S. 1 GG

Zu denken ist zunächst an die Regelung des Art. 106 Abs. 8 S. 1 GG:

„Veranlasst der Bund in einzelnen ... Gemeinden ... besondere Einrichtungen, die diesen ...Gemeinden ... unmittelbar Mehrausgaben oder Mindereinnahmen (Sonderbelastungen) verursachen, gewährt der Bund den erforderlichen Ausgleich, wenn und soweit den ... Gemeinden ... nicht zugemutet werden kann, die Sonderbelastungen zu tragen.“

Aus dieser Verfassungsnorm folgt ein Anspruch der Kommunen auf Ausgleich.⁵⁰¹ Durch die Ausnahmevorschrift sollen atypische Belastungen erfasst und ausgegli-

⁵⁰⁰ Siehe etwa jüngst die Verwaltungsvereinbarungen „Investitionspakt 2009“ vom 18.12.2008/23.3.2009 und „Städtebauförderung 2009“ vom 18.12.2008/25.2.2009.

⁵⁰¹ Schwarz, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, 5. Aufl. 2005, Art. 106 Rn. 147.

chen werden, die auf Veranlassung des Bundes entstanden sind und die wegen ihrer Höhe für die betroffenen Kommunen unzumutbar sind.⁵⁰²

Eine „Veranlassung des Bundes“ könnte man insbesondere mit Blick auf die Vereinbarung von Warnemünde durchaus bejahen. Art. 106 Abs. 8 S. 1 GG verlangt ferner eine besondere Einrichtung. Unter den Begriff der Einrichtung fallen die durch die Bundesmaßnahme veranlassten Sekundärmaßnahmen der Kommune.⁵⁰³ Denkbar wäre, die anlässlich des Streckenausbaus notwendigen Maßnahmen innerhalb der Kommunen – einschließlich der Überführungen von Straßen in kommunaler Baulast – als Einrichtung in diesem Sinne zu verstehen. Eine *besondere* Einrichtung soll aber nur dann gegeben sein, wenn sie nicht in allen Ländern oder Gemeinden existiert.⁵⁰⁴ Ausgeklammert werden insbesondere Einrichtungen im Bahnbereich.⁵⁰⁵

„Die der allgemeinen Versorgung der Bevölkerung dienenden Einrichtungen, wie früher Bundespost und Bundesbahn, fallen nicht hierunter.“

Deshalb dürfte der Anwendungsbereich des Art. 106 Abs. 8 S. 1 GG im Kontext des Gutachtens nicht eröffnet sein. Immerhin wird erkennbar, dass das Grundgesetz den Gedanken der Solidarität des Bundes mit der von einem Sonderopfer betroffenen Kommune ausdrücklich anerkennt (unten V.).

2. Zuwendungen für fremde Träger der Straßenbaulast gem. § 5a S. 1 FStrG

Gem. § 5a S. 1 FStrG kann der Bund zum Bau oder Ausbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen und zum Bau oder Ausbau von Gemeinde- oder Kreisstraßen, die Zubringer zu Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sind, Zuwendungen gewähren. Wenn die zu errichtenden Überführungen zu solchen Straßen gehören, käme daher eine Bundesförderung zugunsten der kommunalen Baulastträger in Betracht.

Die Verfassungskonformität dieser Regelung, die im Kontext der Straßenbaulast eine Bundesförderung von Kommunen ermöglicht, wird in der straßenrechtlichen Literatur bejaht:⁵⁰⁶ § 5a FStrG beruhe auf einer Annexkompetenz zu Art. 90 GG. Die Regelung sei von der Föderalismusreform nicht betroffen. Der Sachzusammenhang zu

⁵⁰² Schwarz, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, 5. Aufl. 2005, Art. 106 Rn. 147.

⁵⁰³ Schwarz, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, 5. Aufl. 2005, Art. 106 Rn. 151.

⁵⁰⁴ Schwarz, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, 5. Aufl. 2005, Art. 106a Rn. 151.

⁵⁰⁵ Pieroth, in: Jarass/Pieroth, GG, 10. Aufl. 2009, Art. 106a Rn. 20.

⁵⁰⁶ Witting, in: Müller/Schulz, FStrG, 2008, § 5a Rn. 6.

Art. 90 GG gestatte es dem Bund auch weiter, die Zuwendungen an fremde Straßenbaulastträger (insbesondere Kommunen) zu gewähren.

Einschränkend wird allerdings bemerkt, dass eine Überschneidung von § 5a FStrG mit dem Eisenbahnkreuzungsrecht selten sei⁵⁰⁷ und Zuwendungen auf Grundlage des § 5a FStrG nur unter restriktiven Voraussetzungen gewährt würden.⁵⁰⁸

3. Förderzuschüsse für die Beseitigung von Bahnübergängen gem. § 17 EKrG

Gem. § 17 EKrG soll die Anordnungsbehörde den Beteiligten (= u.a. der Kommune, wenn sie als Baulastträgerin zur anteiligen Kostentragung nach §§ 3 Abs. 1 Nr. 3, 13 Abs. 1 S. 1 EKrG verpflichtet ist) zur Förderung der Beseitigung von Bahnübergängen Zuschüsse gewähren. § 17 EKrG bildet damit die materiell-rechtliche Grundlage zur Gewährung von Zuschüssen des Bundes an die Kommunen, insbesondere bei kostspieligen Überführungen.⁵⁰⁹

Der Gesetzgeber hatte ursprünglich in erster Linie leistungsschwache Kommunen im Blick,⁵¹⁰ knüpft die Förderung auf Tatbestandsseite aber an keine weiteren Voraussetzungen, insbesondere nicht an die Bedürftigkeit der Kommune.⁵¹¹ Durch eine Verwaltungsvorschrift (EKrG-Richtlinie 2000) wird allerdings verlangt, dass die Leistungskraft der Gemeinde unter dem Durchschnitt der übrigen Gemeinden des Landes liegt (dort Nr. 10.4). Die Verwaltungsvorschrift – nicht das Gesetz –⁵¹² gibt ferner vor, dass die Förderung nach § 17 EKrG subsidiär gegenüber anderen Fördermöglichkeiten aus Bundesmitteln ist (Nr. 10.7 EKrG-Richtlinie 2000).

Die Entscheidung über den Zuschuss kann mit der Entscheidung nach § 10 EKrG verbunden werden.⁵¹³ Die Zuschusshöhe wird in der EKrG-Richtlinie 2000 näher geregelt (dort Nr. 10.2 S. 2: 50 % seines Kostenanteils). Die Entscheidung über den Zuschuss steht im Ansatz im Ermessen der Anordnungsbehörde, das aber reduziert

⁵⁰⁷ *Marschall/Schweinsberg*, EKrG, 5. Aufl. 2000, § 17 Erl. 7.3 (S. 199).

⁵⁰⁸ *Witting*, in: Müller/Schulz, FStrG, 2008, § 5a Rn. 6

⁵⁰⁹ Vgl. *Marschall/Schweinsberg*, EKrG, 5. Aufl. 2000, § 17 Erl. 1 (S. 193), Erl. 2 (S. 194).

⁵¹⁰ *Lau*, ZMR 1976, 100 (103), unter Hinweis auf die Gesetzesbegründung.

⁵¹¹ *Marschall/Schweinsberg*, EKrG, 5. Aufl. 2000, § 17 Erl. 3 (S. 195).

⁵¹² *Marschall/Schweinsberg*, EKrG, 5. Aufl. 2000, § 17 Erl. 7.1 (S. 198).

⁵¹³ *Marschall/Schweinsberg*, EKrG, 5. Aufl. 2000, § 17 Erl. 6.5 (S. 198); *Lau*, ZMR 1976, 100 (103 f.).

ist („soll“). In der eisenbahnrechtlichen Literatur wird dies dahingehend verstanden, dass der Zuschuss im Regelfall zu gewähren ist:⁵¹⁴

„Soll die Soll-Vorschrift nicht leerlaufen, muss ihr ein Anspruch auf Zuschuss entnommen werden, wenn nicht gute Gründe entgegenstehen.“

Die Verfassungskonformität dieser Förderung wird ungeachtet der Vorgabe des Art. 104a Abs. 1 S. 1 GG bejaht: Der Bund dürfe diese Zuschüsse wegen des verfassungsrechtlichen Gesichtspunkts des Sachzusammenhangs gewähren.⁵¹⁵ Man könnte dieser Einschätzung am ehesten beitreten, wenn man darauf abstellt, dass die Fördervorschrift des § 17 EKrG außerhalb des Anwendungsbereichs des Art. 104a Abs. 1 GG anzusiedeln ist, weil sie auf einer Annexkompetenz des Bundes zu seiner Sachaufgabe gem. Art. 87e Abs. 3 S. 2 GG („Betreiben von Schienenwegen“) und Art. 87e Abs. 4 S. 2 GG („Ausbau und Erhalt des Schienennetzes“) beruht. So hat das BVerfG mit Blick auf die Kreuzungskosten eine Beteiligung des Bundes an kommunalen Kosten für verfassungsmäßig gehalten.⁵¹⁶

„Soweit die Verteilung der Kosten an die Baulast für die beteiligten Verkehrswege anknüpft (§ 13 Abs. 1 S. 1 [EKrG]), greift Art. 106 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 GG [a.F., entspricht dem heutigen Art. 104a Abs. 1 GG] nicht ein. Verpflichtungen, die in der Baulastträgerschaft wurzeln, gehören nicht zu den Bundes- oder Landesaufgaben im Sinne dieser Vorschrift.“

In der Literatur gibt es insoweit aber kritische Stimmen, wonach eine Ausnahme vom Trennungsprinzip des Art. 104a Abs. 1 GG für die Baulast nicht anzuerkennen sei.⁵¹⁷ Hier sind also Unsicherheiten zu registrieren.

IV. Indirekte Förderung der Kommunen durch den Bund

Bislang standen Fragen der unmittelbaren Förderung von Kommunen durch den Bund im Vordergrund. Denkbar ist auch eine indirekte Bundesförderung, indem der Bund z.B. gem. § 5 Abs. 2 EKrG die Kreuzungskosten vollständig übernimmt (unten 1.) oder der Deutschen Bahn AG Zuschüsse gewährt, damit diese dann im Ergebnis den kommunalen Anteil an den Kosten der Bahnüberführungen trägt (unten 2.).

⁵¹⁴ Kunz, Eisenbahnrecht, Stand: Juli 2009, A 8.2, Erl. zu § 17 EKrG.

⁵¹⁵ Marschall/Schweinsberg, EKrG, 5. Aufl. 2000, § 17 Erl. 4 (S. 195 f.).

⁵¹⁶ BVerfGE 26, 338 (391).

⁵¹⁷ Pieroth, in: Jarass/Pieroth, GG, 10. Aufl. 2009, Art. 104a Rn. 2.

