

Hochschulbereich – auch tatsächlich – die Grundlage für eine berufliche Tätigkeit geschaffen hat. Vor diesem Hintergrund stellt sich z.B. die in § 49 Abs. 7 Satz 1 und 3 HG NRW enthaltene Zugangsbeschränkung, die die Hochschulen ausschließlich zur Anknüpfung an den ersten berufsqualifizierenden und qualifizierten Abschluss ermächtigt, noch als verhältnismäßig dar. Falls das Bachelorstudium regelmäßig aber nicht die Aufnahme eines Berufs entsprechend dem Bachelorabschluss ermöglicht, sind Überlegungen, das Masterstudium sei als Zweitstudium zu behandeln, obsolet. Vielmehr könnten die für ein Masterstudium auf der Grundlage von § 49 Abs. 7 HG NRW errichteten Zugangshürden unangemessen sein. Dem Absolventen eines Bachelorstudiums dürfte zum Zwecke der Fortsetzung des Studiums der Zugang zur weiteren mit staatlichen Mitteln geschaffenen Ausbildungskapazität, also zum Masterstudium, zu gewähren sein. Ein anderes Ergebnis ließe sich mit Art. 12 Abs. 1 i.V.m. Art. 3 Abs. 1 GG und dem Sozialstaatsprinzip nicht vereinbaren. Der Anspruch auf Teilhabe an Hochschulkapazitäten zum Zwecke der (Gesamt-)Ausbildung wäre also noch nicht erfüllt. Der Abschluss des Bachelorstudiums wäre lediglich ein Zwischenschritt zum Abschluss eines Gesamtstudiums, das erst mit

dem Masterabschluss endete. Der Bachelorabschluss wäre dann mit der früheren Diplom-Vorprüfung, die den Abschluss des Grundstudiums angezeigt hat, vergleichbar. Wenn der Zugang zum Masterstudium als Fortsetzung des (Gesamt-)Studiums nur von einem erfolgreichen Bachelorstudium abhängig wäre, würden sich schließlich Fragen der Zulässigkeit und Rechtswirkung von Überbuchungen nicht mehr stellen.

C. Fazit

Die vorstehenden Ausführungen haben gezeigt, dass die im Hochschulzulassungsrecht seit vielen Jahren praktizierten Überbuchungen neue Probleme aufgeworfen haben. Wenn die Hochschule beim Zugang zum Masterstudium aus anderen Gründen als zur Erreichung der Sollzahl überbucht, dürfte sie regelmäßig an die Zahl der vergebenen Studienplätze gebunden sein. Wenn das Bachelorstudium regelmäßig nicht zur Aufnahme eines Berufs entsprechend dem Bachelorabschluss führt, dürfte dem Absolventen eines Bachelorstudiums zum Zwecke der Fortsetzung des (Gesamt-)Studiums der Zugang zum Masterstudium zu gewähren sein.

Bericht

Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts XVII

– Bericht über die Fachtagung in Tübingen –

von Rechtsanwalt und Notar Prof. Dr. Bernhard Stüer, Richter am BGH-Anwaltssenat, Münster/Osnabrück, und Regierungsdirektor Frank Berka, Hannover/Hamburg*

Die Tübinger Eisenbahnrechtstage sind seit langem ein Treffpunkt der Eisenbahnrechtler zu einem intensiven Meinungsaustausch über aktuelle Fragen des Eisenbahnrechts. Was zunächst im Jahre 1995 an der Deutschen Verwaltungshochschule in Speyer unter der Leitung von Prof. Dr. Willi Blümel (Speyer) und Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter (Köln) begann, setzt sich seit dem Jahre 1999 unter der fachkundigen juristischen Leitung von Prof. Dr. Michael Ronellenfitsch (Tübingen/Mannheim) und Vizepräsident Ralf Schweinsberg vom Eisenbahnbundesamt (EBA Bonn) an der traditionsreichen Eberhard Karls Universität Tübingen fort. Die mehr als 150 Tagungsteilnehmer befassten sich auch bei ihrem 17. Treffen am 07. und 08.09.2011 mit weit gefächerten eisenbahnrechtlichen Themen, die von europarechtlichen Vorgaben und nationalen Rechtsentwicklungen bis zu eisenbahnfachlichen Aktualitäten reichten.

