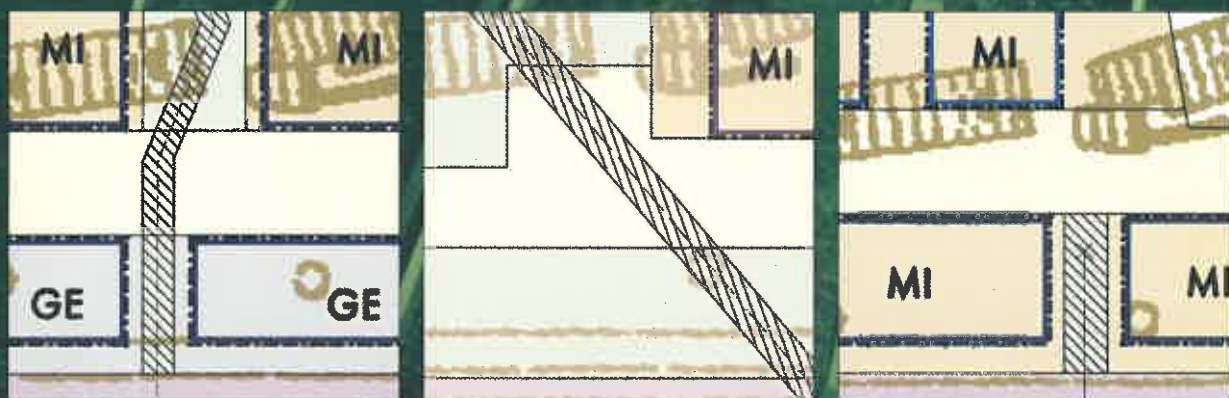




Forum Bahnflächen NRW

# Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude



**Bahnflächen**

**Bahnflächen zur Stadt machen**

## **Herausgeber**

Forum Bahnflächen NRW  
www.bahnflaechen.info

## **Gefördert durch das Land Nordrhein-Westfalen**

Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport

## **Inhaltliche Bearbeitung**

Bodenmanagement und Projektentwicklung  
Hamerla und Partner, Krefeld  
Hans-Joachim Hamerla, Andrea Saam

Planungsbüro  
Heinz und Jahnen, Aachen  
Harald Heinz

## **Arbeitskreis zur fachlichen Begleitung**

BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW  
Carsten Kirchhoff, Thomas Lennertz, Volker Nicolaus

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,  
Referate EW 12 und BS 12  
Bernd Hölzemann, Marie-Theres Nonn, Beate Schulz

DB AG - Corporate Real Estate Management (CREM)  
Jens Eglit, Torsten Thiele, Eva Thomsen

DB Netz AG  
Klaus-Peter Ahrens

DB Services Immobilien GmbH  
Volker Curtze, Tim Kuhlmann, Harald Polster,  
Elke Schnitzler, Stefan Steinert

Eisenbahn-Bundesamt, Referat 23  
Thomas Burke, Petra Fischer

Forum Bahnflächen NRW  
Ulrike Holtel, Jenz Rother, Ulrich Stücker

Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport  
des Landes NRW, Referat VA 2  
Klaus Börgers, Sabine Nakelski

Deutscher Städtetag, Städtetag NRW  
Folkert Kiepe

Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen  
Hans-Ulrich Schwarzmann

## **Satz**

ILS NRW, FB | SB VV, Bu

## **Layout**

BISS Büro für Innen\Architektur  
Planungsbüro Heinz und Jahnen

## **Druck**

Druckerei Thierbach, 45478 Mülheim/Ruhr

# **Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude**

**Bahnflächen**



Der **Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude** richtet sich an alle Städte und Gemeinden, die eine Entwicklung entbehrllicher Bahnareale betreiben. Er ist das Ergebnis der Abstimmungsgespräche des Forum Bahnflächen NRW (Forum), der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW (BEG) und dem Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes NRW (MSWKS) mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sowie der Deutschen Bahn AG (DB AG) zum kommunalen Umgang mit dem Fachplanungsvorbehalt - sprich der Widmung von Bahnliegenschaften.

Da die kommunalen und die bahnseitigen Zuständigkeitsbereiche zwei unterschiedlichen Rechtsregimen unterliegen, die sich - nach bisheriger Auffassung - nicht gegenseitig überlagern können, waren Interessenskollisionen vorprogrammiert und städtebaulich sinnvolle Entwicklungen konnten oftmals nicht umgesetzt werden. Dabei lässt die geltende Rechtsprechung (Urteile des BVerwG von 1988 und 1996) gleichwohl die Überlagerung beider Rechtsregime zu, sofern die bahnbetriebsnotwendigen Einrichtungen nicht beeinträchtigt werden. Auf diesem Grundverständnis baut der vorliegende **Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude** auf.

Zwar sollte grundsätzlich die Entwidmung der Bahnliegenschaften angestrebt werden, wenn diese nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt werden, für eine optimale Standortnutzung und -entwicklung sind aber vielfach auch Liegenschaften einzubeziehen, die in Teilen nach wie vor bahnbetriebsnotwendig sind und daher gewidmet bleiben müssen. Häufig enthalten Flächenpotenziale, die auf den ersten Blick entbehrlich scheinen, weiterhin bahnbetriebsnotwendige Anlagen; meist handelt es sich dabei um Leitungen. Die Verlegung dieser Anlagen wäre technisch zwar möglich, sprengt jedoch oftmals die Wirtschaftlichkeit der Entwicklung für die Gemeinden, die als Veranlasser der Maßnahmen entsprechend die Kosten zu tragen hätten. Die Entwidmung entbehrllicher Bahnliegenschaften wird daher nicht in jedem Fall möglich sein. Außerdem ist zu beachten, dass die Widmung flächenbezogen und nicht etwa anlagebezogen erfolgt.

Intention des Forums, der BEG und des MSWKS ist, den erheblichen Handlungsdruck in den Gemeinden abzubauen und ihnen zur Realisierung städtebaulich und wirtschaftlich sinnvoller Nutzungen auf entbehrlichen Bahnliegenschaften kurzfristig pragmatische und zeitnah umzusetzende Lösungen auf der Basis der geltenden Rechtslage anbieten zu können. Voraussetzung ist, dass alle Beteiligten einen Konsens wollen und ihr Vorgehen frühzeitig miteinander abstimmen.

Das BMVBW und das EBA haben die Position des Forums aufgegriffen und - angestoßen durch die gemeinsame Diskussion - eine entsprechende Handlungsdirektive verfasst, nach der in Standardfällen regelmäßig zu verfahren ist. Diese Präsidialverfügung ist bundesweit an alle Außenstellen des EBA als verbindliche Handlungsanweisung ergangen und regelt sowohl das Entwidmungsverfahren als auch die Überlagerung weiterhin gewidmeter Liegenschaften mit anderen städtebaulichen Nutzungen.

Diese Selbstbindung des EBA erfordert eine Ergänzung auf der kommunalen Ebene der Verbindlichen Bauleitplanung; zur Darstellung der Wirkungen und Tätigkeitsfelder für die Gemeinden hat das Forum daher - in enger Abstimmung mit dem EBA und dem BMVBW - den vorliegenden Leitfaden verfasst, der auch von den Gemeindlichen Spitzenverbänden mitgetragen wird. Er hat zudem als Anlage 5 Eingang in die Präsidialverfügung gefunden und ist somit Teil der selbstverpflicht-

tenden Bindung des EBA geworden. Gemeinden wie EBA bietet sich somit dieselbe Grundlage und dasselbe Grundverständnis.

**Der Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude** bietet Lösungen für die Mehrzahl der Fälle, bei denen sich Verbindliche Bauleitplanung und Fachplanungsrecht ohne Schwierigkeiten überlagern können. Gegenstand sind nicht Fälle, bei denen die Flächen entbehrlich und somit konfliktfrei zu entwickeln sind. Konfliktbehaftete Sonderkonstellationen können im Rahmen des Leitfadens ebenfalls nicht erfasst werden, sondern sind auch weiterhin im Einzelfall zu lösen.

**Leitfaden** und Präsidialverfügung eröffnen für die Gemeinden nunmehr die Perspektive, die Bahnliegenschaften - trotz der Betriebsnotwendigkeit von Teilbereichen und der daraus resultierenden Widmung - in die Stadtentwicklung einzubinden. Er versteht sich als praxisorientierte Arbeitshilfe, in dem die jeweiligen Zuständigkeiten und Schnittstellen genau definiert, den Kommunen grundsätzliche Handlungsempfehlungen aufgezeigt werden und der gleichzeitig für Transparenz innerhalb dieser Verfahren sorgt.

**Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Empfangsgebäude:**

**Der Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen** sowie die Präsidialverfügung werden in Kürze um den Baustein Empfangsgebäude ergänzt werden. Dazu finden derzeit weitere Gespräche zwischen Forum, MSWKS und BEG mit dem EBA und dem BVMBW sowie der DB AG statt. Gegenstand sind technische Einrichtungen, fahrgastbezogene Anlagen, Bahnanlagen an Empfangsgebäuden sowie Bahnsteigzugänge durch Empfangsgebäude.

## **Vorwort**

<b>Präambel</b> .....	9
<b>Konsens zur Rechtsgrundlage</b> .....	10
<b>Verfahren</b> .....	11
<b>Unterirdische Leitungen</b> .....	13
Integration in öffentliche Verkehrsflächen .....	14
Integration in öffentliche Grünflächen .....	16
Integration in private Freiflächen .....	17
Überbauung von Leitungen .....	18
<b>Oberirdische Bahnstromleitungen</b> .....	19
Über öffentlichen Verkehrsflächen .....	20
Über öffentlichen Grünflächen .....	21
Über privaten Freiflächen .....	22
Unterbauung von Bahnstromleitungen .....	23
<b>Querfelder</b> .....	24
Integration in öffentliche Verkehrsflächen .....	25
Integration in öffentliche Grünflächen .....	26
Integration in private Freiflächen .....	27
Unterbauung von Querfeldern .....	28
<b>Bahntechnische Anlagen</b> .....	29
Integration in öffentliche Verkehrsflächen .....	30
Integration in öffentliche Grünflächen .....	31
Integration in private Freiflächen .....	32
<b>Anhang</b> .....	33
Präsidialverfügung .....	33





## Präambel

Auf Flächen, die weitgehend für den originären Bahnbetrieb entbehrlich sind, gibt es häufig noch betriebsnotwendige und somit nicht entbehrliche bahntechnische Leitungen, Querfelder und sonstige bahntechnische Einrichtungen, die einer städtebaulichen, verkehrlichen oder ökonomischen Nutzung bzw. Verwertung der Gesamtfläche entgegenstehen, da einerseits eine Verlagerung der Anlagen nicht wirtschaftlich ist und andererseits eine andere Flächennutzung den Vorgaben des Fachplanungsrechts zuwider laufen würde.

Für eine verbindliche Bauleitplanung, die sich mit den Zweckbestimmungen der Anlagen bzw. Flächen als Eisenbahn des Bundes nicht in Einklang bringen lässt, ist die Entwidmung der Flächen Voraussetzung. Dabei lässt das Urteil des BVerwG vom 16.12.1988, BVerwGE Bd. 81, 111 ff., eine konfliktfreie Überlagerung von Fachplanungsrecht und verbindlicher Bauleitplanung zu. Was bisher aber fehlt, sind verlässliche Regeln für konfliktfreie Planungen.

Den Gesprächen des Arbeitskreises Durchführung des Forum Bahnflächen NRW unter Beteiligung der BEG (BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW) und der Deutschen Bahn AG mit dem BMVBW und dem EBA lag das Ziel zu Grunde, die Formulierung derartiger Regeln ohne Forderung von Gesetzesänderungen zu erreichen.

Die folgenden Handlungsanweisungen zeigen Möglichkeiten auf, wie in Standardfällen bei Fortbestand gewidmeter Teilflächen eine Entwicklung der Gesamtfläche möglich ist.

## Konsens zur Rechtsgrundlage

Dem liegt folgender Konsens zu Grunde:

- Bahnanlagen müssen sicher sein [Betreiberverantwortung].
- Im Ergebnis sind in den meisten Fällen innerhalb des Fachplanungsrechts der Bahn dieselben Ergebnisse zu erzielen wie im sonst üblichen Baugenehmigungsrecht. Die Unterschiede liegen also nur im Verfahren, nicht in den Lösungen.
- Das Instrument, das die Entwicklung von nicht gewidmeten Flächen verlässlich sichert, ist die Verbindliche Bauleitplanung.
- Eine Überlagerung von Fachplanung und Verbindlicher Bauleitplanung ist möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen. Die Umgebung bahntechnischer Anlagen sowie die Flächen über oder unter ihnen stehen kommunalen Planungen immer offen, wenn sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwider laufen, die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert ist und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt wird.
- Fachplanungsrecht, Sicherung der Anlagen und Nutzung der Flächen um, über oder unter den Anlagen gelten unabhängig davon, in wessen Eigentum diese Flächen stehen.