1. *Vollständige Übernahme der Kreuzungskosten durch den Bund gem. § 5 Abs. 2 EKrG*

Der Gesetzgeber sieht in § 5 Abs. 2 EKrG vor, dass ein „Dritter“ – z.B. der Bund – die Kreuzungskosten vollständig übernimmt. Der Bund wird aus § 5 Abs. 2 EKrG nicht zur Kostenübernahme verpflichtet, dem Gesetzeswortlaut nach aber berechtigt. Von dieser Vorschrift soll bislang in der Praxis kein Gebrauch gemacht worden sein.⁵¹⁸ Das Eisenbahn-Bundesamt äußert zudem Zweifel, ob der Bund nach § 5 Abs. 2 EKrG vorgehen dürfe:⁵¹⁹

„Denn angesichts des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Verwaltung (§ 7 Bundeshaushaltsordnung), dem Bundesbehörden unterliegen, kommt die Übernahme von nicht notwendigerweise anfallenden Kosten bundesseitig grundsätzlich nicht in Betracht.“

Die Bedenken des Eisenbahn-Bundesamtes dürften nicht durchgreifen. Vielmehr ist es dem Bund auch außerhalb gesetzlicher Pflichten gestattet, Förderleistungen zu gewähren. Dies folgt schon unmittelbar aus den Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung (vgl. §§ 23, 44 BHO).

Innerhalb des Bundestages wurde gegenüber einem finanziellen Engagement des Bundes über die Drittelbeteiligung des § 13 EKrG hinaus der weitere Einwand geäußert, dass dies mit der Finanzverfassung des Grundgesetzes nicht vereinbar sei.⁵²⁰ Anknüpfend an die Erwägungen zur Verfassungskonformität des § 17 EkrG (oben C. III. 3.) könnten sich jedoch die finanzverfassungsrechtlichen Hürden als überwindbar darstellen.

2. *Vollständige Übernahme der Kosten durch die Deutsche Bahn AG gem. § 5 Abs. 2 EKrG und Förderung der Deutschen Bahn AG durch den Bund*

Schließlich wäre es denkbar, dass die Deutsche Bahn AG sämtliche Kreuzungskosten übernimmt, z.B. um das politische Umfeld für das Planfeststellungsverfahren zu

⁵¹⁸ Schreiben des Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5.8.2009 an Kulka RAGmbH, S. 3.

⁵¹⁹ Schreiben des Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5.8.2009 an Kulka RAGmbH, S. 3.

⁵²⁰ Vgl. Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 20.6.2007, BT-Drs. 16/5771, S. 3 – bezogen auf eine hälftige Teilung der Kreuzungskosten zwischen Bund und Bahn unter Freistellung der Kommune.

verbessern. Die dadurch entstehende Belastung der Deutschen Bahn AG könnte wiederum durch Bundeszuschüsse ausgeglichen oder zumindest gemildert werden. Die Bundesförderung würde damit nicht unmittelbar den Kommunen gelten, sondern einem Wirtschaftsunternehmen, das Investitionen tätigt, die zugleich dem Gemeinwohl und Bundesinteresse dienen.

Zur Förderung der Deutschen Bahn AG kommen verschiedene Rechtsgrundlagen in Betracht. So ermöglicht das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) die Finanzierung von Investitionen der Deutschen Bahn AG; siehe hierzu § 8 BSchwAG:

„(1) Der Bund finanziert Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. ...

(3) Die Finanzierung nach § 11 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 6 Abs. 107 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) geändert worden ist, sowie eine Förderung von Investitionen in die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes durch andere Gebietskörperschaften oder Dritte bleiben unberührt.

(5) Schienenwege im Sinne dieses Gesetzes sind die Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, deren Bau oder Änderung grundsätzlich Gegenstand einer Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) sein können (Betriebsanlagen der Eisenbahn).“

Relevanz für die Ersetzung der höhengleichen Bahnübergänge durch Über-/Unterführungen hat § 8 BSchwAG dann, wenn diese Vorrichtung eine Betriebsanlage der Eisenbahn i.S.d. § 8 Abs. 3 BSchwAG ist. Der Begriff „Betriebsanlage der Eisenbahn“ wird auch in § 18 S. 1 AEG verwendet und beschreibt dort den Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Das Kreuzungsbauwerk kann von einem Planfeststellungsbeschluss nach § 18 S. 1 AEG erfasst sein, und zwar als Folgemaßnahme i.S.d. § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG.⁵²¹ Zu klären bliebe freilich, ob § 8 BSchwAG auch greift, wenn es sich (nur) um eine Folgemaßnahme handelt.

⁵²¹ Vallendar, in: Hermes/Sellner, AEG, 2006, § 18 Rn. 54.

Als weitere Fördergrundlage könnte § 11 GVFG zu erwägen sein:

„Führen die Eisenbahnen des Bundes ... Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden durch, so können auch sie ... Investitionszuschüsse erhalten.“

Diese Regelung des GVFG bleibt außerhalb des Anwendungsbereichs von Art. 104a Abs. 4 GG a.F.,⁵²² ist deshalb von der Regelung des Art. 125c GG nicht erfasst und gilt als Bundesrecht fort.

Schließlich ist erneut an § 17 EKrG zu denken (oben III. 3.).

Das Verfassungsrecht errichtet gegenüber einer Bundesförderung zugunsten der Deutschen Bahn AG keine unüberwindbaren Hürden. Vielmehr kann der Bund unmittelbar die Investitionen Privater fördern, ohne eine besondere verfassungsrechtliche Rechtfertigung zu benötigen, wenn sich die Förderung im Rahmen seiner Aufgabenkompetenz hält.⁵²³ Letzteres kann mit Blick auf Art. 87e Abs. 3 und 4 GG bejaht werden. Zum gemeinschaftsrechtlichen Rahmen der staatlichen Subventionierung der Deutschen Bahn AG siehe z.B. die Mitteilung der Kommission „Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen“.⁵²⁴

V. Föderale Solidarität zwischen Bund und Kommunen

Vieles spricht dafür, dass eine Förderung der derjenigen Kommunen, deren aufgrund der Betuwe-Linie übermäßige Kreuzungskosten zur Last fallen, durch den Bund – direkt oder indirekt, mit oder ohne Zwischenschaltung des Landes – möglich ist. Die Förderbefugnis begründet allerdings grundsätzlich keine Förderpflicht. Dies gilt sogar dann, wenn ein Bundeshandeln Auslöser der kommunalen Kostenlast ist.⁵²⁵

Immerhin kennt das Grundgesetz eine Reihe von Bestimmungen, die sich zu einem Prinzip föderaler Solidarität auch mit Blick auf Finanzlasten verknüpfen lassen.⁵²⁶ Eine Ausprägung dieses Prinzips betrifft auch die Solidarität des Bundes mit den

⁵²² BT-Drs. 167813, S. 21; *Jarass*, in: *Jarass/Pieroth*, GG, 10. Aufl. 2009, Art. 125c Rn. 3.

⁵²³ *Hellermann*, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, GG, 5. Aufl. 2005, Art. 104a Rn. 106, 111.

⁵²⁴ Wiedergegeben in ABl. EU C 184/12 vom 22.7.2008.

⁵²⁵ *Nierhaus*, in: *Sachs*, GG, 5. Aufl. 2009, Art. 28 Rn. 88; *Siekmann*, in: *Sachs*, GG, 5. Aufl. 2009, Art. 104a Rn. 16; *Hellermann*, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, GG, 5. Aufl. 2005, Art. 104a Rn. 56.

⁵²⁶ Vgl. unlängst etwa BVerfG, NVwZ 2007, 67 (69, 76 f.).

Kommunen (vgl. Art. 106 Abs. 8 GG).⁵²⁷ Wenn der Bund durch sein Handeln – hier: u.a. die Vereinbarung von Warnemünde – den Kommunen im Einzelfall untragbare Finanzlasten aufbürdet, folgt daraus eine Ermessensdirektive bei der Anwendung der vorhandenen Förderinstrumente zugunsten der Kommunen: Der Bund ist dann gehalten, zur Milderung der Belastung beizutragen.

D. Zwischenresümee zur Finanzierung der Bahnüberführungen

Mit Blick auf die Finanzierung der Bahnüberführungen können folgende Aspekte festgehalten werden:

- Zur Kostentragung hinsichtlich der Bahnüberführungen sieht das Eisenbahnkreuzungsrecht mehrere Möglichkeiten vor: **(1)** Gem. § 5 Abs. 2 EKrG erklären sich die Kommune, die Deutsche Bahn, Bund oder Land bereit, die Kosten allein zu tragen. **(2)** Gem. § 5 Abs. 1 S. 1 EKrG treffen die Kommune und die Deutsche Bahn eine Vereinbarung zur Kostenverteilung. **(3)** Gem. § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG tragen Kommune, Bahn und Bund die Kosten zu je einem Drittel.
- Im Rahmen von § 5 Abs. 1 und 2 EKrG wäre eine Abweichung von der Drittelregelung zugunsten der Kommunen möglich. Hierzu sind Deutsche Bahn AG und Bund oder Land aber kraft einfachen Rechts nicht verpflichtet.
- Gegenüber der Drittelregelung des § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG werden rechtspolitische Bedenken geäußert, die daran anknüpfen, dass die Kommunen den Anlass zur Beseitigung der Bahnübergänge – den Ausbau der Betuwe-Linie – nicht gesetzt haben, von dem Ausbau nicht profitieren und dennoch mit erheblichen Kosten belastet werden. Eine Verletzung der kommunalen Finanzhoheit ist nicht ausgeschlossen, wird aber nur unter strengen Voraussetzungen bejaht, die nicht ohne weiteres dargelegt werden können. Hinzu kommt, dass das BVerfG trotz Gelegenheit die Verfassungskonformität der Drittelregelung nicht in Zweifel gezogen hat.
- Über Fördertöpfe aufgrund des GVFG bzw. EntflechtG können die Länder, die ihrerseits hierzu Mittel des Bundes erhalten, die Kommunen bei der Bewältigung der Kostenlast aus § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG unterstützen. Denkbar wäre

⁵²⁷ Siehe auch OVG RP, NVwZ-RR 2009, 72 (73), dort zur Pflicht der Kommunen, solidarisch die Lasten des Bundesstaates mitzutragen.

auch die Heranziehung oder Schaffung weiterer Fördertöpfe, die aus Bundesmitteln gespeist und durch die Länder verwaltet werden.

- Auf Grundlage des § 17 EKrG kann der Bund u.a. den Kommunen Zuschüsse leisten. Die Verfassungskonformität dieser Regelung ist nicht frei von Bedenken, die aber nicht durchgreifen dürften. Die Verwaltungsvorschriften zu § 17 EKrG sind restriktiv gefasst, könnten aber erweitert werden. Ähnliches gilt für § 5a FStrG, der aber allenfalls in Sonderkonstellationen greift.
- Der Bund könnte gem. § 5 Abs. 2 EKrG sich bereit erklären, die gesamten Kosten der Beseitigung der Bahnübergänge zu tragen. Das Finanzverfassungsrecht und § 7 BHO errichten zwar Hürden, die aber überwindbar sein dürften. Ferner könnte der Bund der Deutschen Bahn AG – evtl. auf Basis des BSchwAG oder des § 17 EKrG – Zuschüsse gewähren, damit diese die Kosten allein trägt. Hierbei sind gemeinschaftsrechtliche Vorgaben zu beachten.
- Der Bund ist zur föderalen Solidarität gegenüber den Kommunen verpflichtet. Wenn der Bund durch sein Handeln – hier: u.a. die Vereinbarung von Warnemünde – den Kommunen im Einzelfall untragbare Finanzlasten aufbürdet, folgt daraus eine Ermessensdirektive bei der Anwendung der vorhandenen Förderinstrumente zugunsten der Kommunen. Der Bund ist dann gehalten, zur Milderung der Belastung beizutragen.

