



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Bauordnung und Hochbau

B a u p r ü f d i e n s t (BPD) 2019-3
Bauvorhaben im Nahbereich
von Bahnanlagen

Inhaltsverzeichnis

1.	Gegenstand des Bauprüfdienstes	2
2.	Abkürzungsverzeichnis	2
3.	Begriffe.....	3
3.1.	Bahnanlagen.....	3
3.2.	Luftschall.....	3
3.3.	Schallschutz.....	3
3.4.	Erschütterungen (Körperschall).....	3
3.5.	Sekundärer Luftschall.....	3
3.6.	Erschütterungsschutz	3
3.7.	Elektromagnetische Strahlung.....	4
3.8.	Bahnbetreiber nach AEG (EIU)	4
3.9.	Bahnbetreiber nach PBefG.....	5
3.10.	Bahnaufsichtsbehörden.....	6
4.	Rollen der Beteiligten am Baugenehmigungsverfahren	7
4.1.	Bauaufsichtsbehörden (§ 58 HBauO)	7
4.2.	Entwurfsverfasserinnen/Entwurfsverfasser (§ 55 HBauO).....	7
4.3.	Beteiligte anderer Stellen (§ 70 HBauO)	7
4.4.	Nachbarn (§ 71 HBauO).....	8
5.	Prüfung bahnrechtlicher Belange im Baugenehmigungsverfahren	8
5.1.	Ermittlung berührter Belange der Bahnbetreiber.....	9
5.2.	Vollständigkeit der Bauvorlagen (BauVorIVO)	11
5.3.	Planungsrechtliche Prüfung (§ 30 BauGB)	11
5.4.	Bauordnungsrechtliche Prüfung	14
5.5.	Verarbeitung der Beteiligungsergebnisse	15
6.	Bahnrechtliche Belange außerhalb des Baugenehmigungsverfahrens	16
6.1.	Baustellen (§ 14 HBauO).....	16
6.2.	Schallschutz (§ 18 Abs. 2 HBauO)	16
6.3.	Hinweisblatt der DB AG.....	16
	Anlage.....	17

1. Gegenstand des Bauprüfdienstes

Der Bauprüfdienst (BPD) erläutert, welche öffentlich-rechtlichen Anforderungen bei Bauvorhaben im Nahbereich von ober- und unterirdischen Bahnanlagen im Baugenehmigungsverfahren (§§ 61, 62 HBauO) zu berücksichtigen sind, um unzumutbare Beeinträchtigungen oder Gefährdungen des Vorhabens und des Bahnbetriebes auszuschließen. Im Fokus stehen dabei die Gewährleistung der Standsicherheit der Bahnanlagen und der Schutz heranrückender Vorhaben vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall infolge des Bahnbetriebes. Unter Ziffer 5 wird erläutert, welche Anforderungen von der Bauaufsichtsbehörde dabei geprüft und wie bzw. wann die Bahnbetreiber ins Verfahren eingebunden werden.

Die Aussagen gelten sinngemäß für das Zustimmungsverfahren (§ 64 HBauO), sofern die Vorschriften zum Prüfumfang gehören bzw. das Vorbescheidsverfahren (§ 63 HBauO), wenn einzelne Fragen zu dieser Thematik gestellt werden.

Der BPD soll die am Bau Beteiligten, insbesondere Entwurfsverfasserinnen und Entwurfsverfasser (§ 55 HBauO), Fachplanerinnen und Fachplaner, Statikerinnen und Statiker sowie Unternehmerinnen und Unternehmer (§ 56 HBauO) sensibilisieren, mögliche Konflikte bei der Planung und dem Bau von Vorhaben im Nahbereich von Bahnanlagen frühzeitig zu erkennen und zu bewältigen.

2. Abkürzungsverzeichnis

Im BPD werden die folgenden Abkürzungen wiederholt verwendet:

HBauO	Hamburgische Bauordnung
BauVorIVO	Bauvorlagenverordnung
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
HmbVwVfG	Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BOStrab	Verordnung über den Bau- und Betrieb von Straßenbahnen
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz
TA-Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
DIN 4109	Schallschutz im Hochbau, Teil 1: Mindestanforderungen, Ausgabe 2016-07 (Lfd. Nr. A 5.2.1 VV TB)
DIN 4150	Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen und Gebäude
26. BImSchV	Sechszwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder)
BSW/ABH	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Bauordnung und Hochbau
BSW/LP	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
BUE/I	Behörde für Umwelt und Energie, Immissionsschutz und Abfallwirtschaft
HPA	Hamburg Port Authority
Hochbahn	Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft

3. Begriffe

3.1. Bahnanlagen

Bahnanlagen sind Betriebsanlagen der Eisenbahnen (§ 2 AEG, § 4 EBO) und Hoch- und Untergrundbahnen, wie z. B. U-Bahnen (§ 4 PBefG). Hierzu zählen insbesondere die Schienenwege, Gleisanlagen, Betriebsstromleitungen, Stromschienen, Oberleitungen, Oberleitungsmasten, Betriebsleit- und Sicherheitssysteme, Funkanlagen, der lichte Raum über, neben und unter den Gleisanlagen, Bahnkörper, Dämme, Durchlässe, Stützmauern, Tunnelbauwerke, Brücken, Fundamente, Bahnhöfe, Betriebsgebäude, Wartungshallen, Werkstätten, Anlagen, die den Zu- und Abgang ermöglichen, Stellwerke, Abfertigungs- und Verladeeinrichtungen. Zu den Bahnanlagen zählen auch die dem Betrieb des Schienenverkehrs zugeordneten Anlagen, wie Serviceeinrichtungen in Bahnhöfen.

3.2. Luftschall

Luftschall stellt im engeren Sinn die Ausbreitung von hörbaren Schwingungen dar, die vom Menschen mit dem Ohr-Gehirn-System im Allgemeinen als Geräusch, Klang, Ton oder Knall wahrgenommen werden. Im Sinne dieses BPD geht es nicht um Nutzschaall, wie Musik oder die Stimme beim Gespräch, sondern um Störschall, wie er z. B. von Verkehrslärm ausgehen kann.

3.3. Schallschutz

Unter Schallschutz im Sinne dieses BPD sind bauliche Maßnahmen zur Eindämmung von Luftschall zu verstehen, die Nutzer von schutzbedürftigen Räumen, z. B. Wohnungen, Wohnheimen, Hotels und Krankenhäusern, vor den negativen Folgen von Luftschall, wie Beeinträchtigung der Gesundheit oder unzumutbaren Belästigungen, schützen sollen. Zu klassischen Schutzmaßnahmen gegen Luftschall gehören z. B. Lärmschutzwände oder Schallschutzfenster.