Ziel des Handlungsleitfadens ist es unter Wahrung der Anforderungen des Fachplanungsrechts für Eisenbahnbetriebsanlagen eine wirtschaftliche, verkehrliche und städtebauliche Nutzung auch auf gewidmeten Flächen konfliktfrei zu ermöglichen.

Dies setzt voraus, dass Grundstückseigentümer, Anlagenbetreiber und die Gemeinden Hand in Hand vorgehen und die zuständigen Dienststellen frühzeitig einbinden.

Der Handlungsleitfaden soll bundesweit die praxisnahe und rechtssichere Grundlage für Projekt- und Genehmigungsabläufe, die Verzahnung der Zuständigkeiten der Genehmigungsbehörden sowie der jeweiligen Beteiligungsverfahren sein.

## Verfahren

Entwidmung der entbehrlichen Flächen, Bebauungsplanverfahren und Sicherung der auch weiterhin gewidmeten Bahnanlagen müssen dabei eng verzahnt ablaufen:

- Entbehrlichkeitsprüfung für die Gesamtfläche/die Entwidmungsfläche. In diesem Zusammenhang wird ermittelt, welche Leitungstrassen, Querfelder, Masten oder sonstige bahntechnische Anlagen einschließlich evtl. erforderlicher Schutzstreifen nicht entbehrlich sind und welche Flächen auch künftig gewidmet bleiben müssen. Die Ergebnisse der Entbehrlichkeitsprüfung werden möglichst frühzeitig bei der Erstellung des Planungskonzeptes berücksichtigt.
- Vermessung der Flächenkorridore für die Leitungstrassen bzw. die anderen bahntechnischen Anlagen, die auch weiterhin gewidmet bleiben sollen, einschließlich der erforderlichen Schutzstreifen.
- Einleitung des Bebauungsplanverfahrens für die Gesamtfläche (einschließlich der auch weiterhin gewidmeten Flächenteile) bis einschließlich TÖB-Beteiligung. Das EBA und die DB AG sind im Bebauungsplanverfahren als TÖB zu beteiligen. Die gewidmeten Flächen werden nachrichtlich übernommen (Zugangswege sind Bahnanlagen, vgl. BVerwG 11 A 2.96, 27.11.1996, und als solche nachrichtlich im B-Plan zu übernehmen, vgl. BVerwG vom 16.12.1988, BVerwGE Bd. 81, 111 ff.). Die frühzeitige Einbeziehung/Einbindung des EBA in die Formulierung der Festsetzungen des Bebauungsplanes wird empfohlen.
- Spätestens mit der TÖB-Beteiligung wird das Entwidmungsverfahren durch einen Antragsberechtigten für alle entbehrlichen Flächen eingeleitet.

Die Gemeinde schafft auch in Bereichen mit weiterhin gewidmeten Anlagen das Baurecht, indem sie einen Bebauungsplan aufstellt. Es wird angeregt, eine notwendig werdende Änderung des Flächennutzungsplanes parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes durchzuführen.

In der Regel werden im Flächennutzungsplan die Flächen für Bahnanlagen dargestellt sein. Die Inhalte und Ziele der beabsichtigten Bauleitplanung, z. B. Ausweisung von Bauflächen (im Bebauungsplan die besondere Art der baulichen Nutzung = Baugebiete), erfordern dann die Änderung des Flächennutzungsplanes. Da einerseits diese Änderungen generell mit den Trägern öffentlicher Belange abzustimmen sind, andererseits die Konzepte zum Teil kleinräumige Zuordnungen (z. B. weiterhin gewidmete Korridore) erfordern, die vom Maßstab her nur im Bebauungsplan ausgewiesen werden können, wird aus arbeitsökonomischen aber besonders aus inhaltlichen Gründen eine Verzahnung von vorbereitender und verbindlicher Bauleitplanung im Parallelverfahren empfohlen.

Der vorgeschlagene Verfahrensablauf bietet für die Kommunen und die Bahn beteiligten Planungssicherheit. Sollte im Einzelfall die Entwidmung einer (ehemaligen) Bahnfläche rechtswirksam werden, bevor der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan gefasst wurde, könnte sich die Beurteilung eines Vorhabens nach § 34 BauGB ergeben. Soll dies vermieden werden, besteht ggf. ein Handlungserfordernis seitens der Gemeinde, z. B. durch Zurückstellung von Baugesuchen oder Erlass einer Veränderungssperre. Auch aus diesen Gründen ist eine enge Abstimmung über und innerhalb der Verfahren zwischen den Beteiligten zielführend.

Antragsberechtigte sind

- zugelassene Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen (u. a. DB Netz AG, DB Station&Service AG usw.)
- das Bundeseisenbahnvermögen (BEV)

Entwidmungsanträge von Gemeinden werden nicht zurückgewiesen. Das EBA wird entsprechende Anträge an die DB AG beziehungsweise deren Bevollmächtigten weiterleiten, um zu klären, ob die Widmung weiterhin erhalten bleiben muss. Sofern dies nicht der Fall ist, wird durch den Antragsbevollmächtigten der DB AG - i. d. R. die DBSImm - ein Entwidmungsantrag beim EBA gestellt. Das EBA wird die Kommune entsprechend informieren.

- Fortsetzung des Bebauungsplanverfahrens (parallel zum Entwidmungsverfahren) bis zum Satzungsbeschluss.

- Veröffentlichung des Bebauungsplanes nach Bestandskraft des Entwidmungsbescheides.

Bei Festsetzungen auf gewidmeten Flächen ist die ursprüngliche Zweckbindung der Fläche zu berücksichtigen. Inwieweit bauliche Festsetzungen auf gewidmeten Flächen erfolgen können, hängt immer von der ursprünglichen Zweckbindung der Fläche und damit vom Einzelfall ab.

Bebauung, Nutzungsänderung oder Planung zusätzlicher Versorgungsleitungen Dritter, die die gewidmeten Flächenkorridore betreffen, genehmigt die zuständige Behörde. Dies ist für bahnfremde Vorhaben in formeller und materieller Hinsicht die zuständige Baugenehmigungsbehörde. Diese beteiligt im Baugenehmigungsverfahren den Anlagenverantwortlichen, der die einzuhaltenden Sicherheitsanforderungen definiert, sowie das EBA als TÖB.

Im Falle einer Änderung der bahntechnischen Anlage im gewidmeten Flächenkorridor führt das Eisenbahn-Bundesamt ein planungsrechtliches Zulassungsverfahren (insbesondere § 18 AEG) durch; das EBA beteiligt die Träger öffentlicher Belange u. a. die Gemeinde, die Leitungsträger usw. als auch potentiell Betroffene.

Die folgenden Kapitel können nicht alle denkbaren Sonderfälle erfassen. In den meisten (Standard-)Fällen können sie aber die Verfahren wesentlich vereinfachen. In besonders gelagerten Einzelfällen ist in Abstimmung mit allen Beteiligten eine rechtmäßige Lösung zu erarbeiten, die den Interessen der Beteiligten weitestgehend gerecht wird.

Den Gemeinden wird empfohlen, den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan zu fassen. Der Bebauungsplan ist jedoch erst zu veröffentlichen und damit rechtswirksam werden zu lassen, wenn die Entwidmung bestandskräftig ist. Dies erfordert den Abschluss erforderlicher Anpassungsmaßnahmen, die ggf. vom neuen Grundstückseigentümer/Investor finanziert werden. Insofern kann er sich bei seinen Investitionen zunächst nicht auf eine förmliche Entwidmung, aber auf die erfolgte Abwägung des Rates stützen. Die Entwidmungsverfügung ergeht schriftlich und wird allen Betroffenen (u.a. Vorhabenträger, betroffene Dritteigentümer, BGS und der in ihrer Planungshoheit berührten Gebietskörperschaft) bekannt gegeben.

Bei Änderungen der Nutzung der Fläche oder Planungen zusätzlicher Versorgungsleitungen entstehen keine Gebühren des EBA, da das EBA als TÖB im Verfahren beteiligt wird. Weitere Informationen sind auf der Homepage des EBA zu finden:  
[www.eisenbahn-bundesamt.de](http://www.eisenbahn-bundesamt.de)

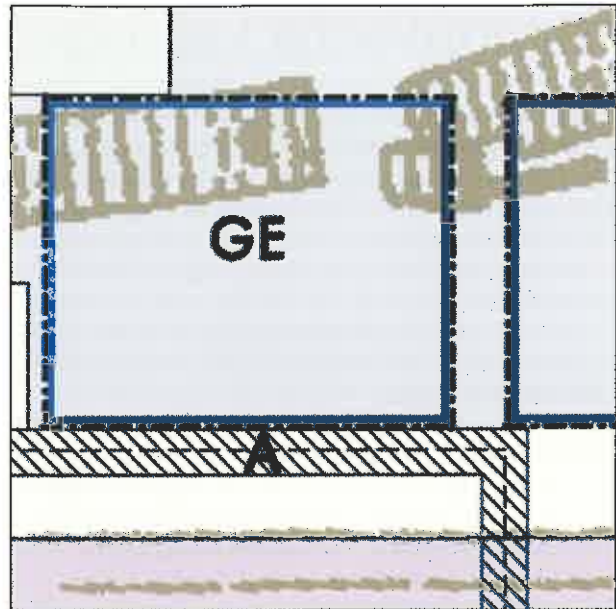
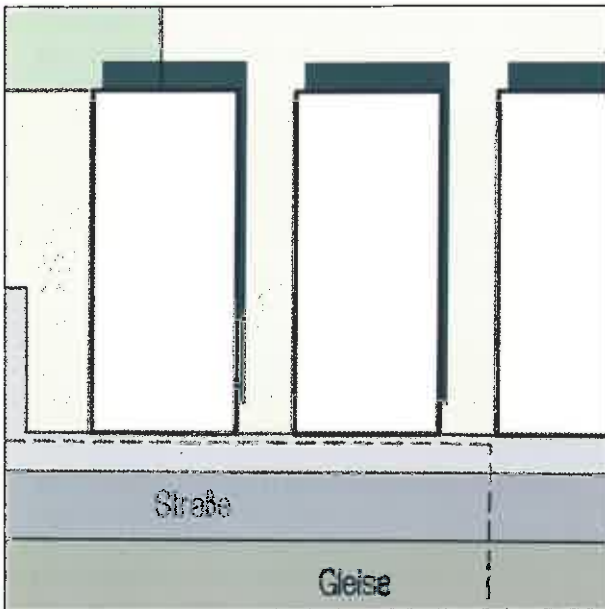
## Unterirdische Leitungen

Innerhalb des entbehrlichen und zu entwidmenden Entwicklungsareals bleibt der Verlauf der bahnbetrieblich notwendigen Leitung nebst eines zu vermessenden Flächenkorridors als Bahnanlage weiterhin gewidmet. Die Breite des Flächenkorridors ergibt sich aus dem Erfordernis, die Leitung zu sichern, ungehindert zu erreichen und warten zu können. Die genaue Breite, die maximal eine Fahrstreifenbreite umfassen sollte, ist in Abstimmung mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA festzulegen.

Der gewidmete Korridor wird in einem Bebauungsplan nachrichtlich übernommen. Im Bebauungsplan werden die zulässigen, mit dem Widmungszweck vereinbaren Nutzungen festgesetzt. Eine Beeinträchtigung der Leitung und/oder Gefährdungen sind dabei auszuschließen.

Grundsätzlich sind über bahnotwendigen Leitungen, sofern der Eisenbahnbetriebszweck nicht gestört wird, Festsetzungen von öffentlichen Verkehrs- oder Grünflächen sowie überbaubarer Flächen und privater Freiflächen im B-Plan zulässig.

## Integration in öffentliche Verkehrsflächen

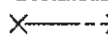

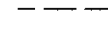


 nachrichtliche Übernahme gewidmeter Bahnflächen

### Festsetzungen

-  MI Mischgebiete
-  GE Gewerbegebiete
-  Baugrenze
-  Bahnanlagen
-  Straßenverkehrsfläche
-  Grünfläche

### Bestanddarstellung

-  Querfelder
-  Unterirdische Leitungsstraßen
-  Oberirdische Bahnstromleitungen

Damit bei Arbeiten an den Leitungen die Funktion der Verkehrsflächen so wenig wie möglich gestört wird, sollte bei Straßen wenn möglich ein Seitenraum (und nicht die Fahrbahn) über den Leitungen angeordnet werden. Bei einem Parkplatz sollten aus dem gleichen Grund Stellplätze (und nicht die Fahrgasse) über den Leitungen angeordnet werden.