7. Teil: Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse

A. Rechtsfragen im Zusammenhang mit dem baulich-technischen Ist-Zustand (2. Teil)

- Die schlichte Zunahme der Nutzung und Auslastung der Eisenbahnstrecke fällt nicht in den Anwendungsbereich des § 41 Abs. 1 BImSchG. Der Umstand, dass infolge des Baus der Betuwe-Route in den Niederlanden der Güterverkehr auf der Strecke Emmerich-Oberhausen zunimmt und demzufolge die Lärmimmissionen ansteigen, löst also nicht die Lärmschutzpflichten nach § 41 Abs. 1 BImSchG aus.
- Nachträgliche Anordnungen von Vorkehrungen zum Lärmschutz, die frühere Planfeststellungsbeschlüsse ergänzen (§ 75 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG), scheiden aus, weil die entsprechenden Planungen länger als 30 Jahre zurückliegen (vgl. § 75 Abs. 3 S. 2 a.E. VwVfG) und aus der Zeit vor Inkrafttreten des VwVfG stammen.
- Wenn die gegenwärtigen Lärmimmissionen die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze überschreiten sollten, können Betroffene von dem Eisenbahnunternehmen auf Grundlage des § 906 BGB Lärmsanierungsansprüche geltend machen. Als Orientierungswerte gelten 70 db(A) tags und 60 (db)A nachts für Wohngebiete. Kommunen steht dieser Anspruch aus § 906 BGB ebenfalls zu, soweit es um gestörte kommunale Einrichtungen geht.

B. Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Blockverdichtung (3. Teil)

- Die Blockverdichtung kann als bauliche Änderung i.S.d. § 41 Abs. 1 BImSchG gewertet werden. Um die Lärmschutzpflichten des § 41 Abs. 1 BImSchG auszulösen müsste diese Änderung als „wesentlich“ einzustufen sein, was sich nach

§ 1 Abs. 2 BImSchG richtet. Ob dies der Fall ist, ist eine Frage der tatsächlichen Umstände, die ggf. zu ermitteln wären. Ist die Wesentlichkeit zu bejahen, muss die Planfeststellung zur Blockverdichtung ein überzeugendes Lärmschutzkonzept enthalten, das den Anforderungen des § 41 Abs. 1 BImSchG genügt.

- Die Blockverdichtung führt zu größeren Zugzahlen und damit zu steigenden Lärmimmissionen, sodass Lärmschutz – unabhängig von der Anwendbarkeit des § 41 Abs. 1 BImSchG – ein Belang ist, der in die planfeststellungsrechtliche Abwägung gem. § 18 S. 2 AEG einzustellen ist. Obwohl die Vorbelastungen – durch den gegenwärtigen Lärm – sich Schutz mindernd auswirken, kommt dem Lärmschutz in der Abwägung durchaus ein gesteigertes Gewicht zu. Dies folgt aus der Vereinbarung zwischen Bund, NRW und DB AG vom 6.6.2002, aus der hervorgeht, dass Lärmschutz schon im Zusammenhang mit der Blockverdichtung zumindest an einigen Streckenabschnitten realisiert werden soll.
- Die schon gegenwärtig und infolge der Blockverdichtung weiter steigenden Zugzahlen führen zu einer erheblichen Verlängerung der Schrankenschließungszeiten, was nicht nur für die Bürger und Wirtschaft der betroffenen Gemeinden unzumutbar ist, sondern auch etwa Leistungsfähigkeit der Straßen gefährdet und die Erfüllung der Aufgaben des Rettungsdienstes durch die Kommunen erheblich erschwert. Manches spricht indessen dafür, dass diese Aspekte nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zur Blockverdichtung sind.
- Wenn die Schrankenschließungszeiten die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs beeinträchtigen, greift das Eisenbahnkreuzungsrecht (dort § 3 Nr. 3 EKrG). Die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge löst dann allerdings die Kostenverteilungsregelung des § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG aus, wonach dem kommunalen Baulastträger – jedenfalls im Grundsatz – ein Drittel der Kosten zur Last fällt.

C. Rechtsfragen im Zusammenhang mit Planung und Bau des dritten Gleises (4. Teil)

- Das Trennungsgebot des § 50 S. 1 BImSchG hat Relevanz für die Trassenwahl: entlang der Bestandsstrecke oder entlang der Autobahn A 3? Da das Trennungsgebot nicht als zwingender Rechtssatz, sondern als Optimierungs-

gebot zu verstehen ist, lässt sich § 50 BImSchG keine Festlegung auf eine der beiden Trassenvarianten entnehmen. Immerhin bekräftigt § 50 BImSchG das gesetzgeberische Ziel des bestmöglichen Schutzes vor Immissionen und schweren Unfällen.

- Unabhängig von der Trassenwahl wären bei einem Bau des dritten Gleises die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 41 Abs. 1 BImSchG erfüllt.
- Bei der rechtlichen Bewertung ist eine Gesamtbetrachtung geboten, die mehrere Stufen des Streckenausbaus – (1) Herstellung der Dreigleisigkeit, (2) Ertüchtigung für den Hochgeschwindigkeitsverkehr – umschließt, weil zwischen den einzelnen Stufen ein enger räumlich-konzeptioneller Zusammenhang besteht.

[Zu § 2 der 16. BImSchV]

- Für die Anwendung des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV mit den dort genannten Grenzwerten bleiben Bestimmungen in Flächennutzungsplänen außer Betracht. Maßgeblich ist die Festsetzung des betroffenen Gebietes im Bebauungsplan, nicht etwa eine hiervon abweichende tatsächliche Bebauungssituation. Etwas anderes gilt, wenn der Bebauungsplan durch die tatsächliche Entwicklung funktionslos geworden ist. Dies ist erst dann der Fall, wenn die tatsächlichen Verhältnisse massiv und offenkundig vom Planinhalt abweichen.
- Schon vor seinem Inkrafttreten kann ein in Aufstellung befindlicher Bebauungsplan die Bestimmung der Grenzwerte gem. § 2 der 16. BImSchV dirigieren, aber nur dann, wenn sich die Bauleitplanung schon hinreichend konkretisiert und sich die Eisenbahnplanung nicht schon vorher verfestigt hat. Die hinreichende Konkretisierung der kommunalen Bauplanung dürfte nicht bereits durch den Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 S. 2 BauGB) erreicht werden, spätestens aber dann, wenn die Voraussetzungen einer Veränderungssperre erfüllt wären, der Plan ausgelegt und andere Behörden beteiligt worden sind (vgl. §§ 14, 33 i.V.m. 3 f. BauGB). Dies gilt indessen nur dann, wenn der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan materiell rechtmäßig ist. Ein Bebauungsplan kann sich zwar gegen eine konkurrierende Fachplanung wenden, darf jedoch nicht nur vorgeschoben sein, um eine andere Nutzung zu verhindern.

- Die Verfestigung der Eisenbahnplanung kann im Zweifel dann angenommen werden, wenn der Plan ausgelegt wird (vgl. § 18a Nr. 1 AEG). In Einzelfällen hat die Rechtsprechung eine Verfestigung allerdings schon für frühere Zeitpunkte angenommen, z.B. dann, wenn die Bedarfsfeststellung durch den Gesetzgeber erfolgt war und der Trassenverlauf im Wesentlichen feststand.

[Zu § 3 der 16. BImSchV – Schienenbonus – besonders überwachtes Gleis]

- Bei der Berechnung des Beurteilungspegels gem. § 3 der 16. BImSchV sieht der Ordnungsgeber den sog. Schienenbonus (Abschlag von 5 db[A]) vor, den die Rechtsprechung mit Zustimmung großer Teile der Literatur bis in die Gegenwart billigt. Zu verzeichnen ist jedoch wachsende Kritik an dem Schienenbonus in Literatur und Politik.
- Der Ordnungsgeber ist angesichts seiner Pflicht zum Schutz der Gesundheit (Art. 2 Abs. 2 GG) zur fachlichen Absicherung und laufenden Überprüfung sowie ggf. zur Anpassung der in der 16. BImSchV festgesetzten Grenzwerte verpflichtet. Diese allgemeine Beobachtungspflicht hat sich mittlerweile verdichtet, weil die maßgeblichen wissenschaftlichen Studien, auf denen der Schienenbonus beruht, über ein Vierteljahrhundert alt sind, es neuere Forschungserkenntnisse gibt, die den Forschungsstand der 70er und 80er Jahre in Frage stellen und sich ohnehin das tatsächliche Umfeld des Schienenbonus erheblich gewandelt hat.
- Die Verdichtung der Beobachtungspflicht führt dazu, dass der Ordnungsgeber vor dem Hintergrund seiner Schutzpflichten aus Art. 2 Abs. 2 GG gehalten ist, zeitnah und gründlich den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung unter Beachtung der neuen tatsächlichen Gegebenheiten zu ermitteln, um unverzüglich zu überprüfen, ob die fachwissenschaftliche und tatsächliche Grundlage des Schienenbonus (teilweise) entfallen ist.
- Für Lärmimmissionen im Schienenverkehr sieht die 16. BImSchV einen weiteren Abschlag vor, den Gleispflegeabschlag (i.H.v. 3 db[A]), der beim besonders überwachten Gleis greift. Das gilt auch für Hochgeschwindigkeitsstrecken. Der Gleispflegeabschlag ist eine aktive Schallschutzmaßnahme, d.h. auf der Rechtsfolgenseite des § 41 Abs. 1 BImSchG relevant. Die Rechtsprechung billigt den Gleispflegeabschlag.