1. Europäisches Eisenbahnrecht

Vizepräsident Ralf Schweinsberg (EBA Bonn) sprach die europäischen Entwicklungen und deren Auswirkungen auf die Tätigkeiten des EBA und den Eisenbahnsektor an. So wurden beispielsweise im Bereich der Fahrzeugzulassungen

durch das sog. »Sektorhandbuch« gemeinsam mit dem Markt Lösungen entwickelt, um nationales und europäisches Recht in Einklang zu bringen und die Zulassungsprozesse zu beschleunigen. Auch das Großprojekt »Fehmarnbeltquerung« zeige, dass behördliche Zuständigkeiten nicht mehr nur aus dem nationalen Recht folgen, sondern als Gegenstand staatsvertraglicher Bestimmungen in weiten Teilen Herausforderungen neuer Art darstellen. Das EBA habe darüber hinaus auch im laufenden Jahr intensiv für die Kapazitätssicherung auf dem Netz gesorgt und dabei auch stets ein Augenmerk auf die Belange der Nutzer gelegt.

* Zu den vorangegangenen Tagungen Stüer/Hermanns, DVBl 1999, 27; DVBl 1999, 1570; DVBl 2001, 179; DVBl 2001, 1653; Stüer, DVBl 2003, 381; Berka, DVBl 2004, 103; Stüer/Berka, DVBl 2004, 1326; DVBl 2005, 1365; DVBl 2006, 1360; Stüer, DVBl 2007, 1349; DVBl 2008, 1368; DVBl 2009, 1498; DVBl 2010, 1220. Vgl. auch den demnächst erscheinenden Tagungsband Ronellenfitsch/Schweinsberg, Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts XVII, Hamburg 2011. Zur Geschichte der Fachtagungen Stüer/Berka, DVBl 2004, 1326

2. Kontinuität und Wandel

Die Vizepräsidentin der Bundesnetzagentur (BNetzA) Dr. Iris Henseler-Unger sprach sich dafür aus, die Kooperation der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Schienenverkehrs zu verstärken. Sie sah hier eine wichtige Aufgabe gerade auch der BNetzA als Regulierungsbehörde. Die Stärkung und Bündelung der nationalen Einflussmöglichkeiten auch durch den Austausch zwischen den nationalen Regulierungsbehörden seien einseitige Vorgaben aus Brüssel vorzuziehen. Zugleich setzte sich die Vizepräsidentin aufbauend auf den guten Erfahrungen dafür ein, den Regulierungsbereich behutsam weiter auszubauen und auch den Dialog mit der DB Netz AG etwa im Bereich der Trassenpreise zu verstärken.

3. Stuttgart 21

»In der Diskussion um Stuttgart 21 und zur Eisenbahntrasse am Oberrhein sind die alten Grabenkämpfe der 68er wieder aufgebrochen. Man hat den Eindruck, dass es sich um dieselben Akteure handelt, die allerdings etwas gealtert sind«, eröffnete Ronellenfisch seine kritische Betrachtung zu den Vorgängen um die Durchsetzbarkeit von Großprojekten. Und er fügte hinzu: »Bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse sind im demokratischen Staat zu respektieren; sie können nicht einfach immer wieder in Frage gestellt werden.« Der Staat müsse Flagge zeigen. Auch mit »alten Ladenhütern« wie angeblich bestehenden Informationsdefiziten, der Forderung nach einer besseren Information und Beteiligung der Öffentlichkeit oder neuen Partizipationsformen könne man dem Übel nicht bekommen. Die bisherigen Instrumente und Verfahren seien ausreichend. Das gelte auch für die Planfeststellung.

In der Diskussion wurde allerdings überlegt, ob nicht vor der förmlichen Eröffnung des Verfahrens bereits in vorgelagerten Verfahren eine Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden müsse.¹ Denn auf der Ebene des Bundesverkehrswegeplans, der Linienbestimmung, der Raumordnung und der Vorbereitung der Antragsunterlagen würden vielfach wichtige Vorentscheidungen getroffen, die in dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren kaum mehr umzustößen seien. Bereits auf diesen Ebenen sei eine Beteiligung der Öffentlichkeit sinnvoll, wenn zugleich sichergestellt sei, dass diese Vorentscheidungen Verbindlichkeiten für das Planfeststellungsverfahren entwickeln. Auch könne das Planfeststellungsverfahren besonders bei einem erheblichen wirtschaftlichen Druck oder einem hohen politischen Interesse durch eine zügige und koordinierte Verfahrensgestaltung gestrafft werden.