Bei der Ausweisung von öffentlichen Verkehrsflächen auf unterirdischen Leitungen ist einerseits eine Beeinträchtigung oder gar Gefährdung der Leitungen auszuschließen und eine Anordnung so vorzunehmen, dass die Funktionen der öffentlichen Verkehrsfläche nicht beeinträchtigt werden. Nach Möglichkeit sind im Bereich unterirdischer Leitungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken oder Verkehrsgrün festzusetzen.

Zur Gewährleistung der Zugänglichkeit für Instandhaltungs- und Reparaturmaßnahmen sollte grundsätzlich ein leicht erneuerbarer Wegbelag verwendet werden.

Bei einer evtl. Bepflanzung im Leitungsbereich sollte die Art der Bepflanzung des gewidmeten Flächenkorridors mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA abgestimmt und in den Teil der textlichen Festsetzungen des B-Planes aufgenommen werden.

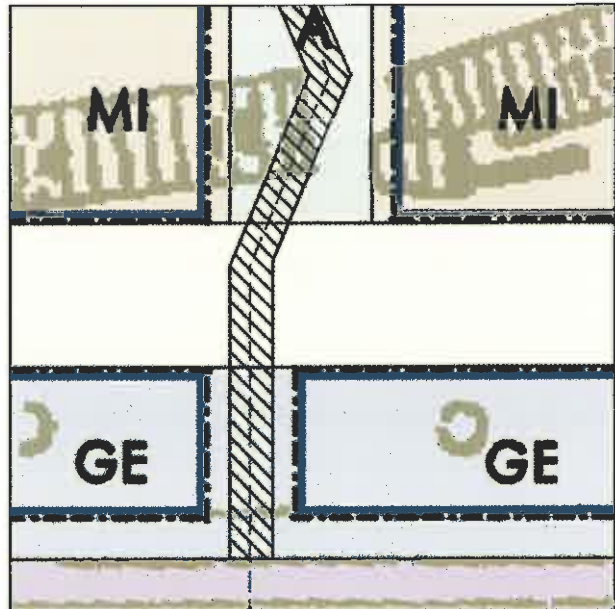
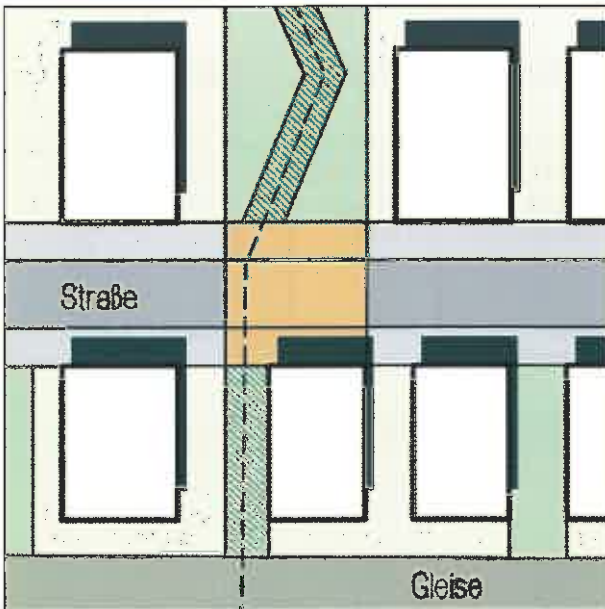
Bei Pflanzungen im Leitungsbereich sind Schutzabstände und Schutzvorkehrungen einzuhalten, die im Einzelnen mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA abzustimmen sind.

Beispiel für textliche Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB:

*Im Bereich der unterirdisch laufenden Leitung/en A dürfen grundsätzlich keine Bäume und Sträucher bis zu einer Entfernung von x m (Beispiel: 2 Meter) beiderseits der Rohrachse/der Leitung angepflanzt werden.*

*Bäume und Sträucher sind in einem Abstand von weniger als x m (Beispiel: 2 Meter) beiderseits der Rohrachse/der Leitung zulässig, wenn durch Sicherungsmaßnahmen (Beispiel: Schutzrohr oder PE-Platten) sichergestellt ist, dass eine Beeinträchtigung der Leitungen ausgeschlossen werden kann und notwendige Wartungs- und Sicherungsarbeiten durch die Anpflanzungen nicht behindert werden.*

## Integration in öffentliche Grünflächen



 nachrichtliche Übernahme gewidmeter Bahnflächen

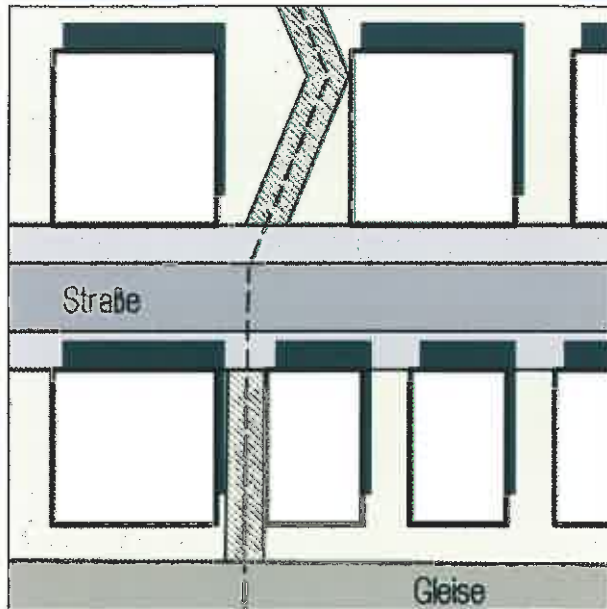
Bei Grünflächen ist die Art der Bepflanzung im Bereich des gewidmeten Flächenkorridors mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA abzustimmen und im Bebauungsplan festzusetzen.


Die Art der Bepflanzung im Bereich des gewidmeten Flächenkorridors, die konkreten Abstände und ggf. Schutzvorkehrungen sind im Einzelnen mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA abzustimmen und die Art der Bepflanzung in Form einer Pflanzliste (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB) festzusetzen.

Textliche Festsetzungen für Schutzabstände siehe: unterirdische Leitungen - Integration in öffentliche Verkehrsflächen.



## Integration in private Freiflächen



 nachrichtliche Übernahme gewidmeter Bahnflächen

Bei der Überplanung privater Flächen, in denen gewidmete Leitungstrassen auf entsprechenden ausparzellierten und gewidmeten Flurstücken verlaufen, ist durch die Festsetzungen der überbaubaren Flächen, der Flächen für Nebenanlagen und der Nutzungsarten (z. B. Lagerflächen, Stellplätze) im Bebauungsplan eine Überbauung auszuschließen. (Diese gewidmeten Flächen sind nachrichtlich im B-Plan aufzunehmen.)

Ausschluss von Nebenanlagen außerhalb festgesetzter Flächen:

Beispiel für textliche Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 6 und § 23 Abs. 5 BauNVO:

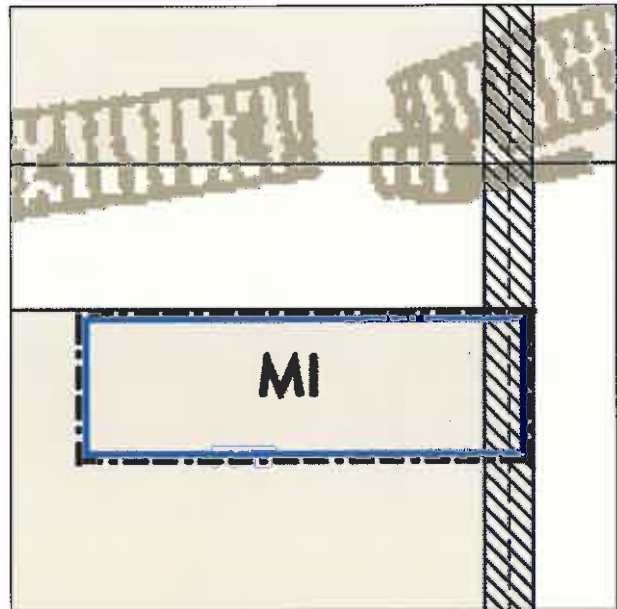
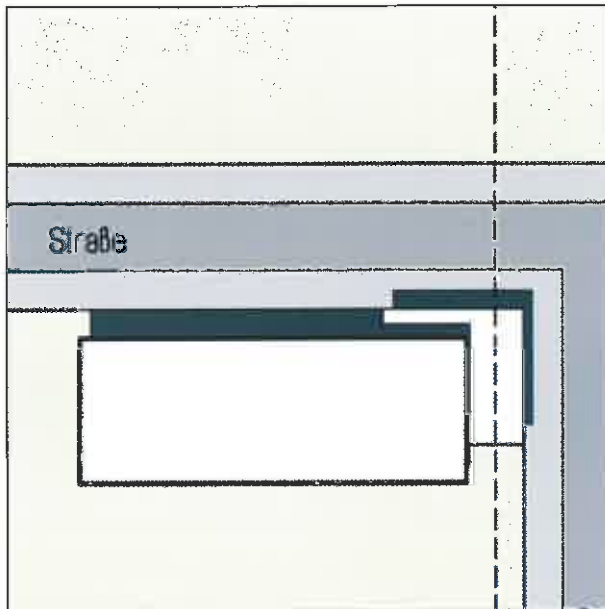
*Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO sowie Garagen nicht zulässig, sofern diese nicht als Flächen für Nebenanlagen und Garagen festgesetzt sind.*

Bei Pflanzungen im Leitungsbereich sind Schutzabstände und Schutzvorkehrungen einzuhalten, die im Einzelnen mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA abzustimmen sind.

Beispiel für textliche Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB siehe: unterirdische Leitungen - Integration in öffentliche Verkehrsflächen Beispiele für Hinweise im Bebauungsplan.

*Wartungs- und Sicherungsarbeiten an den Leitungen sind auf den in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommenen gewidmeten Korridoren durch den Flächeneigentümer zuzulassen.*

## Überbauung von Leitungen



 nachrichtliche Übernahme gewidmeter Bahnflächen

Die Überbauung von Leitungen ist eine Einzelfallentscheidung; jeder Einzelfall muss gesondert geprüft und mit der jeweils zuständigen Außenstelle des EBA abgestimmt und entschieden werden.

Bei Leitungen, die durch Schlüsselgrundstücke führen, deren Bebauung für die Entwicklung eines größeren Areals besonders wichtig ist, kann eine Überbauung der Leitungen sinnvoll sein.

Die Überbauung von bahnbetrieblich notwendigen Leitungen auf entsprechend ausparzellierten und gewidmeten Flurstücken ist grundsätzlich möglich.

Wegen der Vielzahl der zu beachtenden Aspekte bei der Leitungsüberbauung sind allerdings immer spezielle bauliche Maßnahmen und daher Einzelfallentscheidungen erforderlich.

# Oberirdische Bahnstromleitungen

Bei Bahnstromleitungen sind zwei Kategorien zu unterscheiden:

- 15 kV-Leitungen und niedrigere Spannungen: Bei derartigen Leitungen sind die nach den einschlägigen Vorschriften anerkannten Sicherheitsanforderungen zu beachten.
- 110 kV-Leitungen: Hier sind besondere Abstandsflächen, Schutzstreifen und Auflagen der Anlagenverantwortlichen zu beachten.

Bahnstromleitungen sind in unterschiedlicher Weise planfestgestellt. Je nach ursprünglicher Planfeststellung sind im Vorfeld einer Überplanung der Leitung in einem Bebauungsplan zwei Verfahren möglich:

- Im Fall, dass im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren nur die Maste planfestgestellt sind (dies ist gängige Praxis bei Neubauvorhaben der DB AG, z.B. die ICE-Trasse Frankfurt-Köln), kann die Planfeststellung der Mastenstandorte unverändert bestehen bleiben. Die Mastenstandorte bleiben einschließlich der erforderlichen Sicherheits- und Wartungsflächen gewidmet.
- Im Fall, dass im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren Masten und Leitungstrassen planfestgestellt sind, kann eine Entwidmung des Flächenkorridors unter der Bahnstromleitung (unter Beibehaltung der Widmung der Mastenstandorte) in Betracht kommen.

