



**Einladung
zur 26. Sitzung
des Haupt- und Finanzausschusses
am Dienstag, dem 28.03.2023,
um 17:45 Uhr in der Aula der Gesamtschule Emmerich am Rhein,
Paaltjessteege 1, 46446 Emmerich am Rhein**

Tagesordnung

I. Öffentlich

- 1 Einwohnerfragestunde
- 2 Feststellung der Sitzungsniederschrift vom 14.03.2023
- 3 05 - 17 0946/2023/1 ABS 46/2 - PFA 3.5 Änderung der Stellungnahme zur Forderung auf Aufweitung der lichten Höhe Eisenbahnüberführung (EÜ) Am Moddeich
- 4 Mitteilungen und Anfragen
- 5 Einwohnerfragestunde

II. Nichtöffentlich

- | | | | |
|---|-------------------|---|-----|
| 6 | | Feststellung der Sitzungsniederschrift vom 14.03.2023 | |
| 7 | 01 - 17 0967/2023 | Personalangelegenheit;
hier: Einvernehmen im Sinne des § 7 Absatz 3a) der Hauptsatzung der Stadt Emmerich am Rhein | |
| 8 | 03 - 17 0970/2023 | Ankauf von Erbpacht - Treffpunkt OGATA Leegmeer | *** |
| 9 | | Mitteilungen und Anfragen | |

46446 Emmerich am Rhein, den 17. März 2023

Peter Hinze
Vorsitzender

***** Diese Vorlage wird nachgereicht.**



		TOP Vorlagen-Nr.	Datum
Verwaltungsvorlage	öffentlich	05 - 17 0946/2023/1	07.03.2023

Betreff

ABS 46/2 - PFA 3.5 Änderung der Stellungnahme zur Forderung auf Aufweitung der lichten Höhe Eisenbahnüberführung (EÜ) Am Moddeich

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	28.03.2023
Haupt- und Finanzausschuss	28.03.2023
Rat	28.03.2023

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein beschließt, die Stellungnahme der Stadt zum Planfeststellungsabschnitt 3.5, 1. Deckblatt mit Beschluss vom 21.06.2022 in Bezug auf die EÜ Am Moddeich, km 66,647 dahingehend zu ändern, dass die Erhöhung der lichten Höhe auf 4,50 m nicht weiter gefordert wird.

Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit der Bahn eine effiziente Lösung zu suchen, die ausreichende Durchfahrtshöhen und -breiten für den landwirtschaftlichen Verkehr gewährleisten. Die entsprechenden Planungskosten werden seitens der Stadt Emmerich am Rhein ggf. anteilig mitgetragen.



Sachdarstellung :

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein hat am 21.06.2022 die Stellungnahme zum 1. Deckblatt für den PFA 3.5 im Verfahren des dreigleisigen Ausbaus der Betuwe-Linie beschlossen.

Unter anderem war dort die Eisenbahnunterführung Am Moddeich Gegenstand der Stellungnahme:

“Die Eisenbahnüberführung Am Moddeich dient ausschließlich der Landwirtschaft, den Fahrten zwischen den Gehöften und den Acker- bzw. Wiesenflächen. Die nächstmöglichen Querungsstellen befinden sich in 1.100 m bzw. 1.300 m Entfernung. Diese Überführungen befinden sich jedoch entlang der Bundesstraße 8. Landwirtschaftliche Fahrzeuge sollten allerdings soweit möglich klassifizierte Straßen meiden, da sie durch ihre geringen Geschwindigkeiten und Überbreiten zu risikoreichen Überholmanövern bzw. Bremsmanövern führen und diese Fahrten somit sehr unfallträchtig sind.

Landwirtschaftliche Fahrzeuge, sowie die entsprechenden Transportfahrzeuge unterliegen dem Zwang nach Kosten-Nutzen-Optimierung; dieser Zwang führt zu immer größer werdenden Maschinen und Gerätschaften. Inzwischen bestehen hier Höhen einschl. Ladung von 4,00 m und mehr. Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge unterliegen nicht dem §46 StVO, der eine max. Fahrzeughöhe von 4,00 m vorsieht.