4. Reform des Regulierungsrechts

In Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets ist auf nationaler Ebene ein Regulierungsrecht entstanden, von dem allerdings unklar ist, ob die bisher erreichte wirtschaftliche Entflechtung der Eisenbahnverwaltung ausreichend ist. Das bisherige Regulierungsrecht erfasst dabei das weitgehend gelöste Feld der Diskriminierung beim Zugang sowie die allerdings noch teilweise ungelösten Fragen der Entgelthöhe mit der Klärung von Maßstabsfragen und Rendite sowie der Kostenanalyse und dem Leistungsbezug, erläuterte Prof. Dr. Karsten Otte (Bundesnetzagentur, Bonn). Dabei geht es auch um die Zuschlüsselung von Gemeinkosten nach Nutzungsintensitäten oder Markttragfähigkeit und die Frage, ob hier für den Netzbetreiber rechtlich nur eingeschränkt kontrollierbare Beurteilungs- oder Ermessensspielräume bestehen. Wird die Rechtswidrig-

keit einer Maßnahme festgestellt, so hat dies erhebliche Auswirkungen für die öffentliche Finanzierung. Daneben treten Gerichtsentscheidungen der Zivilgerichte, die im Lichte des § 315 Abs. 3 BGB vor dem Hintergrund einer umfassenden Interessenbewertung der Beteiligten zur Angemessenheit und vor allem zum Transparenzgebot Stellung genommen haben. *Otte* sah hier Überschneidungen mit Fragen, die sich auch für die Regulierungsbehörde stellen. Soweit deren Entscheidungen verbindlich seien, müssten sich auch die Zivilgerichte daran halten.

5. Eisenbahnrecht

Wer sich auf den gelegentlich launigen, auch Kuriositäten nicht aussparenden Bericht von Prof. Dr. Urs Kramer (Universität Passau) über die Entwicklung des Eisenbahnrechts gefreut hat, der kam auch in diesem Jahr voll auf seine Kosten. Eines wurde sofort klar: Das Eisenbahnrecht befindet sich weiterhin in Fahrt. Auf europäischer Ebene sind die Verordnung 913/2010 zu den Güterverkehrskorridoren in Kraft getreten sowie Änderungen der Verbraucherschutzrichtlinie und weitere Technische Spezifikationen Interoperabilität (TSI) vom EU-Parlament beschlossen worden. Im deutschen Recht sind neben der bereits rechtswirksamen Triebfahrzeugführerscheinverordnung² Änderungen der in ihrer ursprünglichen Fassung aus dem Jahre 1904 stammenden Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sowie der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) in Vorbereitung. Das Bundeskabinett hat bereits die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie eine Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes beschlossen. Damit nicht genug. Gefordert werden diverse Änderungen zur Planfeststellung wie eine Neuregelung der Öffentlichkeitsbeteiligung und die Streichung des Schienenbonus.

In Berufswünschen von Jungen nimmt der Lokführer neben dem Feuerwehrmann und dem Astronauten nach wie vor einen Spitzenplatz ein. Vielleicht erklärt sich daraus, dass auch die Rechtsprechung sich mit diesem Traumberuf – und zwar wohl eher mit seinen Schattenseiten – eingehend befassen musste. Posttraumatische Folgen einer Notbremsung³ oder die Folgen miterlebter Selbstmorde lassen sich allein durch Geld nicht ausgleichen. Vielfach ist vor Gericht wohl auch ein Vergleich angeraten.⁴ Lokführer oder Busfahrer sollten im Dienst nicht betrunken sein, sonst haben sie ein Problem, urteilten Kölner Arbeitsrichter.⁵ Fristlose Kündigungen von nichtalkoholisierten Geschäftsführern einer Eisenbahngesellschaft sind da schon etwas schwieriger.

Gelegentlich lässt die Rechtsprechung auch Fünfe gerade sein. So gelten alte nach § 14 Abs. 7 AEG a.F. erteilte Sicherheitsbescheinigungen auch über ihr Ablaufdatum fort, wenn nach § 7a AEG eine neue Sicherheitsbescheinigung beantragt worden ist.⁶ Das scheint zwar nicht so ganz dem Gesetzes-

1 Stür/Buchsteiner, UPR 2011, 335.

2 Vom 29.04.2011 (BGBl. I S. 705).

3 LSG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 26.08.2010 – L 2 U 23/09 – jusmeum.de, wonach Bremsvorgänge kein Arbeitsunfall sind.