3.4. Erschütterungen (Körperschall)

Fahrzeuge im Schienenverkehr verursachen während des Betriebes auf der Fahrbahn dynamische Kräfte, welche als tieffrequente Schwingungen über das Gleisbettssystem in den Untergrund geleitet werden. Im Boden können sie über die Fundamente in benachbarte Gebäude gelangen und Gebäudeteile, wie Decken und Wände, zum Schwingen anregen. Diese Ausbreitung mechanischer Schwingungen in Festkörpern wird als *Körperschall* bezeichnet. Im allgemeinen Sprachgebrauch wird der Begriff *Erschütterungen* verwendet. Körperschall wird vom Menschen als Ganzkörpereinwirkung wahrgenommen, z. B. als dumpfes Grollen. Neben den Erschütterungen durch den Bahnbetrieb können Erschütterungen auch durch die Instandhaltung von Bahnanlagen entstehen.

3.5. Sekundärer Luftschall

Der von schwingenden Gebäudeteilen, wie Decken und Wänden, ausgehende, vom Ohr-Gehirn-System hörbare Luftschall wird als *sekundärer Luftschall* bezeichnet. Er ist zu unterscheiden vom primären Schall, d. h. dem Direktsignal einer Schallquelle, dessen akustischer Eindruck ohne Rückwürfe durch Schallreflexionen an den Begrenzungsflächen von Räumen entsteht.

3.6. Erschütterungsschutz

Emissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall können insbesondere in schutzbedürftigen Räumen, wie z. B. in Wohnungen, Wohnheimen, Hotels und Krankenhäusern, Belästigungen unterschiedlichen Ausmaßes hervorrufen.

Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen unterscheiden sich grundsätzlich von denen der Bekämpfung von Luftschall. Der Schall einer Luftschall-Störquelle breitet sich direkt durch die Luft aus, Erschütterung und sekundärer Luftschall unterlaufen „primäre“ Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder Schallschutzfenster. Am wirkungsvollsten sind (wie bei Störschall) Maßnahmen an der Quelle, z. B. der Einbau von Unterschottermatten zwischen dem Gleisschotterbett und der Tunnelsohle. Derartige Maßnahmen sind beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen oder Straßenbahnen erforderlich, wenn es gilt, schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche nach dem Stand der Technik zu vermeiden (§ 41 BImSchG).

Sofern Bauvorhaben an bestehende emittierende Betriebsanlagen der Bahn heranrücken, kommen, soweit erforderlich, Maßnahmen an dem zu errichtenden Gebäude in Betracht, z. B. schwingungstechnische Entkopplung des geplanten Vorhabens von den Tunnelbauteilen der Bahn oder schwingungsmindernde Maßnahmen im Ausbreitungsweg oder am geplanten Vorhaben.

3.7. Elektromagnetische Strahlung

Oberleitungen von Eisenbahnstrecken werden mit 15 kV betrieben. Empfindliche Messgeräte, z. B. von medizinischen Geräten, könnten unter Umständen in einer Entfernung von bis zu 50 m beeinträchtigt werden.

3.8. Bahnbetreiber nach AEG (EIU)

Das AEG unterscheidet zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) (§ 2 AEG). Sie können öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen sein. EVU bieten als Dienstleistung den Transport von Gütern oder Personen an. Sie verkehren auf den Schienenwegen von EIU. Die EVU sind im bauaufsichtlichen Verfahren in der Regel nicht von Bedeutung. EIU planen, bauen und unterhalten Bahnanlagen. Sie besitzen umfassende Kenntnisse über ihre Betriebsanlagen, deren Genehmigungslage und zukünftigen Entwicklungsprojekte. Sie verfügen über spezielle Fachkenntnisse aus der Instandhaltung, z. B. von Fahrstromleitungen und anstehenden Veränderungen der Infrastruktur. Sie können die Auswirkungen eines Vorhabens auf ihre Betriebsanlagen einschätzen. In diesem BPD sind unter dem Begriff „Bahnbetreiber“ nur die EIU (und die Hochbahn nach Ziffer 3.9) zu verstehen.

Die EIU sind im Rahmen der ihnen übertragenen Aufgaben verantwortlich für die Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Eisenbahn (§ 1 AEG). Bei der beabsichtigten Errichtung von Vorhaben in der Nähe ihrer Bahnanlagen achten sie darauf, dass die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs nicht gefährdet oder gestört werden.

Die folgenden EIU sind im bauaufsichtlichen Verfahren in Hamburg von Bedeutung:

3.8.1. DB AG (bundeseigenes EIU)

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) ist für die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur verantwortlich (Eisenbahnen des Bundes, Art. 87e GG). Zum Konzern gehören verschiedene Unternehmen, z. B. die

- DB Netz AG (Schieneninfrastruktur),
- DB Regio AG (Personennahverkehr in Deutschland – Schiene und Bus, u. a. mit dem Tochterunternehmen S-Bahn Hamburg GmbH),
- DB Station & Service AG (Bahnhöfe),
- DB Energie GmbH,
- DB Fernverkehr AG.

Im bauaufsichtlichen Verfahren ist die

Deutsche Bahn AG
DB Immobilien
Region Nord
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

zu beteiligen.

3.8.2. AKN Eisenbahn GmbH (nicht bundeseigenes EIU)

Die AKN Eisenbahn GmbH betreibt u. a. in Hamburg die Bahnstrecken von Hamburg Langenfelde (mit Serviceeinrichtungen in Langenfelde/Zugbildungsanlage Stellingen) in Richtung Neumünster (Schleswig-Holstein) – A1 – sowie diverse Gleisabschnitte im Südosten von Hamburg (Güterbahnhof Industriegebiet Hamburg Ost in Billbrook, Tiefstack – Billstedt – Richtung Glinde, Bergedorf – Richtung Geesthacht).

AKN Eisenbahn AG
Rudolf-Diesel-Straße 2
24568 Kaltenkirchen

3.8.3. HPA (nicht bundeseigenes EIU)

Die Hamburger Hafenbahn der HPA verbindet als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) die Gleisanschließer im Hafen mit dem Netz der DB AG. Sie betreibt auch öffentliche und nichtöffentliche Gleisanschlüsse. Die Hafenbahn stellt allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), deren Güterzüge den Hamburger Hafen befahren möchten, ihre Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung. Es ist zu beachten, dass die Hafenbahn sich über das Hafengebiet hinaus erstreckt, insbesondere auf das Hafenerweiterungsgebiet, wie z. B. Moorburg, welches im Zuständigkeitsbereich des Bezirksamtes Harburg liegt.

Hamburg Port Authority
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

3.8.4. Kieswerk Glinde Schweder GmbH & Co. KG

Die Kieswerk Glinde Schweder GmbH & Co. KG betreibt den Teilabschnitt Billstedt – Glinde der Eisenbahnstrecke Tiefstack – Glinde.