Gemäß §3 EKrG sind Baumaßnahmen so durchzuführen, dass sie der Sicherheit oder der Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung genügen.

Der Entwurf der DB AG sieht nach wie vor die Errichtung eines eingleisigen Eisenbahnüberführungsbauwerkes im Anschluss an das bestehende zweigleisige vor, dies unter Beibehaltung der jetzigen lichten Höhe von 3,35 m. Dies bedingt eine Sperrung gem. StVO für Fahrzeugen über 3,20 m (Verkehrszeichen 365) und reduziert die Nutzbarkeit des Bauwerkes erheblich.

In der aktuellen Situation ist für viele landwirtschaftliche Geräte eine Durchfahrt nicht mehr möglich und zwingt sie die Bundesstraße 8 mit den aufgezeigten Gefahren zu nutzen. Die Gefahrenlage erhöht sich. Eine Berücksichtigung der aktuellen Verkehrslage und auch der zukünftigen Verkehrsentwicklung findet nicht statt.

Nach Auffassung der Stadt Emmerich am Rhein als Straßenbaulastträgerin ist es zwingend erforderlich, die lichte Höhe des Bauwerkes auf 4,50 m zu erhöhen. Dies entspricht einer Anpassung an die jetzigen und auch zukünftigen verkehrlichen Erfordernisse. Dies dient der Unterstützung der örtlichen Landwirtschaft sowie zu Reduzierung möglicher Gefahrenpunkte auf den klassifizierten Straßen.“



Entwurfsplanung der Bahn - Kostenteilung

Mit Schreiben vom 15.12.2022 teilte die Bahn mit, dass sie die Stellungnahme der Stadt als "Verlangen des Straßenbaulastträgers" werte (s. Anlage 1). Dies führe dazu, dass das Bestandsbauwerk nicht einfach um das dritte Gleis erweitert werden könne. Dies sei in den bisherigen Planungen und in der Kostenfolge nach § 12 (1) EKrG vorgesehen. Hierfür würde die Bahn die kompletten Kosten tragen.

Die Forderung der Stadt führe zu einem Neubau der gesamten Eisenbahnüberführung mit entsprechender Kostenbeteiligung der Stadt Emmerich an den Gesamtkosten für den Neubau der EÜ mit einer Kostenfolge nach § 12 (2) EKrG. Im Wesentlichen bedeutet dies eine hälftige Teilung der Kosten zwischen Bahn und Stadt für den Neubau.

Da durch die Forderung der Stadt ein kompletter Neubau geplant werden müsste, verlangt die Bahn eine schriftliche Bestätigung des Verlangens durch die Stadt, damit die Änderung der Planung beauftragt werden kann.

Kostenteilung gem. § 12 EKrG

Die Kostentragung gem. § 12 EKrG stellt häufig ein Diskussionspunkt mit der Bahn dar. Daher hat die Stadt Emmerich eine Stellungnahme bei der Kanzlei Lenz&Johlen beauftragt, die die Stadt in Sachen Betuwe regelmäßig vertritt. (s. Anlage 2)

Der Rechtsanwalt kommt zusammenfassend auf den Schluss, dass die Aufweitung der lichten Höhe der EÜ ausschließlich im Interesse des Straßenbaulastträgers (= Stadt) liegt und somit die Kostenfolge nach § 12 (2) EKrG (= Kostenteilung) vorliegt.

Belange der landwirtschaftlichen Betriebe

Seitens der Verwaltung wurde exemplarisch mit ansässigen Landwirten erörtert, welche Durchfahrtsmaße für die (neue) Überführung am Moddeich notwendig sind, um ordentliche landwirtschaftliche Betriebsabläufe zu gewährleisten.

Das Ergebnis ist zusammenfassend im Lageplan (Anlage 3) dargestellt. Dort sind die Überführungen Spijker Brücke, EÜ Moddeich und EÜ Hüthumer Straße, sowie die heutigen Wegebeziehungen eingetragen.

Von wesentlicher Bedeutung ist im Fall der EÜ Moddeich die **Durchfahrtsbreite**. Diese sollte mind. 3,50m betragen. Dies ist derzeit in der Überführung gegeben und sollte in der geplanten neuen Überführung ebenfalls eingeplant werden. Hierbei ist ein gradliniger Verlauf der Straße zur Durchsehbarkeit von entscheidender Bedeutung.