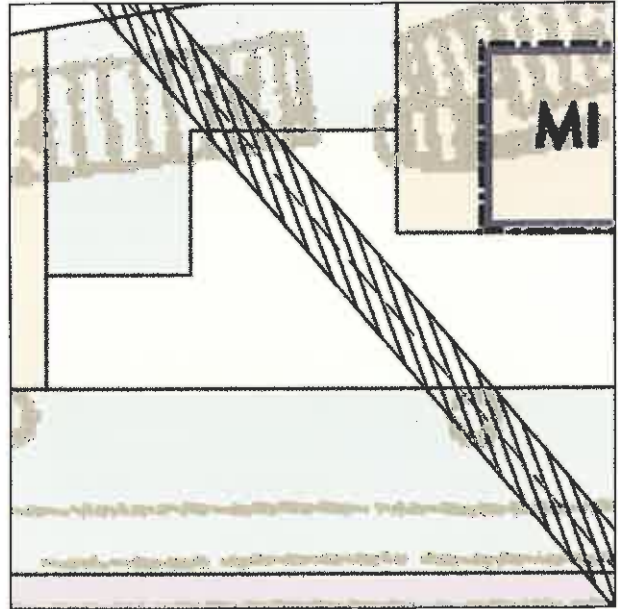
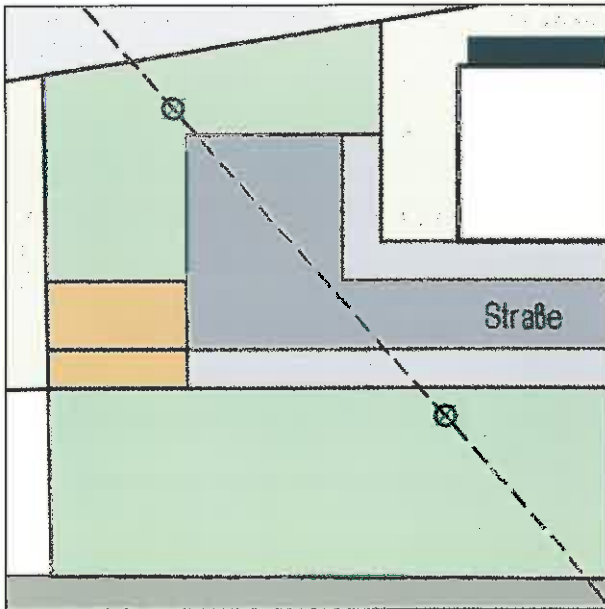
Die gewidmeten Mastenstandorte werden einschließlich evtl. Sicherheits- und Wartungsflächen in einem Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

Die Gemeinde kann unter den Leitungen öffentliche Verkehrs- oder Grünflächen festsetzen und errichten, soweit das technische Regelwerk dies zulässt. Auch eine Festsetzung überbaubarer Flächen und privater Freiflächen ist in diesen Grenzen möglich.

Die Zugänglichkeit der Mastenstandorte ist, soweit nicht durch eine öffentliche Verkehrsfläche erreichbar, in Form eines Flächenkorridors als gewidmete Fläche zu berücksichtigen. Die weiterhin gewidmeten Flächen sind nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen. Die Sicherheitserfordernisse der Freileitungen sind in Absprache mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA textlich festzusetzen.

In den dargestellten Fällen ist an den Masten ein geeigneter Kletterschutz anzubringen. Die Maßnahmen sind mit dem Anlagenbetreiber abzustimmen. Die Kosten für die Sicherungseinrichtungen hat der Verursacher der „Annäherung“ an die Leitungen zu tragen.

## Über öffentlichen Verkehrsflächen



 nachrichtliche Übernahme gewidmeter Bahnflächen

Masten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen Beschädigungen zu schützen (Anprallschutz). Falls Teile der Bahnstromleitungen niedriger als 4,95 m hängen, sind alle Zufahrten zu Bereichen unter diesen Leitungen durch Profiltore zu sichern. (vgl. EBO und EN 50341).

Bezüglich der Abstände zu Bahnleitungen vgl. DS 997\* jeweils in neuester geltender Fassung.

Die Masten sind durch geeignete Schutzvorkehrungen und die Leitungen bei einer Höhe von weniger als 4,95 Metern im Bereich öffentlicher Verkehrsflächen durch Sicherheitsvorkehrungen zu schützen. Die konkreten Abstände und Maßnahmen sind mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA abzustimmen. Die Kosten für Sicherheitseinrichtungen hat der Verursacher der „Annäherungen“ an die Masten oder Leitungen zu tragen.

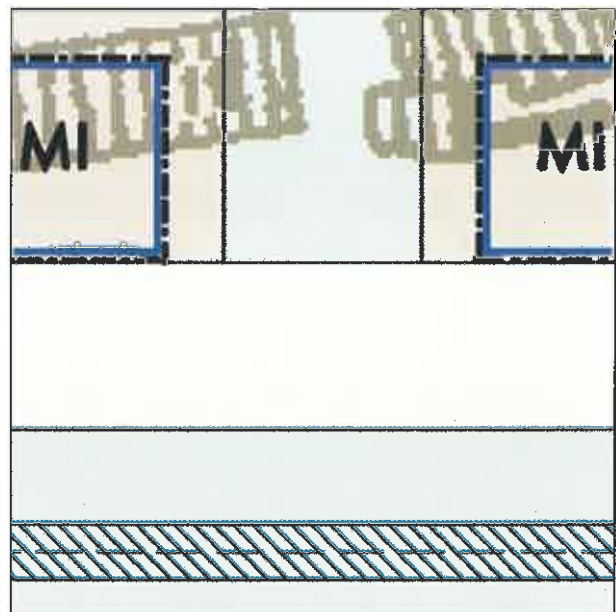
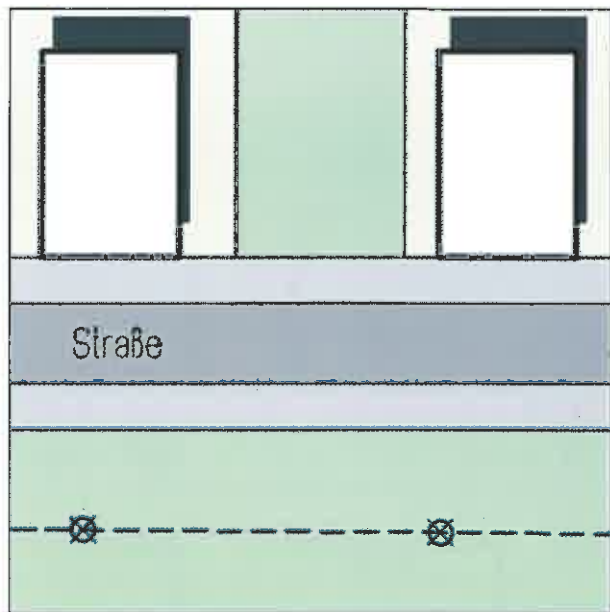
Beispiel für textliche Festsetzungen gem. § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. den entsprechenden Landesbauordnungen zur Verkehrssicherheit baulicher Anlagen (Beispiel NRW: § 19 BauO NRW):

*Die Leitungsmasten sind mit einem Kletterschutz vor unbefugtem Besteigen zu sichern und durch einen Anprallschutz (Beispiel: Leitplanken) gegen Beschädigungen, die die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs und/oder die Bahnstromleitungen gefährden, zu schützen.*

*Bei einer Höhe der Leitungen im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche von weniger als 4,95 Metern sind Sicherheitsvorkehrungen (Beispiel: Profiltore) gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung - StVO - vorzusehen, die die Höhe der Fahrzeuge auf x m (Beispiel: 4 Meter) beschränken.*

\* Erläuterung: Die „DS“ (Druckschriften) enthalten das bahnspezifische, mit dem EBA abgestimmte Regelwerk.

## Über öffentlichen Grünflächen



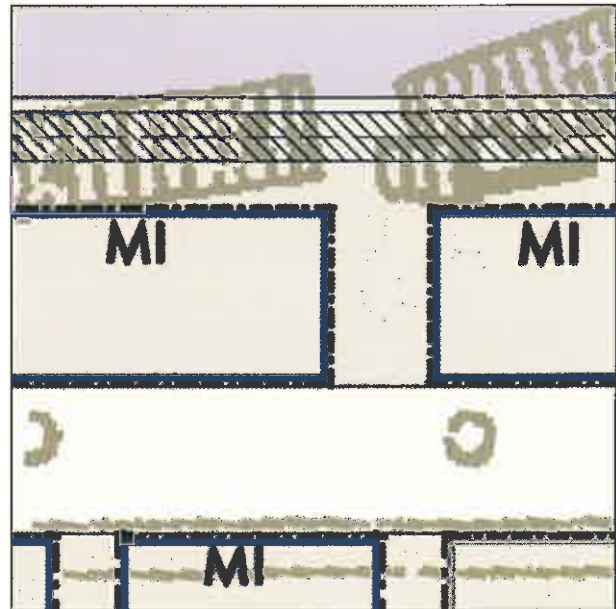
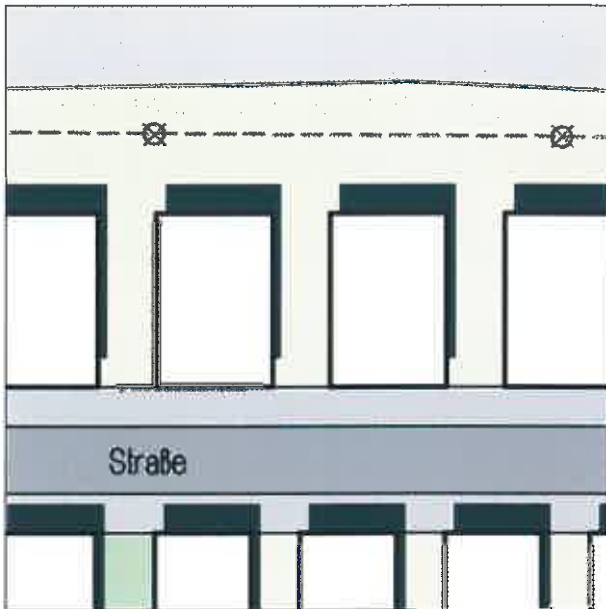
 nachrichtliche Übernahme gewidmeter Bahnflächen

Bei Grünflächen ist die Art der Bepflanzung unter den Leitungen mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA abzustimmen und im Bebauungsplan festzusetzen.

Zu Leitungsmasten siehe: Oberirdische Bahnstromleitungen - Über öffentlichen Verkehrsflächen.

Die Art der Bepflanzung unter Bahnstromleitungen, die konkreten Abstände und ggf. Schutzvorkehrungen sind im Einzelnen mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA abzustimmen und die Art der Bepflanzung in Form einer Pflanzliste (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB) festzusetzen.

## Über privaten Freiflächen



nachrichtliche Übernahme  
gewidmeter Bahnflächen

Bei der Überplanung privater Flächen unter Leitungstrassen ist durch die Festsetzung der überbaubaren Flächen, der Flächen für Nebenanlagen und der Nutzungsarten (Lagerflächen, Stellplätze) im Bebauungsplan eine Unterbauung auszuschließen.

Die Aufnahme eines Hinweises zur Duldungspflicht von Wartungsarbeiten an den Masten ist ratsam. Weiterhin ist auf die Verpflichtung des Eigentümers hinzuweisen, bei Unterhaltungsmaßnahmen an der Bahnstromleitung die Flächen auf eigene Kosten frei zu räumen. (DS 955 jeweils in neuester geltender Fassung).

Ausschluss von Nebenanlagen außerhalb festgesetzter Flächen siehe textliche Festsetzungen: Unterirdische Leitungen - Integration in private Freiflächen.

