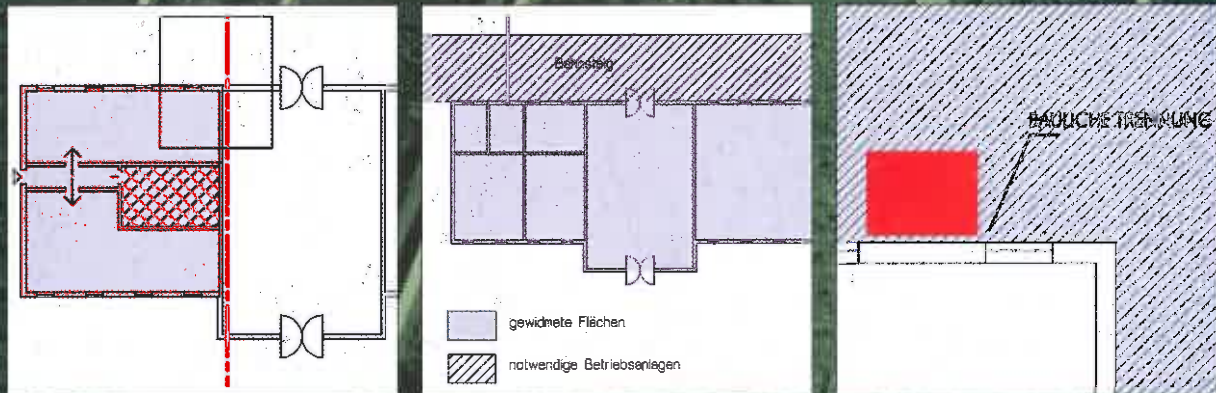




Forum Bahnflächen NRW

Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude



Empfangsgebäude

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

BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW
Carsten Kirchhoff, Thomas Lennertz, Volker Nicolaus

Planungsbüro Heinz und Jahnen, Aachen
Harald Heinz

Arbeitskreis zur fachlichen Begleitung

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 Station&Service AG
Adolf Wagner

DB Services Immobilien GmbH
Volker Curtze, Harald Polster, Elke Schnitzler,
Stefan Steinert, Jovita Galster

Eisenbahn-Bundesamt, Referate 23, 21
Thomas Burke, Petra Fischer, Viktor Kalwey
Hartmut Freystein, Wilfried Jost

Forum Bahnflächen NRW
Ulrike Holtel, Jenz Rother, Ulrich Stücker, Ferdinand Reelsen

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

Deutscher Städtetag, Städtetag NRW
Folkert Kiepe, Eva Maria Niemeyer, Dorothee Stommel

Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
Hans-Ulrich Schwarzmann

Satz

ILS NRW, FB | SB VVV, Bu

Layout

Planungsbüro Heinz und Jahnen

Druck

Joussen + Gocke, 44263 Dortmund

Rheinbach, Januar 2004

Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude

Empfangsgebäude

Nachdem der **Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude** in seinem Teil 1 bereits die Fragen des Umgangs mit teilweise noch gewidmeten **Bahnflächen** behandelt hat, kann nun auch der Teil 2 des Leitfadens vorgelegt werden. In ihm wird dargestellt, wie **(teilweise) gewidmete Empfangsgebäude** zu behandeln sind und unter welchen Umständen Empfangsgebäude ganz oder teilweise entwidmet werden können.

Wie bereits der Teil 1 (Bahnflächen) ist auch der Teil 2 (Empfangsgebäude) Ergebnis intensiver 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). Auch die kommunalen Spitzenverbände waren an den Beratungen beteiligt.

Vorwort	
Präambel	9
Grundkonsens	11
I. Widmung von Empfangsgebäuden	
Erfordernis und Entwidmungsvoraussetzung	13
1. Erfordernis der eisenbahnrechtlichen Widmung von Empfangsgebäuden .	13
2. Fehlendes Erfordernis einer eisenbahnrechtlichen Widmung	14
3. Entwidmungsvoraussetzungen für Empfangsgebäude	15
Verfahren bei baulichen Änderungen an und in	
gewidmeten Empfangsgebäuden	16
II. Bahntechnische Anlagen in Empfangsgebäuden	17
1. Widmungserfordernis	17
2. Entwidmungsvoraussetzungen	17
3. Einzelfalldarstellungen	
3.1 Raum an der Außenwand (mit direkter Erschließung)	19
3.2 Innenliegender Raum	20
Erschließung ausschließlich durch fremdgenutzten Raum	20
Zusätzliche Erschließung auch anderer Räume	21
III. Bahntechnische Anlagen und Oberleitungen an Empfangsgebäuden	22
1. Bahnsteigdächer und Dächer über notwendigen Bahnsteigzugängen . . .	22
2. Oberleitung am Empfangsgebäude befestigt	24
3. Bahntechnische Anlagen an gewidmeten Empfangsgebäuden	25
3.1 Schaltschrank am Gebäude im Bahnsteigbereich	25
3.2 Schaltschrank im Bahnsteigbereich und vom Empfangsgebäude getrennt	25
3.3 Schaltschrank im Bahnsteigzugang	26
3.4 Schaltschrank im Bahnsteigzugang, vom Empfangsgebäude getrennt	26
IV. Fahrgastbezogene Einrichtungen in Empfangsgebäuden	27
1. Empfangsgebäude mit notwendigem Bahnsteigzugang durch das Empfangsgebäude	27
Exkurs zu Niveaugleichen Bahnsteigzugängen . . .	28
Bahnsteigzugänge von P&R-Anlagen	29
2. Räume (Wartehalle, Restaurant, Geschäft) mit zusätzlichem Zugang zum Hausbahnsteig und ohne bahnspezifische Nutzungen bzw. ohne Betriebsanlagen	30
3. Verkaufseinrichtungen für Fahrscheine	31
4. Fahrscheinautomaten auf der gewidmeten Bahnhofsfäche	31
V. Anhang	32
Präsidialverfügung . . .	32
Eisenbahn-Bundesamt	36
DB Services Immobilien	37
DB Station&Service AG	38

Präambel

Da viele Empfangsgebäude bahnbetriebsbezogene Einrichtungen enthalten, sind sie eisenbahnrechtlich gewidmet. Sicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen sind Ziele, die bei der Bahnhofsentwicklung nicht gefährdet werden dürfen; die Anlagen müssen vor unbefugten Eingriffen sicher sein. Soweit die Gebäude bahnbetrieblich notwendige Anlagen enthalten, müssen sie auch künftig gewidmet sein.

Viele Empfangsgebäude, einst Ausgangspunkt wichtiger Stadtentwicklung und Stolz von Städten und Gemeinden, sind in den letzten Jahrzehnten ins Abseits geraten: unterlassene Instandsetzungen, technische Entwicklungen, durch die Räume nicht mehr benötigt wurden und der Zwang zum Sparen, durch den Personal abgebaut werden musste, führten dazu, dass diese Gebäude mehr und mehr ihre ursprünglichen Funktionen verloren. Durch Verpachtungen oder Verkäufe an Private wurde der Abwärtstrend oft eher noch verstärkt. Die Entwicklung von der ansehnlichen Bahnhofsgaststätte zur eher verrufenen Bahnhofskneipe spiegelt dies symptomatisch wider.

In dieser Situation bietet die Übernahme kommunaler Verantwortung neue Chancen. Kommunen und private Investoren können aus dem lokalen Markt heraus wesentlich eher maßgeschneiderte Lösungen entwickeln.

Auch aus einem anderen Grund ist kommunales Engagement vorteilhaft: beim Verkauf von Empfangsgebäuden hat sich gezeigt, dass die Gefahr groß ist, dass Spekulationsobjekte entstehen oder die prägnanten Gebäude, die häufig noch Identifikationspunkte im kommunalen Leben sind, unsachgemäß umgebaut werden.

Das Land NRW fördert daher die Bahnhofsentwicklung in der Initiative „Bahnhöfe und Bahnflächen zur Stadt machen“ insbesondere im „Aktionsprogramm 100 Bahnhöfe in NRW“. Kommunen und Private werden dadurch in die Lage versetzt, in Bahnhofsgebäude zu investieren.

In den meisten Fällen lassen sich Empfangsgebäude - wenn auch manchmal mit erheblichem Aufwand - sanieren. Sie sind dann prägnante Orte und lassen sich hervorragend nutzen. Bei entsprechenden Umbaumaßnahmen ist allerdings darauf zu achten, dass evtl. vorhandene bahnbetriebsnotwendige Anlagen nicht beeinträchtigt werden. Falls derartige Anlagen noch im Empfangsgebäude vorhanden sind, müssen sie entweder verlagert oder entsprechend gesichert werden. Falls entsprechende bauliche Maßnahmen möglich sind, können Gebäude auch in einen Teil mit bahnbetrieblich notwendigen Anlagen und einen Teil ohne derartige Anlagen geteilt werden.

Damit der Bahnbetrieb vor unbefugten Eingriffen geschützt ist, sind Gebäude oder Gebäudeteile, die bahnbetrieblich notwendige Anlagen enthalten, gewidmet;

Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Solange keine negativen Auswirkungen auf die bahnbetriebsnotwendigen Anlagen zu befürchten sind, führt dies nicht zu grundsätzlich anderen Ergebnissen, als sie innerhalb der kommunalen Bauaufsicht zu erwarten wären. Allerdings kann das Verfahren komplizierter sein. Damit die Kosten gesenkt und mögliche Investoren und Betreiber nicht behindert werden, ist es wichtig, dass die Genehmigungsabläufe so einfach wie möglich gestaltet sind. Hierzu trägt wesentlich bei, wenn Ansprechpartner und Genehmigungsbehörde vor Ort und dadurch direkt „greifbar“ sind. In vielen Fällen ist es daher ratsam, das Empfangsgebäude aus dem Zuständigkeitsbereich des EBA herauszulösen. Der vorliegende Leitfaden stellt dar, unter welchen Umständen dies möglich ist.

Grundkonsens

Empfangsgebäude zählen als Betriebsanlagen i.S.d. § 18 AEG zur Eisenbahninfrastruktur und sind damit eisenbahnrechtlich gewidmet. Das Fachplanungsrecht hat Vorrang vor dem öffentlichen Baurecht und der bauaufsichtlichen Zuständigkeit der Kommunen. Die Genehmigungs- und Aufsichtspflicht für Betriebsanlagen liegt beim Eisenbahn-Bundesamt. Eine Übertragung der bauaufsichtlichen Zuständigkeit auf die Kommunen ist nicht möglich.