Die lichte Durchfahrtshöhe sollte für landwirtschaftliche Fahrzeuge mind. 4,10m betragen, also 40cm weniger, als von der Stadt gefordert. Aktuell beträgt die Höhe 3,35m.

Sollten die Mindestbreiten nicht eingehalten werden, sind die dargelegten Umwege über die 1.100m entfernte **Spijker Brücke** oder die 1.300m entfernte neu zu bauenden Bahnübergang **EÜ Hüthumer Straße (L7)** in Kauf zu nehmen.



Im Fall der Spijker Brücke ist zu beachten, dass die denkmalgeschützte Brücke derzeit auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 16t begrenzt ist und die Durchfahrtsbreite gering ist. Es ist fraglich, ob die Brücke künftig für den landwirtschaftlichen Verkehr geeignet ist. Im Bereich der "Modjes" sind Felder, die von Landwirten aus Elten bewirtschaftet werden. Beim Wegfall der Spijker Brücke ist die EÜ Moddeich die nächste Möglichkeit zur Querung der Bahnlinie.

Für die Landwirte aus Hüthum bedeutet eine Nicht-Nutzbarkeit der EÜ Moddeich ein Umweg über die Kleysche Straße. Dort sind Wohnhäuser und gering befestigte Wirtschaftswege notwendig. In einem Fall (s. gelbe Streckenführung auf dem Lageplan) würde ein Wegfall der EÜ Moddeich zu Umwegen über den Seitenweg Felix-Lensing-Straße über die L7 durch die EÜ Hüthumer Straße bis zur Kleyschen Straße bedeuten.

Aus den vorgenannten Gründen ist die Stadt nach wie vor bestrebt, für die Landwirte eine tragfähige Lösung mit der Bahn zu finden.

Planungsvarianten

1. Die für die Stadt entstehenden Kosten können aufgrund fehlender Planungen nicht genau beziffert werden. **Gemäß einer ersten groben Schätzung würde ein Neubau eines Überführungsbauwerks über alle 3 Gleise ca. 6 Mio. € kosten.**

In der Gesamtabwägung aller Bahnübergänge im Stadtgebiet und den voraussichtlichen Kosten, die auf die Stadt Emmerich am Rhein zukommen, wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, auf die Forderung nach der Erhöhung der lichten Durchfahrtshöhe auf 4,50m an der EÜ am Moddeich zu verzichten.

2. Ein belassen des Status Quo ist aus Sicht der Verwaltung keine optimale Lösung. So bleibt es bei der vorhandenen lichten Durchfahrtshöhe von 3,35 m, die nicht für moderne landwirtschaftliche Geräte ausreichend ist. Die Verkehre verlagern sich wie oben beschrieben in die Ortslage.

3. Die aus Sicht der Verwaltung beste Lösung ist der **Ausbau einer EÜ mit einer lichten Durchfahrtshöhe von 4,10m und einer lichten Breite von 3,50m**. Dies sollte mit möglichst wenigen Eingriffen in die Planungen der Bahn realisiert werden, um die Kostenbeteiligung gering zu halten.
Um die Durchfahrtshöhe zu gewährleisten, wäre beispielsweise die Absenkung der Straße möglich. Augenscheinlich sollte dies relativ problemlos durchzuführen zu sein. Zusätzlich könnte die bestehende Eisenbahnüberführung durch die Bahn saniert werden. Das Bauwerk ist wahrscheinlich Mitte des 20. Jahrhunderts errichtet worden und muss somit ohnehin mittelfristig ersetzt werden. In diesem Zusammenhang könnte im Rahmen der Sanierung der vorhandene Betonsturz durch einen schmaleren Stahlträger ersetzt werden. Dies würde wiederum die lichte Durchfahrtshöhe erhöhen, ohne die Lage der Gleise zu ändern.

Die von der Verwaltung favorisierte 3. Variante bedingt einen gewissen Planungsaufwand. Die Kosten hierfür sind voraussichtlich hälftig von der Stadt zu tragen. Hierfür muss gegenüber der Bahn die Kostenübernahme erklärt werden.



