

Az.: 1 C 8/08



SÄCHSISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

Im Namen des Volkes

Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

der
vertreten durch den Vorstand

- Klägerin -

prozessbevollmächtigt:

gegen

die Bundesrepublik Deutschland
vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Dresden
August-Bebel-Straße 10, 01219 Dresden

- Beklagte -

wegen

des Neubaus eines Bahnüberganges
hier: Klage

hat der 1. Senat des Sächsischen Obergerverwaltungsgerichts durch den Richter am Obergerverwaltungsgericht Kober, die Richterin am Obergerverwaltungsgericht Schmidt-Rottmann und die Richterin am Verwaltungsgericht Berger aufgrund der mündlichen Verhandlung

am 20. Januar 2010

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

Die Klägerin begehrt von der Beklagten die Neubescheidung ihres Antrages vom 7.11.2007 auf Genehmigung des Neubaus eines Fußgängerüberganges am

Die Klägerin beabsichtigt die Errichtung eines höhengleichen, nichttechnisch gesicherten Fußgängerüberganges im Bereich des Dieser soll die Gleisanlagen (Gleis 101 und 102) bei km 46,243 der Strecke queren. Für die Strecke 6200 ist der Endbahnhof und ist zur Zeit mit 34 täglichen Zugfahrten belegt. Durchfahrten sind auf dieser Strecke möglich, jedoch planmäßig von der Klägerin nicht vorgesehen. Durch den Übergang soll insbesondere der Fußweg zwischen dem - neuen - zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und dem von bisher 200 m auf 50 m verkürzt werden. Der neue Weg soll öffentlich gewidmet werden.

Die Sicherung des Überganges soll durch die Gewährleistung von Übersicht erfolgen. Hierzu sollen die Sichtflächen entlang der Gleise von Bewuchs befreit und zukünftig freigehalten werden. Durch Signaltafeln sollen herannahende Schienenfahrzeuge zur Abgabe eines deutlich hörbaren Warnsignals verpflichtet werden. Des Weiteren sollen an beiden Seiten des Überganges Umlaufsperrern errichtet werden, um ein unachtsames Betreten der Gleise zu verhindern. Die auf 32.924,75 € veranschlagten Baukosten sollen von der Stadt als Trägerin der Straßenbaulast getragen werden.

Auf die von der Klägerin für den Übergang am 7.11.2007 bei der Beklagten beantragte planungsrechtliche Zulassungsentscheidung teilte diese ihr mit Schreiben vom 7.1.2008 mit,

dass dem Antrag nicht entsprochen werden könne, weil die gewählte Art der Sicherung des Übergangs über die Gleisanlage des nicht dem Stand der Technik zur Wahrung des Schutzes von Reisenden entspreche. Die vorgesehene Querung sei nur unter Errichtung einer technischen Sicherung in Gestalt einer Fußgängerschranke zulässig.

Nachdem die Klägerin der Bitte um Rücknahme des Antrages bis zum 29.2.2008 nicht entsprochen hatte, lehnte die Beklagte den Antrag mit Bescheid vom 18.3.2008 unter Bezugnahme auf ihre Ausführungen im Schreiben vom 7.1.2008 ab.

Zur Begründung ihrer hierauf am 18.4.2008 erhobenen Klage führt die Klägerin aus: Der geplante Übergang entspreche den an ihn zu stellenden Sicherheitsanforderungen. Bei ihm handele es sich um einen Bahnübergang nach § 11 Abs. 1 Satz 1 EBO, da er eine höhengleiche Kreuzung zwischen einer Eisenbahn und einem Weg darstelle und auch als öffentlicher Weg gewidmet werden solle. Die Ausnahmetatbestände nach § 11 Abs. 1 Satz 2 EBO, denen zufolge lediglich Übergänge, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen oder Übergänge für Reisende, nicht als Bahnübergänge gelten, lägen nicht vor. Innerdienstlicher Verkehr solle offensichtlich nicht über ihn abgewickelt werden. Es handele sich aber auch nicht um einen Reisendenübergang. Dies seien nur Übergänge, die es den Reisenden ermöglichen sollten, „den Bahnsteig zu wechseln“. Als Weg zu den Bahngleisen sei der Übergang hingegen nicht konzipiert. Die Nutzer würden unterschiedliche Ziele haben. Für die Fußgänger vom ZOB kämen sowohl der Bahnhofsvorplatz mit Taxistand und Versorgungseinrichtungen, als auch die Einrichtungen im Empfangsgebäude oder die Züge in Richtung, und in Betracht. Die vom Bahnhof kommenden Fußgänger könnten den Übergang auf dem Weg zum ZOB oder weiter in die Innenstadt von nutzen. Ein eindeutiger Bezug zum Zugreiseverkehr existiere nicht. Insbesondere diene der Übergang nicht dazu, von einem Bahnsteig auf einen parallel gelegenen Bahnsteig zu gelangen. Die Kostentragung durch die Stadt als Straßenbaulastträger verdeutliche, dass das Vorhaben der Verbesserung der Fußgängerverkehrsanbindung und nicht etwa der Verbesserung des Zugangs zum Bahnsteig des Gleises 101 diene.