Kieswerk Glinde Schweder GmbH & Co. KG
Waldweg 2
21509 Glinde

3.8.5. Anlagen des nichtöffentlichen Verkehrs

Das Netz der öffentlichen Bahnanlagen wird ergänzt durch Serviceeinrichtungen (z. B. Bahnwerkstätten, Terminals) und nichtöffentliche Bahnanlagen von Werksbahnen (Anschlussgleise von Firmen). Diese werden nicht näher aufgelistet.

3.9. Bahnbetreiber nach PBefG

Das AEG gilt nur für Eisenbahnen, nicht für andere Schienenbahnen, wie z. B. Straßenbahnen (§ 1 Abs. 2 AEG). Als Straßenbahnen, die ausschließlich oder überwiegend der Beförderung

von Personen im Orts- oder Nahbereich dienen, gelten auch Hoch- und Untergrundbahnen, also die U-Bahnen der Hochbahn (§ 4 Abs. 2 PBefG).

Die Hochbahn ist verantwortlich für die Gewährleistung eines sicheren Betriebes der U-Bahnlinien. Bei der beabsichtigten Errichtung von Vorhaben in der Nähe ihrer Bahnanlagen achtet sie darauf, dass die Sicherheit und der Betrieb des U-Bahnverkehrs nicht gefährdet oder gestört werden.

Die Hochbahn betreibt u. a. die Hamburger U-Bahn, ein System von Hoch- und Untergrundbahnen. Nach dem U-Bahnverkehrswegevertrag obliegt letzterer die Unterhaltung, Erneuerung, Veränderung und Neuerrichtung der U-Bahnverkehrswege.

Hamburger Hochbahn AG
Ressort Technik
Abteilung Bahnanlagen
Steinstraße 20
20095 Hamburg

3.10. Bahnaufsichtsbehörden

Die Bahnaufsichtsbehörden überwachen die Einhaltung des AEG bzw. der BOStrab durch die Bahnbetreiber. Sie verfügen über Kenntnisse der Eisenbahninfrastruktur und deren Genehmigungslage.

3.10.1. Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Das EBA ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für bundeseigene EIU, d. h. Bahnanlagen der DB AG (Ziffer 3.8.1). Hierzu gehören nicht nur die Fernverkehrsanlagen, sondern auch die Bahnanlagen der S-Bahn. Die Adresse des Eisenbahn-Bundesamtes lautet:

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Hamburg/Schwerin
Schanzenstraße 80
20357 Hamburg

3.10.2. Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)

Sie ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die U-Bahnen der Hochbahn (Ziffer 3.9) sowie nicht bundeseigenen EIU (Ziffer 3.8.2, 3.8.3¹ und 3.8.5).

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)
Verkehr und Straßenwesen – Amt V
Technische Aufsichtsbehörde – VM 3
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

¹ Nach § 3 Abs. 1 Nr. 1.b) des Gesetzes über die Hamburg Port Authority (HPAG) obliegen HPA die Aufgaben der Hafentramway, mit Ausnahme der Eisenbahnaufsicht.

4. Rollen der Beteiligten am Baugenehmigungsverfahren

4.1. Bauaufsichtsbehörden (§ 58 HBauO)

Die Bauaufsichtsbehörden wachen bei der Errichtung, Änderung, und Beseitigung von Anlagen darüber, dass die öffentlich-rechtlichen Vorschriften eingehalten werden, soweit nicht andere Behörden zuständig sind. Sie führen insbesondere die Baugenehmigungsverfahren durch. Es gibt folgende Bauaufsichtsbehörden:

- Bezirksämter (Fachämter Bauprüfung der Zentren für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt),
- HPA im Hafennutzungsgebiet und
- BSW/ABH23 im Bereich der Kehrwiederspitz, Speicherstadt, HafenCity und den Vorbehaltsgebieten (z. B. Mitte Altona).

4.2. Entwurfsverfasserinnen/Entwurfsverfasser (§ 55 HBauO)

Die Entwurfsverfasserin bzw. der Entwurfsverfasser verantwortet, dass der Entwurf für die Ausführung eines Bauvorhabens vollständig, brauchbar und mit den öffentlich-rechtlichen Vorschriften vereinbar ist. Haben sie auf einzelnen Fachgebieten nicht die erforderliche Sachkunde und Erfahrung, so sind geeignete Fachplanerinnen oder Fachplaner heranzuziehen, z. B. Statiker, Schallschutzgutachter. Diese sind für die von ihnen gefertigten Unterlagen verantwortlich (§ 55 HBauO).

4.3. Beteiligte anderer Stellen (§ 70 HBauO)

Die Einbindung von Stellen außerhalb der Bauaufsicht („andere Stellen“) in das Baugenehmigungsverfahren regelt § 70 HBauO. Die Bauaufsichtsbehörde hat danach die Stellungnahmen der Behörden und Stellen einzuholen, deren Zustimmung oder Einvernehmen zur Baugenehmigung erforderlich ist, deren Entscheidung wegen der Baugenehmigung entfällt oder deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (§ 70 Abs. 5 HBauO).

Die Bahnbetreiber sind im Rahmen der ihnen übertragenen öffentlich-rechtlichen Aufgaben verantwortlich für die Gewährleistung eines sicheren Betriebes ihrer Bahnanlagen und des darauf betriebenen Schienenverkehrs (Ziffern 3.8 und 3.9). Bei der beabsichtigten Errichtung von Vorhaben in der Nähe ihrer Bahnanlagen wird ihr Aufgabenbereich berührt. Sie gehören damit zu den Stellen, die am Baugenehmigungsverfahren nach § 70 Abs. 5 HBauO zu beteiligen sind.

Behördenintern werden sie in Fachrechtsdienststellen und sachverständige Stellen unterschieden. Fachrechtsdienststellen sind Behörden und Stellen, die in der Regel aufgrund von Zuständigkeitsanordnungen des Senats für die Überwachung der Einhaltung öffentlich-rechtlicher Anforderungen zuständig sind. Sachverständige Stellen sind Behörden und Stellen, die fachlichen Sachverstand in Rechtsbereichen besitzen, für die andere zuständig sind (z. B. die Feuerwehr bei der Beurteilung von Brandschutzfragen, sofern die Bauaufsichtsbehörde sie nicht allein beantworten kann).

Die Bahnbetreiber fallen auch in die Kategorie der sachverständigen Stellen, da die Rechtsvorschriften im Bahnrecht (z. B. AEG, BOStrab, PBefG) keine unmittelbaren Regelungen zu Bauvorhaben treffen. Das Bahnrecht bezieht sich ausschließlich auf die jeweils definierten Bahnen. Die Bahnbetreiber unterstützen im Wesentlichen die Prüfung des Rücksichtnahmegebotes aus § 15 BauNVO (Ziffer 5.3.3) und der Berücksichtigung standsicherheitslicher Belange (Ziffer 5.4.2 und 5.4.3) durch die zuständigen Bauaufsichtsbehörden.