Die Beteiligung an den Baukosten für den Ausbau der EÜ Moddeich dürfte voraussichtlich günstiger sein, als die Kosten zur Ersetzung der Spijker Brücke, falls diese im Laufe der Zeit nicht mehr tragfähig für den landwirtschaftlichen Verkehr sein sollte.

Im Rahmen der Planungen können die Baukosten und die entsprechende Kostenteilung genauer ermittelt werden. Das Ergebnis wird dem Rat der Stadt Emmerich am Rhein zum Beschluss vorgelegt.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes Kapitel 1.3.

In Vertretung

Dr. Wachs
Erster Beigeordneter

Anlage/n:
Anlage 1 zu Vorlage 05-17 0946
Anlage 2 zu Vorlage 05-17 0946
Anlage 3 zu Vorlage 05-17 0946



DB Netz AG • I.NI-W-A
Mülheimer Str. 50 • 47057 Duisburg

Stadt Emmerich am Rhein
Fachbereich 5 - Stadtentwicklung
Jens Bartel
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein

BGM: 47057 Duisburg Nordrhein-Westfalen
 Dez.:
 www.dbnetze.com/fahrtweg

Eing.: **23. Dez. 2022** Koosha.Aghaee-Hakak@deutschebahn.com
 Fb.:
 Anl. €

DB Netz AG
Regionalbereich West
Großprojekt ABS 46/2
Mülheimer Str. 50
47057 Duisburg Nordrhein-Westfalen
www.dbnetze.com/fahrtweg

Herr Koosha Aghaee Hakak
Koosha.Aghaee-Hakak@deutschebahn.com
+49 203 3017 4668
+49 1523 7448015

Zeichen: I.NI-W-A KAH

15.12.2022

**ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich -Oberhausen Planfeststellungsabschnitt 3.5
Stellungnahme zur Forderung auf Aufweitung der lichten Höhe
Eisenbahnüberführung (EÜ) Am Moddeich im Bahn-km 66,647**

Sehr geehrter Herr Bartel,

wir haben aus dem Einwand der Stadt Emmerich am Rhein zum 1. Deckblattverfahren des Planfeststellungsabschnitts 3.5 entnommen, dass die Stadt eine Vergrößerung der lichten Höhe von 3,35 m auf 4,50 m für die EÜ Am Moddeich fordert.

Dies stellt aus unserer Sicht ein Verlangen des Straßenbaulasträgers dar und würde demzufolge, statt einer Erweiterung des Bestandsbauwerkes für das dritte Gleis nach bisheriger Planung und Kostenfolge gemäß EKrG §12.1 mit einer vollständigen Kostentragung durch die DB, nun zu einem Neubau der gesamten EÜ mit entsprechender Kostenbeteiligung der Stadt Emmerich am Rhein an den Gesamtkosten für den Neubau der EÜ mit einer Kostenfolge nach EKrG §12.2 führen.

Hierfür bitten wir Sie um eine schriftliche Bestätigung des Verlangens durch die Stadt, damit möglichst kurzfristig die ersten Schritte für eine Änderung der Planung beauftragt werden können.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V. 
 i.V. Michael Teitzel
 I.NI-W-A 3, Duisburg
 Michael Teitzel

Digital unterschrieben
 von Michael Teitzel
 Datum: 2022.12.15
 15:18:52 +01'00'

i. A. 
 i.A. Koosha Aghaee Hakak
 I.NI-W-A 3, Duisburg
 Koosha Aghaee Hakak

Digital unterschrieben von
 Koosha Aghaee-Hakak
 Datum: 2022.12.15
 15:07:36 +01'00'

DB Netz AG
Sitz: Frankfurt am Main
Registergericht:
Frankfurt am Main
HRB 50 879
USt-IdNr.: DE199 861 757

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Berthold Huber

Vorstand:
Dr. Philipp Nagl,
Vorsitzender

Jens Bergmann
Dr. Christian Gruß
Dr. Volker Hentschel
Ute Plambeck

Unser Anliegen:





Lenz und Johlen

Rechtsanwälte Partnerschaft mbB

Lenz und Johlen · Postfach 510940 · D 50945 Köln

Stadt Emmerich am Rhein
 Fachbereich 5- Stadtentwicklung
 Herrn Jens Bartel
 Geistmarkt 1
 46446 Emmerich am Rhein

**Per E-Mail: Jens.Bartel@stadt-emmerich.de;
 Stefan.Wachs@stadt-emmerich.de**

Köln, 31.01.2023

Assistenz:

Tel.: +49 221 97 30 02-73

Unser Zeichen: 00034/23 11/11

Frau Zapke

m.oerder@lenz-johlen.de

BETUWE Planverfahren Emmerich

Sehr geehrter Herr Dr. Wachs,
 sehr geehrter Herr Bartel,

ich beziehe mich auf Ihre Schreiben vom 05.01. und vom 20.01.2023 mit den beigefügten Unterlagen, sowie auf mein Telefonat mit Ihnen, sehr geehrter Herr Dr. Wachs, vom 30.01.2023. Ich habe die von Ihnen angesprochene Frage geprüft. Folgendes kann ich Ihnen mitteilen:

1. Sachverhalt

Im Zuge der Ausbaumaßnahme der Bahnstrecke Betuwe muss eine neue Eisenbahnüberführung für das 3. Gleis errichtet werden. Die bestehende Eisenbahnüberführung an den beiden vorhandenen Gleisen soll nach den Vorstellungen der Deutschen Bahn unverändert bleiben. Die Stadt Emmerich hat zu der EÜ am Moddeich im 1. Deckblattverfahren sowohl die bestehende EÜ als auch die geplante EÜ für das 3. Gleis die Änderung der lichten Höhe von 3,35 m auf 4,50 m gefordert. Dies würde bedeuten, dass die bestehende EÜ auf diese Höhe geändert und die hinzukommende EÜ in

Prof. Dr. Heribert Johlen ^{PV} †
 Dr. Franz-Josef Pauli ^P
 Dr. Rainer Voß ^{PVM}
 Dr. Michael Oerder ^{PV}
 Dr. Thomas Lüttgau ^{PV}
 Thomas Elsner ^{PB}
 Rainer Schmitz ^{PV}
 Dr. Alexander Beutling ^{PVM}
 Dr. Markus Johlen ^{PV}
 Eberhard Keunecke ^{PB}
 Dr. Inga Schwertrier ^{PV}
 Dr. Philipp Libert ^{PF}
 Dr. Christian Giesecke, LL.M. ^{PB}
 Dr. Felix Pauli ^{PV}
 Dr. Tanja Parthe ^{PV}
 Martin Hahn ^{PG}
 Dr. Kai Petra Dreesen, LL.M. ^{PVE}
 Nick Kockler ^{PV}
 Béla Gehrken ^{POV}
 Dr. Gerrit Krupp
 Markus Nettekoven
 Nima Rast ^{PV}
 Dr. Elmar Loer, EMBA ^{GA}
 Dr. Jan D. Sommer
 Dr. Mahdad Mir Djawadi
 Thorsten Scheuren, LL.M.
 Mats Hagemann
 Stephan Helbig, LL.M.
 Dr. Benedikt Plesker
 Dr. Viviane McCready, LL.B.
 Dr. Sebastian Wies, LL.B.
 Falk Romberg
 Malte Reichel
 Maya Soethout
 Dr. Jan-Moritz Schanze
 Nils Höfer
 Steffen Ralle ^B
 Anja Löwenberg

P Partner i.S.d. PartGG
 V Fachanwalt für Verwaltungsrecht
 B Fachanwalt für Bau- u. Architektenrecht
 G Fachanwalt für Vergaberecht
 M AnwaltMediator DAA
 (Dr. Rainer Voß auch FU Hagen)
 L McGill University (Montreal, Kanada)
 E Master of European Studies
 F Maîtrise en droit (Université Paris X)
 D Dipl.-Verwaltungsbetriebswirt (FH)
 A Executive Master of Business Administration

Gegründet von RA Wolfgang Lenz

dieser Höhe errichtet werden müsste. Begründet wird diese Forderung damit, dass die landwirtschaftlichen Fahrzeuge, die überwiegend die EÜ nutzen in den letzten Jahren immer größer geworden sind und bereits heute, erst recht aber auch in Zukunft, mit der vorhandenen lichten Höhe nicht auskommen. Die landwirtschaftlichen Fahrzeuge würden so gezwungen, die Bundesstraße zu nutzen, was erhebliche Gefahren sowohl für die Fahrer der Nutzfahrzeuge als auch für die sonstigen Benutzer der Bundesstraße mit sich bringt.