4 Vor allem, wenn der Lokführer zunächst einen Wildunfall angenommen und erst später von dem Personenschaden erfahren hat, wie in einem vor dem LG Nürnberg-Fürth verhandelten Fall.

5 LAG Köln, Urt. v. 08.11.2010 – 2 Sa 612/10 – Buskraftfahrer.

6 OVG Münster, B. v. 30.12.2010 – 20 B 863/10 – Sicherheitsmanagementsystem.

wortlaut des § 38 Abs. 5a Satz 2 AEG zu entsprechen, ist aber eine höchst pragmatische, im Ergebnis überzeugende Entscheidung.

Zahlreiche Entscheidungen betrafen die eisenbahnrechtliche Planfeststellung. Die Klage gegen die Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld im Abschnitt Erlangen hatte keinen Erfolg.⁷ Die Inanspruchnahme privaten Eigentums zum Zwecke der naturschutzrechtlichen Kompensation ist nur dann zulässig, wenn das Kompensationskonzept plausibel ist und sich die Grundstücksinanspruchnahme nicht vermeiden lässt. Lücken in der Dokumentation und Begründung eines Planfeststellungsbeschlusses rechtfertigen nicht ohne Weiteres den Schluss auf einen Abwägungsausfall oder ein Abwägungsdefizit. Das Münchner Traditionsunternehmen für Kaffee, Feinkost und Delikatessen Alois Dallmayr klagte ohne Erfolg gegen die Nichtberücksichtigung seiner Interessen beim Neubau der Münchener S-Bahn-Stammstrecke München-Mitte. Die Planfeststellungsbehörde darf für die Errichtung eines komplexen Stationsbauwerks bei der Auswahlentscheidung über die technische Bauvariante dem Gesichtspunkt der Bau-sicherheit maßgebliche Bedeutung beimessen. Die Eingriffswerte der Nr. 4.1 der AVV-Baulärm sind bei langandauernden stationären Großbaustellen zur Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze auch für Lärm im Eingangsbereich und auf Freischankflächen von Gastronomiebetrieben grundsätzlich geeignet.⁸ Die DB Netz AG hat entsprechende Umweltinformati- onspflichten. Das Betreiben eines Schienennetzes ist eine umweltbezogene gemeinwohlerhebliche Daseinsvorsorge, da die Existenz und der Betrieb des Schienennetzes zu Veränderungen des Boden- und Landschaftsbildes führt, Auswirkungen auf Fauna und Flora hat und auch eine Lärmquelle für Menschen darstellt. Damit ist der Betreiber eines Schienennetzes eine umweltinformati- onspflichtige Stelle nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 UIG.⁹

Die Gemeinden können sich gegen die Beseitigung eines Bahnübergangs nur bei der konkreten Betroffenheit eigener Belange wehren.¹⁰ Umweltverbände haben nach der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie verstärkte Klagerechte, urteilte der EuGH.¹¹

Mehrfach war das Eisenbahnprojekt »Stuttgart 21« Gegenstand gerichtlicher Entscheidungen. Der Rechtsschutz gegen den Abriss des Hauptbahnhofs aus Gründen entgegenstehender Belange des Urheberrechtsschutzes blieb erfolglos.¹² Denn im Rahmen der vorzunehmenden Interessenabwägung seien die Eigentümerinteressen schwerwiegender als die Urheberinteressen.¹³ Dabei blieb offen, ob nicht schon der Planfeststellungsbeschluss vom 28.01.2005 die Geltendmachung urheberrechtlicher Unterlassungsansprüche verhindere. Auch das Fällen von Bäumen im Schlosspark konnte nicht verhindert werden.¹⁴ Eilanträge des BUND auf einen Baustopp sind ebenfalls gescheitert.¹⁵ Die großformatige Werbung der IHK Stuttgart zugunsten des Eisenbahnprojekts »S 21« ist vom Gericht demgegenüber für unzulässig erklärt worden.¹⁶

6. Güterverkehrskorridore

Am 09.11.2010 ist die EU-Verordnung 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr in Kraft getreten. Die europäische Verordnung gilt unmittelbar in den Mitgliedstaaten und bedarf keiner nationalen Umsetzung. Wesentliches Ziel der