Eine privatrechtliche Veräußerung eisenbahnrechtlich gewidmeter Grundstücke ist rechtlich zulässig. Veräußerung und Eigentumsübertragung haben jedoch auf den Fortbestand der Widmung keinen Einfluss. Der Erwerber unterliegt den gleichen öffentlich-rechtlichen Nutzungseinschränkungen wie der Veräußerer. Ein gutgläubiger Erwerb ist ausgeschlossen.

Das Allgemeine Eisenbahngesetz¹ (AEG) enthält in § 2 (3) die folgende Definition von Eisenbahninfrastruktur:

„[...] Zur Eisenbahninfrastruktur zählen auch Gebäude, die der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur dienen, Gebäude, in denen sich Verkaufs- und Abfertigungseinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr befinden, sowie ortsfeste und bewegliche Verkaufs-, Abfertigungs- und Verladeeinrichtungen, sofern sie jedem Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stehen.“

Die Bauaufsicht für Betriebsanlagen wird vom EBA ausgeübt. Die Zentrale des EBA ist in Bonn, Außenstellen in NRW befinden sich in Köln und Essen.

Viele Kommunen und Private, die bereits ein Empfangsgebäude erworben haben, mussten feststellen, dass durch den Eigentumsübergang die Widmung als Bahnanlage erhalten bleibt. Ursprüngliche Nutzungsideen konnten teilweise nicht realisiert werden, Finanzierungsmodelle waren nicht mehr zu halten. Die in diesem Leitfaden dargestellten Fragen sollten daher unbedingt **vor dem Erwerb eines Gebäudes** bedacht und geklärt werden. Hierzu ist zunächst in einem „Techniktermin“ unter Beteiligung der maßgeblichen Eisenbahnunternehmen, zu denen derzeit die DB Station&Service, DB Netz und DB Telematik gehören, zu klären, welche Anlagen evtl. entbehrlich sind; Flächen und Empfangsgebäude mit entbehrlichen Anlagen können entwidmet werden. Zu beachten ist, dass eine Entbehrlichkeit für DB Station&Service noch nicht gleichbedeutend ist mit einer Entbehrlichkeit für DB Netz. Eine sichere Feststellung der Entbehrlichkeit von Anlagen ist daher nur in Abstimmung mit allen beteiligten Eisenbahnunternehmen möglich.

Der formelle Antrag auf Entbehrlichkeitsprüfung ist an DB Station&Service oder DB SImm zu richten. Das Entwidmungsverfahren kann durch einen Antragsberechtigten, d. h. durch ein zugelassenes Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen oder einen Bevollmächtigten dieses Unternehmens beim Eisenbahn-Bundesamt eingeleitet werden.

¹ Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl I 2378, 2396), zuletzt geändert am 12. Dezember 2003 (BGBl I 2518).

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.

Damit der private Eigentümer oder die Kommune bei evtl. späteren baulichen Änderungen direkt mit dem EBA in Kontakt treten kann, ist es sinnvoll, in den Kaufvertrag einen entsprechenden Hinweis aufzunehmen, bei welcher Dienststelle des EBA dies zu erfolgen hat.

I. Widmung von Empfangsgebäuden

Erfordernis und Entwidmungsvoraussetzung

1. Erfordernis der eisenbahnrechtlichen Widmung von Empfangsgebäuden

Grundsätzlich ist u.a. in folgenden Fällen von dem eisenbahnrechtlichen Widmungserfordernis auszugehen:

1. Bahntechnische Anlagen in Empfangsgebäuden
2. Bahntechnische Anlagen und Oberleitungen an Empfangsgebäuden
3. Fahrgastbezogene Einrichtungen in und an Empfangsgebäuden (u.a. Zugänge)

Sicherheitsrelevante Einrichtungen, zu denen u.a. Bahnsteigbeleuchtung und Beschallung zählen, werden von der Widmung der Flächen und der auf ihnen errichteten Gebäude mit erfasst und unterliegen damit der Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes. Zum Umgang mit konkreten Fallgruppen bei Empfangsgebäuden wird bereits an dieser Stelle auf Abschnitt II verwiesen.

Es muss gelten, dass alle Flächen und Empfangsgebäude mit Anlagen, die für einen sicheren und reibungslosen Bahnbetrieb erforderlich sind, bahnbetriebsnotwendig sind und daher gewidmet sein müssen. Flexibler kann dies bei fahrgastbezogenen Einrichtungen gesehen werden: Betriebsnotwendige Anlagen führen grundsätzlich zu einem Widmungserfordernis, bei zusätzlichen nicht betriebsnotwendigen Anlagen ist dies nicht der Fall. Bei bahntechnischen Anlagen, die an Empfangsgebäuden angebracht sind, ist eine Entwidmung des Empfangsgebäudes möglich, wenn diese Anlagen vom Gebäude gelöst werden.

2. Fehlendes Erfordernis einer eisenbahnrechtlichen Widmung

Eine eisenbahnrechtliche Widmung ist grundsätzlich u.a. in folgenden Fällen nicht erforderlich:

- Neubau von Gebäuden auf Flächen entlang von Bahnsteigen ohne statisch anhängendes Bahnsteigdach, ohne zwingenden Durchgang zur Verkehrsstation und ohne weitere eisenbahnbetriebsnotwendige Abhängigkeiten zur in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Betriebsanlage
- Fahrscheinverkaufsstellen ohne unmittelbaren, d.h. räumlichen Bezug zu einer Bahnbetriebsanlage.

Beim Neubau von Gebäuden am Bahnsteig mit direkter Verbindung zu diesem ist eine Widmung nicht erforderlich, wenn die folgenden Bedingungen beachtet werden:

- Das Bahnsteigdach muss selbständig standsicher sein.
- Außerhalb des Gebäudes muss eine sichere Erschließung des Bahnsteiges und der übrigen Betriebsanlagen vorhanden sein.
- Im Gebäude dürfen keine bahnbetriebsnotwendigen technischen Anlagen (Schaltschränke, Kabel usw.) vorhanden sein.
- Derartige Anlagen dürfen auch nicht am Gebäude angebracht sein.

Fahrscheinverkaufsstellen rechtfertigen nur eine Widmung, wenn sie „notwendige Verkaufseinrichtungen“ und im Empfangsgebäude untergebracht sind. In dem Moment, in dem in betriebsnotwendigen Zugangsbereichen oder auf dem Bahnsteig ein Fahrscheinautomat steht, ist wegen evtl. weiterer Fahrscheinverkaufsstellen im Gebäude eine Widmung des Gebäudes nicht erforderlich. Allerdings ist eine Entwidmung nur möglich, wenn auch keine anderen Widmungsgründe (z.B. bahnbetriebsnotwendige Anlagen im Gebäude) vorhanden sind.

3. Entwidmungsvoraussetzungen für Empfangsgebäude

Wenn alle bahnspezifischen Nutzungen (Haupt- und Nebennutzungen) außer Funktion genommen oder aus dem Empfangsgebäude verlagert worden sind, kann auf Antrag grundsätzlich eine Entwidmung ausgesprochen werden mit der Folge, dass alle nicht bahnspezifischen Nutzungen im Gebäude, unabhängig davon, ob sie in der Vergangenheit als Nebenanlagen wie z.B. Bäckereien, Kioske, Reisebüros usw., der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes unterfielen, nunmehr der kommunalen Zuständigkeit unterliegen.

Ferner kann eine Entwidmung in den nachfolgenden Fallkonstellationen ausgesprochen werden:

- zusätzlicher Bahnsteigzugang durch das Empfangsgebäude (ein weiterer, betriebsnotwendiger Bahnsteigzugang liegt außerhalb des Empfangsgebäudes)
- Wartehallen/Wartebereiche im Empfangsgebäude, wenn entsprechende Einrichtungen auf dem Bahnsteig vorhanden sind und es einen zusätzlichen Bahnsteigzugang außerhalb des Empfangsgebäudes gibt,
- fahrgastbezogene oder technische, aber nicht sicherheitsrelevante Einrichtungen, die an das Empfangsgebäude angehängt sind (Fahrkartenautomaten, Fernmelder, Verteiler, Fahrkartenentwerter, Fahrplanaushänge, Informationsvitriolen),
- Bahnsteigdächer an Empfangsgebäuden, die zwar mit dem Gebäude verbunden, aber statisch selbständig sind,
- in dem Empfangsgebäude verbleiben ausschließlich Einrichtungen wie Bahnsozialwerk, Sparda-Bank, Sozial- und Werkstatträume der DB-Gesellschaften, etc.

Die folgende Darstellung erfasst nicht alle denkbaren Sonderfälle zur Regelung der Entwidmungsvoraussetzungen bzw. des Beibehaltens der eisenbahnrechtlichen Widmung. In den meisten (Standard-)Fällen können die Darstellungen 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.

Wird ein ehemaliges Empfangsgebäude grundsaniert und werden in diesem Zusammenhang alle bisherigen Nutzungen einschließlich aller evtl. vorhandenen bahnbetriebsnotwendigen Anlagen aus dem Gebäude entfernt, kann das Gebäude entwidmet werden. Ergeben sich nach Abschluss der Arbeiten Nutzungen, die nebenbei auch fahrgastbezogene Dienste übernehmen (z. B. ein Reisebüro, das Fahrkarten verkauft), führt dies nicht zu einer neuerlichen Widmungsnotwendigkeit.

Bei allen Einrichtungen ist die Frage zu stellen, ob sie bahnbetriebsnotwendig sind. So ist beispielsweise eine Uhr, die dem Fahrgast die Uhrzeit anzeigt, nicht bahnbetriebsnotwendig. Dagegen ist dieselbe Uhr, wenn sie dem Triebfahrzeugführer die Uhrzeit anzeigt, bahnbetriebsnotwendig.

Da der Bahnsteig ohnehin gewidmet sein muss, ist es sinnvoll, alle Anlagen, die zu einer Widmung der Fläche führen würden, auf der sie stehen, auf dem Bahnsteig bzw. auf einer anderen ohnehin gewidmeten Fläche unterzubringen.

Für Anlagen, die nicht zu verlagern sind, sind eigene Flurstücke zu bilden. Dabei ist darauf zu achten, dass zuführende Kabel und Zuwegungen mit in den gewidmeten Flächen liegen und diese Flächen an andere gewidmete Flächen oder an Öffentliche Verkehrsflächen angrenzen.