Beispiele für Hinweise im Bebauungsplan:

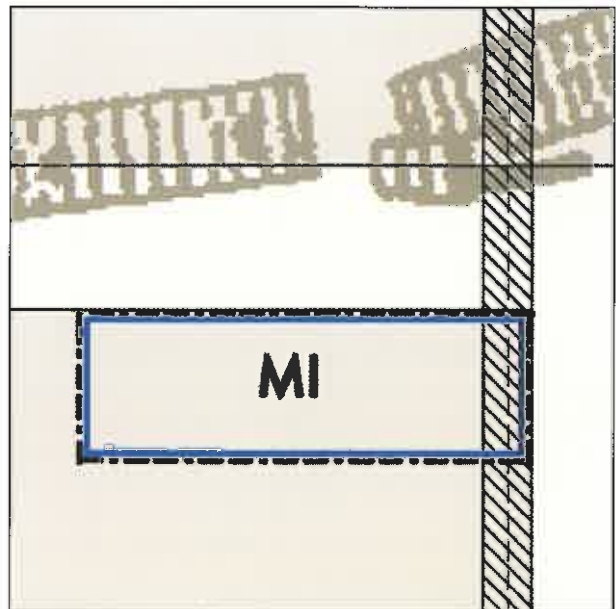
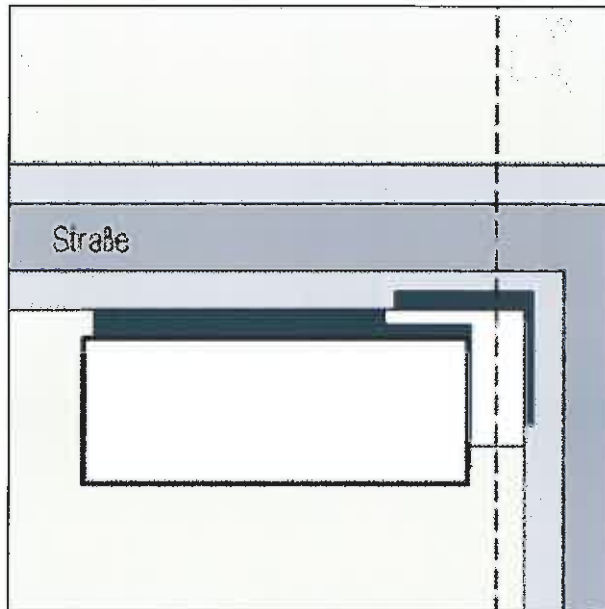
*Die Art der Bepflanzung unter Bahnstromleitungen, die konkreten Abstände und ggf. Schutzvorkehrungen sind im Einzelnen mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA abzustimmen.*

*Wartungs- und Sicherungsarbeiten an den Masten und Leitungen sind auf den in den im Bebauungsplan nachrichtlich übernommenen gewidmeten Korridoren durch den Flächeneigentümer zuzulassen.*

*Der Eigentümer ist verpflichtet, die Zugänglichkeit der Maststandorte zur Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen zu gewährleisten.*

*Die zur Durchführung der Arbeiten an Leitungen notwendigen Flächen sind vom Eigentümer auf eigene Kosten freizuräumen.*

## Unterbauung von Bahnstromleitungen



 nachrichtliche Übernahme gewidmeter Bahnflächen

Die Unterbauung von Bahnstromleitungen ist eine Einzelfallentscheidung; jeder Einzelfall muss gesondert geprüft und mit der jeweils zuständigen Außenstelle des EBA abgestimmt und entschieden werden.

Die Unterbauung von bahnbetrieblich notwendigen Bahnstromleitungen auf entsprechend ausparzellierten und gewidmeten Flurstücken ist grundsätzlich möglich.

Wegen der Vielzahl der zu beachtenden Aspekte bei der Leitungsunterbauung sind allerdings immer spezielle Aspekte zu beachten und daher Einzelfallentscheidungen erforderlich.

Berührungen mit bzw. Annäherungen an Leitungen müssen sicher ausgeschlossen werden. Dies gilt auch für Wartungsarbeiten am Gebäudedach. Umgekehrt muss gewährleistet sein, dass Wartungsarbeiten an den Masten ohne Einschränkung möglich sind. Die Aufnahme eines Hinweises zur Duldungspflicht von Wartungsarbeiten ist ratsam.

## Querfelder

Die folgenden Handlungsanweisungen gelten für die Bereiche der Querfelder, die in den Bereichen über im übrigen entwidmeten Flächen nur noch aus Tragsellen bestehen.

Aus der im Übrigen entwidmeten Fläche wird im Bereich des Querfeldes ein Korridor ausgeschnitten, der gewidmet bleibt. Die Breite des Korridors ergibt sich aus der Notwendigkeit, das Querfeld warten zu können. Die genaue Breite ist in Abstimmung mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA festzulegen und hat die Anfahrt des Querfeldes durch ein Fahrzeug zu berücksichtigen.

Der gewidmete Korridor wird in einem Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

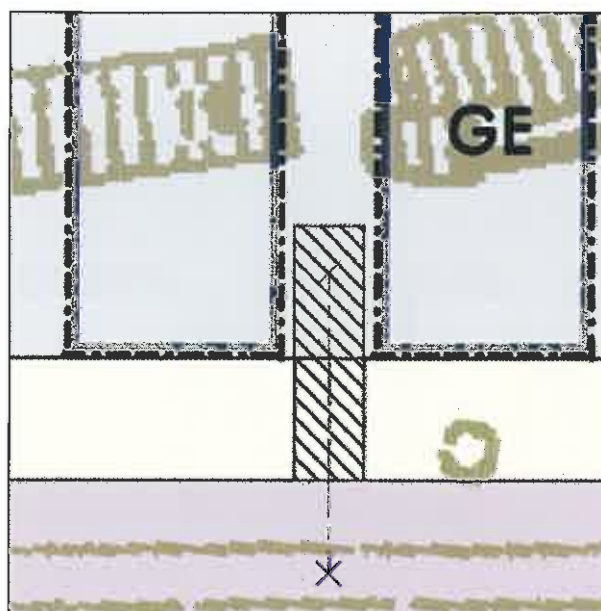
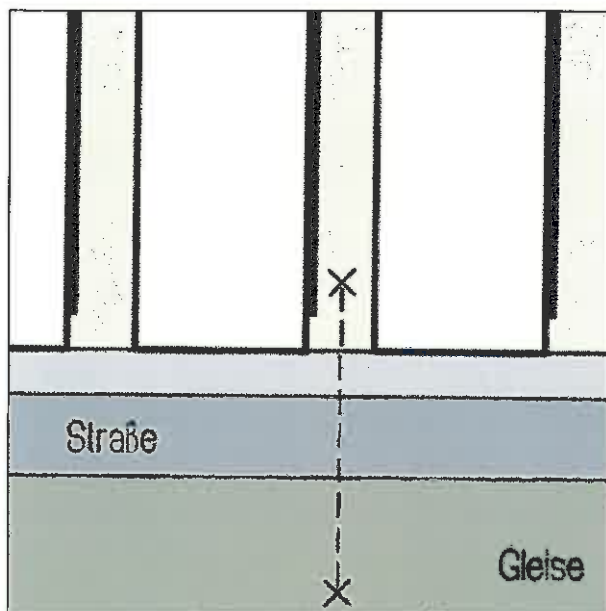
Die Gemeinde kann im Rahmen der gesetzlichen Regelungen und der anerkannten Regeln der Technik unter den Leitungen öffentliche Verkehrs- oder Grünflächen festsetzen und errichten. Auch eine Festsetzung überbaubarer Flächen und privater Freiflächen ist möglich.

Bei einer anderweitigen, nicht bahnspezifischen Nutzung der überspannten Bahnflächen sind die elektrischen Grenzen so zu legen, dass bei einem Abriss die spannungsführende Oberleitung auf gewidmetes, bahnspezifisch genutztes Bahngelände fällt.

In allen Fällen mit einem erhöhten Gefährdungspotential (bspw. bei Spielplätzen oder Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe) sollte an den Querfeldmasten ein geeigneter Kletterschutz angebracht werden. Im Regelfall ist entsprechend der VDE Vorschriften die Anbringung eines Schildes „Vorsicht Hochspannung“ bzw. eines entsprechenden Symbols ausreichend.



### Integration in öffentliche Verkehrsflächen



 nachrichtliche Übernahme gewidmeter Bahnflächen

Beim Entwurf der Verkehrsfläche unter dem Querfeld sollte darauf geachtet werden, dass die Funktion der Verkehrsfläche bei Arbeiten an den Querfeldern und Oberleitungen so wenig wie möglich beeinträchtigt wird. Wenn der Abstand der Oberleitung/des Quertragwerkes zur Straßenoberfläche nicht wenigstens 5,5 m beträgt, ist die Fahrzeughöhe zu begrenzen. Die höchstzulässige Höhe der Straßenfahrzeuge muss mindestens 0,5 m geringer sein als die Höhe des niedrigsten Teils der Oberleitung/des Quertragwerkes, die/das sich über der Parkfläche befindet. Bei unter Spannung stehenden Teilen von Speiseleitung, Verstärkerleitung u. a. ist ein Mindestabstand von 7 m einzuhalten (vgl. interne DB-Richtlinie). Unter diesen Voraussetzungen sind alle Zufahrten zu Bereichen unter diesen Querfeldern durch Profiltore zu sichern.

Zu evtl. Baumpflanzungen unter den Querfeldern sind in den Bebauungsplan textliche Festsetzungen in Abstimmung mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA aufzunehmen.

Bezüglich der Abstände zu Querfeldern vgl. DS 997\* jeweils in neuester geltender Fassung.

\* Erläuterung: Die „DS“ (Druckschriften) enthalten das bahnspezifische, mit dem EBA abgestimmte Regelwerk.

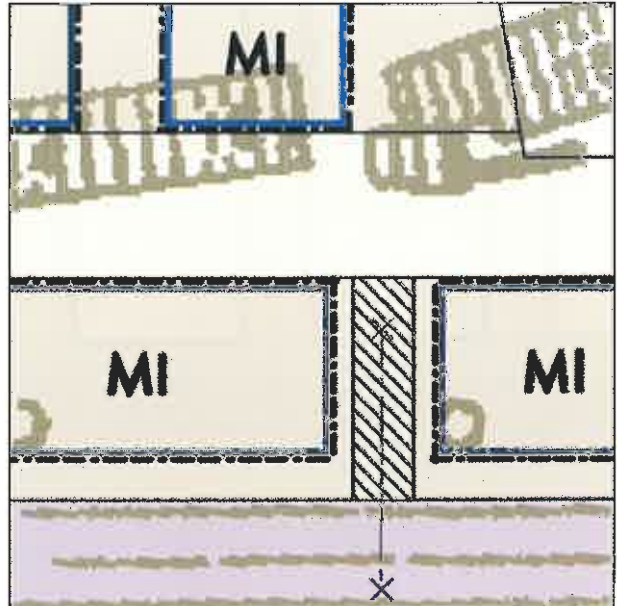
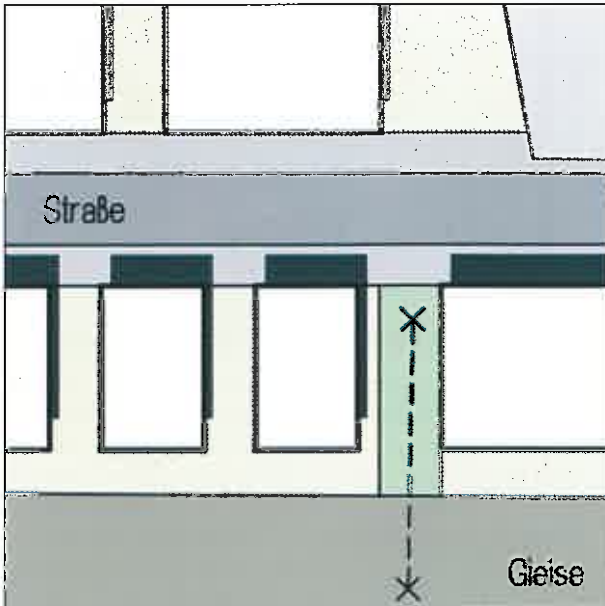
Beispiel für textliche Festsetzungen gem. § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. den entsprechenden Landesbauordnungen zur Verkehrssicherheit baulicher Anlagen:

*Die Querfeldmasten sind mit einem Kletterschutz vor unbefugtem Besteigen zu sichern und durch einen Anprallschutz (Beispiel: Leitplanken) gegen Beschädigungen, die die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs und/oder die Bahnstromleitungen gefährden, zu schützen.*

*Bei einer Höhe des Quertragwerkes im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche von weniger als 5,5 Metern sind Sicherheitsvorkehrungen (Beispiel: Profiltore) gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung - StVO - vorzusehen, die die Höhe der Fahrzeuge auf x m (Beispiel: 4 Meter) beschränken.*

Ist eine Bepflanzung unter dem Tragwerk der Querfelder vorgesehen, ist ihre Art, die konkreten Abstände und ggf. Schutzvorkehrungen im Einzelnen mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA abzustimmen und die Art der Bepflanzung in Form einer Pflanzliste (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB) festzusetzen.