Verordnung ist eine Verbesserung der Zusammenarbeit insbesondere der Infrastrukturbetreiber auf definierten Korridoren. Die Verordnung enthält bereits eine Liste von acht europäischen Korridoren einschließlich vorgegebener Fristen für deren Implementierung. Mit dem Ziel der Bildung eines europäischen Güterverkehrsnetzes sollen weitere Korridore hinzutreten. Kriterien sind das Interesse der Antragsteller, die Güterverkehrsströme, der Verlauf durch mindestens drei Mitgliedstaaten oder eine Strecke von mehr als 500 km, erläuterte Reinhard Hennes vom EBA (Bonn). Auf der Grundlage einer Absichtserklärung der beteiligten Mitgliedstaaten sowie einer Konsultation der betreffenden Infrastrukturbetreiber und Antragsteller wird der Güterverkehrskorridor durch die EU-Kommission nach einem Verfahren im Regulierungsausschuss beschlossen.

Das Management der Korridore besteht aus zahlreichen originären und abgeleiteten Verantwortlichkeiten, erläuterte Dr. Johannes Berg (DB Netz AG, Frankfurt a.M.). Dabei sollen der Infrastrukturmanager und die Zuweisungsstellen im Erfüllen der Anforderungen durch Nutzung bereits existierender Methoden, Tools und Prozesse sowie die Marktbedürfnisse von Infrastrukturmanagern und Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterstützt werden.

Für die Beantragung von Infrastrukturkapazität ist eine einheitliche Anlaufstelle (One-Stop-Shops, OSS) zuständig, die vom Verwaltungsrat benannt oder gegründet wird (Art. 18 VO 913/2010), erläuterte Sabine Clausen (BNetzA, Bonn). Die Anlaufstelle übt ihre Tätigkeit auf transparente und nicht diskriminierende Weise aus. Hierzu wird ein Register geführt, das allen Beteiligten zur Verfügung steht. Diese Tätigkeit unterliegt der Kontrolle durch die (nationalen) Regulierungsstellen, die bei der Überwachung des Wettbewerbs im Güterverkehrskorridor zusammenarbeiten. Sie gewährleisten insbesondere den diskriminierungsfreien Zugang zum Korridor und sind zugleich Beschwerdestellen. Die Regulierungsstellen müssen für die Marktteilnehmer leicht erreichbar sowie in der Lage sein, ihre Entscheidungen unabhängig und effektiv zu treffen (Art. 20 Abs. 1 und 2 VO 913/2010).

7. Kosten der Pflichtleistungen

Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihnen angebotenen Leistungen in dem nach der Rechtsverordnung bestimmten Umfang (§ 26 Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 AEG) zu gewähren (§ 14

7 BVerwG, Urt. v. 24.03.2011 – 7 A 3.10 – NuR 2011, 501 – Erlangen.

8 VGH München, Urteile v. 29.01.2011 – 22 A 09.40045 und 40059 – KommunalPraxis BY 2011, 152 – S-Bahnhof Marienhof.

9 VG Frankfurt/Main, B. v. 07.06.2011 – 7 K 634/10.F – Informationspflichten der DB Netz AG.

10 VGH München, Urt. v. 29.02.2010 – 22 A 09.40005 – Schwandorf-Furth i. Wald.

11 EuGH, Urt. v. 12.05.2011 – C-115/09 – DVBl 2011, 757 – Kraftwerk Lünen; Berkemann, DVBl 2011, 125.

12 OLG Stuttgart, Urt. v. 06.10.2010 – 4 U 106/10 – DVBl 2011, 440.

13 Stürer/Buchsteiner, UPR 2011, 335 mit Hinweis auf RG, Urt. v. 08.06.1911 – 382/11 – RGZ 79, 397 – Felsenland mit Sirenen.

14 VG Stuttgart, B. v. 13.10.2010 – 13 K 3749/10 – Schlosspark. Zum Einsatz von Rußpartikelfiltern beim Bau VGH Mannheim, B. v. 20.10.2010 – 5 S 2335/10; Vergleich beim VGH Stuttgart – 13 K 4188/10 –.

15 VGH Mannheim, B. v. 01.08.2011 – 5 S 1908/11 – beck-aktuell.

16 VG Stuttgart, Urt. v. 07.04.2011 – 4 K 5039/10 – NVwZ 2011, 895.

Abs. 1 Satz 1 AEG). Betreiber von Schienenwegen haben ihre Entgelte dabei so zu bemessen, dass die ihnen insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistung entstehenden Kosten (§ 14 Abs. 1 Satz 1 AEG) zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, ausgeglichen werden (§ 14 Abs. 4 AEG). Die Vollkosten der Pflichtleistung sind ansatz- und ausgleichsfähig. Dabei ist eine marktübliche (Eigenkapital-)Rendite Preisbestandteil, schilderte Florian Röttger (BNetzA, Bonn) die gesetzlichen Grundlagen für die Kosten der Pflichtleistungen.