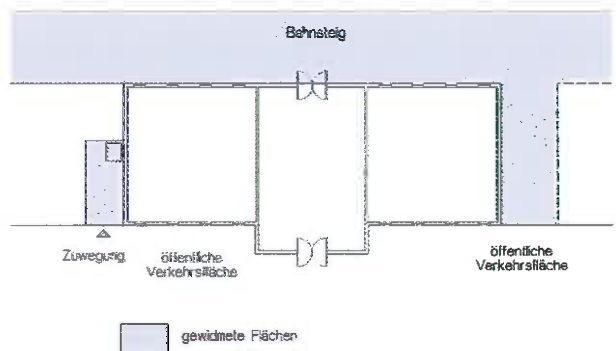


Abb. K 0: Ausparzellierte bahnbetriebsnotwendige Anlage neben Empfangsgebäude

I. Widmung von Empfangsgebäuden

Erfordernis und Entwicklungsvoraussetzung

Präsidialverfügung des EBA - Regelfälle lt. Anlage 5.2 -

Erläuterungen des Forum Bahnflächen NRW

Verfahren bei baulichen Änderungen an und in gewidmeten Empfangsgebäuden

Hierzu gelten keine Sonderregelungen, so dass an dieser Stelle nur auf die gesetzlichen baurechtlichen Regelungen, auf die bundesweit geltende Planfeststellungsrichtlinie und die VV Bau¹ bzw. VVBau-STE² sowie auf die eisenbahnspezifischen Regelwerke verwiesen werden kann, die nicht nur das Verfahren, sondern auch die im Einzelfall geltenden Anforderungen definieren.

Reine Nutzungsänderungen im Hinblick auf bahnfremde Nutzungen liegen in der Zuständigkeit der kommunalen Baubehörden. In diesen kommunalen Verfahren ist das Eisenbahn-Bundesamt neben der DB AG zu beteiligen.

Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für gewidmete Gebäude oder Gebäudeteile bleibt das EBA. Für die Beurteilung der Frage, wann ein Vorhaben zur Genehmigung vorgelegt werden muss, sind die geltenden Gesetze und die Verwaltungsvorschriften des EBA zu Grunde zu legen. Bei Bauvorhaben ist immer zu beachten, dass unabhängig von einer ggf. im Einzelfall vorliegenden Vorlagefreiheit nach der VV Bau EBA (Anlage 2.2 Sachgebiet Hochbau) eine planungsrechtliche Zulassungsentscheidung nach § 18 AEG erforderlich sein kann. U.a. müssen folgende Bauvorhaben nach VV Bau **nicht** zur bauaufsichtlichen Prüfung und Freigabe vorgelegt werden:

- eingeschossige Gebäude bis 100 m² Grundfläche
- Fahrgastunterstände (gilt nicht für Bahnsteigdächer)
- Typgeprüfte Bahnsteigdächer, wenn die örtlich notwendigen Standsicherheitsnachweise von einem vom EBA anerkannten Prüfer geprüft sind
- Überdachte Fahrradabstellanlagen bis 100 m² Grundfläche
- Nichttragende und nichtaussteifende innenliegende Bauteile außerhalb von Rettungswegen, an die keine Brandschutzanforderungen gestellt sind
- Instandsetzen oder Erneuern nichttragender Teile oder Bauteile, für die keine Arbeiten erforderlich sind, die eines Standsicherheits- oder Brandschutznachweises bedürfen
 - Bestimmte Abbrucharbeiten
 - Instandsetzungsarbeiten; dies sind z.B.:
 - Grundinstandsetzung des Dachs
 - Erneuerung von Fenstern und Türen
 - Grundinstandsetzung der Fassade
 - Erneuerung der Heizungsanlage
 - Erneuerung von Sanitäranlagen
 - Erneuerung von Innentüren
 - Sanierung von Böden außerhalb notwendiger Bahnsteigzugänge

Alle relevanten Vorschriften (z.B. die VV Bau) sind im Internet unter www.Eisenbahn-Bundesamt.de einzusehen (Serviceteil).

¹ Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie maschinentechnische Anlagen.

² Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen.

II. Bahntechnische Anlagen in Empfangsgebäuden

1. Widmungserfordernis

Die eisenbahnrechtliche Widmung ist bei Flächen mit bahntechnischen Anlagen wie

- Stalleinrichtungen wie bspw. Stellwerke, Stellrechner,
- Schaltschränken für Kommunikationssysteme, Energieversorgung, Bahnsteigbeleuchtung und -beschallung,
- Signalkabel, Kabel für Kommunikationssysteme, Energieversorgung, Bahnsteigbeleuchtung und -beschallung

beizubehalten.

2. Entwidmungsvoraussetzungen

Neben der Parzellierung des Flurstücks, auf dem das Empfangsgebäude steht, ist eine vertikale brand-schutztechnische und grundsätzlich eine statische Trennung von Gebäudeteilen, in denen sich bahntechnische Anlagen befinden, von den übrigen Gebäudeteilen Voraussetzung für die Entwidmung der nicht betriebsbezogenen Gebäudeteile.

Sollte eine statische Trennung nicht erreichbar bzw. vertretbar sein, obwohl eine Parzellierung des Flurstückes möglich ist, kann eine Entwidmung des nicht mehr benötigten Gebäudeteils entsprechend der Flurstückstrennung ausgesprochen werden, wenn das Tragsystem dem gewidmet bleibenden Gebäudeteil bzw. Flurstück zugeschieden wird. Trennung in diesem Sinne bedeutet, dass der verbleibende gewidmete Teil des Empfangsgebäudes selbstständig brand- und stand-sicher sein muss. Damit gehören die für die Stand-sicherheit und den Brandschutz der Betriebsanlage notwendigen Teile des Tragsystems zum gewidmeten Teil des Empfangsgebäudes (vgl. Abb. 1).

Die Mitnutzung der tragenden Wand durch den zu ent-widmenden Gebäudeteil bzw. das zu entwidmende Flurstück kann erforderlichenfalls privatrechtlich durch Bestellung einer Dienstbarkeit geregelt werden.

II. Bahntechnische Anlagen in Empfangsgebäuden

Präsidialverfügung des EBA - Regelfälle lt. Anlage 5.2 -

Erläuterungen des Forum Bahnflächen NRW

Die Trennung von Ver- und Entsorgungssystemen, soweit vorhanden, ist grundsätzlich notwendig. Soweit aus arbeitsschutzrechtlichen Gründen der noch als Betriebsanlage benötigte und gewidmete Teil des Empfangsgebäudes mit Frischwasser zu ver- bzw. von Abwasser zu entsorgen ist, müssen der Hauptwassermessschacht und die Hauptzu- und Ableitung im gewidmeten Gebäudeteil liegen.

Weitere Voraussetzung für die Entwidmung ist, dass die elektrotechnischen Anlagen und die Be- und Entlüftungsanlagen von dem zu entwidmenden Gebäudeteil zu trennen sind.

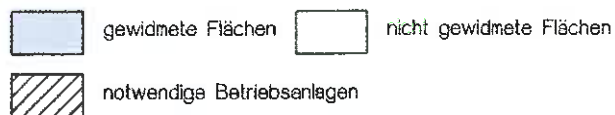
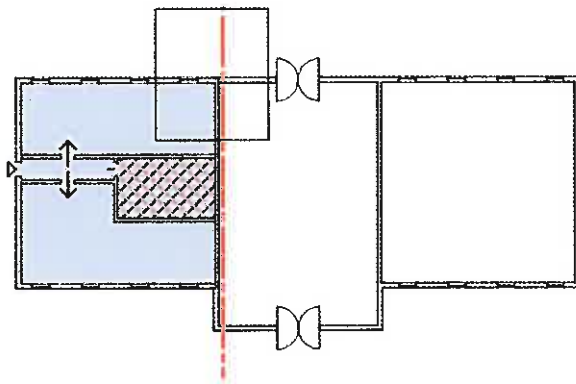


Abb. 1: Entwidmung von Gebäudeteilen

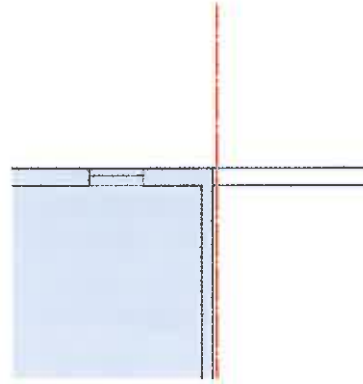


Abb. 1a: Entwidmung von Gebäudeteilen (Ausschnitt)

3. Einzelfalldarstellungen

3.1 Raum an der Außenwand (mit direkter Erschließung)

Wenn der Raum mit den bahntechnischen Anlagen an einer Außenwand liegt, kann er direkt von außen zugänglich gemacht werden.

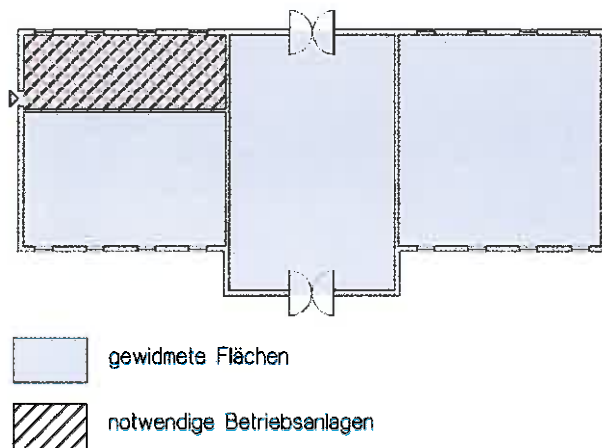


Abb. 2: Raum an Außenwand Bahnhof ohne Gebäudetrennung

Ist eine Gebäudetrennung nicht möglich, muss das gesamte Gebäude gewidmet bleiben.

Ist eine Gebäudetrennung gemäß den in Kap. II. 2. dargestellten Voraussetzungen möglich, kann der Gebäudeteil ohne bahntechnische Anlagen entwidmet werden.