4.4. Nachbarn (§ 71 HBauO)

Nachbarliche Belange sind nach § 71 HBauO zu berücksichtigen. Abweichungen von den Anforderungen, die in § 71 Abs. 2 HBauO aufgelistet sind, erfordern die Zustimmung der Nachbarn angrenzender oder betroffener Grundstücke. In den in § 71 Abs. 3 HBauO genannten Fällen sind Nachbarn zu beteiligen. Die Bahnbetreiber gehören in der Regel zwar mangels Eigentums nicht zum Kreis der durch § 71 HBauO geschützten Nachbarn. Sie sind aber bereits nach § 70 Abs. 5 HBauO im Verfahren zu beteiligen (vgl. oben: 4.3).

5. Prüfung bahnrechtlicher Belange im Baugenehmigungsverfahren

Die HBauO unterscheidet verschiedene Genehmigungsverfahren. Das vereinfachte Genehmigungsverfahren (§ 61 HBauO) verfolgt das Ziel der Deregulierung und der Stärkung der Eigenverantwortung der am Bau Beteiligten (z. B. Bauherren, Entwurfsverfasser, Fachplaner). Es erfasst gewerbliche Vorhaben geringen Umfangs, Wohngebäude bis zur Hochhausgrenze und die Beseitigung baulicher Anlagen. In Abhängigkeit von der Gebäudeklasse und dem Vorhaben findet nach § 68 Abs. 2 HBauO ggf. zusätzlich eine Prüfung der bautechnischen Nachweise u. a. zur Standsicherheit statt. Das Baugenehmigungsverfahren mit Konzentrationswirkung (§ 62 HBauO) findet Anwendung bei der Errichtung und Änderung von größeren gewerblichen Vorhaben, Wohngebäuden, die Hochhäuser sind, und Sonderbauten. In diesem Verfahren werden nahezu alle für ein Bauvorhaben erforderlichen Prüfungen und Entscheidungen verschiedener Rechtsbereiche in einem Verfahren gebündelt². Das Zustimmungsverfahren (§ 64 HBauO) wendet sich ausschließlich an Vorhaben, die von der öffentlichen Verwaltung geplant und überwacht werden. Die Zustimmung ersetzt die Baugenehmigung.

Die folgende Tabelle stellt öffentlich-rechtliche Anforderungen dar, die zur Vermeidung von Beeinträchtigungen oder Gefährdungen eines Vorhabens und des Bahnbetriebes bei der Errichtung, Änderung oder der Beseitigung von Vorhaben relevant sein können und in Abhängigkeit vom Verfahren geprüft werden.

relevante Prüfun- gen	Genehmigungsverfahren			Zustimmungs- verfahren § 64 HBauO	Erläuterung Ziffer
	§ 61 HBauO ohne Statik	§ 61 HBauO mit Statik	§ 62 HBauO		
§ 70 Abs. 5 HBauO	X	X	X	X	5.1
BauVorIVO	X	X	X	X	5.2
§ 30 BauGB	X	X	X	X	5.3.1, 5.3.2
§ 15 BauNVO oder §§ 34,35 BauGB	X	X	X	X	5.3.3, 5.3.5
§ 15 HBauO	-	X	X	-	5.4.1
§ 19 HBauO	-	-	X	X	5.4.4

Die Beschränkung der Prüfung auf bestimmte Vorschriften entbindet die am Bau Beteiligten nicht von der Verpflichtung zur Einhaltung der Anforderungen, die durch öffentlich-rechtliche Vorschriften an Anlagen gestellt werden (§ 59 Abs. 2 HBauO).

Die Baugenehmigung wird unbeschadet der Rechte Dritter erteilt (§ 72 Abs. 4 HBauO)³. Privatrechtliche Belange sind außerhalb des Verfahrens zwischen Grundstückseigentümern/Entwurfsverfassern/Bauherren und den Bahnbetreibern zu klären. Zur Vermeidung von Konflikten

² Siehe BPD *Baugenehmigungsverfahren mit Konzentrationswirkung nach § 62 HBauO* (Internetseite: <https://www.hamburg.de/baugenehmigung/>)

³ Das Baugenehmigungsverfahren unterscheidet sich diesbezüglich von „bahnrechtlichen“ Planfeststellungen nach § 28 Abs. 1 PBefG oder § 18 AEG, in denen auch private Belange zu berücksichtigen sind.

im Verfahren empfiehlt sich die frühzeitige Kontaktaufnahme schon in der ersten Planungsphase.

5.1. Ermittlung berührter Belange der Bahnbetreiber

Bei geplanten Bauvorhaben, die an bestehende Bahnanlagen heranrücken, haben die Bahnbetreiber aus ihrer Eigenverantwortung heraus das Bestreben, Gefährdungen und Störungen ihres Bahnbetriebes abzuwehren. Heranrückende Bebauung birgt das zusätzliche Risiko, als Bahnbetreiber in die Rolle eines „Störers“ gedrängt zu werden, weil das Vorhaben durch den Bahnbetrieb möglicherweise Belästigungen oder Störungen ausgesetzt wird.

Die Bauaufsichtsbehörde prüft, ob sich auf dem Baugrundstück des beantragten Bauvorhabens oder auf Grundstücken in der Nähe Bahnanlagen befinden. Ist dies der Fall, beteiligt sie die jeweiligen Bahnbetreiber (Ziffer 3.8, 3.9) gemäß § 70 Abs. 5 HBauO im Verfahren (Ziffer 4.3). Bei Bauvorhaben in einer Entfernung bis zu 40 m zu Bahnanlagen ist in der Regel davon auszugehen, dass deren rechtliche Interessen berührt sein können und die Beteiligung im Verfahren geboten ist. Bei Eisenbahnanlagen mit Oberleitung gilt dies aufgrund möglicher elektromagnetischer Einflüsse bis zu einer Entfernung von 50 m. Bei Anlagen mit Lichtwerbung ist eine Entfernung von 200 m maßgebend, sofern Rot-Grün-Farben verwendet werden und die Lichtwerbung nicht durch feste Bauten gegen die Bahn vollständig verdeckt ist. Wenn die Bebauung eines Grundstückes eine Gefahrenquelle gegenüber dem Bahnbetrieb schafft, z. B. dadurch dass neue Wegebeziehungen das Entstehen „wilder“ Bahnübergänge fördern, ist der betroffene Bahnbetreiber auch bei einem größeren Abstand als 40 m zu beteiligen. In einem Umkreis von 5 m zur äußeren Kante eines Oberleitungsmastfundamentes wird aus Sicherheitsgründen ohne Ausnahme keine bauliche Anlage errichtet werden dürfen.