## Integration in öffentliche Grünflächen



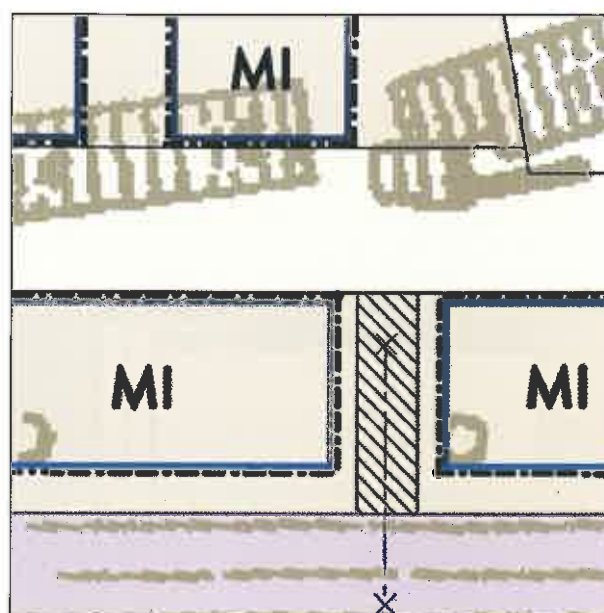
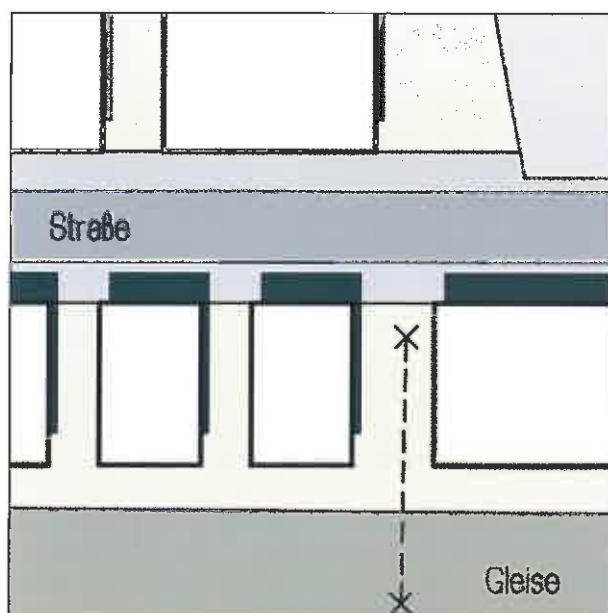
 nachrichtliche Übernahme gewidmeter Bahnflächen

Bei Grünflächen ist die Art der Bepflanzung unter dem Querfeld mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA abzustimmen und im Bebauungsplan festzusetzen.

Zu Querfeldmasten siehe: Querfelder - Integration in öffentliche Verkehrsflächen.

Die Art der Bepflanzung unter den Quertragwerken, die konkreten Abstände und ggf. Schutzvorkehrungen sind im Einzelnen mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA abzustimmen und die Art der Bepflanzung in Form einer Pflanzliste (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB) festzusetzen.

### Integration in private Freiflächen



 nachrichtliche Übernahme gewidmeter Bahnflächen

Durch Festsetzung der überbaubaren Flächen, der Flächen für Nebenanlagen und der Nutzungsarten (Lagerflächen, Stellplätze) ist im Bebauungsplan eine Unterbauung der gewidmeten Flächen auszuschließen.

Die Zugänglichkeit der Mastenstandorte und Duldungspflicht von Wartungsarbeiten an den Tragseilen sind durch textliche Festsetzungen zu sichern.

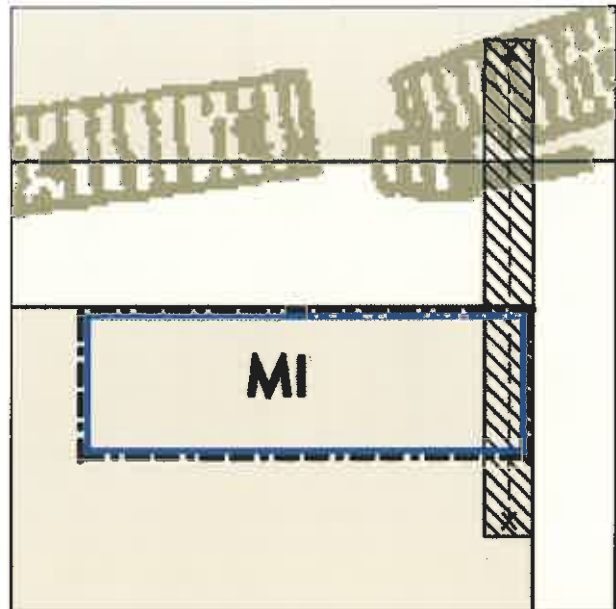
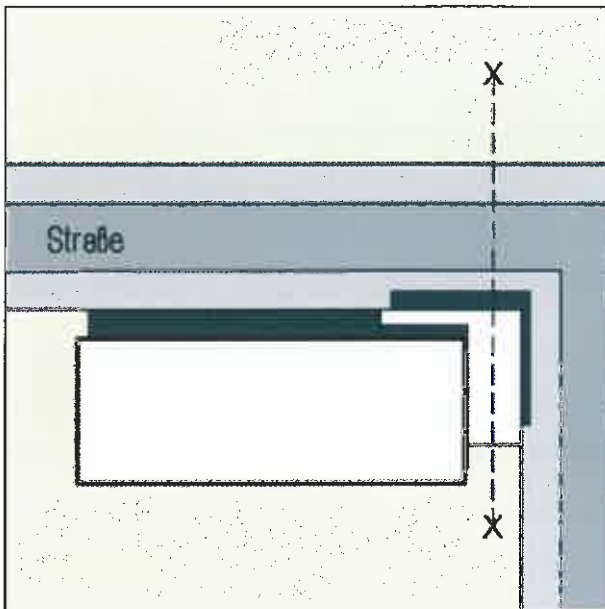
Zum Ausschluss von Nebenanlagen außerhalb festgesetzter Flächen siehe textliche Festsetzungen: Unterirdische Leitungen - Integration in private Freiflächen.

Die Art der Bepflanzung unter Quertragwerken, die konkreten Abstände und ggf. Schutzvorkehrungen sind im Einzelnen mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA abzustimmen.

Zu den Wartungs- und Sicherheitsmaßnahmen, der Duldungs- und Freiräumspflicht siehe Hinweise: Oberirdische Bahnstromleitungen - Über privaten Freiflächen.

Wenn auf privaten Freiflächen unter Quertragwerken eine Befahrung möglich ist, sind die Bedingungen wie bei der Integration in öffentliche Verkehrsflächen zu berücksichtigen (5,5 m).

## Unterbauung von Querfeldern



 nachrichtliche Übernahme gewidmeter Bahnflächen

Die Unterbauung von Querfeldern ist eine Einzelfallentscheidung; jeder Einzelfall muss gesondert geprüft und mit der jeweils zuständigen Außenstelle des EBA abgestimmt und entschieden werden.

Die Unterbauung von Querfeldern auf entsprechend ausparzellierten und gewidmeten Flurstücken ist grundsätzlich möglich.

Wegen der Vielzahl der zu beachtenden Aspekte bei der Unterbauung von Querfeldern sind allerdings immer spezielle Aspekte zu beachten und daher Einzelfallentscheidungen erforderlich.

In jedem Fall ist die Aufnahme eines Hinweises zur Duldungspflicht von Wartungsarbeiten ratsam.

## Bahntechnische Anlagen

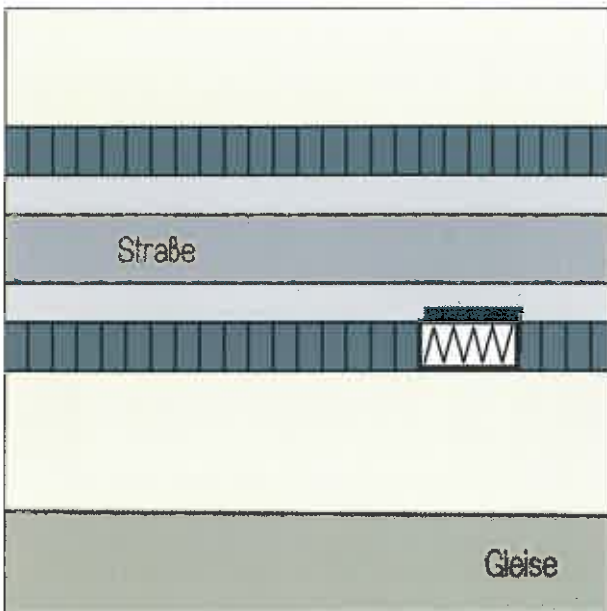
Die bahntechnische Anlage (Schalträume, Stellwerke, Container, Masten) sowie ein zu definierender Schutzstreifen, der ihre uneingeschränkte Erreichbarkeit sichert, bleibt gewidmete Bahnanlage. Die im Regelfall zu den bahntechnischen Anlagen führenden Leitungen verbleiben ebenfalls in der Widmung. Die Breite des gewidmeten Korridors für diese Leitungen ergibt sich aus der Notwendigkeit, die Leitungen ungehindert erreichen und warten zu können. Die genaue Breite, die maximal eine Fahrstreifenbreite umfassen sollte, ist in Abstimmung mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA festzulegen.

Im Umfeld der bahntechnischen Anlage (einschließlich des Wartungs- und Sicherheitsstreifens) sind - soweit keine Leitungstrassen oder andere Anlagen zu beachten sind - alle städtebaulichen Nutzungen möglich.

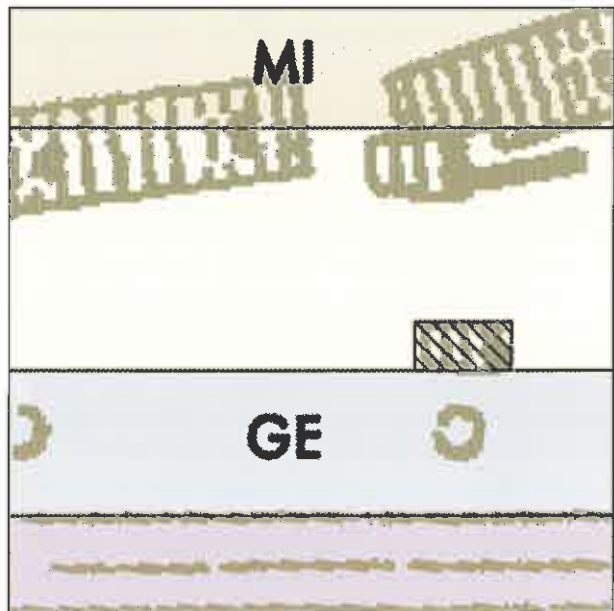
Im Umfeld der bahntechnischen Anlage sind die Einschränkungen zu beachten, die sich aus elektromagnetischen Feldern, aus Schallemissionen und Erschütterungen ergeben. Diesen Immissionen kann durch entsprechende bauliche Maßnahmen und durch die Struktur der Bebauung begegnet werden.

Bestehen bahntechnische Anlagen in Insellage bezogen auf die zu aktivierenden Flächen, wird empfohlen, diese in eine öffentliche Verkehrsfläche oder eine öffentliche Grünfläche zu integrieren oder das Planungskonzept darauf auszurichten, dass eine öffentliche Fläche möglichst nah an die bahntechnische Anlage heranreicht.

## Integration in öffentliche Verkehrsflächen



Die Zugänglichkeit der Anlage kann am besten gesichert werden, wenn eine öffentliche Verkehrsfläche tangential an der Anlage vorbeigeführt wird oder die Anlage in eine öffentliche Stellplatzanlage integriert wird. Zur Umgebung der Anlage und zum Anprallschutz sind in den Bebauungsplan entsprechende textliche Festsetzungen in Abstimmung mit dem Anlagenverantwortlichen und dem EBA aufzunehmen.



 nachrichtliche Übernahme gewidmeter Bahnflächen

Die Zugänglichkeit der bahntechnischen Anlage ist zu gewährleisten. Deshalb ist die gewidmete Fläche von einer Bepflanzung freizuhalten und zu befestigen.