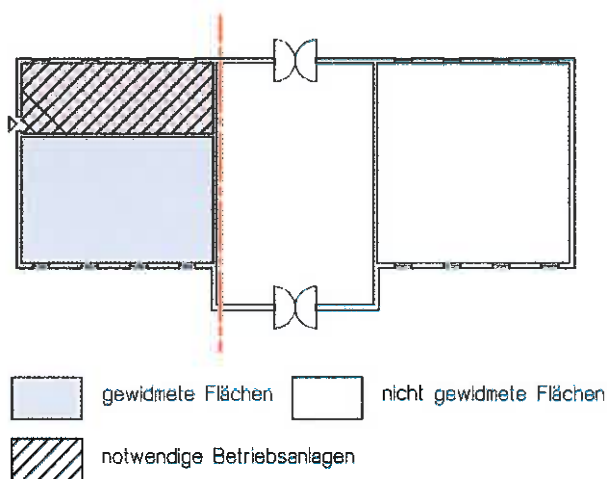


Abb. 3: Raum an Außenwand mit Gebäudetrennung

Die Entwidmung des nicht betrieblich notwendigen Teils des Empfangsgebäudes ist nach Trennung der Gebäudeteile gemäß Kap. II. 2. möglich.

Bahntechnische Anlagen müssen vor unbefugten Eingriffen geschützt werden, ihre einwandfreie Funktionsfähigkeit muss gewährleistet sein. Hierzu muss das Gebäude bzw. der Gebäudeteil, in dem die Anlagen untergebracht sind, konstruktiv standsicher und brandsicher sein. Damit das Eisenbahnunternehmen evtl. Betriebsstörungen unmittelbar beseitigen kann, müssen die Anlagen jederzeit zugänglich sein.

Wenn die bahntechnischen Anlagen in einem Raum unmittelbar an der Außenwand gelegen sind, ist es sinnvoll und im Allgemeinen auch möglich, einen direkten Zugang von außen zu schaffen. Falls dies z.B. aus Gründen des Denkmalschutzes nicht möglich sein sollte, wird vom EBA auch eine Zugänglichkeit durch einen anderen Raum akzeptiert, wenn dieser Zugang jederzeit möglich ist (vgl. Nr. 3.2).

3.2 Innenliegender Raum

Erschließung ausschließlich durch fremdgenutzten Raum

Wenn der Raum mit den bahntechnischen Anlagen nicht an einer Außenwand liegt, muss er jederzeit zugänglich sein.

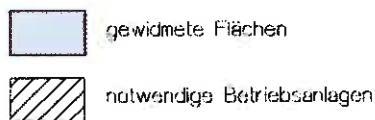
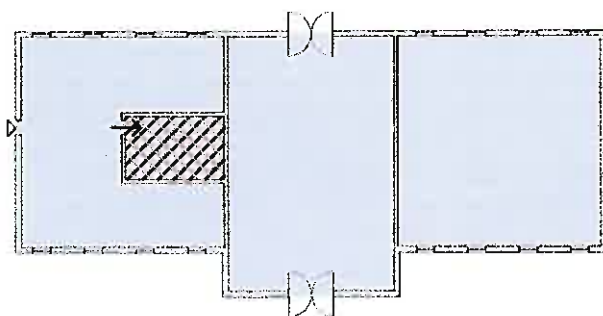


Abb. 4: Gefangener Raum ohne Gebäudetrennung

Die Entwidmung des Empfangsgebäudes ist **nicht** möglich.

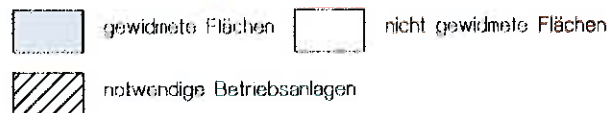
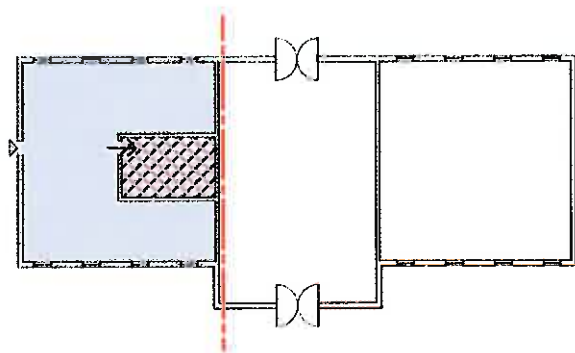


Abb. 5: Gefangener Raum mit Gebäudetrennung

Die Entwidmung des nicht betriebsnotwendigen Teils des Empfangsgebäudes ist nach Trennung der Gebäudeteile gemäß Kap. II. 2. möglich.

Eine Zugänglichkeit durch einen anderen Raum wird vom EBA akzeptiert, wenn das Eisenbahnunternehmen jederzeit und ohne Einschränkung die Möglichkeit hat, die bahntechnischen Anlagen zu erreichen. Falls diese unbegrenzte Zugänglichkeit für die umliegende Nutzung problematisch ist, kann es sinnvoll sein, zur Erschließung des gefangenen Raums mit den bahntechnischen Anlagen eine gesonderte Erschließungsanlage zu bauen. Eine derartige Erschließungsanlage kann auch zur Erschließung anderer Gebäudeteile genutzt werden (vgl. Abb. 6 und 7).

II. Bahntechnische Anlagen in Empfangsgebäuden

Präsidialverordnung des EBA - Regelfälle lt. Anlage 5.2 -

Erläuterungen des Forum Bahnflächen NRW

Zusätzliche Erschließung auch anderer Räume

Dabei ist es unschädlich, wenn der Gang auch der Erschließung anderer Räume dient.

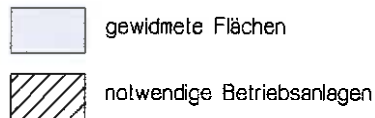
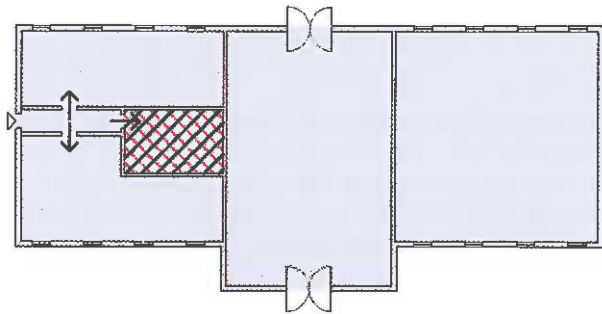


Abb. 6: Gefangener Raum mit Flur ohne Gebäudetrennung

Die Entwidmung des Empfangsgebäudes ist **nicht** möglich.

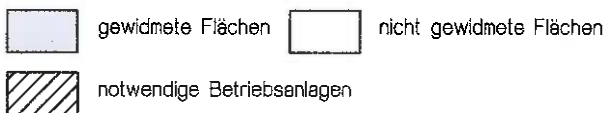
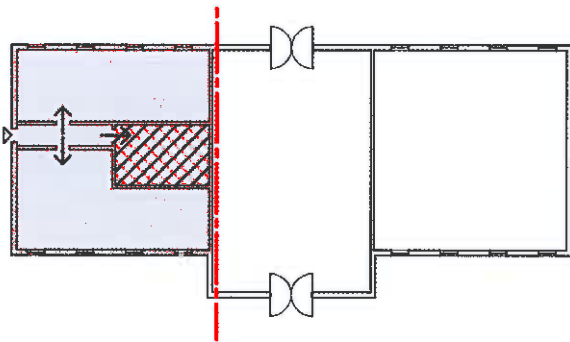


Abb. 7: Gefangener Raum mit Flur mit Gebäudetrennung

Die Entwidmung des nicht betriebsnotwendigen Teils des Empfangsgebäudes ist nach Trennung der Gebäudeteile gemäß Kap. II. 2. möglich.

III. Bahntechnische Anlagen und Oberleitungen an Empfangsgebäuden

1. Bahnsteigdächer und Dächer über notwendigen Bahnsteigzügen

Ist am Empfangsgebäude ein Bahnsteigdach über einem notwendigen Bahnsteigzugang befestigt, muss das Gebäude gewidmet bleiben (Abb. 8). Eine Entwidmung ist nur möglich, wenn das Bahnsteigdach selbstständig standsicher ist (Abb. 9).

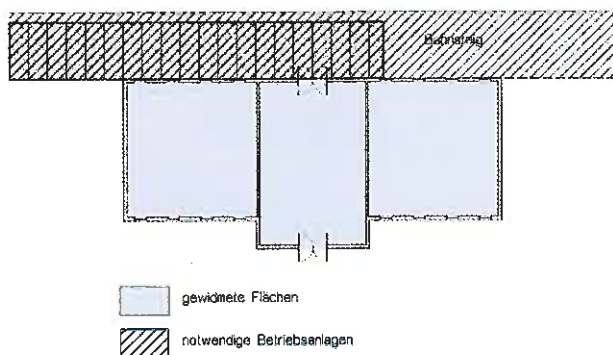


Abb. 8: Nicht selbstständig standsicheres Bahnsteigdach

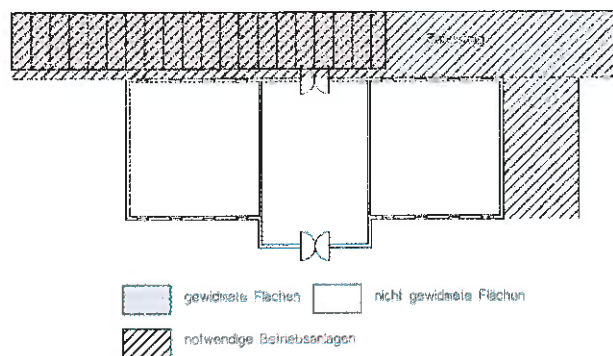


Abb. 9: Selbstständig standsicheres Bahnsteigdach

In allen Fällen, in denen das Dach nicht selbstständig standsicher ist, jedoch aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keinen funktionalen Bezug zur Betriebsanlage (Bahnsteig) hat, ist eine Entwidmung möglich (hilfreich kann in diesem Zusammenhang ein Blick in die RL 813.0201 der DB AG sein).

Die Regelungen zu Bahnsteigdächern gehen von dem Grundsatz aus, dass Bahnsteigdächer durch Änderungen an nicht gewidmeten Gebäuden oder Gebäudeteilen in ihrer Standsicherheit nicht beeinträchtigt werden dürfen. Dies könnte dann der Fall sein, wenn ein Dach nur in Verbindung mit dem Gebäude standsicher ist und an diesem Gebäude erhebliche Änderungen bis hin zu einem Abbruch von Gebäudeteilen vorgenommen würden. Damit derartige indirekte Auswirkungen ausgeschlossen werden können, muss das Gebäude, das dem Bahnsteigdach dessen Stabilität verleiht, gewidmet bleiben.