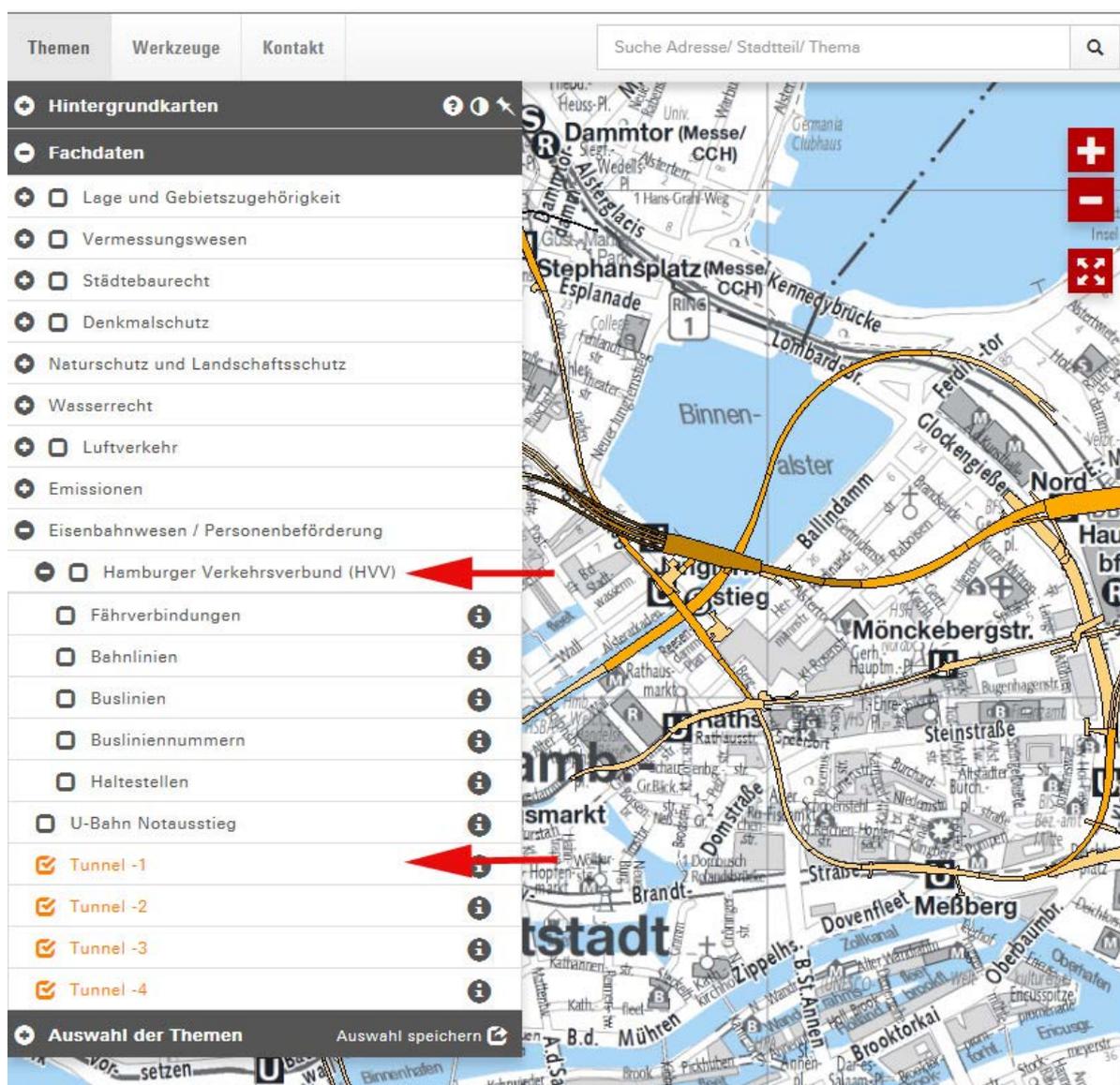
Die Bahnbetreiber können bewerten, ob sicherheitsrelevante Betriebsberührungen der Bahnanlagen durch das Bauvorhaben ausgelöst werden. In solchen Fällen können sie ihrer Verpflichtung zur Unterrichtung der zuständigen Bauaufsichtsbehörde nachkommen (§§ 4, 5 BOStrab, § 4 AEG, Ziffer 3.10). Da über diesen Kommunikationsweg die Information der Bauaufsichtsbehörde sichergestellt wird, ist deren regelhafte Beteiligung am Baugenehmigungsverfahren durch die Bauaufsichtsbehörde nicht erforderlich.

Die Beteiligung im Verfahren ermöglicht den Bahnbetreibern die Wahrung ihrer ggf. privatrechtlichen Ansprüche gegenüber den Bauherren. Sie dient darüber hinaus der Sachverhaltsaufklärung durch die Bauaufsichtsbehörde und der Mitwirkung an der Zusammenstellung der Grundlagen für die bauaufsichtliche Entscheidung des Bauantrages. Die Bahnbetreiber können die Bauaufsichtsbehörde bei ihrer fachlichen Entscheidung insbesondere dadurch unterstützen, dass sie abschätzen, ob

- die Standsicherheit der Bahnanlage gefährdet werden könnte (§ 15 Abs. 1 Satz 4 HBauO) bzw. ein Nachweis erforderlich wird, dass die Standsicherheit der Bahnanlage keiner Gefährdung ausgesetzt wird (§ 14 Abs. 2 Satz 3 BauVorlVO),
- das beantragte Vorhaben durch den Betrieb der Bahnanlage Belästigungen oder Störungen ausgesetzt ist, z. B. Emissionen durch Schall oder Erschütterungen, die nach der Eigenart des Baugebietes ohne Kompensationsmaßnahmen möglicherweise unzumutbar wären (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO),
- zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in dem beantragten Vorhaben infolge von zu erwartenden Beeinträchtigungen durch den Bahnbetrieb Kompensationsmaßnahmen für erforderlich erachtet werden (§ 34 Abs. 1 Satz 2 BauGB),
- öffentliche Belange dem beantragten Vorhaben infolge der durch den Betrieb der Bahnanlage entstehenden Emissionen, z. B. Schall oder Erschütterungen, ohne Kompensationsmaßnahmen entgegenstehen würden (§ 35 Abs. 1 BauGB),

- Beeinträchtigungen durch elektromagnetische Felder oder Streuströme aus Gleichstromanlagen besondere Maßnahmen⁴ zur Sicherstellung der Standsicherheit des beantragten Vorhabens erfordern (§ 15 Abs. 1 HBauO),
- die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs durch die beantragte bauliche Anlage gefährdet werden könnte (§ 19 Abs. 2 HBauO, siehe Ziffer 5.4.4).