Schwierige Berechnungsfragen stellen sich auch bei der Berücksichtigung und Bestimmung von Markttragfähigkeiten bei der Regulierung von Trassenentgelten, mit denen sich Wolfram Krick (BNetzA, Bonn) auch unter Herleitung der mathematischen Ramsey-Boiteau-Optimierung befasste.

Der Eisenbahnsektor steht unter einem erheblichen öffentlichen Druck, die Lärmbelastungen insbesondere auf den Hauptkorridoren zu verringern. Maßgeblich für die Lärmerzeugung ist die Bremsbauart des verwendeten Fahrzeugmaterials, die sich wiederum auf die Rauigkeit von Radreifen und Schienenköpfen auswirkt, beschrieb Wolfgang Bohrer (DB Netz AG, Frankfurt am Main) die kritischen Bereiche. Eine erhebliche Lärminderung soll durch die Umrüstung von 135 000 bis 183 000 Güterwagen erreicht werden. Die Verbundstoff-Klotzbremse soll dabei die Grauguss-Klotzbremse ablösen. Auch lärmabhängige Trassenpreise können einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass mittel- und langfristig eine erhebliche Lärmverringerung erreicht wird. Zudem plant die Bundesregierung, den »Schienenbonus« von 5 dB(A), der gegenüber dem Straßenverkehrslärm besteht, schrittweise abzuschaffen und damit faktisch die Lärmgrenzwerte zu senken.

In der Diskussion wurde ergänzend in Frage gestellt, ob der Schienenbonus, der mit Hinweis auf eine bessere Akzeptanz des Schienenlärms in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bei der Lärmvorsorge entwickelt worden sei, auch für die Lärmsanierung Anwendung finden könne (so die Förderrichtlinie durch Bezugnahme auf die 16. BImSchV). Denn die Gesundheitsgefährdungen, die Grundlage für die von der Rechtsprechung entwickelten Lärmsanierungswerte gewesen seien, könnten wohl nur nach einheitlichen Grundsätzen beurteilt werden.¹⁷ Auch das schrittweise Abschaffen des Schienenbonus bereite in der Praxis Probleme. Hier sei es vielleicht besser, in einem glatten Schnitt die Lärmvorsorgewerte und ggf. auch die Lärmsanierungswerte auf die des Straßenverkehrslärms umzustellen.

8. Berücksichtigung von Betriebserschwerungskosten

Im Eisenbahnwesen werden auch lange nach der Herstellung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit umfangreiche Baumaßnahmen im Bestandsnetz durchgeführt. Dabei werden Bahnstrecken zur Erleichterung und Beschleunigung des Bauablaufs immer wieder für mehrere Wochen voll gesperrt. In dieser Zeit können diese Schienenwege nicht von den Zugangsberechtigten genutzt werden. Christine Frizen von der Bundesnetzagentur (Bonn) erläuterte unter Hinweis auf Art. 87e Abs. 4 GG und § 9 Abs. 2 EIBV die wechselseitige Interessenlage zwischen Netzbetreiber und Verkehrsunternehmen. Die DB Netz AG hat bereits eine Richtlinie entwi-

ckelt, in der die Abwicklung des Baustellenmanagements und die frühzeitige Einbindung der Eisenbahnverkehrsunternehmen geregelt werden.

9. Baustellenimmissionen in der Planfeststellung

Für Baulärm bei Eisenbahnbaustellen ist § 22 BImSchG anwendbar (§ 3 Abs. 5 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen liegen dabei erst bei erheblichen Belästigungen vor, erläuterte Prof. Dr. Hans-Peter Michler (FH Trier). Die Rechtsprechung bestimmt die Erheblichkeitsschwelle anhand der Zumutbarkeit der Immissionen, zu deren Bestimmung eine Güterabwägung zwischen emittierender und beeinträchtigender Nutzung vorgenommen wird. Schädliche Umwelteinwirkungen sind grundsätzlich nach dem Stand der Technik zu vermeiden. Ist das nicht möglich, sind sie auf ein Mindestmaß zu beschränken. Eine Verpflichtung zur vollständigen Unterlassung der Baumaßnahmen besteht dagegen nicht. Die Mindestmaßgrenze ist aber nicht gleichbedeutend mit der Zumutbarkeitsschwelle. Passive Schallschutzmaßnahmen sind zur Gewährleistung eines Mindestmaßes nach § 22 BImSchG nicht vorgesehen, können in der Planfeststellung aber über entsprechende Entschädigungsregelungen angeordnet werden (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