Die geplanten Sicherungsmaßnahmen entsprächen den Vorgaben der EBO für Bahnübergänge von Fußwegen. Gemäß § 11 Abs. 9 Satz 1 EBO dürften diese durch die Übersicht über die Bahnstrecke (§ 11 Abs. 12 EBO) oder durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (§ 11 Abs. 18 EBO) gesichert werden. Da es sich um eine Nebenbahn handele, dürften zudem

Umlaufsperrern oder ähnlich wirkende Einrichtungen angebracht werden (§ 11 Abs. 9 Satz 2 EBO). Alle drei Sicherungsmaßnahmen seien in der vorgelegten Planung enthalten. Selbst bei Annahme eines Reisendenübergangs i. S. v. § 11 Abs. 1 Satz 2 EBO genügen diese Maßnahmen. § 13 Abs. 4 EBO nenne keine konkreten baulichen Mindestanforderungen. Die notwendigen Maßnahmen seien anhand des Einzelfalls zu ermitteln. Der geplante Übergang betreffe eine mit 34 täglichen Zugfahrten vergleichsweise gering befahrene Strecke, bei welcher der der Endbahnhof sei, so dass die Züge in aller Regel nur mit sehr geringer Geschwindigkeit führen. Es existierten zudem Geschwindigkeitsbeschränkungen von 20 oder 50 km/h. Die Situation sei deshalb sowohl für den Lokführer, wie für die Fußgänger leicht einzuschätzen. Letztlich müssten bei der Gesamtbetrachtung auch die wirtschaftlichen Proportionen gewahrt bleiben. So verursache die Errichtung einer Fußgängerunterführung als Querung Kosten von 1,2 Millionen €. In Anbetracht der fehlenden Gefährdung von Fußgängern seien weitergehende Forderungen der Beklagten nicht angemessen.

Die Klägerin beantragt,

die Beklagte unter Aufhebung ihres Bescheides vom 18. März 2008 zu verpflichten, über den Antrag der Klägerin vom 7. November 2007 auf Genehmigung des Neubaus eines Bahnüberganges bei km 46,243 der Strecke im unter Berücksichtigung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Der Antrag sei ermessensfehlerfrei abgelehnt worden. Für die Frage, ob es sich im vorliegenden Fall um einen Reisendenübergang oder um einen Bahnübergang handle, sei die Richtlinie 413.0502 der Klägerin als anerkannte Regel der Technik zu Grunde zu legen. Gemäß Abschnitt 1 Abs. 6 dieser Richtlinie könne ein Reisendenübergang zwei Bahnsteige miteinander oder einen Bahnsteig mit einer Bahnanlage oder einem öffentlichen Verkehrsraum verbinden. Hier verbinde der Übergang den ZOB als öffentlichem Verkehrsraum mit dem Bahnsteig zu den Regionalzügen nach der Strecke 6200 und dem Empfangsgebäude. Zudem verbinde er den ZOB mit den Bahnsteigen der S-Bahnstrecke 6240 Dies sei auch der Zweck des Übergangs, wie § 2 Abs. 1 der abgeschlossenen Kreuzungsvereinbarung zeige. Hiernach diene das Vorhaben der Herstellung kurzer Wege bzw. Umsteigebeziehungen zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr und dem Zugverkehr. Zielgruppe der Sicherungsmaßnahmen an Reisendenübergängen seien nach Abschnitt 1 Abs. 3 der Richtlinie alle Personen, die nach § 62 Abs. 1 EBO die dem