[Zum aktiven und passiven Lärmschutz i.S.d. § 41 Abs. 1 BImSchG]

- Auf Rechtsfolgenseite des § 41 Abs. 1 BImSchG besteht grundsätzlich eine Pflicht zum Vollschutz und ein Vorrang des aktiven Lärmschutzes. Lärmreduzierende Maßnahmen, die sich auf die eingesetzten Fahrzeuge beziehen, fallen nicht in den Anwendungsbereich des § 41 Abs. 1 BImSchG, ebenso wenig Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Vorgaben zur Dimensionierung der Strecke oder zur Verwendung bestimmter Gleisschwellentypen. Letzteres kann immerhin in die allgemeine Abwägung nach § 18 S. 2 AEG einfließen.
- § 41 Abs. 2 BImSchG ermöglicht für den Ausnahmefall eine Durchbrechung des Vorrangs aktiven Lärmschutzes, indem passiver Lärmschutz (Entschädigung) geleistet wird. Vielfach werden Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes zu kombinieren sein. Die Planfeststellungsbehörde muss also eine Auswahl treffen, ob und welche Maßnahmen des aktiven und/oder passiven Lärmschutzes ergriffen werden. Dabei kommt ihr im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung des § 41 Abs. 2 BImSchG ein Abwägungsspielraum zu.
- Zu den „Kosten“ i.S.d. § 41 Abs. 2 BImSchG zählen die finanziellen Aufwendungen für den aktiven Lärmschutz, darüber hinaus weitere Belange, z.B. die Beeinträchtigung des Orts- oder Landschaftsbildes oder die Beschattung von Grundstücken durch sehr hohe Lärmschutzwände. Zum „Schutzzweck“ gehören nicht nur Aspekte des Lärmschutzes, sondern auch der Schutz des Ortsbildes oder die Verringerung der Trennwirkung einer Bahnstrecke.
- Aus § 41 Abs. 2 BImSchG folgt, dass Kosten und Schutzzweck einander gegenüber zu stellen sind. Verfehlt wäre daher die Gegenüberstellung von Kosten des aktiven sowie des passiven Lärmschutzes oder ein Vergleich der Kosten des aktiven Schallschutzes mit den Gesamtkosten. Für die Anwendung des Merkmals „außer Verhältnis stehen“ gilt ein strenger Maßstab. Zu berücksichtigen ist, dass ökonomische Aspekte schon in die Festlegung und Berechnung der Immissionsgrenzwerte eingeflossen sind. Nur bei ganz enormen Kosten und sehr geringer Schutzwirkung steht beides „außer Verhältnis“. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit genügt schon ein nennenswerter Schutzeffekt.
- Ausgangspunkt eines Lärmschutzkonzeptes, das den Vorgaben des § 41 Abs. 1 und 2 BImSchG genügt, ist der Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnah-

men. Sollte sich dieser als unverhältnismäßig aufwendig erweisen, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Alle tatsächlich möglichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind ernsthaft in Betracht zu ziehen, auch in ihrer Kombination. Eine vorschnelle Flucht aus dem aktiven in den passiven Lärmschutz ist rechtswidrig.

- Bei der Prüfung der (Un-)Verhältnismäßigkeit ist in Rechnung zu stellen, dass seit der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn diese sich erwerbswirtschaftlich betätigt. Der Streckenausbau stellt sich damit als Investition eines Wirtschaftsunternehmens dar, die Grundlage für weiteres auf Gewinnerzielung gerichtetes Wirtschaftshandeln ist. In der Abwägung stehen sich nicht länger das öffentliche Interesse (an Kostenminimierung, § 7 BHO) und die Privatinteressen der Anlieger gegenüber, sondern auf beiden Seiten letztlich private Interessen.
- Hinzu kommt Folgendes: Typischerweise wirken sich Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen unmittelbar oder mittelbar vorteilhaft für die betroffenen Kommunen und deren Einwohner aus. Anders ist dies beim Ausbau der Betuwe-Linie, die dem Güterfernverkehr dient, sodass sich positive Effekte nur in weit entfernten Regionen einstellen. In ähnlicher Weise, wie die Rechtsprechung vorhandene Vorbelastungen als Schutz mindernd ansieht, wird man daher das Fehlen jedweder unmittelbarer oder mittelbarer Vorteile der Lärmbetroffenen als Schutz steigernd werten können.
- Der unbeplante Innenbereich genießt denselben Schutz wie Grundstücke, die von Bebauungsplänen erfasst sind.
- Der Außenbereich ist vom Lärmschutz nicht ausgenommen. Es gelten zwar höhere Grenzwerte, aber dennoch der Vorrang des aktiven Lärmschutzes und der Anspruch auf Vollschutz. Dieser Grundsatz wird allerdings durch die Prüfung der Verhältnismäßigkeit gem. § 41 Abs. 2 BImSchG in stärkerem Maße relativiert als für den Innenbereich.

[Zum Anspruch auf Entschädigung und Übernahme gem. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG
und zur allgemeinen Abwägung gem. § 18 S. 2 AEG]

- Auch außerhalb von §§ 41 f. BImSchG können Immissionen zu Entschädigungsansprüchen führen, die unmittelbar auf § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG beruhen. Dies kommt in Betracht für **(1)** Beeinträchtigungen durch Erschütterungen, **(2)** für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs und von Innenräumen, die vom passiven Schallschutz ausgenommen sind, **(3)** unter engen Voraussetzungen auch für Wertminderungen des Grundstücks sowie **(4)** als Surrogat für nicht realisierbare Schutzvorkehrungen, wenn also aktiver und passiver Lärmschutz wegen Untunlichkeit ausscheidet oder unzureichend bleibt.
- Ist trotz aktiver und passiver Schutzvorkehrungen die verbleibende Beeinträchtigung eines von dem Planvorhaben betroffenen Grundstücks schwer und unerträglich, so gewährt § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG – über den Wortlaut hinaus – einen Anspruch auf Übernahme des Grundstücks. Dasselbe gilt, wenn Schutzvorkehrungen untunlich sind, weil es keine Vorkehrungen gibt, die wirksamen und zumutbaren Lärmschutz bieten können. Der Übernahmeanspruch ist eine besondere Art des Entschädigungsanspruchs nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG: Die Entschädigung erfolgt dann nicht in Geld, sondern durch Grundstücksübernahme. Die Planfeststellungsbehörde muss über den Übernahmeanspruch schon im Planfeststellungsbeschluss entscheiden.
- Der Übernahmeanspruch kommt bei Wohngebäuden in Betracht, wenn die verbleibende Lärmbelastung einen Wert von tags 70 db(A)/nachts 60 db(A) erreicht. Allein der Umstand, dass ein Gebäude künftig schwerer zu vermieten ist, löst den Übernahmeanspruch nicht aus.
- Lärmschutzaspekte sind in die Abwägung nach § 18 S. 2 AEG einzustellen, unabhängig davon, ob diese vom Anwendungsbereich des § 41 Abs. 1 BImSchG erfasst werden. Selbst wenn die Lärmproblematik bereits in ein Lärmschutzkonzept im Rahmen des § 41 Abs. 1 und 2 BImSchG eingearbeitet worden ist, ist es also der Planfeststellungsbehörde möglich, zusätzliche Lärmschutzvorkehrungen zu ergreifen, z.B. auch mit Blick auf Gleisbettungssysteme. Maßnahmen, die sich auf die Loks und Waggons beziehen, können allerdings nicht Gegenstand der Planfeststellung sein.

D. Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems – insbesondere Lärmschutz und Sicherheit (5. Teil)

- Der europäische Rechtsrahmen für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitssystem greift schon für den Bau des dritten Gleises, weil dieser mit der späteren Ertüchtigung für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in einem engen räumlich-konzeptionellen Zusammenhang steht, sodass eine Gesamtbetrachtung geboten ist.
- Der europäische Rechtsrahmen enthält Vorgaben auf drei Ebenen: Festlegung grundlegender Anforderungen in Richtlinien, Festlegung Technischer Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) in Entscheidungen der Kommission und (ggf./künftig) Festlegung europäischer Normen.
- Die erstmalige Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems (worumter auch die Betuwe-Linie Emmerich-Oberhausen zählt) bedarf einer Inbetriebnahmegehehmigung, die neben die Planfeststellung tritt.
- Der Schutz vor Schienenlärm ist ein zentraler Belang der Schienenverkehrspolitik der Europäischen Union. Präzise Grenzwerte für den Lärmschutz enthält die TSI „Fahrzeuge“, bezogen auf das rollende Material, das nicht in den Anwendungsbereich des Lärmschutzes gem. § 41 Abs. 1 BImSchG fällt und auch nicht Gegenstand der Planfeststellung gem. § 18 S. 1 AEG ist.
- Die Eisenbahnsicherheit ist, nicht erst seit dem Unglück von Viareggio, ein weiterer zentraler Belang des europäischen Eisenbahnrechts. In der TSI „Infrastruktur“ gibt es Bestimmungen zu Rettungswegen, die aber nicht generell für die gesamte Strecke vorgeschrieben werden. Ferner sind Seitenräume verpflichtend, „wenn es unter vertretbaren Umständen möglich ist“. Eine Unmöglichkeit ist am ehesten anzunehmen, wenn nicht genug Raum zur Verfügung steht.

E. Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge (6. Teil)

- Zur Kostentragung hinsichtlich der Bahnüberführungen sieht das Eisenbahnkreuzungsrecht mehrere Möglichkeiten vor: **(1)** Gem. § 5 Abs. 2 EKrG erklären sich die Kommune, die Deutsche Bahn, Bund oder Land bereit, die Kosten allein zu tragen. **(2)** Gem. § 5 Abs. 1 S. 1 EKrG treffen die Kommune und die Deutsche Bahn eine Vereinbarung zur Kostenverteilung. **(3)** Gem. § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG tragen Kommune, Bahn und Bund die Kosten zu je einem Drittel.
- Im Rahmen von § 5 Abs. 1 und 2 EKrG wäre eine Abweichung von der Drittelregelung zugunsten der Kommunen möglich. Hierzu sind Deutsche Bahn AG und Bund oder Land aber kraft einfachen Rechts nicht verpflichtet.
- Gegenüber der Drittelregelung des § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG werden rechtspolitische Bedenken geäußert, die daran anknüpfen, dass die Kommunen den Anlass zur Beseitigung der Bahnübergänge – den Ausbau der Betuwe-Linie – nicht gesetzt haben, von dem Ausbau nicht profitieren und dennoch mit erheblichen Kosten belastet werden. Eine Verletzung der kommunalen Finanzhoheit ist nicht ausgeschlossen, wird aber nur unter strengen Voraussetzungen bejaht, die nicht ohne weiteres dargelegt werden können. Hinzu kommt, dass das BVerfG trotz Gelegenheit die Verfassungskonformität der Drittelregelung nicht in Zweifel gezogen hat.
- Über Fördertöpfe aufgrund des GVFG bzw. EntflechtG können die Länder, die ihrerseits hierzu Mittel des Bundes erhalten, die Kommunen bei der Bewältigung der Kostenlast aus § 13 Abs. 1 S. 1 EKrG unterstützen. Denkbar wäre auch die Heranziehung oder Schaffung weiterer Fördertöpfe, die aus Bundesmitteln gespeist und durch die Länder verwaltet werden.
- Auf Grundlage des § 17 EKrG kann der Bund u.a. den Kommunen Zuschüsse leisten. Die Verfassungskonformität dieser Regelung ist nicht frei von Bedenken, die aber nicht durchgreifen dürften. Die Verwaltungsvorschriften zu § 17 EKrG sind restriktiv gefasst, könnten aber erweitert werden. Ähnliches gilt für § 5a FStrG, der aber allenfalls in Sonderkonstellationen greift.
- Der Bund könnte gem. § 5 Abs. 2 EKrG sich bereit erklären, die gesamten Kosten der Beseitigung der Bahnübergänge zu tragen. Das Finanzverfassungsrecht und § 7 BHO errichten zwar Hürden, die aber überwindbar sein dürften. Ferner

könnte der Bund der Deutschen Bahn AG – evtl. auf Basis des BSchwAG oder des § 17 EKrG – Zuschüsse gewähren, damit diese die Kosten allein trägt. Hierbei sind gemeinschaftsrechtliche Vorgaben zu beachten.