Die Deutsche Bahn hat mit Schreiben vom 15.12.2022 darauf hingewiesen, dass sich die Forderung der Stadt Emmerich in diesem Punkt aus Sicht der Bahn als Verlangen des Straßenbaulastträgers mit der Kostenfolge des §§ 12 Abs. 2 EKrG darstelle. Es gelte damit nicht mehr die Kostenfolge des § 12 Abs. 1 EKrG (vollständiger Kostentragung der Bahn), sondern die Kostenfolge des § 12 Abs. 2 (die Kosten werden hälftig zwischen der Bahn und dem Straßenbaulastträger geteilt).

Mir liegen zu der konkret geplanten Maßnahme keinerlei Unterlagen vor. Soweit bei den nachstehenden Ausführungen zwischen den Kosten der Änderung der EÜ für die bestehenden Gleise und den Kosten der Herstellung der EÜ für das 3. Gleis unterschieden wird, kann dies sowohl im Falle einer möglichen baulichen Trennung als auch im Falle einer rein kostenmäßigen Betrachtung eine Rolle spielen.

2. Rechtliche Bewertung

a Anwendbarkeit des EkrG auf die Straße Am Moddeich

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz findet vorliegend Anwendung, selbst wenn es sich bei der Straße Am Moddeich nicht um eine gewidmete öffentliche Straße, sondern um einen Wirtschaftsweg handeln sollte (vgl. Marschall/Maas, § 1 EKrG Rn. 47).

b Anwendbarkeit von § 12 Abs. 1 oder Abs. 2 EKrG

Für die Frage der Anwendbarkeit des § 12 Abs. 2 EKrG kommt es darauf an, ob vorliegend ein Fall des § 12 Abs. 1 Nr. 1 oder des § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG gegeben ist. § 12 Abs. 2 EKrG findet nämlich nur in den Fällen des § 12 Abs. 1 Nr. 1 EKrG Anwendung. Ausgangspunkt ist zunächst, dass die Deutsche Bahn die Änderung der

Kreuzung verlangt, um das 3. Gleis bauen zu können. Dies würde zur Anwendung des § 12 Abs. 1 Nr. 1 EKrG führen. Fraglich ist, ob die Forderungen der Stadt Emmerich nach einer Ausweitung der lichten Höhe sowohl im Bestandsbauwerk als auch in dem Erweiterungsbauwerks zur Anwendung des §§ 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG führt.

Die herrschende Meinung geht insoweit von Folgendem aus:

„Jedem Beteiligten obliegt grundsätzlich nach dem in § 12 EKrG zum Ausdruck kommenden Interessenprinzip nur die Sorge für seinen eigenen Verkehrsweg. Auf diesen allein bezieht sich die Verpflichtung nach § 3 EKrG..... Die genannten Bestimmungen sind keine Rechtsgrundlage für eine Verpflichtung des einen Beteiligten auch den anderen Verkehrsweg zu verbessern. Der verlangende Beteiligte muss in Bezug auf den anderen Verkehrsweg lediglich den bestehenden Zustand aufrechterhalten und darf ihn durch die Änderung nicht verschlechtern. Für ihn besteht aber kein „Interesse“ an der Verbesserung des anderen Verkehrsweges. Dieses kann nur aus den Baulastverpflichtungen des anderen Beteiligten begründet werden. Nur aus ihnen ist die Frage zu beantworten, ob z.B. der andere Verkehrsweg, der in seiner vorhandenen - und wiederherzustellenden - Gestalt nicht mehr den Anforderungen der technischen Vorschriften entspricht, in seiner Breite oder Tragfähigkeit zu verbessern ist. Ist die Frage zu bejahen und der andere Beteiligte „verlangt“ nicht selbst, so hätte er im Falle einer Anordnung verlangen müssen, was seine Kostenpflicht nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG auslöst. Alles was der andere Beteiligte über die Erhaltung des bestehenden Zustandes hinaus wegen des vorhandenen oder künftig zu erwartenden Verkehrs fordert, ist als Verlangen im Sinne des § 12 Abs. 1 Nr. 2 EKrG zu werten.“ (so ausdrücklich Marschall/Maas § 12 EKrG Rn. 15.