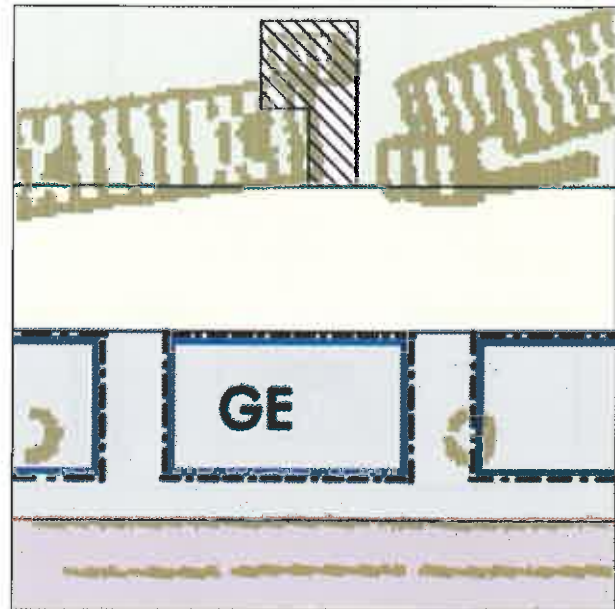
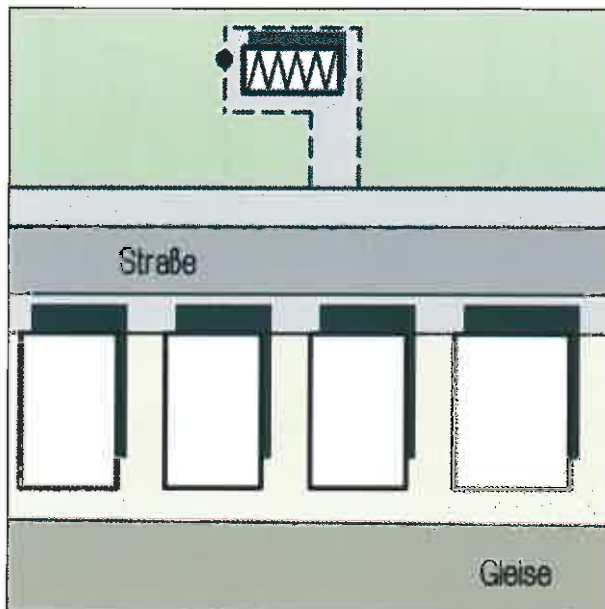
Beispiel für textliche Festsetzungen gem. § 9 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit der jeweiligen Landesbauordnung (Beispiel NRW: § 86 Abs. 1 Nr. 4 BauO NW):


*Die in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommenen gewidmeten Flächen mit der Kennziffer A sind zu befestigen oder mit Schotterrasen zu versehen.*

Beispiel für textliche Festsetzungen gem. § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. den entsprechenden Landesbauordnungen zur Verkehrssicherheit baulicher Anlagen (Beispiel NRW: § 19 BauO NW):

*Grenzt eine bahntechnische Anlage an einen befahrbaren Teil der öffentlichen Verkehrsfläche an, ist die Anlage mit einem Anprallschutz (Beispiel: Leitplanke) zu sichern.*

## Integration in öffentliche Grünflächen



 nachrichtliche Übernahme gewidmeter Bahnflächen

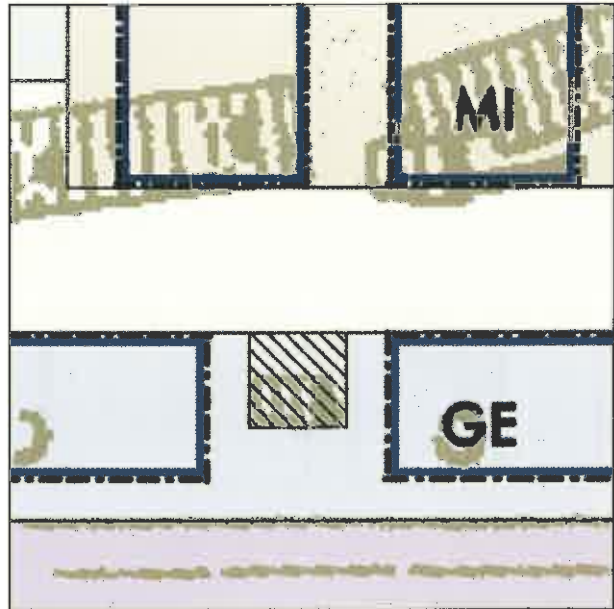
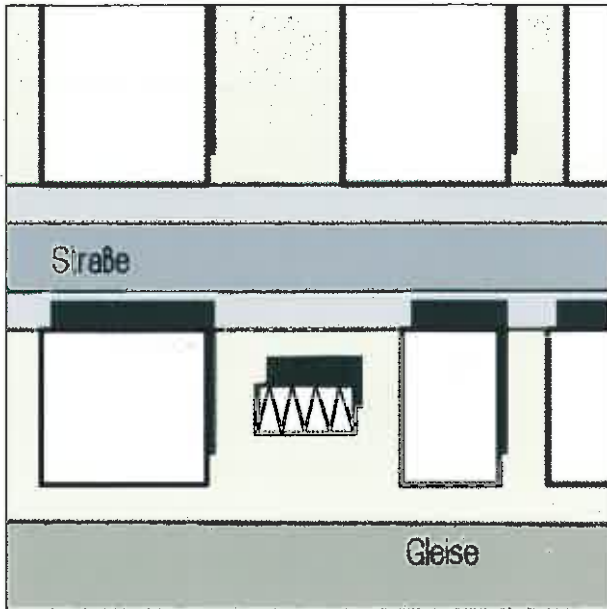
Die Zugänglichkeit ist durch einen gewidmeten Flurstücksstreifen zwischen der Anlage und der nächsten öffentlichen Verkehrsfläche zu sichern (es darf kein isolierter Bahnanlagentorso bzw. eine Bahnanlage in Inselanlage entstehen). Der Umfang dieser Flächen kann dadurch minimiert werden, dass eine öffentliche Verkehrsfläche, die ohnehin für die Erschließung des Gesamtbereichs erforderlich ist, tangential in einem möglichst kleinen Abstand an der Anlage vorbeigeführt wird.

Die gewidmeten Flächen werden in einem Bebauungsplan nachrichtlich übernommen. Eine Beeinträchtigung der Anlage und/oder ihrer Zugänglichkeit ist durch Festsetzungen auszuschließen.

Die Zugänglichkeit der bahntechnischen Anlage ist zu gewährleisten. Deshalb ist die gewidmete Fläche von einer Bepflanzung freizuhalten und zu befestigen.

Textliche Festsetzungen siehe: Bahntechnische Anlagen - Integration in öffentliche Verkehrsflächen.

## Integration in private Freiflächen



nachrichtliche Übernahme  
gewidmeter Bahnflächen

Durch Festsetzung der überbaubaren Flächen für Nebenanlagen und Nutzungsarten (Lagerflächen, Stellplätze) sowie durch textliche Festsetzungen ist im Bebauungsplan eine Bebauung der gewidmeten Flächen innerhalb der ausgewiesenen privaten Freiflächen auszuschließen.

Die Zugänglichkeit ist durch einen gewidmeten Flurstücksstreifen zwischen der bahnbetriebsnotwendigen Fläche und der nächsten öffentlichen Verkehrsfläche zu sichern (es darf kein isolierter Bahnanlagentorso bzw. eine Bahnanlage in Insellage entstehen). Die Zugänglichkeit der gewidmeten Fläche ist außerdem im Bebauungsplan zu sichern.

Die gewidmeten Flächen werden in einem Bebauungsplan nachrichtlich übernommen. Eine Beeinträchtigung der Fläche und/oder ihrer Zugänglichkeit ist durch Festsetzungen auszuschließen.



Eisenbahn-Bundesamt  
Zentrale Bonn  
Der Präsident



## **Präsidialverfügung zu entwidmungsrechtlichen Fragestellungen und der Verzahnung mit dem kommunalen Planungsrecht unter besonderer Berücksichtigung städtebaulicher Belange**

- Anlage 1: Exkurs 1: Antragsbefugnis Dritter  
Exkurs 2: Differenzierung zwischen Entwidmung und Stilllegungsentscheidung nach § 11 AEG  
Exkurs 3: Umwidmung  
Exkurs 4: Abgrenzung zwischen dinglicher Sicherung einerseits und Widmung und Fachplanungsrecht andererseits
- Anlage 2: Checkliste beizubringender Unterlagen im Entwidmungsverfahren
- Anlage 3: Standardisierte Entbehrlichkeitsunterlagen der DB AG
- Anlage 4: Musterplan für das Entwidmungsverfahren
- Anlage 5: Regelfälle für das Entwidmungsverfahren**  
5.1 Umgang mit gewidmeten Bahnflächen  
5.2 Umgang mit gemischt genutzten Betriebsanlagen
- Anlage 6: Musterschreiben  
6.1 Antrag auf Entwidmung  
6.2 Schreiben zur Beteiligung Dritter  
6.3 Entwidmungsverfügung  
6.4 Bekanntgabe

Zur Gewährleistung eines bundesweit einheitlichen Verwaltungshandelns innerhalb des Eisenbahn-Bundesamtes werden die Verfügungen 1110 Raw 2/94 vom 21.12.1994, 11.10 Raw/96 vom 04.10.1996, Pr.1111 Raw vom 24.01. 1996, 11.10 Raw/Rap 97 vom 13.03.1997, Pr.2310 Raw/98 vom 16.10.1998, 2310 Paw vom 03.12.2001 mit dieser Verfügung aufgehoben und nachfolgende Regelungen für das Entwidmungsverfahren getroffen:

Ist eine Eisenbahnbetriebsanlage des Bundes entbehrlich, bedarf es einer Entwidmung durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Der „Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen“ in der **Anlage 5.1** zu dieser Verfügung zeigt an Hand von ausgewählten Beispielen die für eine überwiegende Anzahl von Fällen repräsentativ sind den Umgang mit gewidmeten Bahnteilflächen.

### **I. Formelle Voraussetzungen für die Entwidmung im Eisenbahnrecht**

#### **1. Zuständigkeit des EBA / Rechtsgrundlage (Ermächtigungsgrundlage)**

In den Entwidmungsverfügungen ist die Zuständigkeit des EBA als Annex zur Zuständigkeit für die Planfeststellung<sup>1</sup> aus § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2, S. 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG abzuleiten. Entsprechend der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Aufsichtstätigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes ist es auch für das Entwidmungsverfahren gerechtfertigt, die allgemeine Zuständigkeitszuweisung in Verbindung mit der Hoheitsfunktion der Planfeststellungsbehörde als Rechtsgrundlage heranzuziehen<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Erlass des BMV E 11/32.01.33-03/10 EBA 94 vom 20. Juli 1994

<sup>2</sup> BVerwG 7. Senat, Beschluss vom 13. Oktober 1994, Az: 7 VR 10/94

## 2. Antragsbefugnis

In formeller Hinsicht bedarf es gem. § 22 S. 2 Nr. 2 VwVfG eines Antrags des jeweiligen Berechtigten (derjenige, zu dessen Gunsten die Zweckbindung „öffentlicher Eisenbahnverkehr“ besteht) auf Entwidmung der Flächen.

Für das Entwidmungsverfahren bedeutet dies, dass ein schriftlicher Antrag

- eines nach § 6 Abs.1 Nr. 2 AEG zugelassenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (u. a. DB Netz AG, DB Station und Service usw.) oder
- des Bundeseisenbahnvermögens (BEV)

auf Entwidmung von Flächen, die bisher für Eisenbahninfrastruktureinrichtungen benötigt wurden, beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt werden muss.

Sollte der Antrag auf Entwidmung nicht in eigenem Namen beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt werden (dies gilt bspw. für den Bevollmächtigten des zugelassenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens - für die DB AG in der Regel die DB Services Immobilien GmbH - bzw. für das BEV die Vivico Real Estate GmbH) ist der Nachweis einer Vertretungsberechtigung durch Vorlage einer Vollmacht zu führen.

## 3. Sachverhaltsermittlung

Eine unmittelbare Beteiligung eventuell betroffener Unternehmensteile des DB Konzerns ist nicht erforderlich, da eine umfassende Abfrage dieser im Rahmen der Entbehrlichkeitsprüfung (vgl. Anlage 3) erfolgt ist und das Ergebnis den Entbehrlichkeitsunterlagen beiliegt. Zu beteiligen sind je nach Sachlage und Einzelfall u. a. die zuständigen Regierungspräsidenten bzw. Bezirksregierungen (Ressort Eisenbahn), Landesregierungen (Ressort Eisenbahn), Gebietskörperschaften, Leitungsträger (Strom, Wasser, Gas, Telefon usw.) und Dritteigentümer, die nicht zum DB Konzern gehören.