- Der Bund ist zur föderalen Solidarität gegenüber den Kommunen verpflichtet. Wenn der Bund durch sein Handeln – hier: u.a. die Vereinbarung von Warnemünde – den Kommunen im Einzelfall untragbare Finanzlasten aufbürdet, folgt daraus eine Ermessensdirektive bei der Anwendung der vorhandenen Förderinstrumente zugunsten der Kommunen. Der Bund ist dann gehalten, zur Milderung der Belastung beizutragen.

Witten/Konstanz, den 18.12.2009

(Professor Dr. Jörg Ennuschat)



Eisenbahnachse Lyon/Genua-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen

Die Entwicklung einer Eisenbahnachse von der Nordsee bis zum Mittelmeer durch das europäische Wirtschaftszentrum soll dazu beitragen, in einem der am dichtesten bevölkerten und höchst industrialisierten Gebiete Europas den Verkehr umzuverteilen. Das Projekt ist nicht nur für den Personenverkehr von Bedeutung, sondern entspricht auch dem langfristigen Ziel der Entwicklung eines Eisenbahn-Güterverkehrskorridors mit reinen Güterzugstrecken.

Anlagen

Die Achse

Diese Achse, die die Häfen von Rotterdam und Antwerpen mit dem Hafen von Genua verbindet, ist für den Nord-Süd-Verkehr von großer Bedeutung. Der Schwerpunkt liegt auf der Verbindung zwischen Rotterdam und Genua, aber es gibt auch eine westliche Zweiglinie zur Anbindung der Strecke Mulhouse(Mülhausen)-Dijon-Lyon. Die vorgesehenen Arbeiten umfassen den Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken (300 km/h) in Frankreich (südliche und östliche Zweige des „TGV Rhin-Rhône“) und in Deutschland (Karlsruhe-Basel und Frankfurt Flughafen-Mannheim). Der Ausbau der bestehenden Strecken wird ihre Frachtkapazität vergrößern und den Anschluss der Betuwe-Verbindung (siehe Achse Nr. 5) an das deutsche Netz sowie der Strecke Lyon-Mülheim und der Verbindungen vom Hafen von Genua an das Schweizer Eisenbahnnetz gewährleisten. Außerdem wird eine neue reine Güterzugverbindung („Eiserner Rhein“) zwischen dem Hafen von Antwerpen und dem deutschen Netz gebaut. Bei all diesen Abschnitten handelt es sich um zwei- bis viergleisige Strecken.

Erwarteter Nutzen

Das Projekt wird dazu beitragen, im Güter- und Reiseverkehr eine bedeutende modale Verlagerung zu bewirken. Durch die verschiedenen Abschnitte werden jährlich mehrere Milliarden Tonnenkilometer Fracht von der Straße übernommen und auch einige hundert Millionen Personenkilometer von der Straße oder vom Luftverkehr abgezogen. Das Projekt verbindet Flughäfen und einige der größeren Seehäfen und leistet damit durch die Verbindung von Bahn- und Flugreisen im Personenverkehr und die Kombination von Bahn- und Seetransport im Güterverkehr einen wichtigen Beitrag zur Intermodalität.

Derzeitiger Stand

Alle nicht grenzüberschreitenden Abschnitte sind in die jeweiligen nationalen Pläne übernommen worden. Außerdem wurde eine Handelskammervereinigung für die Eisenbahnachse Genua-Rotterdam eingerichtet, die für den Bahnfrachtverkehr auf dieser Achse werben soll. Die Verkehrsministerien Italiens, der Schweiz, Deutschlands und der Niederlande haben eine spezielle Arbeitsgruppe mit dem gleichen Ziel eingerichtet.

Die Strecke „Eiserner Rhein“ ist Gegenstand eines dreiseitigen Abkommens zwischen Deutschland, den Niederlanden und Belgien. Darüber hinaus haben Belgien und die Niederlande besondere Vereinbarungen für den Streckenabschnitt auf niederländischem Staatsgebiet, in denen Spezifikationen und Kostenteilung festgelegt sind, getroffen.

Die Ausbauarbeiten von der niederländisch-deutschen Grenze nach Duisburg werden eine Verbindung zur Betuwe-Verbindung (nach Rotterdam) herstellen. Die Ausbauarbeiten auf dem Streckenabschnitt Duisburg-Emmerich werden 2015 fertig gestellt sein.

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhône in Frankreich umfasst drei Zweiglinien mit einer Gesamtlänge von 425 km, von denen zwei Linien Teil dieser vorrangigen Achse sind. Der 189 km lange östliche Zweig (Dijon-Mülhausen) ist weiter fortgeschritten. Die Baumaßnahmen sollen 2006-2011 ausgeführt werden. Vorstudien für den südlichen Zweig (Dijon-Mâcon-Lyon) werden derzeit durchgeführt, um insbesondere das Potenzial für eine kombinierte Personen-/Güterverkehrsstrecke zu untersuchen.

Eine Arbeitsgruppe untersucht die Optionen für eine Rhein-Brücke im Streckenabschnitt Mülheim-Mülhausen. Der Streckenabschnitt Basel-Karlsruhe wird (gegenüber der bisher zweigleisigen Trasse) viergleisig für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut und soll 2015 fertig gestellt sein.

Zubringerverbindungen in die Schweiz wurden bereits im Verkehrsabkommen EU-Schweiz festgelegt. Der neue Gotthard-Basistunnel (östlicher Zweig nach Mailand) soll planmäßig bis 2013 fertig gestellt werden. Der Lötschberg-Basistunnel (westlicher Zweig) soll 2007 dem Verkehr freigegeben werden und wird die Transitkapazität von 55 auf 110 Züge pro Tag erhöhen. Anfänglich wird aufgrund der Kapazitätsgrenzen auf der italienischen Seite das Verkehrsaufkommen auf 90 Züge pro Tag beschränkt sein. Kapazitätssteigerungen sind durch den Ausbau der vorhandenen Strecken und eine Neubaustrecke zwischen Genua und dem Gebiet südlich von Mailand, die bis 2013 fertig gestellt werden sollen, geplant.

Fraktion Bürgerliste

Anlage 6

Von: hanspeter zabel [hpz01@t-online.de]**Gesendet:** Dienstag, 1. Mai 2012 11:25**An:** erhard.schoofs@t-online.de; fraktion-buergerliste@versanet-online.de**Cc:** jansen, karl-heinz und petra; haerten, klaus**Betreff:** Unser Telefongespräch**Anlagen:** 2011-03-30 MOIK_VERKEHR_MOBILITÄT[1].pdf; fahrplan 2025.pdf; protokoll (febr. 2012).pdf

**Damit später kein Mensch behaupten kann,
er habe von all diesen Dingen nichts gewusst**

Sehr geehrter Herr Schoofs,

wie am Sonntag (29. April 2012) vergangener Woche abgesprochen, lasse ich Ihnen die Präsentation (als Anlage im Anhang) des Verkehrsplaners Peter Moik aus D...dorf zukommen, die das Planungsbüro im Rahmen der Ideenwerkstatt "Code 24" des Regionalverbandes Ruhr (RVR) für die Betuweroute zwischen deutsch/niederländischen Staatsgrenze und Oberhausen für den dreigleisigen Ausbau der Trasse als alternative Gestaltungsvorschläge ausgearbeitet hat. Die Expertise (Seite 38) macht deutlich, dass auf dem Streckenabschnitt nach dem Ausbau pro Stunde 29 Züge fahren können - pro Tag also knapp 700 Züge. Während der niederländische Abschnitt der Betuweroute als reine Güterzugtrasse zwischen Rotterdam und niederländisch/deutscher Staatsgrenze für 480 Züge pro Tag ausgelegt ist, beziffert die Deutsche B(ürgerb)ahn AG die Maximalauslastung der Trasse mit 388 Zügen.

Im allgemeinen Teil des Erläuterungsberichts der Planfeststellungsunterlagen für den dreigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen deutsch/niederländischer Staatsgrenze und Oberhausen prognostiziert die Deutsche B(ürgerb)ahn AG für das Jahr 2025 maximal 346 Züge - sowohl Güter- wie auch Personenzüge, die auf der Strecke im Mischbetrieb verkehren. Dass sich diese Prognose angesichts der Zahlen, die Wirtschaft (insbesondere die Häfen in Antwerpen und Rotterdam) und Wissenschaft vorlegen, an der unteren Grenzen befinden, pfeifen nicht nur die Spatzen am rechten Niederrhein von den Dächern. Mitarbeiter des Regionalverbands haben mir im Verlaufe eines persönlichen Gesprächs und hinter vorgehaltener Hand bestätigt, dass die Zahl von 29 Zügen pro Stunde unter gewissen Voraussetzungen der Realität entspricht. Zu den Voraussetzungen gehört unter anderem der Verzicht auf den ICE, der als sogenannter "Trassenfresser" gilt. Außerdem müsste die Strecke mit dem europäischen Zugleitsystem (ERTMS und/oder ETCS) ausgerüstet werden, dass im Endausbau (Level 3) ermöglicht, dass die Züge auf Bremswegabstand fahren und elektronisch beschleunigt beziehungsweise abgebremst werden - die Spielzeugeisenbahn lässt grüßen.

Ich schicke diese Informationen voraus, um Ihnen ein Bild von den möglichen Zugbewegungen zu verschaffen. Da die Betuweroute sowohl auf niederländischer Seite wie auch auf deutscher Seite als Gütertrasse von Rotterdam beziehungsweise Antwerpen nach Genua beziehungsweise Lyon zu einem Bestandteil des transeuropäischen Netzes (TEN V) wird zu einem Großteil auch auf die Menschen im

02.05.2012

Stadtgebiet von Leverkusen zukommen - wie auf die Menschen am Oberrhein und im Mittelrheintal, denn entgegen den Aussagen der Mitarbeiter(innen) der Deutschen B (ürgerb)ahn AG handelt es sich bei 70 Prozent der Züge, die über die niederländische Betuwelijn ins Bundesgebiet rollen, um Transitverkehre. Die Auswirkungen der Verkehre auf der Betuweroute auf die Menschen im Mittelrheintal werden in dem Artikel mit der Überschrift "Bahnlärm im Rheintal" in der Deutschlandausgabe der "Frankfurter Rundschau" von Mittwoch (25. April 2012) eindrucksvoll dargestellt. Der Artikel kann unter der Adresse

<http://www.fr-online.de/rhein-main/welterbe-mittelrheintal-bahnlaerm-im-rheintal,1472796,14988740.html>

abgerufen werden.