10. Betriebspflicht von Serviceeinrichtungen

Das BVerwG hat auf der Grundlage der §§ 2 Abs. 3, 4 Abs. 1 und 11 Abs. 2 Satz 3 AEG über die Betriebspflicht des Betreibers eines Schienenweges befunden.¹⁸ Es ist nicht zulässig, eine Eisenbahnstrecke vor der Erteilung einer Stilllegungsge-nehmigung zu sperren oder die Unterhaltung der Strecke einzustellen oder zu reduzieren. Astrid Schmitz vom EBA (Bonn) befasste sich mit der Frage, ob diese Rechtsprechung auch auf Serviceeinrichtungen (z.B. Rangierbahnhöfe, Häfen, Werkstätten) übertragen werden könne. Im Zusammenhang mit dem Wachstum im Schienengüterverkehr und -personennahverkehr und der steigenden Anzahl an Verkehrsunternehmen gewinnt das Thema stetig an praktischer Bedeutung, ist juristisch aber sehr umstritten – so auch in der Diskussion des Vortrags. Zum Teil wird vertreten, das Stilllegungsrecht (§ 11 AEG) beziehe sich eben nicht auf Serviceeinrichtungen. Die von Schmitz vertretene Gegenauffassung verweist darauf, dass die §§ 2 und 4 AEG sich mit der Infrastruktur insgesamt und nicht nur mit den Strecken und Bahnhöfen i.S.d. § 11 AEG befassen.

11. Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und das Konzept der vertretbaren Alternativen

Werkstätten werden teilweise nicht von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sondern von Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben und sind zumeist nur auf deren Bedarf ausgerichtet. Für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen kann eine Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen allerdings wichtig sein. Das Europarecht ermöglicht dem Betreiber in Deutschland den »Einwand der vertretbaren Alternativen zu seinen Werkstätten«. Bestehen solche Alternativen, kann ein Zugangsanspruch zu Werkstätten abgelehnt werden (Art. 5 Abs. 1 Satz 2 RL 2001/14/EG). Die Übertragung auf alle Serviceeinrichtungen ist umstritten und hat zu ersten Ge-

¹⁷ Halama/Stüer, NVwZ 2003, 1037.

¹⁸ Urt. v. 25.10.2007 – 3 C 51/06 – DVBl 2008, S. 380.

richtsentscheidungen wie im Falle der Autozugterminals vor und auf der Insel Sylt geführt.¹⁹ Die Hürden für den Einwand einer vertretbaren Alternative seien hoch. Der Netzzugangsanspruch dürfe hierdurch nicht eingeschränkt werden, erläuterte Rechtsanwalt Dr. Lorenz Wachinger (Bremen). Die Richtlinie sei in Deutschland insbesondere in § 10 EIBV nur 1:1 umgesetzt und könne damit nicht auf andere Serviceeinrichtungen als Werkstätten ausgedehnt werden.

12. Finanzierung der Infrastruktur von nicht bundeseigenen Bahnen

Neben den sog. bundeseigenen Eisenbahnen (u.a. DB Netz AG, ca. 34 000 km Netzlänge) gibt es auch zahlreiche Eisenbahnen, die nicht mehrheitlich oder ganz im Eigentum des Bundes stehen (NE = nicht bundeseigen, etwa 4 200 km Streckenlänge). Rechtsanwalt Christoph Konrad (Berlin) berichtete von einem Fall eines ausbauwilligen Unternehmens, dessen Infrastruktur sogar die DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzen wollen. Art. 87e Abs. 4 GG sieht nur eine Finanzierung von bundeseigenen Schienenwegen vor, ausgestaltet durch das BSchwAG. Zwar liegt damit keine nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung vor. Gleichwohl kann eine Finanzierung der Infrastruktur von NE-Bahnen durch den Bund sinnvoll sein, etwa in der Seehafenhinterlandanbindung zur Entlastung der DB-Strecken. Lediglich das Regionalisierungsgesetz oder das Entflechtungsgesetz als Nachfolgeregelung für das GVFG wären auch auf NE-Bahnen anwendbar; sie beziehen sich aber nur auf den ÖPNV und nicht den hier bedeutsamen Güterverkehr.