Die Feststellung, ob sich ein Vorhaben in der Nähe von Bahnanlagen befindet, unterstützt z. B. das Portal *“Fachinformationen zum Grundstück”* auf der Internetseite der BSW⁵. Auf dem *Stadtplan* (Hintergrundkarte) werden oberirdische Bahnanlagen dargestellt. Die *Bahnlinien* des HVV und die *Tunnel* der Hochbahn werden durch Aktivierung der *Fachdaten* „Eisenbahnwesen/Personenbeförderung“ sichtbar. Beispiel:



Zur Bestimmung von Koordinaten oder dem Messen von Strecken stehen Werkzeuge zur Verfügung. Identische Fachdaten stellen auch andere Portale zur Verfügung, allerdings unter anderen Bezeichnungen, z. B. *Geo – Online*. Auf den *FHH-Atlas* haben nur Mitarbeiter der Freien und Hansestadt Hamburg Zugriff.

⁴ z. B. elektrotechnische Trennung der baulichen Anlagen oder kathodische Anodenschutzanlagen

⁵ <https://www.hamburg.de/baugenehmigung/>

5.2. Vollständigkeit der Bauvorlagen (BauVorIVO)

Die Bauaufsichtsbehörde prüft den Inhalt der Bauvorlagen auf Vollständigkeit bezüglich der Berücksichtigung von Bahnanlagen in der Nähe des beantragten Bauvorhabens (§ 70 Abs. 2 HBauO), z. B. in

- dem Lageplan (§ 10 Abs. 3 Nrn. 7 und 10 BauVorIVO) mit
 - vorhandenen Betriebsanlagen der Bahn auf dem Baugrundstück und den benachbarten Grundstücken
 - Abständen der geplanten baulichen Anlage zu Betriebsanlagen der Bahn,
 - sowie der Bahnstrecken mit Bahnkilometer und ggf. Bahnhofsbezeichnung (i. V. m. § 1 Abs. 6 BauVorIVO)
- den Bauzeichnungen (§ 11 BauVorIVO) mit
 - Darstellung der geplanten baulichen Anlage und der Betriebsanlagen der Bahn, z. B. Tunnelbauwerken,
 - Schnitten mit zusätzlicher Darstellung der Gründungen, Gründungsfundamente von Brücken (Abs. 2, Nr. 2.1).

In Abhängigkeit von der Lage des beantragten Vorhabens zu vorhandenen Bahnanlagen und/oder den Festsetzungen eines Bebauungsplans ist zu entscheiden, ob für die Prüfung weitere Bauvorlagen benötigt werden (§ 1 Abs. 6 BauVorIVO), z. B.

- Erläuternde Angaben in der Baubeschreibung, mit welchen bautechnischen Maßnahmen im Bebauungsplan festgesetzte Schallschutzanforderungen erfüllt werden sollen bzw. den Emissionen von Erschütterungen bzw. sekundärem Luftschall begegnet wird.
- Erläuternde Angaben in der Baubeschreibung, wie zu erwartende Beeinträchtigungen durch Schall und/oder Erschütterungen kompensiert werden sollen, um die allgemeinen Zulässigkeitsvoraussetzungen nach § 15 BauNVO (siehe Ziffer 5.3.3) zu gewährleisten.
- Nachweis eines Fachplaners für Schall- und Erschütterungsschutz, dass das Vorhaben einen ausreichenden Schall- bzw. Erschütterungsschutz vorgesehen hat (z. B. bei Bauvorhaben mit besonders empfindlicher Nutzung wie dem Wohnen unmittelbar oberhalb eines U-Bahn-Tunnels).

Sofern die bautechnischen Nachweise zur Standsicherheit Bestandteil der Prüfung sind (vgl. § 68 Abs. 2 HBauO), sichtet der beauftragte Prüfenieur für Baustatik die Unterlagen ergänzend auf die Notwendigkeit zusätzlicher Bauvorlagen, z. B.

- Nachweise, dass die Standsicherheit vorhandener Bahnanlagen, z. B. Tunnelbauwerke, und die Tragfähigkeit des Baugrundes der Nachbargrundstücke nicht gefährdet werden (§ 15 Abs. 1 Satz 3 HBauO, § 14 Abs. 2 Satz 3 BauVorIVO).

5.3. Planungsrechtliche Prüfung (§ 30 BauGB)

Die Berücksichtigung der planungsrechtlichen Zulässigkeit eines beantragten Vorhabens ist in allen Baugenehmigungsverfahren Teil der Prüfung.

5.3.1. Bebauungspläne mit Festsetzungen zum Schallschutz

In jüngeren Bebauungsplänen werden zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) besondere Festsetzungen zum Schallschutz vorgesehen, wenn Gebäude in der Nähe von Lärmquellen wie Bahnanlagen errichtet werden sollen. Dieser „planungsrechtliche“ Schallschutz ist z. B. durch geeignete bauliche Maßnahmen zu gewährleisten, die eine Ausrichtung bestimmter Räume zu einer

lärmabgewandten Gebäudeseite oder besondere bautechnische Schallschutzmaßnahmen erfordern. Diese Anforderungen sind im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen. Beispiel einer Festsetzung:

- Verordnung über den Bebauungsplan Altona Nord 26 (§ 2, Nr. 21 bis 26).

Im Rahmen der Ermittlung der Grundlagen für die abschließende planungsrechtliche Entscheidung kann ggf. BSW/LP13 als sachverständige Stelle im Wege der Amtshilfe (§ 4 HmbVwVfG) zur Prüfung vorgelegter Nachweise zum Schallschutz auf Plausibilität hinzugezogen werden.

Die Festsetzung von bautechnischen Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan führt grundsätzlich nicht dazu, dass der „bauordnungsrechtliche“ Schallschutz nach § 18 Abs. 2 i. V. m. § 68 HBauO zu prüfen ist (s. Ziffer 6.2). Die genannten städtebaulichen Lärmschutzfestsetzungen der Verordnungen zum Bebauungsplan sind keine („Huckepack“-) Rechtsverordnungen nach § 81 HBauO, sondern eigenständig durch § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB ermächtigt.

5.3.2. Bebauungspläne mit Festsetzungen zum Erschütterungsschutz

In jüngeren Bebauungsplänen werden zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse besondere Festsetzungen zum Erschütterungsschutz vorgesehen, wenn Gebäude in der Nähe von Bahnanlagen errichtet werden sollen. Der Erschütterungsschutz ist z. B. durch geeignete bauliche oder technische Maßnahmen in der Weise zu berücksichtigen, dass festgesetzte Anhaltswerte der DIN 4150 eingehalten werden. Beispiel:

- Verordnung über den Bebauungsplan Altona Nord 26 (§ 2, Nr. 29).

Ergänzend sind ggf. Maßnahmen vorzusehen, die die Einhaltung festgesetzter Immissionsrichtwerte der TA-Lärm infolge sekundären Luftschalls aus Erschütterungen sicherstellen. Beispiel:

- Verordnung über den Bebauungsplan HafenCity 11 (§ 2, Nr. 27).