allgemeinen Verkehr dienenden Bahnanlagen betreten dürfen. Es komme deshalb nicht darauf an, ob einige der Reisenden zum Taxistand, in die Stadt und nicht zum Zug oder in das Empfangsgebäude gingen. Der weitergehende Schutz der Reisenden rechtfertige sich aus dem Umstand, dass sich Reisende in Anbetracht eines zur Abfahrt bereit stehenden Zuges oder Busses unüberlegt und spontan verhielten, ggfs. einen zweiten Zug übersähen oder sich beim Verlassen des Zuges oder Bahnsteiges nicht der Gefahr durch einen weiteren Zug bewusst seien. Diese Situation sei hier gegeben. Im Gegensatz dazu sei die Benutzung eines Bahnüberganges dadurch gekennzeichnet, dass die Bahnanlage nur zu dem Zweck betreten werde, um eine Straße oder einen Weg zu benutzen.

Mit ihrer Planung verstoße die Klägerin gegen ihre eigenen Vorschriften. Auf einen fehlenden Durchfahrtsverkehr könne sie sich nicht berufen, da sie anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß § 14 AEG auf Antrag die Durchfahrt zulassen müsse. Zudem sei nach S. 10 ihres Erläuterungsberichts zum Antrag eine Durchfahrt mit 50 km/h auf Gleis 102 möglich. Nach Abschnitt 3 Abs. 3 der Richtlinie der Klägerin dürften nichttechnische Sicherungsmaßnahmen wie „Warntafel“ und „Umlaufsperr“ nur bei Einfahrtsgeschwindigkeiten von maximal 20 km/h angewandt werden. Hier betrage sie hingegen 50 km/h. Die Sicherungsmaßnahme „Warntafel mit Umlaufsperr“ sei nach Abschnitt 2 Abs. 1 der Richtlinie nur bei durchschnittlich 50 Reisenden pro haltenden Reisezug zulässig. Dieser Wert werde nach den Schätzungen der Beklagten weit überschritten. Die Anwendung des Computerprogramms RÜ-BE-Anhang 2 zur Richtlinie ergebe, dass selbst bei angenommener Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h bei nur 245 täglich Reisenden technische Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen seien. Sie gehe davon aus, dass die Station täglich mehr als 1000 Reisende zähle. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h sei nach dem Computerprogramm schon bei einem einzigen täglich Reisenden der Übergang mit Licht- und Tonsignal abzusichern und bei 39 Reisenden eine Schranke erforderlich. Der Verstoß gegen die Richtlinie sei sicherheitsrelevant, da diese gemäß Abschnitt 4 Abs. 2 Mindestanforderungen aufstelle, um gemäß § 13 Abs. 4 EBO den Schutz der Reisenden zu gewährleisten.

Selbst im Fall der Einhaltung der nur Mindestanforderungen enthaltenden Richtlinie würde die begehrte Planfeststellung aufgrund der örtlichen Verhältnisse gegen das Abwägungsgebot verstoßen. Die örtlichen Verhältnisse würden in erster Linie durch die Benutzer des Übergangs und die besondere Umsteigesituation im Bahnhofsbereich geprägt. Nach den

Recherchen der Beklagten würde der Übergang in überproportionaler Weise von Kindern und Jugendlichen genutzt. Grund hierfür sei u. a. die neue große Berufsschule in, für die eigens ein Haltepunkt errichtet worden sei. Zudem absolviere eine große Zahl von Jugendlichen Ausbildung und Studium in, Sie kämen morgens mit dem Bus aus der Umgebung, um dann mit der S-Bahn nach zu gelangen. Dieser Benutzerkreis werde weder durch Pfeifsignale, Umlaufsperrung noch die Übersicht auf die Bahnstrecke geschützt. Diese seien gerade zu Schulbeginn und -ende in größeren Gruppen unterwegs und benutzten nicht selten MP 3-Player und ähnliches, die zu weiterer Ablenkung führten. Des Weiteren könnten die Reisenden hier ihre Anschlusszüge und Anschlussbusse einfahren und stehen sehen. Insbesondere bei Verspätungen würden sie bestrebt sein, ihre Anschlüsse gerade noch zu erreichen. Die gesamte örtliche Situation werde von besonderer Eile geprägt sein. Insgesamt liege eine ganz andere Situation vor als bei einem Bahnübergang auf freier Strecke, der sich im öffentlichen Wegenetz befinde. Dessen Nutzer seien nicht einer besonderen Bahnhofssituation ausgesetzt und müssten den Übergang nicht während des Umsteigevorganges von einem in das andere Verkehrsmittel queren. Abwägungserheblich seien auch die Auswirkungen des Vorhabens auf die Nachbarschaft. Die vorgesehenen Pfeifsignale führten an der rund 50 m entfernten Wohn- und Hotelbebauung zu einem Spitzenpegel von 105 db(A). Damit sei die Schwelle zur Schädigungseignung bei Menschen überschritten. Die Aufwachschwelle liege bereits bei 60 dB(A). Demgegenüber könne sich die Klägerin für den neuen Übergang nicht auf Bestandsschutz berufen.