Ob allerdings mit dieser Entwicklung das Ende der Fahnenstange erreicht ist, vermag ich nicht zu beurteilen. Fest steht dagegen, dass vier Güterbahnen aus dem Bundesgebiet und aus der Schweiz fordern, dass die europäische Transversale von Rotterdam nach Genua zu einer Gütervorrangstrecke wird, auf der auch bis zu 1,5 Kilometer lange Güterzüge fahren können. Während eines Gesprächs wollte sich der Projektleiter für den Ausbau der Betuweroute auf eine Diskussion über diese Forderung, die auch den Vorstellungen der Kommission in Brüssel entspricht, nicht einlassen. Er wies lediglich darauf hin, dass die Ausweich- und Überholbahnhöfe der Betuweroute eine Länge von 800 Metern hätten. Meine Entgegnung, dass diese Länge ausreiche, um Personenzüge während des Überholvorgangs durch einen Güterzug zu parken, ließ der Mitarbeiter der Deutschen B (ürgerb)ahn AG unbeantwortet.

Dass mit Engpässen im gesamten Schienennetz zu rechnen ist, hat Professor Dr. Karl-Hans Hartwig vom Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster im Auftrag des Verkehrsverbandes Westfalen in seiner Korridorbetachtung und Engpassanalyse für das nordrhein-westfälische Schienennetz (fahrplan 2025 in der Kurzfassung als Anlage im Anhang) auf eindrucksvolle Art und Weise dargestellt. Während einer Sitzung des Verkehrsausschusses (protokoll febr. 2012 als Anlage im Anhang) des nordrhein-westfälischen Landtags hat sich Karl-Hans Hartwig zu der Entwicklung geäußert und den Trassenabschnitt im Zuge des transeuropäischen Verkehrsnetzes zwischen deutsch/niederländischer Staatsgrenze und der Region an Rhein und Ruhr als meistbelasteten Schienenweg in Nordrhein-Westfalen bezeichnet - sowohl vor wie auch nach dem dreigleisigem Ausbau der Trasse. Karl-Hans Hartwig hat während seiner Ausführungen aber auch deutlich gemacht, dass es kaum möglich ist, von der Deutschen B (ürgerb)ahn AG belastbare Zahlen zu bekommen.

Dieser kleine Exkurs zeigt Ihnen einen Teil der möglichen Entwicklungen auf dem Streckenabschnitt zwischen deutsch/niederländischer Staatsgrenze und Oberhausen (fälschlicherweise auch als Betuwe bezeichnet) im Zuge der transeuropäischen Verkehrsverbindung von Rotterdam nach Genua auf. Dass diese Entwicklung auch Auswirkungen auf das weitere Schienennetz hat, steht außer Frage. Über Details und mögliche Größenordnungen kann ich Ihnen leider keine Informationen liefern. Vielleicht helfen Ihnen Recherchen im Internet weiter. Wenn Sie bei "Google" in die Abfragemaske den Begriff "Rheinischer Schienengipfel" eingeben, stoßen Sie auf Seiten zu einer Veranstaltung, die im Dezember in Köln stattfand und sich mit dem Ausbau der Schienenwege befasste - unter anderem auf Seiten der Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-sieg, die ich für sehr informativ halte. Auch die Eingabe "<http://www.ihk-bonn.de/index.php?id=2032>" könnte für weitere Informationen zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs im Raum Leverkusen hilfreich sein.

Um die Frage zu klären, ob und in welcher Form beziehungsweise welchem Ausmaß ein Ausbau und /oder eine Erweiterung des vorhandenen Gleiskörpers vorgesehen ist, sollten Sie Sich an Ihre Bundestagsabgeordneten beziehungsweise in einige Wochen an Ihre Landtagsabgeordneten wenden. Möglicherweise können derartige Informationen (falls sie geplant sind) auch dem aktuellem Bundesverkehrswegeplan, den aktuellem Gesetz für den Ausbau der Schienenwege und (oder) dem Investitionsrahmenplan des Bundesverkehrsministers entnommen werden.

Falls Sie detaillierte Informationen über die transeuropäischen Netze suchen sollten Sie bei "Google" in die Abfrage "TEN V 24" beziehungsweise "code 24" oder "korridor 24" eingeben. Auf diesem Seiten finden Sie eine Fülle von Informationen über das europäische Verkehrsnetz.

Für weitere Informationen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung. Sollte diese Mail trotz mehrfachen Lesens noch Fehler enthalten, bitte ich um Nachsicht, denn als Journalist (Redakteur) bin ich der deutschen Sprache zwar in Wort und Schrift mächtig, meinen eigenen Texten gegenüber jedoch betriebsblind.

Ansonsten bis die Tage und mit freundlichen Grüßen
Hanspeter Zabel

Hanspeter Zabel
Journalist/Redakteur
Seilerstraße 4
D 46483 Wesel an der Betuwe
elektron. Post: hpz01@t-online.de
Mobiltelefon: 0170 2622993

Postfach fast voll? Jetzt kostenlos E-Mail Adresse @t-online.de sichern und endlich Platz für tausende Mails haben.

<http://www.t-online.de/email-kostenlos>

05.12.2011 - IHKs fordern verstärkte Investitionen in die Schiene:

Dokumentennummer: p977

Güterverkehr im Rheinland wird bis 2025 dramatisch steigen

Die Industrie- und Handelskammern im Rheinland machen sich für zusätzliche Investitionen in den Schienenverkehr stark. „Angesichts knapper Finanzmittel müssen die Projekte mit dem höchsten und schnellsten verkehrlichen Nutzen zuerst realisiert werden. Deshalb müssen verkehrsreiche Regionen wie das Rheinland stärker als bisher bei der Mittelvergabe durch den Bund berücksichtigt werden“, sagte Dr. Herbert Ferger, Hauptgeschäftsführer der IHK zu Köln, heute beim „Rheinischen Schienengipfel“ der IHKs in Köln.

Für die Schiene wird bis 2025 eine Zunahme der Güterverkehrsleistung um 55 Prozent prognostiziert. Ursache dafür sind unter anderem die Seehafenhinterlandverkehre zwischen dem Rheinland und den Nordseehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam. Hinzu kommen die stark wachsenden Transitverkehre in das süd- und osteuropäische Ausland. „Das Schienennetz im Rheinland hat bereits heute in weiten Bereichen seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Wachsende Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr sowie die von der Europäischen Union eingeführte Vorrangpolitik für die Schienengüterverkehre in den Transeuropäischen Netzen verschärfen die Situation zusätzlich“, so Kurt Schmitz-Temming, Projektleiter Verkehr der IHK-Initiative Rheinland und stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Bonn/Rhein-Sieg. Weil Nah-, Fern- und Güterverkehr häufig ein- und dasselbe Gleis benutzen und sich dadurch bereits heute gegenseitig behindern, seien Verteilungskämpfe auf der Schiene inzwischen an der Tagesordnung. Schmitz-Temming: „Ohne einen weiteren Ausbau kann die Schiene kaum weitere Mengen aufnehmen.“ „Um alle Bedarfsplanmaßnahmen fristgerecht umsetzen zu können, fehlen der Bahn bereits heute jährlich über 600 Millionen Euro, und zwar über die jedes Jahr vom Bundeshaushalt bereit gestellten Mittel in Höhe von 1,2 Milliarden Euro hinaus“, so Wolfgang Stromps, Vizepräsident der IHK Mittlerer Niederrhein. Ohne die Auflösung dieses strukturellen Defizits könnten viele volkswirtschaftlich sinnvolle Projekte nicht realisiert werden bzw. werden auf die lange Bank geschoben. Um mehr Wettbewerb auf der Schiene zu ermöglichen, ist nach Auffassung der IHKs die Trennung von Netz und Betrieb notwendig.

„Die Verkehrsinfrastruktur ist seit Jahren strukturell chronisch unterfinanziert. Wir schieben einen langen Stau an notwendigen Maßnahmen vor uns her, im Straßen- und Schienenbau genauso wie bei den Wasserstraßen. Für die nächsten Jahre haben wir deshalb deutlich mehr Mittel für die Infrastruktur erkämpft: 600 Millionen Euro mehr für die Straße, 300 Millionen Euro mehr für die Wasserstraße und 100 Millionen Euro für die Schiene. Und mit dem Finanzierungskreislauf Schiene haben wir bis 2015 eine Milliarde Euro extra für besonders dringende Schienenprojekte. Damit können wir vor allem den Ausbau wichtiger Güterstrecken voranbringen,“ erläutert Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und Referent beim Rheinischen Schienengipfel.

Die Rheinlandkammern sprechen sich außerdem für einen Netzausbau nicht ohne Lärmschutz aus. Touristische Regionen könnten sonst an Attraktivität verlieren. Dies gelte beispielhaft für den europäischen Schienenverkehrskorridor von Rotterdam über Köln, Basel und Mailand bis Genua. Um die notwendige Akzeptanz für Eisenbahnverkehre zu schaffen, müssten deshalb mehr als bisher Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden.

Anlage 7



Das Problem

Wie wir leiden

Gesundheit

Immobilien

Gefahren

Interessenkonflikt

Weiterbe

Wirtschaft

Denkmäler

Forderungen

Technik

Weitere Umweltthemen

Bilder Bahnlärm

HIER MITMACHEN

Empfehlen Sie uns weiter

Antrag gegen Bahnlärm

Resolution zeichnen

Petition unterzeichnen

Spenden

Wie wir leiden – Gesundheit

Anlage 8

Der Bahnlärm in der Intensität, wie er im Rheintal auftritt „gesundheitsgefährdend“, sondern direkt „gesundheitsschädlich“. Prof. Manfred Spreng von der Universität Erlangen dazu: „medizinischen Standpunkt aus sind diese Lärmwerte nicht vertretbar.“

- **Bahnlärm tötet – laut WHO können jährlich 200.000 Menschen an den Folgen des Lärms sterben.**
- **Der Lärm macht die Menschen krank.**
- **Lärm verursacht nicht nur Hörschäden, sondern vor allem Stress und erhöhten Adrenalinausstoß.**
- **Lärm geht ans Herz, erhöht den Blutdruck und verursacht Magengeschwüre.**
- **Die Herzinfarkttrate in Lärmgebieten ist deutlich höher.**
- **Bei Kindern in Lärmgebieten geht die Gedächtnis- und Lernfähigkeit deutlich zurück.**

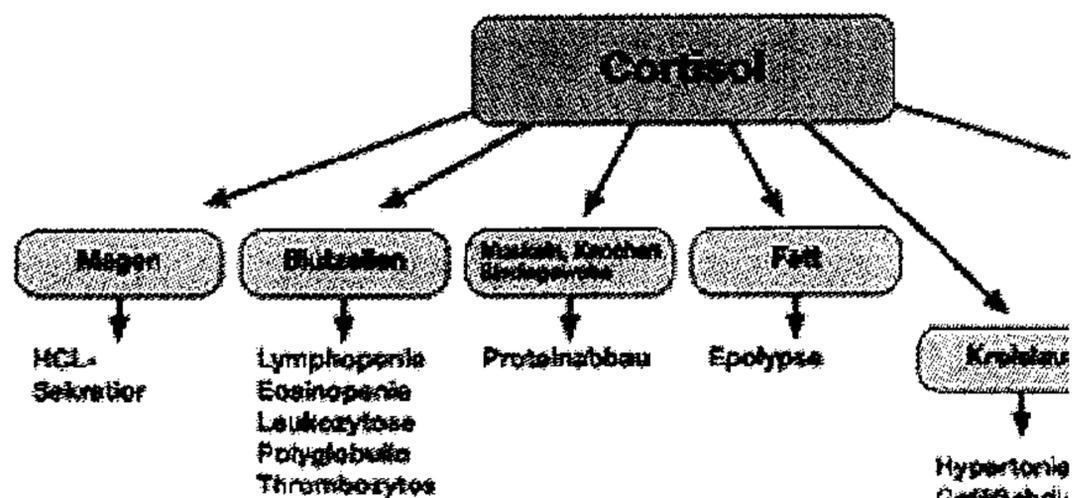
Gesamter Artikel als
[» PDF](#)