13. Internationaler Fahrausweis

Die Fahrgastrechte gewinnen zunehmend an Bedeutung. Das gilt nicht nur für Reisen im Inland. Wird eine grenzüberschreitende Reise angetreten, so wird das heute in verschiedenen Fahrausweisen dokumentiert. Kommt es im Verlauf der Reise zu Störungen, die beispielsweise mit einer erheblichen Verspätung am Zielort enden, so richtet sich die Verspätungsentschädigung nach Art. 17 der EG-Verordnung 1371/2007 (»Fahrgastrechteverordnung«). Der Anspruch besteht jedoch nur gegen den Beförderer für die jeweilige Teilstrecke, machte Ina Schomaker vom EBA (Bonn) deutlich. Denn mit dem Fahrkartenerwerb wird nicht ein einheitlicher Beförderungsvertrag »mit der Eisenbahn«, sondern eine Mehrzahl von Beförderungsverträgen mit einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossen. Für den Bahnkunden ist das wohl nicht sehr benutzerfreundlich. Nach Art. 9 der VO sollen jedoch »soweit verfügbar« sog. Durchgangsfahrkarten ausgestellt werden.

14. Fahrkarte als Legitimationspapier

Vom kleinen Pappkärtchen zum Automatenfahrtschein, Handyticket und selbstausdruckbaren Online-Ticket: Die Fahrkarte hat im Laufe der letzten Jahre eine rasante Entwicklung erlebt, über die Michael Schmitz vom EBA (Bonn) berichtete. Rechtsgrundlagen finden sich in den Beförderungsbedingungen der Verkehrsunternehmen und ergänzend in § 9 EVO. Die Fahrgastrechteverordnung trifft nunmehr ebenfalls Regelungen zur Fahrkarte und bezieht dabei Anhang A des COTIF (CIV) ein. Pflichten aus dem Beförderungsvertrag regelt Art. 6 in Anhang 1 CIV. Probleme treten insbesondere bei einer Beschädigung, Verschmutzung und

dem Verlust der Fahrkarte auf. Reisende können dann den Abschluss des Beförderungsvertrages gegenüber dem Zugbegleiter nicht nachweisen. Nach Erlass der EG-Verordnung 1371/2007 sei die Fahrkarte – so Schmitz – nicht mehr als Wertpapier nach § 807 BGB, sondern als Beweiskunde nach § 808 BGB einzustufen. Bei Verlust und Beschädigung könne eine neue Fahrkarte als Ersatzkunde ausgestellt werden (§§ 798–800 BGB).

15. Netzzugang versus Stilllegung von Infrastruktur

Das Gegenstück zur unternehmensbezogenen Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG ist die Stilllegungsgenehmigung, § 11 AEG regelt, dass primär gegenüber der Stilllegung von Infrastruktur deren Abgabe an ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist. Dr. Johannes Berg von der DB Netz AG (Frankfurt a.M.) erläuterte, dass nur ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Inhaber des Rechts und der Pflicht zum Betrieb einer Infrastruktur sein könne. Mehrere Unternehmen können dagegen nicht gleichzeitig dieselbe Infrastruktur betreiben.²⁰ Die öffentlich-rechtlichen Betreiberpflichten sind dabei unabhängig von zivilrechtlichen Rechtsverhältnissen (Schuld- und Sachenrecht). Ein Netzzugangsanspruch besteht dabei gegenüber dem Inhaber der Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG.

16. Rückfahrkarte nach Tübingen

Die juristische Eisenbahnreise, die von Ronellenfitsch mit einer Übersicht zum Natur- und Artenschutz abgerundet wurde, geht weiter. Auch im September 2012 wird die ehrwürdige Universitätsstadt am Neckar, die auch in diesem Jahr nicht nur beim traditionellen Abendempfang ihre Gastfreundschaft unter Beweis stellte, ein vielbeachtetes Forum für die Eisenbahnrechtler Deutschlands bieten.

19 OVG Münster, B. v. 13.01.11 – 13 B 1818/10 – DVBl 2011, S. 423.

20 VG Greifswald, Urt. v. 18.01.2011 – 4 A 1004/08 –.