Wenn dagegen das Dach auch dann stehen bliebe, wenn das Gebäude entfernt würde, ist eine Widmung dieses Gebäudes (aus diesem Grund) nicht erforderlich. Die übliche, aus Gründen des Witterungsschutzes sinnvolle konstruktive (aber nicht statisch relevante) Verbindung des Bahnsteigdachs ist dabei unerheblich.

Diese Regelungen gelten für Dächer, die in der Nähe der Bahnsteigkante stehen und daher als Bahnsteigdächer angesehen werden können. In seltenen Fällen gibt es Dächer, die in größerem Abstand von der Bahnsteigkante stehen. Sollte es sich bei diesen Dächern nicht um betriebsnotwendige Anlagen handeln, führen selbst dann nicht zu einer Widmungsnotwendigkeit für das Gebäude, wenn sie ohne dieses nicht selbstständig standsicher sind.

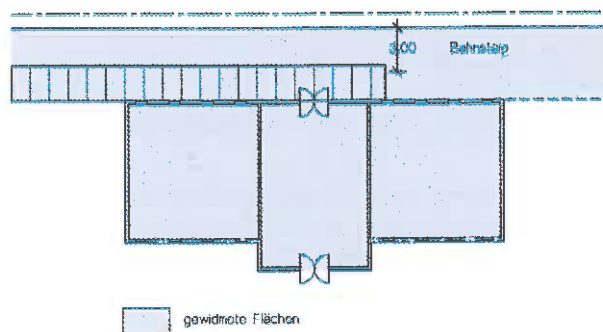


Abb. K 1: Bahnsteigdach in Bahnsteigtiefe hineinragend

III. Bahntechnische Anlagen und Oberleitungen an Empfangsgebäuden

Präsidialverfügung des EBA - Regelfälle lt. Anlage 5.2 -

Erläuterungen des Forum Bahnflächen NRW

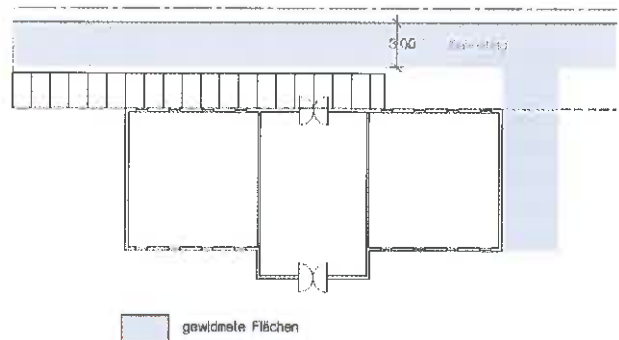


Abb. K 2: Nicht selbstständiges Bahnsteigdach außerhalb der notwendigen Bahnsteigtiefe

Das Gleiche gilt für den Fall, dass der Haltebereich der Züge nicht vor, sondern neben einem selbständig nicht standsicheren Dach liegt, das Dach also im Sinne seiner Definition gar kein „Bahnsteigdach“ ist. Auch in diesem Fall ist eine Widmung des (ehemaligen) Empfangsgebäudes nicht erforderlich.

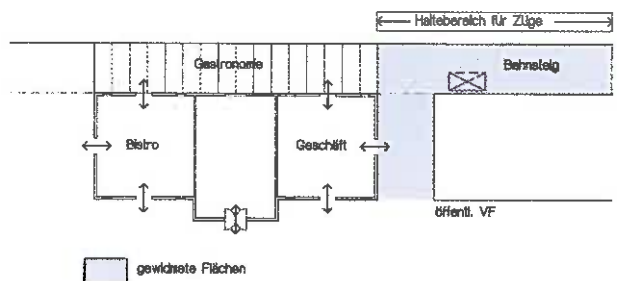


Abb. K 3: Haltebereich neben Gebäude

III. Bahntechnische Anlagen und Oberleitungen an Empfangsgebäuden

Präsidialverfügung des EBA - Regelfälle lt. Anlage 5.2 -

Erläuterungen des Forum Bahnflächen NRW

2. Oberleitung am Empfangsgebäude befestigt

Ist am Empfangsgebäude eine Oberleitung befestigt, muss das Gebäude gewidmet bleiben (vgl. Abb. 10). Eine Entwidmung ist nur möglich, nachdem die Oberleitung vom Gebäude konstruktiv entkoppelt worden ist, z.B. durch einen vor der Wand aufgestellten Mast (vgl. Abb. 11).

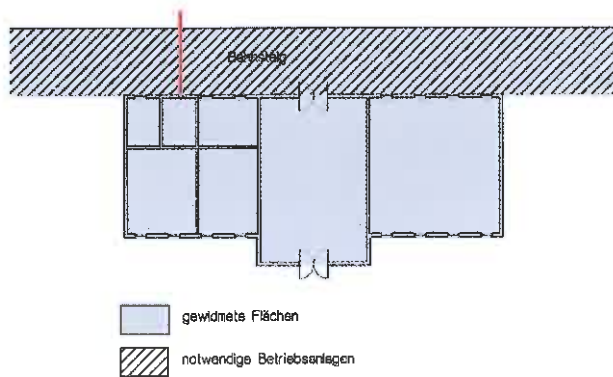


Abb. 10: Querfeld mit Empfangsgebäude verbunden

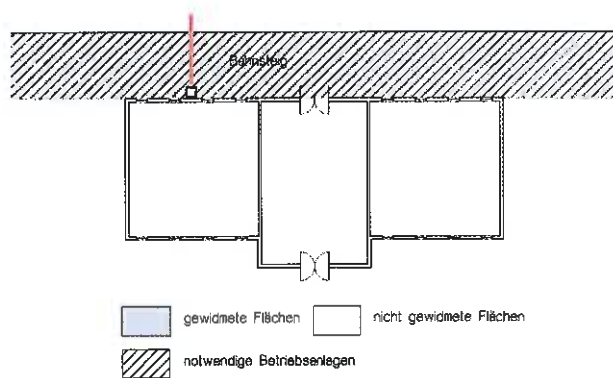


Abb. 11: Querfeld konstruktiv von Gebäude getrennt

III. Bahntechnische Anlagen und Oberleitungen an Empfangsgebäuden

Präsidialverfügung des EBA - Regelfälle lt. Anlage 5.2 -

Erläuterungen des Forum Bahnflächen NRW

3. Bahntechnische Anlagen an gewidmeten Empfangsgebäuden

Schaltschränke, Bahnhofsuhren, Beleuchtungsanlagen, Beschallungsanlagen, die für die betriebliche Nutzung notwendig und mit dem Empfangsgebäude verbunden sind, begründen den Fortbestand der Widmung des Empfangsgebäudes (vgl. Abb. 12, 14). Vor der Entwidmung der Fläche sind diese Anlagen auf gewidmete Flächen zu verlegen, vom Empfangsgebäude bzw. von der Betriebsanlage zu trennen oder außer Funktion zu nehmen (vgl. Abb. 13, 15).

Viele Schaltschränke und ähnliche Anlagen sind auf eigenen Sockeln montiert, sie begründen dann keine Widmung des Gebäudes. In den Fällen, in denen der Schaltschrank am Gebäude hängt, lässt sich dies verhältnismäßig einfach durch eine eigene Stützkonstruktion ändern. Es kommt also nicht auf einen bestimmten Abstand von der Wand an, sondern darauf, dass der Schaltschrank auch dann unversehrt und funktionstüchtig bleibt, wenn die hinter ihm stehende Wand entfällt.

3.1 Schaltschrank am Gebäude im Bahnsteigbereich

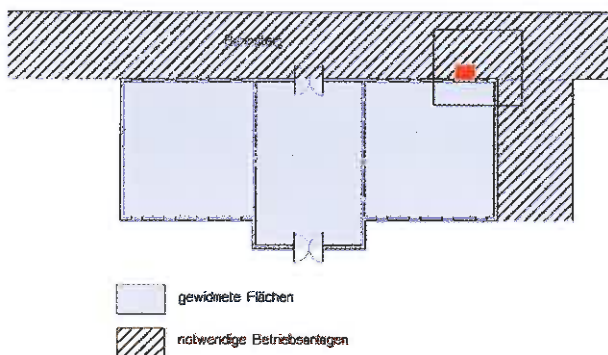


Abb. 12: Schaltschrank am Gebäude

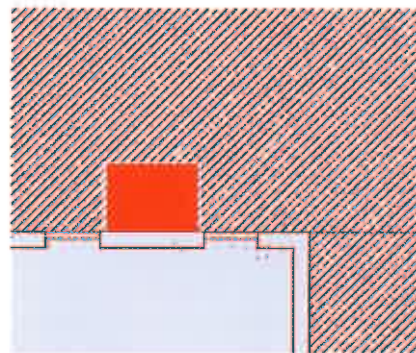


Abb. 12a: Schaltschrank am Gebäude (Ausschnitt)

Die Entwidmung des Empfangsgebäudes ist **nicht** möglich.

3.2 Schaltschrank im Bahnsteigbereich und vom Empfangsgebäude getrennt

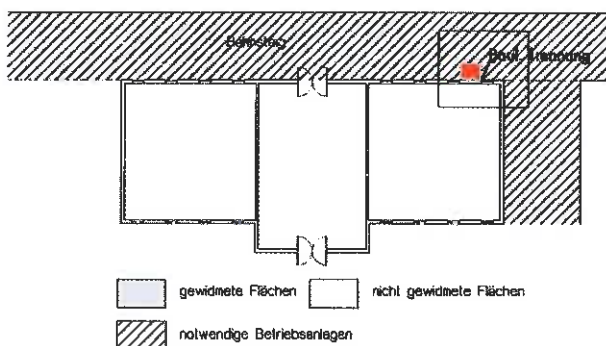


Abb. 13: Schaltschrank vom Gebäude getrennt

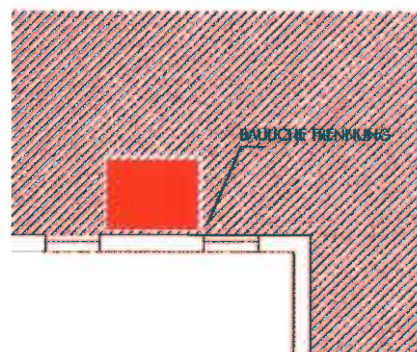


Abb. 13a: Schaltschrank vom Gebäude getrennt (Ausschnitt)

Die Entwidmung des Empfangsgebäudes ist möglich.