Die Errichtung des Übergangs mit technischer Ausstattung sei auch zumutbar. Die Errichtung des Übergangs mit der geforderten Schrankenanlage führe zu Kosten von 180.000,- € gegenüber 60.000,- € bei der nichttechnisch gesicherten Ausführung. Die Kosten im Fall eines Unfalls lägen wesentlich höher. Eine Genehmigung des Antrages unter Beifügung von Schutzauflagen käme nicht in Betracht. Für die Herstellung von technischen Sicherungsanlagen sei ein neues Planungskonzept erforderlich.

Ein für die Klägerin günstigeres Ergebnis ergäbe sich auch nicht für den Fall, dass der Übergang als Bahnübergang qualifiziert werde. Die EBO stelle nur Mindestanforderungen für Bahnübergänge auf, die je nach den örtlichen Verhältnissen zu modifizieren seien. Hier ergebe sich aus der besonderen örtlichen Situation und aus dem Benutzerkreis eine besondere Gefährlichkeit der Kreuzung.

Die Klägerin hat hierauf repliziert: Das es sich hier um einen Bahnübergang handle, folge schon aus § 1 EKrG und § 11 Abs. 1 Satz 1 EBO. Danach seien Bahnübergänge höhengleiche Kreuzungen von Eisenbahnen mit öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen. Aufgrund der beabsichtigten Widmung des Übergangs durch die Stadt kreuze ein öffentlicher Weg eine Bahnstrecke. Er stelle auch nach der Richtlinie 413.0502 keinen Reisendenübergang dar, da der Übergang weder auf einem Bahnsteig beginne, noch auf einem solchen ende. Allein der bloße Bezug des Übergangs zum Zugverkehr genüge nicht. Die vorgesehenen Warnsignale seien immissionsschutzrechtlich nicht zu prüfen, da die TA-Lärm auf sie keine Anwendung finde. Die Berechnungen nach dem Computerprogramm RÜ-BE sei nur für Reisendenübergänge maßgeblich und deshalb hier ohne Belang.

Die Beklagte ist dem entgegengetreten. Für die Qualifizierung als Reisendenübergang sei eine funktionale Betrachtungsweise geboten. Es komme deshalb nicht darauf an, ob der Übergang wenige Meter neben dem Bahnsteig ende. Im Übrigen gehöre die Fläche, auf welcher der Übergang ende, noch zum Bahnsteig, zumindest aber zum Bahnhofsvorplatz und stelle damit eine gewidmete Betriebsanlage (Bahnanlage) dar. Es sei deshalb gar nicht möglich, dass die Stadt diesen Bereich öffentlich widme. Dies sei erst zulässig, wenn das Eisenbahnbundesamt eine entsprechende Freistellungsentscheidung gemäß § 23 AEG getroffen habe. Da der Bahnhofsvorplatz in unmittelbar der Erschließung der Bahnsteige und des Empfangsgebäudes diene, sei eine Freistellung dieser Fläche ausgeschlossen. Die Aussagen der Klägerin zu den Durchfahrten seien unzutreffend. Die von der Klägerin für jeden Bahnhof zu erstellenden „Örtlichen Richtlinien“ besagten für den: „Alle sicherungstechnisch möglichen Durchfahrten sind zugelassen“. Dass die Klägerin derzeit nach Regelfahrplan dort keine Durchfahrten vorsehe, sei wegen des Netzzugangsrechts nach § 14 AEG irrelevant. Deshalb müssten Durchfahrten mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h in die Abwägung einbezogen werden. Die nachbarschaftlichen Belange seien unabhängig von der Anwendbarkeit der TA Lärm bei der Abwägung zu berücksichtigen.