Um das Anhörungsverfahren nicht unnötig in die Länge zu ziehen, wird den vorgenannten Beteiligten die Gelegenheit gegeben, innerhalb von sechs Wochen eine Stellungnahme abzugeben.

## 4. Rechtsform der Entwidmung

Bei der Entwidmungsverfügung handelt es sich um einen einfachen Verwaltungsakt, der nach Durchführung eines nicht förmlichen Verwaltungsverfahrens er-

geht. Durch diesen Statusakt wird der Rechtscharakter der gewidmeten Fläche verändert.

Nur in besonders gelagerten Ausnahmefällen kann eine Entwidmungsentscheidung auch im Rahmen eines Verfahrens nach § 18 AEG getroffen werden. Voraussetzung ist, dass eine Änderung einer Betriebsanlage erforderlich ist, in deren Zusammenhang auch über die Entwidmung einzelner Flächen entschieden werden kann bzw. muss. Die Entwidmung muss in diesem Fall ausdrücklich ausgesprochen werden.

## 5. Form

Die Entwidmungsentscheidung des EBA ergeht gem. § 37 Abs. 2 VwVfG in Schriftform und ist mit einer entsprechenden Begründung i.S.d. § 39 Abs. 1 VwVfG zu versehen.

## 6. Bekanntgabe und Wirksamwerden

Im öffentlichen Sachenrecht gilt der Grundsatz der Publizität, so dass die Entwidmung schriftlich zu erfolgen hat und allen Betroffenen, zu denen der Antragsteller, die Dritteigentümer der betroffenen Flächen, der BGS und die in ihrer Planungshoheit berührten Gebietskörperschaften zählen, in geeigneter Art und Weise bekannt zu geben ist. Dazu bedarf es jedoch nicht einer öffentlichen Bekanntgabe i.S.d. § 41 Abs. 3 VwVfG.

## II. Materielle Voraussetzungen

### 1. Bestimmtheit der Entwidmung

Die Entwidmungsverfügung muss den in § 37 Abs. 1 VwVfG normierten allgemeinen Anforderungen an das Bestimmtheitsgebot genügen. Dem Bestimmtheitsgebot ist Genüge getan, wenn sich anhand der vorgelegten Unterlagen eindeutig ermitteln lässt, auf welche Flächen sich der flurstücksbezogene Verwaltungsakt erstreckt.

### Entwidmungspläne

Es ist daher erforderlich, dass in der Entwidmungsverfügung die Lage des Flurstücks/der Entwidmungsfläche und der darauf befindlichen Anlagen/Bauwerke genau bezeichnet werden. Dazu sind zumindest Angaben zu Gemeinde, Gemarkung, Flur, Flurstücksnummer, Größe der Fläche, Streckennummer und Streckenkilometer, ehemaliger/bisheriger Nutzung der

Anlage bzw. Anlagenteile erforderlich. Die genaue Bezeichnung der zu entwidmenden Fläche erfolgt durch Festlegung eines zeichnerisch genau bestimmten Teiles eines gewidmeten Flurstückes oder mehrerer gewidmeter Flurstücke auf einem Lageplan.

Zusätzlich zu der reinen textlichen Beschreibung der zu entwidmenden Flächen sind diese in einem aktuellen Lageplan, der neben der zu entwidmenden Fläche auch die gegenwärtig vorhandenen Bauwerke und Nutzungen sowie die Grenzen der Eisenbahnbetriebsanlagen darstellt, farblich zu kennzeichnen. Der Lageplan sollte dabei die Qualität eines Lageplanes im Planfeststellungsverfahren und i.d.R. einen Maßstab von 1:1000 aufweisen. Das notwendige Maß der Konkretisierung insbesondere der Pläne hängt jedoch immer vom jeweiligen Einzelfall ab.

Die zu entwidmende Betriebsanlage ist hinsichtlich ihrer Funktion, Lage und Größe sowie ihres räumlichen Zusammenhanges zu den betriebsnotwendigen Anlagenteilen so genau zu beschreiben und zeichnerisch darzustellen, dass der Antragsgegenstand dem Grundsatz der hinreichenden Bestimmtheit und Rechtsklarheit genügt (vgl. Anlage 4).

## 2. Verfahren

Wegen der Flächenbezogenheit der Entwidmung sind grundsätzlich nur ganze Flurstücke entwidmungsfähig. Soll nur ein Teil eines Flurstückes entwidmet werden, ist ein eigenes Flurstück zu bilden. Ist eine Teilung im Einzelfall nicht möglich, ist dem Eisenbahn-Bundesamt dies mit Begründung mitzuteilen. Die Entscheidung in diesen Fällen bleibt der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes vorbehalten.

Um das Entwidmungsverfahren zu beschleunigen, ist ein gestuftes Verfahren zulässig, wonach ein als Sollvorgabe zeichnerisch genau bestimmter Teil einer gewidmeten Fläche im Vorgriff auf die spätere Teilung des Flurstückes entwidmet werden kann. Die katasterrechtliche Teilung des Flurstücks wird dem EBA von Seiten des Antragstellers durch Vorlage eines Auszuges aus dem Liegenschaftskataster mit den aktuellen Eigentumsgrenzen angezeigt.

### Planungstorso

Bei der Prüfung der vorgelegten Entwidmungsunterlagen ist darauf zu achten, dass eine sinnvolle planungsrechtliche und eisenbahn-/sicherheitstechnische Abgrenzung zu den verbleibenden Betriebsanlagen erfolgt und dadurch ein möglicher Planungstorso vermieden wird.

## 3. Entbehrlichkeit

Im Rahmen des Entwidmungsverfahrens ist zu klären, ob die gewidmeten Bahnflächen dauerhaft nicht mehr für den öffentlichen Eisenbahnverkehr benötigt werden, d.h. „entbehrlich“ sind.

Die Entbehrlichkeit von Flächen, die bisher für Infrastruktureinrichtungen benötigt wurden, liegt vor, wenn diese nicht mehr bzw. nicht länger Betriebszwecken einer öffentlichen Eisenbahn (des Bundes) zu dienen bestimmt sind. Zum Zeitpunkt der Entwidmung darf somit kein Verkehrsbedürfnis mehr bestehen und auch für die Zukunft darf auf Grund Fehlens hinreichend verfestigter Planungen nicht mehr mit einem solchen zu rechnen sein. Solange die Flächen weiterhin für Betriebsanlagen der Eisenbahn und damit für die Abwicklung oder Sicherung des Reise- und Güterverkehrs objektiv benötigt werden, sind sie einer eisenbahnrechtlichen Entwidmung nicht zugänglich.

Für das konkrete Entwidmungsverfahren bedeutet dies, dass sich auf den zu entwidmenden Flächen keine betriebsnotwendigen funktionstüchtigen Anlagen mehr befinden dürfen [z. B. Kabelkanäle mit betriebsnotwendigen Signal-, Fernmelde-, Elektrizitätsleitungen (Zugbetrieb, Zugüberwachung und Zugbahnfunk), Anlagen zur Entwässerung von Brücken, Gleisanlagen und Tunneln, Maste, Gleise, Weichen o. ä.]; sofern derartige Anlagen noch vorhanden sind, sind diese entweder vor der Entwidmung von der Fläche zu verlegen oder außer Funktion zu nehmen, oder es ist für diese Anlagen mittels Grundstücksteilung ein eigenes Flurstück zu bilden, oder es ist das gestufte Verfahren durchzuführen.

Sollten auf den zu entwidmenden Flächen nicht mehr betriebsnotwendige, aber funktionstüchtige Anlagen noch vorhanden sein, wie z. B. eine funktionstüchtige Drehscheibe, die in ein Museum integriert werden soll, können diese Flächen grundsätzlich entwidmet werden.

### Sonderfall: Funktionslosigkeit von Betriebsanlagen

Eine besondere, nur in Einzelfällen in Betracht kommende Ausnahme von dem Grundsatz der Entwidmung bildet das Institut der „Funktionslosigkeit“, bei dem die Zweckbestimmung der Flächen, auf denen die Eisenbahninfrastruktur errichtet wurde, automatisch, d.h. ohne entsprechende förmliche Entwidmungsverfügung des EBA entfällt.

Nach den von der Rechtsprechung entwickelten strengen Anforderungen tritt die Widmung wegen Funktionslosigkeit außer Kraft, wenn

- aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse bzw. baulichen Hindernisse faktisch ein Zustand erreicht ist, der die Verwirklichung des Widmungszwecks auf unabsehbare Zeit ausschließt und
- dies für die Allgemeinheit offenkundig ist, so dass ein Vertrauen auf die Fortgeltung der planerischen Festsetzungen nicht mehr schutzwürdig ist.

#### 4. Rechtsfolgen der Entwidmung

Wenn mit dem Entwidmungsantrag vom Antragsteller die Aufhebung der besonderen Zweckbestimmung der Anlage, dem öffentlichen Eisenbahnverkehr zu dienen und die Feststellung der Aufgabe als Betriebsanlage zu Recht begehrt wird, wird als Rechtsfolge der ausgesprochenen Entwidmung das Ende der Belastung der Fläche mit der öffentlichen Sachherrschaft und das Ende der Eigenschaft als Betriebsanlage festgestellt. Das Ende der Eigenschaft als Betriebsanlage und damit verbunden die Aufgabe des Fachplanungsvorbehalts haben auch den Übergang der Planungshoheit vom Fachplanungsträger EBA (bei Flächen und Betriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes) auf die kommunale Bauleitplanung zur Folge. Spätestens ab diesem Zeitpunkt unterliegen die Flächen und Anlagen wieder ausschließlich dem allgemeinen Bauplanungsrecht und der kommunalen Zuständigkeit. Das Eisenbahn-Bundesamt verliert die Hoheitsbefugnisse und damit gleichzeitig die Zuständigkeit für die Aufsicht. Entsprechendes gilt auch für die polizeiliche Zuständigkeit (vgl. § 3 Abs. 1 BGSG).

Aus dem Antrag auf Entwidmung muss ersichtlich sein, ob ausschließlich der öffentlich rechtliche Status als öffentliche Eisenbahn aufgehoben werden oder ob gleichzeitig auch die Eigenschaft als Eisenbahnbetriebsanlage entfallen soll. Nur wenn der Entwidmungsantrag zu beiden Fragen ausdrücklich Stellung nimmt, ist davon auszugehen, dass mit der Entwidmung einer Bahnfläche nicht nur der öffentlich-sachenrechtliche, sondern auch die Geltung der fachgesetzlichen Regelungen und die Zuständigkeit des EBA für den Bahnbereich endet.

Denkbar sind somit Anträge, mit denen nur die Aufhebung der öffentlichen Sachherrschaft (Übergang von einer öffentlichen zu einer nichtöffentlichen Eisenbahn) oder Anträge, mit denen sowohl die Aufhebung der öffentlichen Sachherrschaft als auch die Aufhebung der Eigenschaft als Betriebsanlage begehrt wird.

#### 5. Zeitpunkt für das Inkrafttreten der Entwidmungsverfügung

Es ist entsprechend der rechtsstaatlichen Eindeutigkeit öffentlich-sachenrechtlicher Rechtsverhältnisse geboten, in der Entwidmungsverfügung einen genauen Zeitpunkt zu bestimmen, zu dem der Wechsel der Planungshoheit vollzogen wird. Nur so ist für alle Beteiligten eindeutig erkennbar, ab welchem Zeitpunkt die Zuständigkeit des EBA endet und die kommunale Zuständigkeit beginnt. Bei der Bestimmung des Zeitpunkts des Übergangs der Planungshoheit handelt es sich nicht um eine Nebenbestimmung im Sinne des § 36 VwVfG.

#### 6. Nebenbestimmungen

Aus Gründen der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit sind Entwidmungsverfügungen als dingliche Verwaltungsakte bedingungsfeindlich. Dies wird auch daran deutlich, dass besondere Anforderungen an die rechtsstaatlich gebotene Eindeutigkeit von öffentlich-sachenrechtlichen Rechtsverhältnissen gestellt werden, die eine Bedingung oder Befristung nicht zulassen.

Somit können Entwidmungen beispielsweise weder unter einer aufschiebenden Bedingung noch unter einer Befristung erlassen werden. Sind bei Stellung des Entwidmungsantrages noch abschließende Anpassungsmaßnahmen erforderlich, um die Entbehrlichkeit der zur Entwidmung anstehenden Betriebsanlagen herbeizuführen, ist eine Entwidmung erst nach Abschluss dieser Maßnahmen auszusprechen.

Stand: 20.08.2003







[www.bahnflaechen.info](http://www.bahnflaechen.info)

ISBN 3-8176-1126-9



9 783817 611263