III. Bahntechnische Anlagen und Oberleitungen an Empfangsgebäuden

Präsidialverfügung des EBA - Regelfälle lt. Anlage 5.2 -

Erläuterungen des Forum Bahnflächen NRW

3.3 Schaltschrank im Bahnsteigzugang

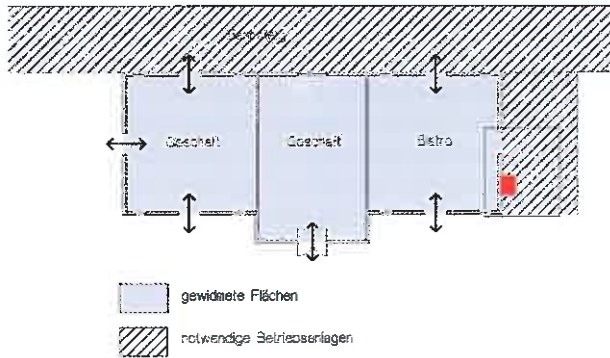


Abb. 14: Schaltschrank im Bahnsteigzugang

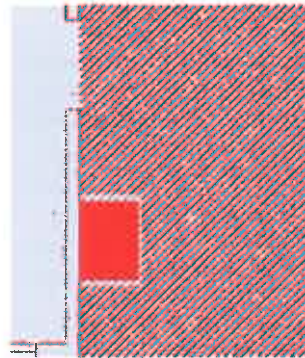


Abb. 14a: Schaltschrank im Bahnsteigzugang (Ausschnitt)

Die Entwidmung des Empfangsgebäudes ist **nicht** möglich.

3.4 Schaltschrank im Bahnsteigzugang, vom Empfangsgebäude getrennt

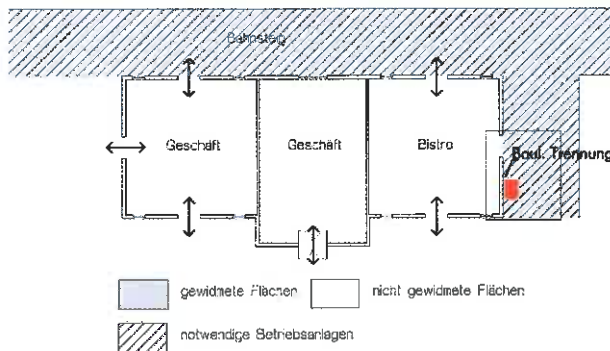


Abb. 15: Schaltschrank im Bahnsteigzugang vom Gebäude getrennt

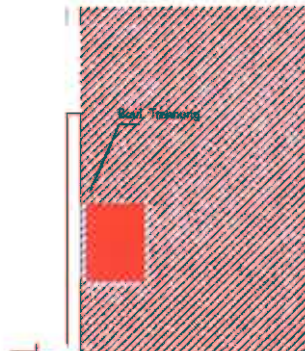


Abb. 15a: Schaltschrank im Bahnsteigzugang vom Gebäude getrennt (Ausschnitt)

Die Entwidmung des Empfangsgebäudes ist möglich.

IV. Fahrgastbezogene Einrichtungen in Empfangsgebäuden

1. Empfangsgebäude mit notwendigem Bahnsteigzugang durch das Empfangsgebäude

Sind Bahnsteige nur durch das Empfangsgebäude erreichbar, muss das gesamte Empfangsgebäude gewidmet bleiben (vgl. Abb. 16), es sei denn, eine bauliche Trennung gemäß Kap. II. 2. ist möglich (vgl. Abb. 17).

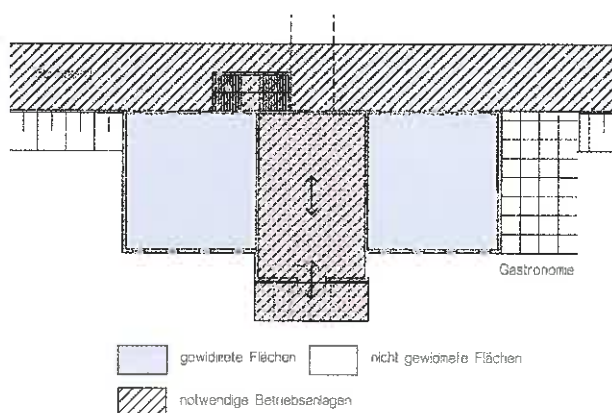


Abb. 16: Notwendiger Bahnsteigzugang durch Gebäude ohne Gebäudetrennung

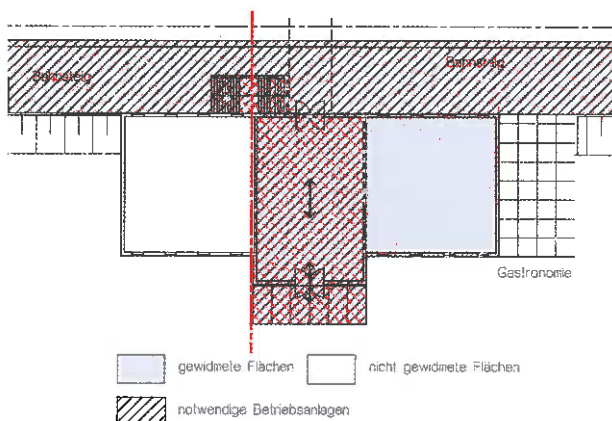


Abb. 17: Notwendiger Zugang durch Gebäude mit Gebäudetrennung

Die Entwidmung des nicht betriebsnotwendigen Teils des Empfangsgebäudes ist nach Trennung der Gebäudeteile gemäß Kap. II. 2. möglich.

Bahnsteige und weitere betriebsnotwendige Anlagen müssen sicher erschlossen sein. Wenn nur ein Bahnsteigzugang vorhanden ist, ist dies immer ein „notwendiger Bahnsteigzugang“. Wenn mehrere Bahnsteigzugänge vorhanden sind, genügt es bei kleinen Bahnhöfen oder Haltepunkten in der Regel, wenn ein Bahnsteigzugang auf einer gewidmeten Fläche liegt. Bestehen mehrere Bahnsteigzugänge, wird gemeinsam vom Anlagenverantwortlichen, dem EBA und der Kommune bzw. dem privaten Eigentümer festgelegt, welcher der Zugänge betriebsnotwendig ist und ob im Einzelfall aus betrieblichen Notwendigkeiten heraus (z.B. aus Sicherheitserwägungen im Rahmen eines Fluchtwegekonzeptes) mehrere Zugänge als „notwendige Bahnsteigzugänge“ anzusehen sind. Die erhöhten Anforderungen hinsichtlich Beleuchtung, Brandschutz und Barrierefreiheit gelten für jeden betriebsnotwendigen Bahnsteigzugang. Falls der „notwendige Bahnsteigzugang“ durch das Gebäude direkt in einen Bahnsteigtunnel führt, gelten die brandschutztechnischen Anforderungen an den Tunnel auch für die Gebäudeteile, durch die der Bahnsteigzugang führt.

Im Bereich des „notwendigen Bahnsteigzugangs“ müssen auch Änderungen hinsichtlich Bodenbelag, Brandschutz, Beleuchtung und evtl. Beschallungsanlagen beim EBA zur Genehmigung eingereicht werden.

Zusätzliche nicht betriebsnotwendige Bahnsteigzugänge unterliegen nicht der Genehmigungs- und Aufsichtspflicht des EBA; sie rechtfertigen allein keine Widmung des Empfangsgebäudes. Ein zusätzlicher nicht betriebsnotwendiger Bahnsteigzugang begründet auch keine Notwendigkeit, den Raum, der durch ihn mit dem Bahnsteig verbunden wird, zu widmen.

Exkurs zu Niveaugleichen Bahnsteigzugängen

DB Station&Service hat sich das Ziel gesetzt, in den nächsten Jahren alle Stationen mit mindestens 1.000 Ein-/Aussteigern am Tag barrierefrei zu gestalten. Dabei wird vor allem an Rampen und Treppenlifte gedacht, in Einzelfällen auch an Aufzüge. Für Stationen mit weniger Ein-/Aussteigern am Tag sind unter bestimmten Voraussetzungen niveaugleiche Bahnsteigzugänge eine kostengünstige Möglichkeit, auch diese Stationen barrierefrei zu machen.

Die Bedingungen, unter denen niveaugleiche Bahnsteigzugänge möglich sind, und die Ausformung der Reisenden-Sicherung werden in einer bahninternen Richtlinie geregelt werden, die voraussichtlich 2004 fertiggestellt wird. Kriterien, die bei der Entscheidung über einen niveaugleichen Bahnsteigzugang beachtet werden müssen, sind:

Reisendenübergänge sind generell nicht zulässig an Gleisen, die mit mehr als 160 km/h befahren werden.

Nach den anerkannten Regeln der Technik (Richtlinie 408.1491 der DB AG) sind vorhandene Reisendenüberwege durch eine Absperrung und/oder durch einen Mitarbeiter des Eisenbahnunternehmens, der den Überweg einsehen und gefährdete Reisende ansprechen kann, zu sichern.

Derartige Reisendenüberwege werden gemäß dem heutigen Stand der Technik jedoch nicht mehr neu eingerichtet.

Bei Neu- oder Umbauten von Bahnhofsanlagen wurden Reisendenüberwege über 1 oder maximal 2 Gleise vom EBA nicht beanstandet, wenn sie durch eine signaltechnisch sichere Fußgängerschrankenanlage mit ausreichender Absperrwirkung und ggf. ergänzenden Absperrungen an den Zuwegen gesichert werden.

Gemäß Beschluss der Betrieblichen Arbeitsgruppe des LAEB (Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen) wurden auch Reisendenüberwege ohne technische Sicherung (allerdings mit auffälliger Kennzeichnung als Gefährdungspunkt) als ausreichend sicher betrachtet, wenn sie in Bezug auf das Haltesignal so angeordnet sind, dass sie nur von anfahren den Zügen mit geringer Geschwindigkeit befahren werden. Der Halt der Züge vor dem Überweg muss durch eine entsprechende Planung der Signalanlagen sichergestellt werden (keine Durchfahrten und keine Gegeneinfahrten zugelassen).