Für die näheren Einzelheiten wird auf den Inhalt der Gerichtsakte und den vorlegten Verwaltungsvorgang der Beklagten verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig. Insbesondere ist die erstinstanzliche Zuständigkeit des Senats gemäß § 48 Abs. 1 Nr. 7 VwGO gegeben, da sich diese Regelung auch auf die Änderung vorhandener Bahnstrecken bezieht (vgl. nur Kopp/Schenke, VwGO, 16. Aufl., § 48 Rn. 10). Da es sich bei der begehrten Planfeststellung gemäß § 18 Satz 2 AEG um eine Abwägungsentscheidung handelt, ist auch die Bescheidungsklage nach § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO zulässig. Der Durchführung eines Vorverfahrens bedurfte es nach § 68 Abs. 1 Satz 2 VwGO, § 18 Satz 2 AEG, § 74 Abs. 1 Satz 2, § 70 VwVfG nicht.

Die Klage ist jedoch unbegründet. Die Klägerin hat nach § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO keinen Anspruch auf Neubescheidung ihres Planfeststellungsantrages, da dieser abwägungsfehlerfrei durch die Beklagte abgelehnt wurde. Diese hat gemäß § 18 Satz 2 AEG im Rahmen der begehrten Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zutreffend berücksichtigt und den Antrag rechtsfehlerfrei abgelehnt.

Gemäß § 4 Abs. 1 AEG i. V. m. § 2 Abs. 1 Satz 1 EBO müssen Bahnanlagen den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Zu den Bahnanlagen gehören Bahnübergänge. Bei ihnen handelt es sich um höhengleiche Kreuzungen von Eisenbahnen mit Straßen, Wegen und Plätzen (§ 11 Abs. 1 Satz 1 EBO). Übergänge, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen und Übergänge für Reisende gelten nicht als Bahnübergänge.

Ausgehend von den vorliegenden Plänen und dem funktionellen Zusammenhang des Übergangs ist der Senat der Überzeugung, dass es sich bei diesem um einen Reisendenübergang handelt. Er ist dazu bestimmt und geeignet, den Übergang von Reisenden über die Gleise 101 und 102 am zu ermöglichen. Der Übergang soll entweder die Wegstrecke vom neuen Busbahnhof zum angrenzenden Bahnsteig der Linie - oder weiter über den Bahnhofsvorplatz zu den Bahnsteigen, insbesondere für die S-Bahnen der Linie, von bisher 200 m auf rund 50 m verkürzen bzw. von diesen Bahnsteigen den Übergang von der Bahn in die Busse auf dem ZOB in gleicher Weise verkürzen. Im

Unterschied zu einem Bahnübergang dient dieser Übergang nicht lediglich dazu, das Überqueren von Bahngleisen zu ermöglichen, damit - hier - der Fußgängerverkehr ungeachtet der Gleisanlagen „weiter seines Weges gehen kann“. Er hat einen spezifisch funktionalen Zusammenhang mit dem und der Beschleunigung wie Erleichterung des Übergangs von den Bahnsteigen zum ZOB oder in umgekehrter Richtung. Insoweit ist es nicht entscheidungserheblich, ob man für die nähere Bestimmung des Begriffs des „Reisendenübergangs“ auf die eine anerkannte Regel der Technik darstellende „Richtlinie 413.0502 - Infrastruktur gestalten; Reisendensicherung auf höhengleichen Übergängen betrieblich planen“ (nachfolgend: Richtlinie) der Klägerin, zurückgreift. Die Bestimmung des Begriffs des „Reisendenübergangs“ aus § 11 Abs. 1 Satz 2 EBO scheint dem Senat keine Frage zu sein, die nach anerkannten Regeln der Technik, sondern nach den Regeln der Normauslegung zu erfolgen hat. Welche Anforderungen sodann an den Übergang zu stellen sind, kann sich - erst - dann nach den Regeln der Technik bestimmen. Dies bedarf aber hier keiner näheren Betrachtung da auch die Voraussetzungen für die Annahme eines Reisendenübergangs nach dieser Richtlinie vorliegen.