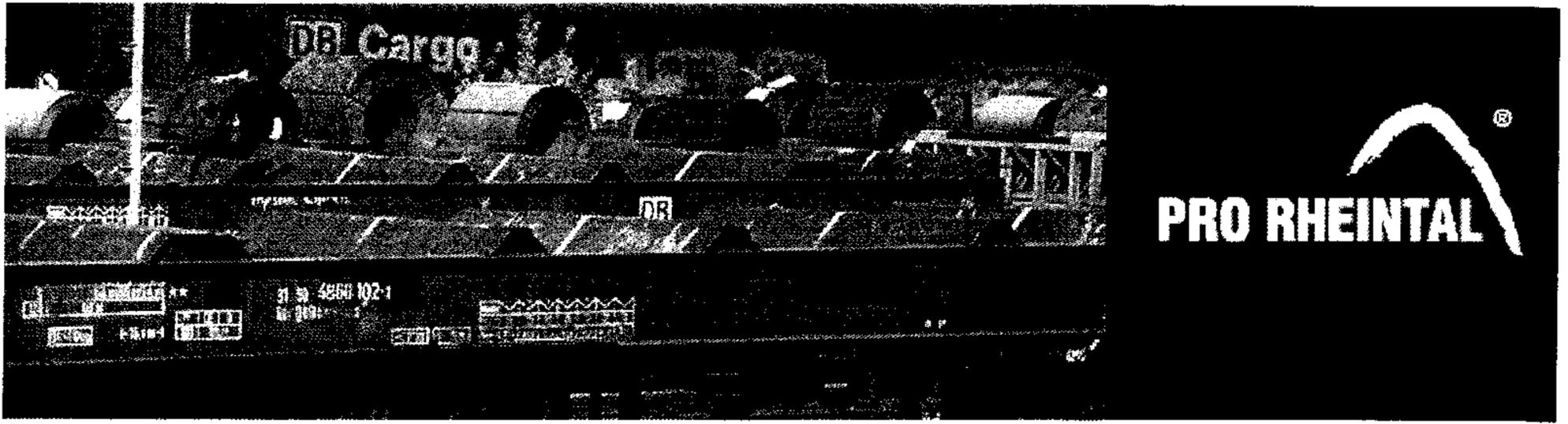
Ständiger Krach schadet Herz und Verstand

Ständiger Lärm hat negative Auswirkungen auf Herz und Verstand und verschlechtert zudem das Langzeitgedächtnis. Jährlich sterben Zehntausende Menschen an den Folgen von Dauerlärm. 5 % der tödlichen Herzinfarkte sind auf die Belastung durch Verkehrslärm zurückzuführen...

Gesamter Artikel als
[» PDF](#)

Wirkungsbereiche von Cortisol



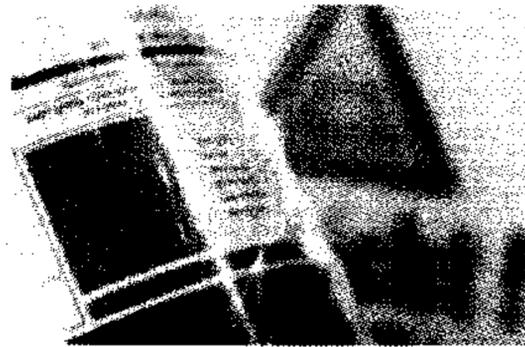


HOME | BAHNLÄRM | BÜRGERNETZWERK | KULTUR & DENKMALPFLEGE | WIRTSCHAFT | PRESSE | KONTAKT

Sie sind hier: Bahnlärm - Weitere Umweltthemen - Gefahrgüter

Umwelt – Die Gefahrgüter

Anlage



Nachts rasen Chemie- und Sprengstoffbomben durchs Rheintal

Die Gefahren, die eine uralte Bahnstrecke, noch dazu in ständiger Kurvenfahrt an Felshängen vorbei, mit sich bringt, sind sicher jedem klar. Mit den entsprechenden Gefahrgütern potenziert sich diese Gefahr zur Umweltkatastrophe. Wir

wollen es nun wirklich nicht beschreiben, aber trotz millionenschwerer Hangbefestigungen und sonstiger Maßnahmen der Vorsorge ist diese Strecke einfach nicht für Güterverkehr mit 22,5 Tonnen Achslast gebaut.

Unterschreiben Sie jetzt!



► [IHRE UNTERSCHRIFT HILFT!](#)

Newsletter bestellen

Pro Rheintal ist ein Netzwerk engagierter Bürger zum Schutz der Umwelt und der Menschen im Mittelrheintal. Abonnieren Sie jetzt unseren Newsletter, der Sie über alle relevanten Themen und Pro-Rheintal-Aktionen auf dem Laufenden hält.

Vorname*:

Nachname*:

E-Mail*:

Umweltthemen

Umweltzustand

Umweltrecht

Umweltorganisationen

Umweltbewusstsein

Umweltbildung



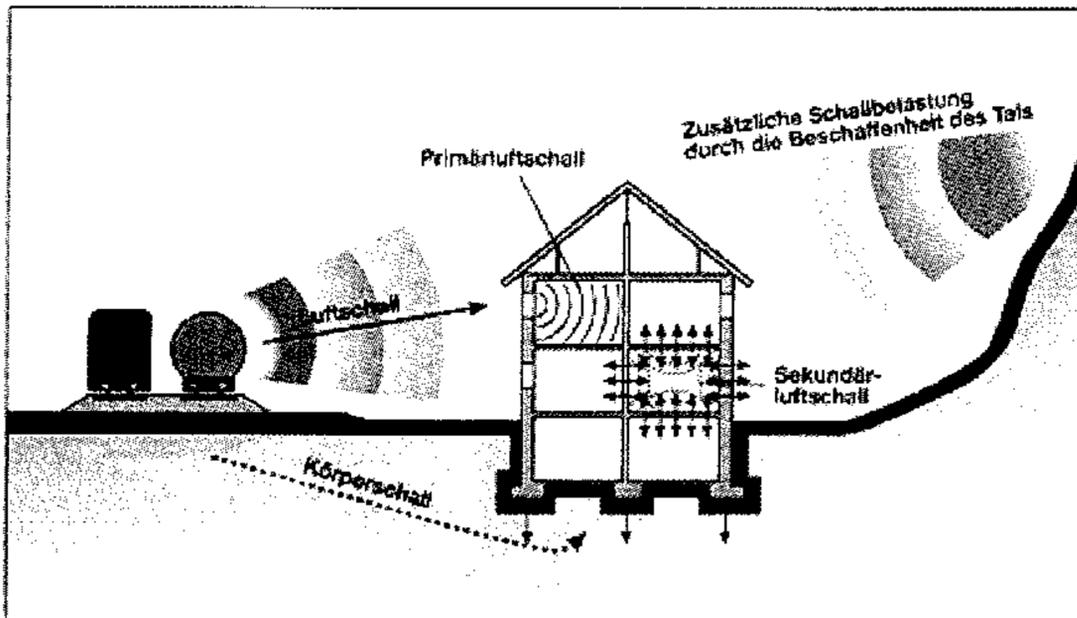
NAV | BAHNLÄRM | BÜRGERNETZWERK | KULTUR & DENKMALPFLEGE | WIRTSCHAFT | PRESSE | KONTAKT

Sie sind hier: Bahnlärm - Das Problem - Topografie

Das Problem – Topografie

Anlage 10

Belastung der Anwohner durch den Schienengüterverkehr als Primärluftschall und indirekter Körperschall, resp. Sekundärluftschall



Schallausbreitung

Durch die extremen Lärmspitzen, die der Bahnlärm – in einem vor allem nachts ansonsten recht ruhigen Rheintal – verursacht, ist ein ruhiger Schlaf nur bei geschlossenem Fenster (möglichst dreifach verglast) möglich. Diese Spitzen erreichen jeden, auch den, der glaubt, er habe gut durchgeschlafen. Viele werden hingegen regelmäßig um eine bestimmte Uhrzeit wach, wenn sich um 3 oder 4 Uhr nachts das Gros der Güterzuglawine durch das enge Tal gezwängt hat. In vielen Häusern hilft selbst die Dreifachverglasung nicht, weil über den Grund auch die Erderschütterungen übertragen werden, die uns wie ein kleines Erdbeben erreichen und signalisieren: „Du bist in höchster Gefahr“. Menschen, die glauben, dem mit ein paar Gläsern Wein beikommen zu können, übersehen, dass ihr Gehirn damit nachts beansprucht wird, diese Gefahrensignale zu verarbeiten. Die Folge ist eine echte Schädigung des Gehirns und seiner Gedächtnisleistung sowie der Konzentration und Denkfähigkeit der Menschen, die im Rheintal – „In Vino Veritas“ – auch durch Alkohol nicht besser wird.

Unterschreiben Sie jetzt!



IHRE UNTERSCHRIFT HILFT!

Newsletter bestellen

Pro Rheintal ist ein Netzwerk engagierter Bürger zum Schutz der Umwelt und der Menschen im Mittelrheintal. Abonnieren Sie jetzt unseren Newsletter, der Sie über alle relevanten Themen und Pro-Rheintal-Aktionen auf dem Laufenden hält.

Vorname*:

Nachname*:

E-Mail*:

Sie sind hier: Bahnlärm - Das Problem - Frachtkorridor

Das Problem – Frachtkorridor

Anlage 11

Fünf Milliarden oder mehr kostet der derzeit stattfindende Ausbau der Rheintalstrecke am Hoch- und Oberrhein. Parallel dazu werden die Tunnel in der Schweiz ausgebaut (Gotthard und Löschberg). In Holland existiert die neue Strecke schon, die von Rotterdam an den Niederrhein führt. Was hier entsteht, wird unter Begriffen wie „Güterkorridor“ oder „Eiserner Rhein“ umschrieben und soll die Zeit und Kosten für globale Transporte weiter senken.

Statt mit dem Schiff um Europa herum ins Mittelmeer zu fahren, sollen die Güter von Rotterdam aus mit der Bahn in den Süden gehen, und zwar mitten durchs Rheintal. Das bedeutet nicht nur mehr als eine Verdopplung des Güterverkehrs, sondern auch immer längere Züge in immer kürzeren Abständen. Dafür sorgt dann ein neues Leitsystem, das man auch mit „d“ schreiben könnte.