Im Rahmen der Ermittlung der Grundlagen für die abschließende planungsrechtliche Entscheidung kann ggf. BSW/LP13 als sachverständige Stelle zur Prüfung vorgelegter Nachweise zum Erschütterungsschutz auf Plausibilität hinzugezogen werden.

5.3.3. Bebauungspläne ohne Festsetzungen zum Schall- und Erschütterungsschutz (§ 15 BauNVO)

Erschütterungen sind schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG, wenn sie nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Die Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) führt hierzu aus⁶:

„Eine für Anlagenbetreiber und Überwachungsbehörden gleichermaßen bundesweit rechtsverbindliche Klärung der Frage, wann Erschütterungsimmissionen auf bauliche Anlagen und auf Menschen in Gebäuden als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen sind, existiert nicht. Die Bewertung der Erheblichkeit von Belästigungen bzw. Nachteilen durch Erschütterungseinwirkungen i. S. des BImSchG ist daher anhand von Regelwerken sachverständiger Organisationen oder von einzelfallbezogenen Gutachten vorzunehmen“.

⁶ Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen vom 06.03.2018, unter Nr. 2

Aufgrund dieser rechtlichen Lücke im Immissionsschutzrecht und bei Bebauungsplänen ohne entsprechende Festsetzungen können Erschütterungen deshalb nur auf der Grundlage allgemeiner planungsrechtlicher Zulässigkeitsvoraussetzungen berücksichtigt werden⁷. Vorhaben sind danach unzulässig, wenn sie Belästigungen oder Störungen ausgesetzt sind, die nach der Eigenart des Baugebietes unzumutbar sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO⁸). Der Wertungsmaßstab ist gegenüber Festsetzungen in Bebauungsplänen nicht die „Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse“, sondern der „niedrigere“ Maßstab der Abwehr unzumutbarer Belästigungen oder Störungen.

Der Bauherr oder die Bauherrin des an die Bahnanlagen heranrückenden Bauvorhabens hat darzulegen, wie die auf das Vorhaben einwirkenden Immissionen aus dem Bahnbetrieb soweit vermieden oder gemindert werden, dass verbleibende Belästigungen und Störungen zumutbar bleiben. Je dichter ein Bauvorhaben an Bahnanlagen heranrückt, desto größer ist das Konfliktpotential. Als Bewertungsgrundlage für den Erschütterungsschutz kann die DIN 4150 für die Messung und Beurteilung von Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden herangezogen werden. Sie ist allerdings keine als Technische Baubestimmung eingeführte Regel nach § 81a HBauO. Als Bewertungsgrundlage des sekundären Luftschalls kann auf die TA-Lärm zurückgegriffen werden.

Zur Ermittlung der Grundlagen für die abschließende planungsrechtliche Entscheidung der Bauaufsichtsbehörde kann im Einzelfall BSW/ABH3 als sachverständige Stelle im Wege der Amtshilfe (§ 4 HmbVwVfG) zur Prüfung vorgelegter Nachweise zum Schallschutz nach DIN 4109 hinzugezogen werden. Für die Prüfung von Nachweisen zum Erschütterungsschutz steht BUE/I zur Verfügung: Die Nachweise werden dabei auf Plausibilität geprüft, z. B. Richtigkeit der gewählten Ausgangsparameter, Nachvollziehbarkeit des Ergebnisses.

5.3.4. Schall- und Erschütterungsschutz im nicht überplanten Bereich (§§ 34, 35 BauGB)

Vorhaben innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile sind unzulässig, wenn gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht gewahrt werden. Bei Vorhaben, die sich in der Nähe von Bahnanlagen befinden, können Kompensationsmaßnahmen infolge von Erschütterungen durch Schienenverkehr nach § 34 Abs. 1 Satz 2 BauGB erforderlich werden.

Vorhaben im Außenbereich können unzulässig sein, wenn öffentliche Belange dem beantragten Vorhaben entgegenstehen. Kompensationsmaßnahmen infolge von Erschütterungen durch Schienenverkehr können nach § 35 Abs. 1 BauGB erforderlich werden.

5.3.5. Berücksichtigung elektromagnetischer Strahlung (§ 15 BauNVO)

Sofern in der Stellungnahme des Bahnbetreibers festgestellt wird, dass elektromagnetische Strahlung von Oberleitungen einer Eisenbahnstrecke empfindliche Messgeräte beeinträchtigen könnten, sollte der Bauherrin bzw. dem Bauherrn ein entsprechender Hinweis mitgegeben werden, damit sie, soweit erforderlich, Vorsorge treffen können.

⁷ § 16 HBauO kommt zur Lösung nicht in Betracht, weil sein Schutzziel zur Vermeidung von Gefahren und unzumutbaren Belästigungen eines beantragten Vorhabens nicht näher konkretisiert wird und im vereinfachten Genehmigungsverfahren (§ 61 HBauO) nur hinsichtlich schädlicher Bodenveränderungen oder Altlasten zum Prüfungsumfang gehört. Der „bauordnungsrechtliche“ Erschütterungsschutz (§ 18 Abs. 3 HBauO) wird nicht betrachtet, denn er widmet sich lediglich Erschütterungen oder Schwingungen, die von der beantragten Anlage selbst ausgehen, z. B. durch Geräte und Maschinen, wie Stanzen und Druckpressen. Er wäre im Übrigen in keinem Genehmigungsverfahren zu prüfen (§§ 61, 62, 64, 68 Abs. 2 HBauO).

⁸ Die Textfassungen des § 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO variieren über die Jahre. Den BauNVO in der Fassung von 1962, 1968 bzw. 1977 fehlt der Satzteil „...oder wenn sie solchen Belästigungen oder Störungen ausgesetzt werden.“ Diese Regelung ist im Sinne des allgemeinen planungsrechtlichen Grundsatzes der gegenseitigen Rücksichtnahme allerdings auch auf frühere Bebauungspläne und ältere Baunutzungsverordnungen anzuwenden.

Zur Beurteilung eines Bauvorhabens im Nahbereich von Bahnanlagen im Hinblick auf elektromagnetische Felder, z. B. wenn es in Abweichung von den Festsetzungen eines Bebauungsplanes näher an Bahnstromoberleitungen heranrückt, kann BUE/I2 zur fachlichen Beratung hinzugezogen werden. Die Beurteilung orientiert sich an der 26. BImSchV⁹. Sie enthält Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder. Sie wendet sich allerdings nur an die Errichtung und den Betrieb von Hochfrequenz-, Niederfrequenz- und Gleichstromanlagen selber. Die Berücksichtigung möglicher Beeinträchtigungen einer heranrückenden Bebauung kann deshalb (wie schon unter Ziffer 5.3.3.) über § 15 Absatz 1 Satz 2 BauNVO erfolgen, wonach ein Vorhaben keinen Belästigungen oder Störungen ausgesetzt werden darf, die nach der Eigenart des Baugebiets unzumutbar sind.