Gemäß Abschnitt 1 Abs. 6 der Richtlinie stellt der Reisendenübergang einen Übergang dar, der zwei Bahnsteige miteinander oder einen Bahnsteig mit einer Bahnanlage oder einem öffentlichen Verkehrsraum verbindet. Diese Verbindung liegt hier jedenfalls in Gestalt der Bahnsteige am Gleis 101 und dem ZOB vor. Von einer Verbindung ist auch auszugehen, wenn der Übergang nicht unmittelbar auf den Bahnsteig mündet, ihn aber gleichwohl aufgrund eines engen räumlichen Zusammenhanges - zusätzlich - erschließt. Dieser enge räumliche Zusammenhang liegt hier aufgrund des nur wenige Meter vom Beginn des Bahnsteigs anmündenden Übergangs vor. Dass die Züge an diesem Bahnsteig derzeit erst im weiteren Verlauf dieses Bahnsteigs halten, ist ohne Belang, da die verbindende Funktion des Übergangs zu einem Bahnsteig hierdurch nicht in Frage gestellt wird.

Ausgehend von einem Reisendenübergang ist nach § 13 Abs. 4 EBO bei der Planung der Schutz der Reisenden zu gewährleisten. Abwägungsfehlerfrei ist die Beklagte davon ausgegangen, dass die von der Klägerin allein vorgesehene nichttechnische Sicherung des Übergangs nicht geeignet ist, für einen hinreichenden Schutz der Reisenden zu sorgen. Die Beklagte hat hierzu zutreffend auf die örtlichen Verhältnisse des Übergangs abgestellt. Diese hat sie zu Recht als durch die Benutzer des Übergangs und als durch die besondere Umsteigesituation im Bahnhofsbereich gekennzeichnet angesehen. Sie hat überzeugend

dargelegt, dass mit einer hohen Zahl von alleinreisenden Minderjährigen als Nutzer auszugehen ist. Der ZOB ist u. a. ein zentraler Umsteigepunkt, um mit der Regionalbahn zur Berufsschule in zu gelangen. Zu Recht ist die Beklagte auch davon ausgegangen, dass viele Schüler und Studenten über den ZOB morgens ihre Züge Richtung zum Schul- oder Ausbildungsbesuch nehmen und abends in umgekehrter Richtung zurückkehren. Das Verhalten dieser Nutzergruppe ist gekennzeichnet durch unaufmerksames bzw. abgelenktes Verhalten, welches nicht erwarten lässt, dass den Gefahren durch den Zugverkehr hinreichende Aufmerksamkeit geschenkt wird. Die oft übliche Verwendung von MP 3-Playern in dieser Alterstufe erhöht die Gefahr, dass auch Warnsignale von Zügen schlicht nicht gehört werden. Hinzutritt, dass Schüler und Auszubildende oftmals in Gruppen ihren Weg nehmen, so dass die Aufmerksamkeit durch das Geschehen in der Gruppe gebannt ist und nicht für die Wahrnehmung von Gefahren von außen offen ist. Dies lässt eine Sicherung des Übergangs im Wege der Selbstsicherung der Nutzer als unzureichend erscheinen. Es bedarf einer technischen Sicherung, um bei Gefahr ein Überqueren der Gleise unabhängig vom Grad der Aufmerksamkeit der Nutzer auszuschließen. Diese Forderung wird durch den Umstand bekräftigt, dass auf dem Gleis 102 Durchfahrten mit bis zu 50 km/h zulässig sind, worauf es allerdings nicht entscheidungserheblich ankommt.

Die vom Klägervorteiler angeführte Möglichkeit, dass bei Anbringung einer Schranke keine höhere Sicherheit gewährleistet sei, da diese unterkrochen werden könne, sieht der Senat als nicht maßgeblich an. Das Hauptgefährdungspotential für jugendliche Nutzer liegt in dem unachtsamen Überqueren des Übergangs und nicht in der - aufmerksamen - Überwindung einer Sicherung durch einzelne Nutzer.

Die Nutzung des Übergangs wird zudem geprägt durch die Umsteigesituation von der Bahn in den Bus oder umgekehrt. Mithin durch eine Situation die oftmals - insbesondere infolge von Verspätungen - durch Hektik und unangemessene Risikobereitschaft geprägt ist, um etwa einen Anschluss noch zu erreichen.