Herr Mehdorn scheint sich nicht bewusst zu sein, dass man aus einer alten Ritterstraße keine Hochgeschwindigkeitsstrecke machen kann, weil ein 150 Jahre altes Gleisbett schließlich für den Eklat sorgen wird. Die Menschen, die das alles zu ertragen haben, scheinen ohnehin niemand mehr zu interessieren. Hauptsache, die Globalisierung schreitet weiter voran und wir können demnächst Marmor aus China nach Italien transportieren, weil Herr Mehdorn mittels staatlicher Subventionen die Transporte so billig macht, dass der Faktor Fracht keine Rolle mehr spielt. Wir subventionieren hier die Verlagerung von Wertschöpfung und den Abbau von Arbeitsplätzen, zerstören die Umwelt, verschleudern unsere Ressourcen und zahlen später die ökologischen und gesundheitlichen Kosten in Milliardenhöhe. Das ist Politik heute – dumpf, dumm und gierig.

Unterschreiben Sie jetzt!



» **IHRE UNTERSCHRIFT HILFT!**

Newsletter bestellen

Pro Rheintal ist ein Netzwerk engagierter Bürger zum Schutz der Umwelt und der Menschen im Mittelrheintal. Abonnieren Sie jetzt unseren Newsletter, der Sie über alle relevanten Themen und Pro-Rheintal-Aktionen auf dem Laufenden hält.

Vorname*:

Nachname*:

E-Mail*:

Anlage 12

Suchwort Stichwort Volltext

Stadtverwaltung
und Politik

Tourismus

Wirtschaft und
Wissenschaft

Leben in
Freiburg

Kultur und
Freizeit

Schule und
Bildung

Mobilität
und Verkehr

Startseite

Mobilität und Verkehr

Projekte und Planungen

Ausbau Rheintal

Mobilität und Verkehr

Anreise

Baustellen

Mobil in Freiburg

Verkehrssicherheit

Verkehrskonzeption

Projekte und Planungen

Heinrich-von-Stephan-Straße

Stadtbahnverlängerung

Zähringen

Umgestaltung Rotteckring

Stadtbahn Messe

B3 Umfahrung Zähringen

Ausbau Rheintalbahnhof

Lärmaktionsplan

Abgeschlossene

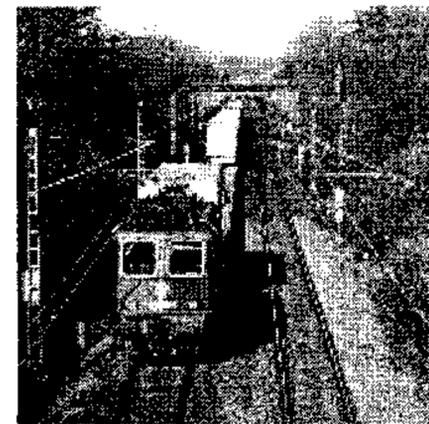
Verkehrsprojekte

Straßenbeleuchtung

Alle drei Minuten rollt ein 1000-Meter-Güterzug

Die wichtigste mitteleuropäische Güterbahntrasse muss umweltverträglich ausgebaut werden

Seit fast 20 Jahren plant die Bahn an der Erweiterung der Rheintalbahnhof um das 3. und 4. Gleis, und wäre es nach den ersten Plänen gegangen, dann würden bereits seit einigen Jahren die Güterzüge nicht durch das Stadtgebiet, sondern auf einer neuen Bahntrasse



entlang der Autobahn fahren. Den Anstoß dazu hatte der schweizerische Volksentscheid vom September 1991 über die „Neue Eisenbahn-Alpentransversale“ (NEAT) mit einem über 50 Kilometer langen Tunnels durch den Gotthard gegeben. Weil dies zwangsläufig auch zu mehr Güterverkehr auf der Rheintalbahnhof führen würde, schrieben Bund und Bahn einen durchgängig viergleisigen Ausbau der Rheintalbahnhof im Bundesverkehrswegeplan fest. Der Raumordnungsbeschluss mit der Güterbahntrasse parallel zur Autobahn stammt bereits von 1994.

Vom ursprünglich vorgesehenen Zeitplan – Baubeginn 1996 und Inbetriebnahme 2001 – ist das Projekt Rheintalbahnhof indes weit entfernt. Konkret am Streckenverlauf arbeiten die Planer der „DB ProjektBau AG“ im Auftrag der „DB-Netz“ erst seit 2002 – mit einem rund einjährigen Stopp 2004, als die Finanzen knapp wurden. Nicht nur auf deutscher Seite gerieten die Planungsverfahren ins Stocken, sondern auch der Tunnelbau in der Schweiz hat sich erheblich verzögert. Heute gehen Bahn und Bund von einer Fertigstellung der Rheintalbahnhof im Jahr 2020 aus.

Neue Strecke entlastet Wohngebiete

Von Beginn an hatte auch der Freiburger Gemeinderat die Umfahrvorgabe favorisiert, ebenso wie die Städte und Gemeinden entlang der Rheintalbahnhof das Konzept

unterstützen. Danach zweigt die Neubaustrasse nördlich von Freiburg von der bestehenden Strecke ab und verläuft parallel zur Autobahn, während die vorhandenen Gleise weiterhin durch den Hauptbahnhof gehen. Südlich von Mengen kommen alte und neue Strecke dann wieder zusammen.

In einer gemeinsamen Stellungnahme an das Regierungspräsidium wird der Ausbau um das 3. und 4. Gleis als „eine der wichtigsten Verkehrsinfrastruktur-Investitionen für den gesamten Oberrheinraum“ definiert. Neben der Bündelung des Güterfernverkehrs ist die neue Strecke vor allem für den Ausbau des Regionalverkehrs erforderlich: Die Breisgau-S-Bahn kann nur dann auf der „alten“ Rheintalbahn fahren, wenn der Güterverkehr über die neue Strecke geführt wird. Auch die Linienführung entlang der Autobahn ist unstrittig und wird – von wenigen Korrekturwünschen abgesehen – von der Stadt und den Gemeinden grundsätzlich akzeptiert.

Mit dem jetzt beginnenden Anhörungsverfahren kommt die Bahnplanung auf Freiburger Stadtgebiet in eine neue, entscheidende Phase: Das Regierungspräsidium veröffentlicht die Entwürfe mit allen Plänen und Erläuterungsberichten der DB ProjektBau, womit die Kommunen, andere Behörden als „Träger öffentlicher Belange“ sowie Ver- und Versorgungsunternehmen dazu Stellung nehmen können. Gefragt sind auch die Bürgerinnen und Bürger: Die Bahn-Pläne werden in den Rathäusern öffentlich ausgelegt (in Freiburg: Stadtplanungsamt, Zimmer 1209 im Technischen Rathaus, Fehrenbachallee 12).

Das Recht auf Einwendungen steht jedem Bürger und jeder Bürgerin zu, deren Gemeinde von der Trassenführung berührt ist – unabhängig davon, wie weit entfernt von der Bahnlinie sie wohnen. Eine Einwendung ist bereits dann möglich und muss im weiteren Verfahren auch berücksichtigt werden, wenn man durch die Bahnplanung ein Rechtsgut als bedroht oder gefährdet ansieht: die eigene Gesundheit, den Bestand von Tieren und Pflanzen, ein Eigentumsrecht oder die Nutzung eines Grundstücks. Die Offenlagefrist endet am 20. November; Einwendungen können bis zum 3. Dezember abgegeben werden.

Alle Einwendungen und Stellungnahmen werden in einem Erörterungstermin des Regierungspräsidiums ausführlich diskutiert, der voraussichtlich für die Abschnitte Riegel bis March und Freiburg im Frühjahr 2010 durchgeführt wird. Das Regierungspräsidium fasst danach die Ergebnisse in einer „abschließenden Stellungnahme“ zusammen, die Grundlage für die letzte und wichtigste Entscheidung ist der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamts. Er ist vergleichbar mit einer Baugenehmigung und schreibt alle Details der Strecke verbindlich fest.

Streitpunkt „Schienenbonus“

Der Protest der Stadt Freiburg und der Nachbargemeinden richtet sich vor allem gegen das von der Bahn vorgesehene Lärmschutzkonzept. Nach den Prognosen der DB wird auf den neuen Gleisen alle drei Minuten ein Zug fahren, statt wie früher auf der alten Strecke im Durchschnitt alle 10 bis 20 Minuten. Und: Die Strecke wird für Züge mit bis zu 1000 Metern (statt heute 600 Metern) Länge geplant. Das bedeutet nicht nur häufiger, sondern auch mehr Lärm, weil Güterzüge in der Regel lauter sind als ICEs oder ältere Intercitys. Deshalb kämpfen die Kommunen zusammen mit den Bürgerinitiativen seit Jahren für ein Lärmschutzkonzept, das die Anlieger bestmöglich schützt und über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht.

Das bedeutet konkret: Eine möglichst tiefe Lage der neuen Trasse, längere und höhere Lärmschutzwände entlang der Ortschaften und ein Aussetzen des „Schienenbonus“. Er definiert einen gesetzlich erlaubten Abschlag von rund 5 Dezibel, um den der Lärm einer Bahntrasse höher sein darf als die Lärmemissionen einer Straße oder Autobahn.

Ohne Schienenbonus muss die Bahn tagsüber 59 Dezibel und nachts 49 Dezibel einhalten (was durchschnittlichem Straßenlärm entspricht); mit Schienenbonus sind es jeweils 5 Dezibel mehr. Die Städte und Gemeinden berufen sich dabei auf aktuelle Studien, nach denen Bahnlärm als genauso belästigend und gesundheitsgefährdend empfunden wird wie Straßenlärm. Deshalb gebe es keinen vernünftigen Grund mehr für den Schienenbonus, sondern die Bahn müsse dieselben Grenzwerte akzeptieren wie jeder andere Verkehrsträger auch.

Zweiter zentraler Streitpunkt ist die von der Bahn vorgesehene Technik des „besonders überwachten Gleises“: Regelmäßiges Schleifen der Schienen soll die Rumpelgeräusche von Güterwaggons mindern, was rechnerisch den Lärm um weitere 3 Dezibel reduzieren soll, womit wiederum bei Lärmschutzwällen und -wänden gespart werden könnte. Dem halten die Kommunen entgegen: 5 Dezibel Schienenbonus und 3 Dezibel „besonders überwacht Gleis“ zusammen werden als eine Verdoppelung des Schienenlärms wahrgenommen.

2008 haben die Kommunen ein Ingenieurgutachten in Auftrag gegeben, das für Freiburg Verbesserungen beim Lärmschutz und Korrekturen an der Trassenführung in einer Größenordnung von rund 50 Millionen Euro (bei Gesamtkosten von bis zu 4 Milliarden Euro zwischen Offenburg und Basel) vorgeschlagen hat. Sie sind 2008 von der Bahn unter Hinweis die gesetzlichen Mindestforderungen abgelehnt worden.

Deshalb verlangen die Stadt und die Nachbargemeinden mit den Bürgerinitiativen MUT und IGEL von Bund und Land eine politische Entscheidung für eine Ausbauplanung, die Rücksicht auf Mensch und Natur nimmt, einen bestmöglichen Lärmschutz für die Bürgerinnen und Bürger