In allen übrigen Fällen muss das Risikopotential des Reisendenüberweges bis zum Vorliegen der Planungsrichtlinie im Einzelfall bewertet werden. Hierzu sind folgende Parameter zu betrachten:

- Anzahl der Reisenden, die den Überweg benutzen,
- Kritische Reisendengruppen, z. B. Schüler,
- Anzahl der Zugfahrten und Rangierfahrten, die den Überweg befahren (ggf. differenziert nach unterschiedlichen betrieblichen Fallgruppen - Einfahrten, Ausfahrten, Durchfahrten),
- Geschwindigkeit der Zugfahrten, die den Überweg befahren (ggf. differenziert nach unterschiedlichen betrieblichen Fallgruppen - Einfahrten, Ausfahrten, Durchfahrten),
- Sichtverhältnisse auf die zulaufenden Gleise vom Überweg aus,
- Sicht von den Fahrzeugen auf den Überweg,
- Breite des Reisendenüberweges,
- Wirksamkeit der vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen in Bezug auf den Reisenden.

Eine Entscheidung zur Zulässigkeit kann nur durch Bewertung aller dieser Parameter im Zusammenhang vorgenommen werden. Die Bewertung ist vom Eisenbahnbetriebsleiter des zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu bestätigen und mit dem EBA abzustimmen.

Für die Realisierbarkeit eines niveaugleichen Zugangs ist meist von entscheidender Bedeutung, wie ein derartiger Bahnsteigzugang gesichert werden muss. Technische Sicherungsanlagen sind teuer (ca. 500.000 € je Zugang) und daher, wenn irgend möglich zu vermeiden. Eines der wesentlichen Kriterien hierfür ist der notwendige Zughalt vor dem niveaugleichen Zugang: Wenn durch ein Haltesignal gewährleistet werden kann, dass jeder Zug vor dem Übergang zwangsläufig hält, ist ein Zugang ohne zusätzliche technische Reisenden-Sicherungsanlage möglich. Es reichen dann Beschilderung und evtl. Umlaufgitter.

Neue niveaugleiche Zugänge können aufgrund der zweckmäßigen Gestaltung der Sicherungsmaßnahmen und der notwendigen Bahnsteighöhe für haltende Reisezüge in der Regel nur am Ende eines Bahnsteigs angeordnet werden.

IV. Fahrgastbezogene Einrichtungen in Empfangsgebäuden

Präsidialverfügung des EBA - Regelfälle lt. Anlage 5.2 -

Erläuterungen des Forum Bahnflächen NRW

Bahnsteigzugänge von P&R-Anlagen

Ein Bahnsteigzugang von einer P&R-Anlage muss nur gewidmet sein, wenn es sich um einen „notwendigen Bahnsteigzugang“ handelt.

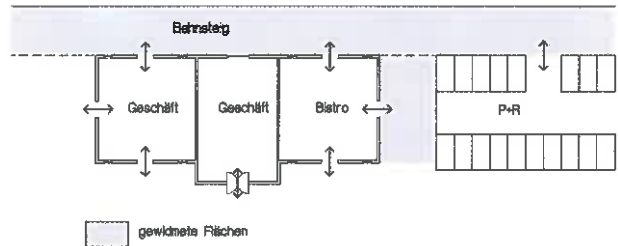


Abb. K 4: Zusätzlicher Bahnsteigzugang von P&R am Gebäude

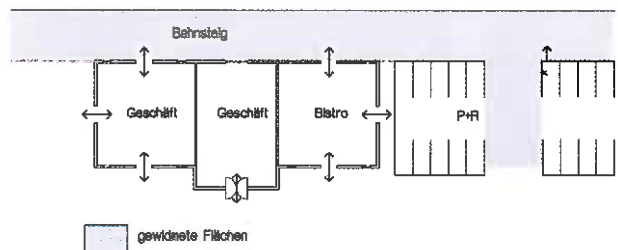


Abb. K 5: Zusätzlicher Bahnsteigzugang von P&R im P&R-Platz

Handelt es sich bei einer P&R-Anlage (P&R-Platz oder Parkdeck) um eine eisenbahnrechtlich gewidmete Fläche und Anlage, so ist auch der Zugang gewidmet. Er ist dann als „notwendiger Bahnsteigzugang“ zu betrachten. Bei kleinen Bahnhöfen und Haltepunkten brauchen in der Regel dann weitere Bahnsteigzugänge nicht gewidmet zu sein (vgl. IV. 1.). Die Entwidmung der gesamten Anlage einschließlich des Zugangs ist nur möglich, wenn mindestens ein anderer Bahnsteigzugang vorhanden ist, der die Anforderungen an einen „notwendigen Bahnsteigzugang“ hinsichtlich Beleuchtung, Brandschutz und Barrierefreiheit erfüllt.

2. Räume (Wartehalle, Restaurant, Geschäft) mit zusätzlichem Zugang zum Hausbahnsteig und ohne bahnspezifische Nutzungen bzw. ohne Betriebsanlagen

Ein zusätzlicher Zugang begründet keine Widmungsnotwendigkeit, solange ein den Regeln der Technik entsprechender Bahnsteigzugang außerhalb des Gebäudes besteht und keine Betriebsanlagen mehr im Gebäude vorhanden sind.

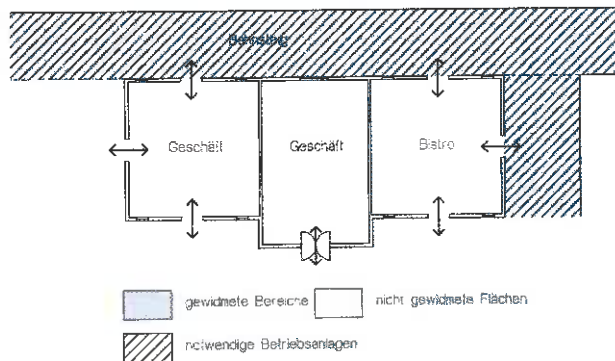


Abb. 18: Zusätzlicher Bahnsteigzugang

3. Verkaufseinrichtungen für Fahrscheine

Befinden sich im Empfangsgebäude Verkaufseinrichtungen für Fahrscheine und besteht auf der gewidmeten Bahnhoffläche keine weitere Verkaufseinrichtung für Fahrscheine, so bleibt das gesamte Empfangsgebäude nebst der Zugänge gewidmet.

Durch Verlegung der notwendigen Verkaufseinrichtungen in gewidmete Flächen bzw. gewidmete Bereiche außerhalb des Empfangsgebäudes kann eine Entwidmung erreicht werden.

Reisezentren sind ebenfalls Verkaufseinrichtungen in diesem Sinne.

Verkaufseinrichtungen für Fahrscheine rechtfertigen nur dann eine Widmung des Empfangsgebäudes, wenn nur im Empfangsgebäude derartige Anlagen, gleich welcher Art, vorhanden sind. Sind Fahrscheinautomaten auch außerhalb des Empfangsgebäudes vorhanden, rechtfertigen zusätzliche Fahrscheinverkaufseinrichtungen innerhalb des Empfangsgebäudes dessen Widmung nicht.

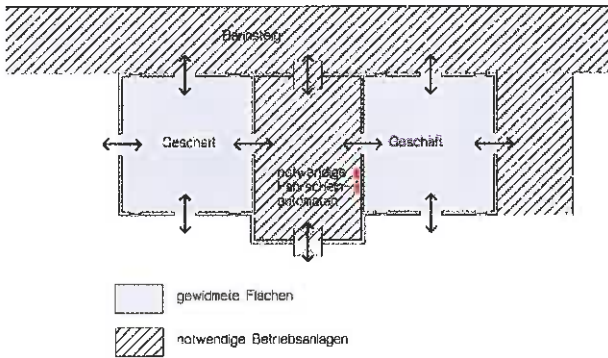


Abb. 19: Notwendige Fahrscheinautomaten im Empfangsgebäude

4. Fahrscheinautomaten auf der gewidmeten Bahnhoffläche

Befindet sich auf der gewidmeten Bahnhoffläche ein zusätzlicher Fahrscheinautomat, so ist eine Entwidmung des Empfangsgebäudes möglich, wenn keine weiteren Betriebsanlagenteile im Gebäude selbst verblieben sind.

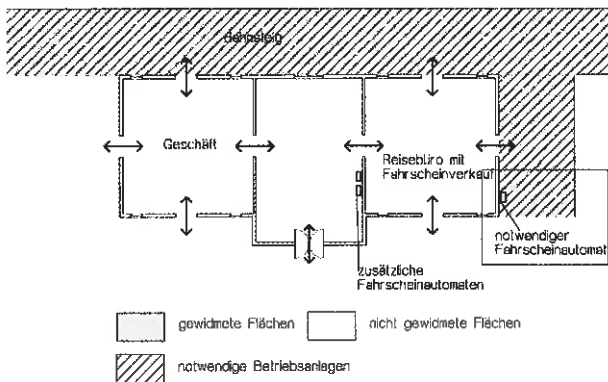


Abb. 20: Zusätzliche Fahrscheinverkaufsstellen im Gebäude

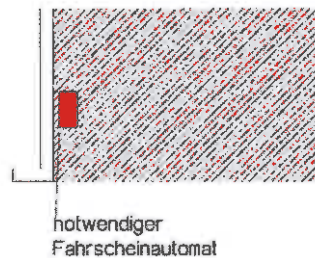


Abb. 20a: Zusätzliche Fahrscheinverkaufsstellen im Gebäude (Ausschnitt)

V. Anhang

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 Planfeststellung¹ 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 heranzuziehen².

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

² 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 BGGG).