Daraus folgt, dass jedenfalls für die Aufweitung der bestehenden EÜ unter den vorhandenen 2 Gleisen ausschließlich im Interesse des Straßenbaulasträgers liegt. Die Anpassung seiner Straße an die geänderten Anforderungen der landwirtschaftlichen Fahrzeuge wäre von ihm zu verlangen mit der Kostenfolge des § 12 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. mit Abs. 2 EKrG.

c Verhältnis zu § 13 EKrG

§ 13 EKrG gilt nur für die erforderlichen Kosten. Gäbe es die Eisenbahnunterführung mit der entsprechenden Höhenbeschränkung nicht, etwa weil die Kreuzung der beiden vorhandenen Gleise bisher über einen höhengleichen Bahnübergang geführt wurde, dann wären die Kosten für eine Eisenbahnüberführung mit einer größeren Höhe erforderlich, um die Funktion der Kreuzung für die begünstigten landwirtschaftlichen Betriebe zu erhalten. Aus diesem Grunde richtet sich die Verpflichtung der Kostentragung grundsätzlich nach § 12 EKrG. Das Gleiche würde gelten, wenn die bestehende EÜ bereits eine entsprechende lichte Höhe aufwiese. Ein solcher Fall ist hier aber nicht gegeben. Es bleibt damit bei der grundsätzlichen Anwendbarkeit des § 12 EKrG.

Im vorliegenden Fall kommt daher allenfalls eine Aufteilung der Maßnahme in Betracht. Wenn die Stadt Emmerich die Aufweitung der lichten Höhe im Bereich der bestehenden EÜ mit der Kostenfolge des § 12 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 2 EKrG verlangt, dann könnten die Kosten für die für die EÜ für das 3. Gleis in den Anwendungsbereich des § 13 Abs. 2 EKrG fallen.

Ob eine solche Aufteilung einer an sich einheitlichen Maßnahme gerichtlich durchsetzbar ist, ist allerdings zweifelhaft. Es kann jedenfalls Sinn machen, in dieser Frage mit der Deutschen Bahn zu verhandeln.

Die Frage ob das 1. Deckblattverfahren aufrechterhalten werden soll, sollte in jedem Falle mit der Deutschen Bahn kurzfristig geklärt werden, da anderenfalls, wenn die Planfeststellungsunterlagen der Forderung der Stadt Emmerich im Hinblick auf die Aufweitung der EÜ entsprechen, die Kostenfolge des § 12 Abs. 2 EKrG auch dann eintreten kann, wenn die von der Deutschen Bahn geforderte schriftliche Erklärung der Stadt nicht abgegeben wird. Denn die Kostenregelung des § 12 findet auch dann Anwendung, wenn keine Kreuzungsvereinbarung und auch keine Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren getroffen wurde. Die Bezugnahme auf § 3 EKrG bezieht sich nur auf das Vorliegen der materiellen Voraussetzungen (vgl. Marschall/ Maas § 12 EKrG Rn. 4 unter Bezugnahme auf OVG Brandenburg, Urteil vom 13.02.2003 4 A 40/00).