Nichts anderes ergibt sich zur Überzeugung des Senats für den Fall, dass man den Übergang mit der Klägerin als - bloßen - Bahn- und nicht als Reisendenübergang ansieht und deshalb § 11 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 EBO Anwendung findet. Gemäß § 11 Abs. 9 EBO dürfen Bahnübergänge von Fuß- und Radwegen durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18) gesichert werden. Außerdem

dürfen Umlaufsperrern oder ähnlich wirkende Einrichtungen angebracht sein. Die Klägerin sieht diese Einrichtungen für den Übergang kumulativ vor und hält diese für ausreichend. Die Beklagte tritt dem aber zutreffend mit dem Einwand entgegen, dass es sich bei § 11 Abs. 9 EBO nur um Mindestanforderungen handele, die je nach den örtlichen Gegebenheiten zu modifizieren seien. Hierfür spricht, dass § 11 Abs. 9 EBO nach seinem Wortlaut („dürfen“) nur eine Befugnis zur Ausstattung der Bahnübergänge mit bestimmten Einrichtungen ausspricht. Es handelt sich aber bei dieser Regelung nicht um eine abschließend die Zulässigkeit regelnde Vorschrift. Selbst unter Annahme eines - schlichten - Bahnübergangs im Sinne von § 11 Abs. 1 Satz 1 EBO war die Annahme der Beklagten berechtigt, dass nach Lage der örtlichen Gegebenheiten auf der Grundlage von § 2 Abs. 1 EBO weitergehende Anforderungen an den Übergang zu stellen sind und wegen der vorgenannten Gefährdungsmomente eine nichttechnische Sicherung des Übergangs unzureichend ist.

Zutreffend war es im Übrigen, dass die Beklagte gegenüber einer Absicherung mit Pfeifsignalen auch die nachbarlichen Belange in Gestalt der 50 m entfernten Wohnbebauung eingestellt und wie erfolgt gewichtet hat. § 18 Satz 2 AEG sieht eine Würdigung privater Belange (nicht nur: Rechte) ausdrücklich vor, so dass es auf eine Anwendbarkeit der TA Lärm auf den Übergang hier nicht ankommt. Die an Stelle der nichttechnischen Sicherung hier von der Beklagten als in Betracht kommende Maßnahme bezeichnete Beschränkung des Übergangs hält sich zudem auch wirtschaftlich in einem vertretbaren Rahmen (180.000,- € zu 60.000,- €). Zudem kommt es nicht in Betracht, das hier greifbare Gefährdungspotential für Kinder und Jugendliche im Fall einer bloß nichttechnischen Sicherung des Übergangs mit dem Argument von andernfalls notwendigen hohen Kosten zu rechtfertigen.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Revision ist nicht zuzulassen, da keiner der Gründe des §132 Abs. 2 VwGO vorliegt.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist beim Sächsischen Obergericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils einzulegen. Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht einzureichen.

In der Begründung der Beschwerde muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der Obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der der Beschluss abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen.

In Angelegenheiten, die ein gegenwärtiges oder früheres Beamten-, Richter-, Wehrpflicht-, Wehrdienst- oder Zivildienstverhältnis oder die Entstehung eines solchen Verhältnisses betreffen, in Personalvertretungsangelegenheiten und in Angelegenheiten, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne des § 5 des Arbeitsgerichtsgesetzes stehen, einschließlich Prüfungsangelegenheiten, sind auch Gewerkschaften und Vereinigungen von Arbeitgebern sowie Zusammenschlüsse solcher Verbände für ihre Mitglieder oder für andere Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder vertretungsbefugt. Vertretungsbefugt sind auch juristische Personen, deren Anteile sämtlich im wirtschaftlichen Eigentum einer dieser Organisationen stehen, wenn die juristische Person ausschließlich die Rechtsberatung und Prozessvertretung dieser Organisation und ihrer Mitglieder oder anderer Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder entsprechend deren Satzung durchführt, und wenn die Organisation für die Tätigkeit der Bevollmächtigten haftet. Diese Bevollmächtigten müssen durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein Beteiligter, der zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

gez.:
Kober

Schmidt-Rottmann

Berger

Beschluss

Der Streitwert wird auf 10.000,- € festgesetzt.

Gründe

Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 52 Abs. 1 GKG. Der nach Ziffer 34.1 Streitwertkatalog für die Klage eines Betreibers auf Planfeststellung vorgesehene Wert von 2,5 % der Investitionssumme von hier bisher beabsichtigten 32.924,75 € scheint dem Senat der Bedeutung des Verfahrens nicht zu genügen. Der Betrag etwaiger Mehrkosten (Ziffer 34.1.2 Streitwertkatalog) kommt nicht in Betracht, da die Klägerin lediglich die Neubescheidung ihres Antrages begehrt.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar.

gez.:
Kober

Schmidt-Rottmann

Berger