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

Eisenbahn-Bundesamt

Berlin

Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Telefon: (0 30) 77 007 - 0
Telefax: (0 30) 77 007 - 101

Dresden

August-Bebel-Straße 10
01219 Dresden

Telefon: (03 51) 42 43 - 0
Telefax: (03 51) 42 43 - 440

Erfurt

Juri-Gagarin-Ring 114
99084 Erfurt

Telefon: (03 61) 349 63 - 0
Telefax: (03 61) 349 63 - 201

Essen

Hachestraße 61
45127 Essen

Telefon: (02 01) 24 20 - 0
Telefax: (02 01) 24 20 - 699

Frankfurt / Main

Untermainkai 23 - 25
60329 Frankfurt (Main)

Telefon: (0 69) 23 85 51 - 0
Telefax: (0 69) 23 85 51 - 186

Saarbrücken

Grülingsstraße 4
66113 Saarbrücken

Telefon: (06 81) 38 977 - 0
Telefax: (06 81) 38 977 - 671

Halle

Ernst-Kamieth-Straße 5
06112 Halle

Telefon: (03 45) 67 83 - 0
Telefax: (03 45) 67 83 - 201

Hamburg

Hachmannplatz 16
20099 Hamburg

Telefon: (0 40) 3 28 13 - 0
Telefax: (0 40) 3 28 13 - 199

Schwerin

Pestalozzistraße 1
19053 Schwerin

Telefon: (03 85) 74 52 - 0
Telefax: (03 85) 74 52 - 149

Hannover

Herschelstraße 3
30159 Hannover

Telefon: (05 11) 36 57 - 0
Telefax: (05 11) 36 57 - 399

Karlsruhe

Südenstraße 44
76135 Karlsruhe

Telefon: (07 21) 18 09 - 0
Telefax: (07 21) 18 09 - 399

Stuttgart

Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Telefon: (07 11) 2 28 16 - 0
Telefax: (07 11) 2 28 16 - 299

Köln

Werkstattstraße 102
50733 Köln

Telefon: (02 21) 9 16 57 - 100
Telefax: (02 21) 9 16 57 - 490

München

Arnulfstraße 9/11
80335 München

Telefon: (0 89) 5 48 56 - 100
Telefax: (0 89) 5 48 56 - 699

Nürnberg

Eilgutstraße 2
90433 Nürnberg

Telefon: (09 11) 24 93 - 500
Telefax: (09 11) 24 93 - 150

Auf der Homepage des Eisenbahn-Bundesamtes – <http://www.Eisenbahn-Bundesamt.de> – sind unter anderem folgende Informationen und Unterlagen zu finden:

- Entwidmungsantrag
- Checkliste beizubringender Unterlagen im Entwidmungsverfahren
- Antragsbefugnis Dritter (Exkurs 1 zur Präsidialverfugung)

Ebenfalls sind dort im Serviceteil die geltenden Verwaltungsvorschriften (z.B. VV Bau) zu finden.

Niederlassung Köln

Dieter Bonner
Deutz-Mühlheimer Straße 22-24
50679 Köln
02 21 / 141-3792
02 21 / 141-3517
Dieter.Bonner@bahn.de

Niederlassung Berlin

Konstantinos Karagiannis
Holzmarktstraße 17
10179 Berlin
030 / 297-53392
030 / 297-53382
Konstantinos.Karagiannis@bahn.de

Niederlassung Leipzig

Norbert Gäbel
Brandenburger Straße 3a
04103 Leipzig
0341 / 997-4451
0341 / 997-4460
Norbert.Gäbel@bahn.de

Niederlassung Hamburg

Jens Löhning
Museumstraße 39
22765 Hamburg
040 / 391-83049
040 / 391-81311
Jens.Löhning@bahn.de

Niederlassung Karlsruhe

Cornelia Bednarek
Bahnhofstraße 5
76137 Karlsruhe
0721 / 938-1719
0721 / 938-2877
Cornelia.Bednarek@bahn.de

Niederlassung Frankfurt

Ulrich Hinz
Camberger Straße 10
60327 Frankfurt/Main
069 / 265-28021
069 / 265-28021
Ulrich.Hinz@bahn.de

Niederlassung München

Marco Strobel@bahn.de
Arnulfstraße 27
80335 München
089 / 130-85338 oder 0911 / 219-2431
089 / 130-81490 oder 0911 / 219-1559
Marco.Strobel@bahn.de

Zentrale Frankfurt

Berthold Mender
Weilburger Straße 22
60326 Frankfurt/Main
069 / 265-28045
Berthold.Mender@bahn.de

DB Station&Service AG

Regionalbereich Ost (S-O)

Wolfgang Borsch
Koppenstraße 3
10234 Berlin
Tel. 030 297-36878
Fax 030 297-36419

Zugeordnete SBN:
Berlin Ostbahnhof, Cottbus, Eberswalde,
Frankfurt (Oder), Potsdam, Wittenberg, Rostock,
Schwerin, Stralsund

Regionalbereich Südost (S-SO)

Michael Mürer
Löhrstraße 2
04105 Leipzig
Tel. 0341 2258-100
Fax: 0341 2258-111

Zugeordnete SBN:
Chemnitz, Dresden-Neustadt, Görlitz, Leipzig,
Riesa, Zwickau, Aschersleben, Bitterfeld, Dessau,
Halle (Saale), Magdeburg, Stendal, Weißenfels,
Eisenach, Erfurt, Gera, Nordhausen, Saalfeld (Saale)

Regionalbereich Nord (S-N)

Ute Palmbeck
Museumsstraße 39
22765 Hamburg
Tel. 040 3918-2044
Fax 040 3918-52919

Zugeordnete SBN:
Bremen, Braunschweig, Göttingen, Hannover,
Lüneburg, Osnabrück, Hamburg, Kiel, Lübeck

Regionalbereich West (S-W)

Regina Skrzypczak
Willi-Becker-Allee 11
40227 Düsseldorf
Tel. 0211 3680-3407
Fax 0211 3680-3450

Zugeordnete SBN:
Aachen, Bielefeld, Bonn, Dortmund, Duisburg,
Düsseldorf, Essen, Hagen, Köln, Münster (Westf.)

Regionalbereich Mitte (S-M)

Susanne Kosinsky
Weilburger Straße 22
60326 Frankfurt / M.
Tel. 069 265-45300
Fax 069 265-45309

Zugeordnete SBN:
Darmstadt, Frankfurt am Main Hbf, Frankfurt Flughafen,
Fulda, Gießen, Kassel (Wilhelmshöhe), Kaiserslautern,
Koblenz, Mainz, Neustadt (Weinstraße), Saarbrücken,
Trier

Regionalbereich Südwest (S-SW)

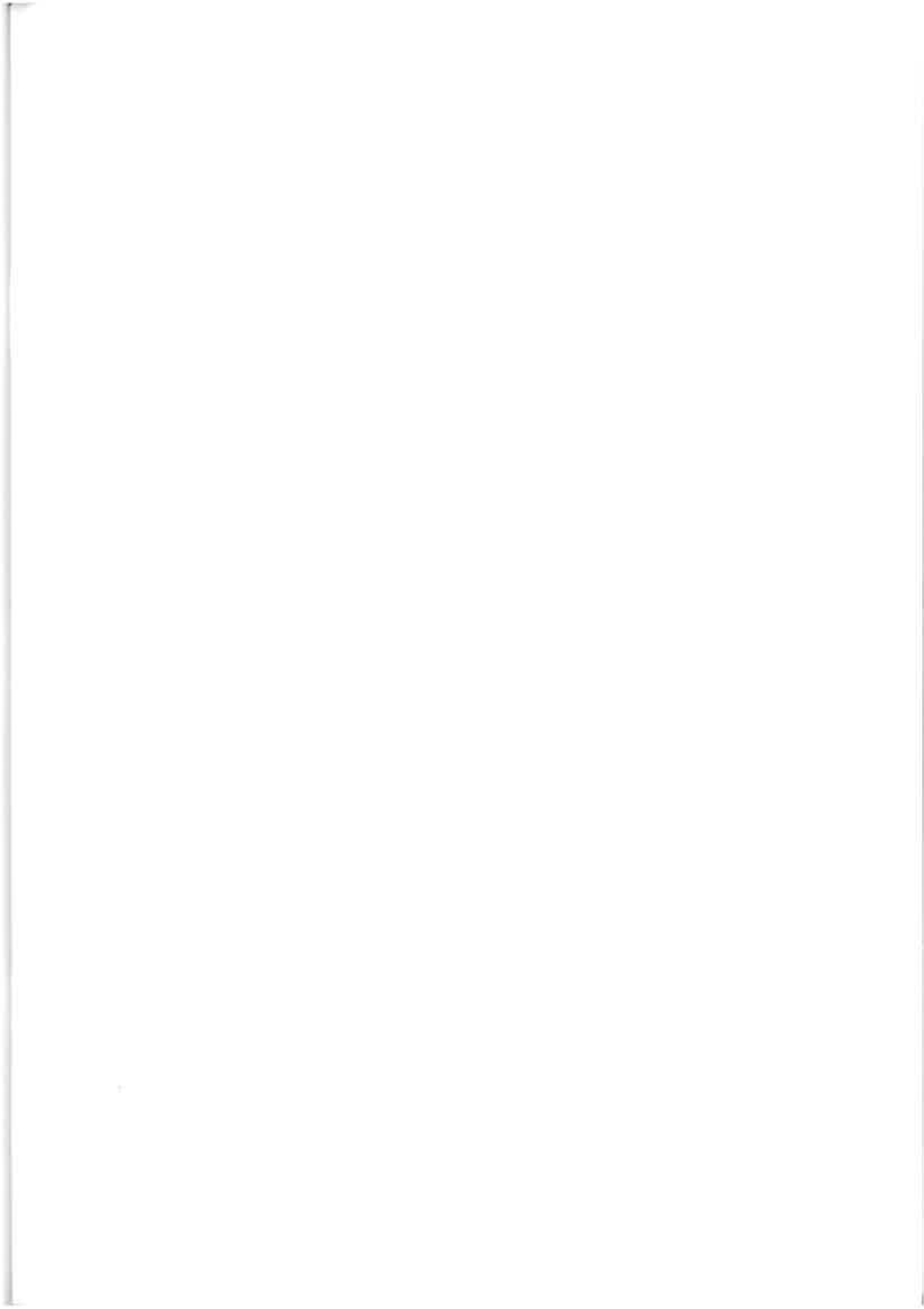
Horst Mutsch
Arnulf-Klett-Platz 2
70173 Stuttgart
Tel. 0711 2092-1406
Fax 0711 2092-1425

Zugeordnete SBN:
Basel, Freiburg, Friedrichshafen, Heidelberg, Heilbronn,
Karlsruhe, Stuttgart, Ulm

Regionalbereich Süd (S-S)

Raimund Paul
Goethestraße 4
80336 München
Tel. 089 1308-49425
Fax 089 1308-49423

Zugeordnete SBN:
Ansbach, Bamberg, Bayreuth, Nürnberg,
Regensburg, Würzburg, Augsburg, Ingolstadt,
Garmisch-Partenkirchen, Kempten (Allgäu), Landshut
(Bay), München Hbf, München-Pasing, Rosenheim



www.bahnflaechen.info

ISBN 3-8176-1127-7



9 783817 611270