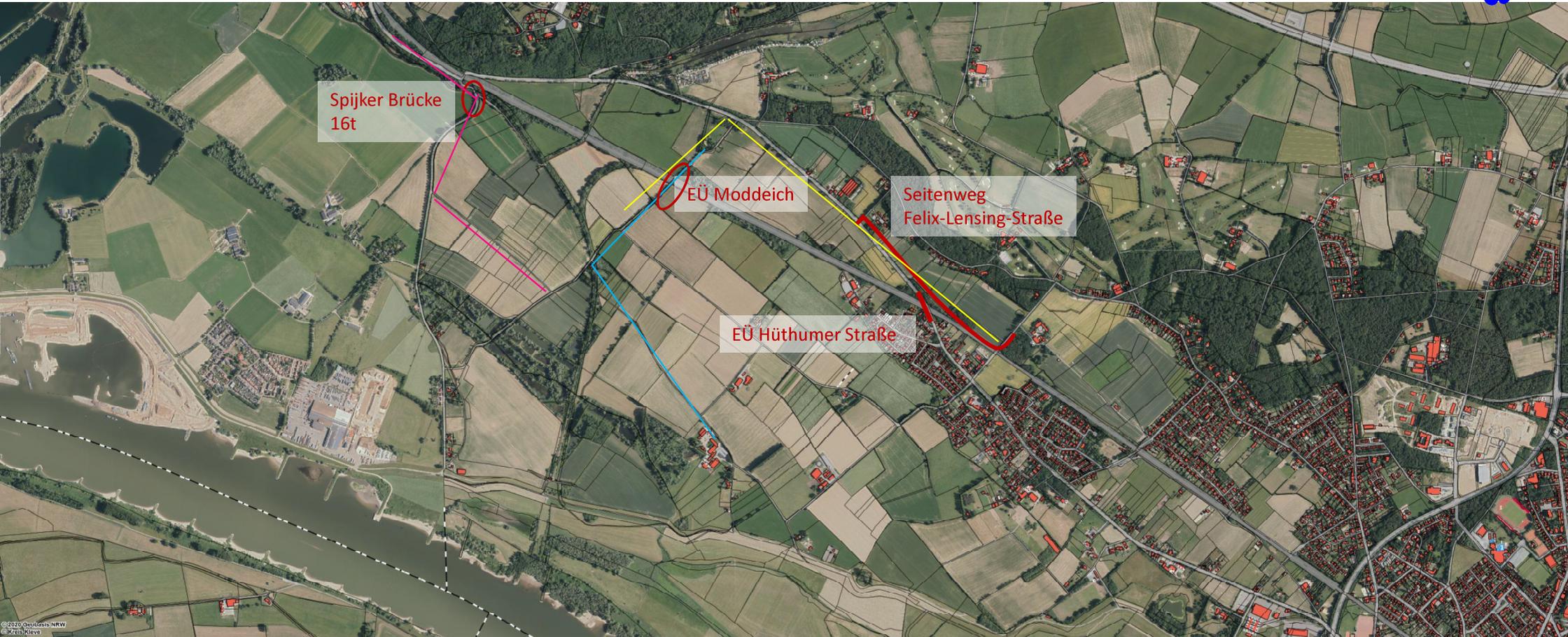
3. Zusammenfassung und Ergebnis

Hinsichtlich der Kosten für die Aufweitung der lichten Höhe der EÜ unter den bereits vorhandenen Gleisen muss davon ausgegangen werden, dass hier die Kostenfolge des § 12 Abs. 2 EKrG Anwendung findet. Der Straßenbaulastträger müsste sich danach zur Hälfte an den Kosten beteiligen. Ob hinsichtlich der Kosten für die EÜ für das 3. Gleis eine Kostenübernahme der Bahn nach § 13 Abs. 2 EKrG auf dem Rechtswege erreicht werden kann oder ob auch die diesbezüglichen Mehrkosten nach § 12 Abs. 2 geteilt werden, ist zumindest zweifelhaft. Falls die Stadt Emmerich an ihrer bisherigen Forderung festhält und bereit ist, die Kosten für die Aufweitung der bestehenden EÜ hälftig zu tragen, sollte sie über die Bereitschaft der Bahn, die Kosten für die Aufweitung der EÜ für das 3. Gleis vollständig zu übernehmen mit dieser verhandeln.

Mit meinen Ausführungen hoffe ich Ihnen gedient zu haben. Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

(Dr. Michael Oerder)
Rechtsanwalt



Spijker Brücke
16t

EÜ Moddeich

Seitenweg
Felix-Lensing-Straße

EÜ Hüthumer Straße