5.4. Bauordnungsrechtliche Prüfung

5.4.1. Standsicherheit (§ 15 HBauO)

Die Bauaufsichtsbehörde beteiligt zur Prüfung der Nachweise über die Standsicherheit und zur späteren Überwachung der ordnungsgemäßen Bauausführung in statisch-konstruktiver Hinsicht die BSW (ABH 32 - Prüfstelle für Baustatik)¹⁰. Diese überträgt die Aufgaben in der Regel an anerkannte Prüfsachverständige für Baustatik. Befinden sich in der Nähe des beantragten Bauvorhabens Betriebsanlagen der Bahn, wird die Prüfstelle für Baustatik bzw. werden die beauftragten Prüfsachverständige von der Bauaufsichtsbehörde informiert. Stellungnahmen der Bahnbetreiber mit Aussagen zur Standsicherheit leitet die Bauaufsichtsbehörde an ABH 32 bzw. die beauftragten Prüfsachverständige weiter.

5.4.2. Standsicherheit zu errichtender baulicher Anlagen

Jede bauliche Anlage muss im Ganzen und in ihren einzelnen Teilen für sich allein standsicher sein (§ 15 Abs. 1 Satz 1 HBauO). Der Standsicherheitsnachweis eines beantragten Bauvorhabens hat die möglichen Auswirkungen einer in dessen Nähe befindlichen (insbesondere unterirdischen) Bahnanlage zu berücksichtigen, z. B. bezüglich

- Belastungsbeschränkungen der Gründung,
- Einfluss auf Baugrund und Gründungsart,
- Einfluss möglicher Streuströme von Gleichstromanlagen auf die Bewehrung¹¹,
- Sicherheitsabständen für Baugruben und Baugrubenverbau,
- örtlichen Belastungsbeschränkungen durch den Baustellenbetrieb, z. B. Baugrubenverankerungen.

5.4.3. Standsicherheit anderer baulicher Anlagen

Die Standsicherheit anderer baulicher Anlagen und die Tragfähigkeit des Baugrundes der Nachbargrundstücke dürfen nicht gefährdet werden (§ 15 Abs. 1 Satz 3 HBauO).

⁹ i.V.m. 26. BImSchVVwV (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV)

¹⁰ Allgemeine Festlegung über die Beteiligung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen bei der Wahrnehmung bauaufsichtlicher Aufgaben der Bezirksämter und der Hamburg Port Authority. Siehe BauinfoBox (ABH) – (Zugriff nur für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Freien und Hansestadt Hamburg).

¹¹ Streuströme von Gleichstromanlagen können zur Abtragung bzw. Korrosion von Bewehrung und Leitungen führen. Als Maßnahmen kommen z. B. eine elektrotechnische Trennung von Neubau und U-Bahn-Betriebsanlagen oder der Einbau von kathodischen Anodenschutzanlagen in Betracht.

Gefährdungen der Standsicherheit und damit der Betriebssicherheit von unterirdischen Tunnelanlagen durch Neubauvorhaben können z. B. entstehen durch

- Lastüberschreitungen des Tunnelbauwerks,
- Lastüberschreitungen des Baugrundes eines Tunnelbauwerks infolge der gewählten Gründung des beantragten Vorhabens,
- Abgrabungen unterhalb der Gründungsebene eines Tunnelbauwerks,
- Abgrabungen oberhalb der Gründungsebene eines Tunnelbauwerks, die die Auftriebsicherheit des Tunnelbauwerks gefährden,
- horizontale oder vertikale Gleisveränderungen,
- Lageveränderungen der Tunnelbauwerke (insbesondere deren Fugenbereiche, die bei Veränderungen reißen und zu Wassereinbrüchen führen können),
- Herstellung von Verbauten, z. B. Bohrpfahlwänden,
- Bohrungen, die Tunnelbauwerke berühren oder beschädigen,
- Überschreitung maximaler Schwingungsamplituden bei Rammarbeiten (z. B. von Tiefgründungen oder Spundwänden),
- Lastüberschreitungen durch den Baustellenbetrieb (z. B. Baugrubenverankerung),
- Veränderungen des Grundwasserstandes.

Bei der Gefährdungsbeurteilung ist zu berücksichtigen, dass die Tunnel der Hochbahn teilweise über 100 Jahre alt sind.

Zu Gefährdungen der Standsicherheit eines oberirdischen Bahnkörpers kann es z. B. kommen durch

- horizontale oder vertikale Gleisveränderungen,
- Abgrabungen,
- Lastüberschreitungen des Baugrundes,
- Herstellung von Verbauten, z. B. Bohrpfahlwänden,
- Veränderungen des Grundwasserstandes.

5.4.4. Verkehrssicherheit des öffentlichen Verkehrs (§ 19 HBauO)

Die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs darf durch bauliche Anlagen oder deren Nutzung nicht gefährdet werden (§ 19 Abs. 2 HBauO). Das gilt z. B. für die Freihaltung der erforderlichen Sichträume von Bahnanlagen, Vermeidung der Beeinträchtigung des Bahnbetriebs durch Beleuchtungen und Werbeanlagen (wie Blendwirkung, Signalsicht bzw. Signalverwechslung bei Verwendung von Rot-Grün-Farben).

5.5. Verarbeitung der Beteiligungsergebnisse

Die abschließende Bewertung der Stellungnahmen der im Verfahren Beteiligten (Ziffer 4.3) obliegt der zuständigen Bauaufsichtsbehörde. Sie entscheidet abschließend über die Ausgestaltung des Baugenehmigungsbescheides, z. B. welche Nebenbestimmungen aufgenommen werden (§ 72 Abs. 3 HBauO). Sie hat dabei zu berücksichtigen, dass das Baugenehmigungsverfahren ausschließlich der Prüfung öffentlich-rechtlicher Vorschriften dient (§ 72 Abs. 1 HBauO). Auf Erteilung des Baugenehmigungsbescheids besteht ein Rechtsanspruch, wenn öffentlich-rechtliche Vorschriften nicht entgegenstehen. Eine „Übererfüllung“ des gesetzlichen Prüfungsumfanges, d. h. die Berücksichtigung nicht prüfungsrelevanter Sachverhalte, ist unzulässig.

Die Baugenehmigung wird unbeschadet der Rechte Dritter erteilt (§ 72 Abs. 4 HBauO). Forderungen, Anregungen und Wünsche, die nicht auf zu prüfenden öffentlich-rechtlichen Rechtsvorschriften basieren, sind durch die Beteiligten ggf. eigenverantwortlich außerhalb des Baugenehmigungsverfahrens zu bewegen, z. B.

- Baudurchführungsvereinbarungen,
- Gestattungsverträge,
- Ausübung der Rechte aus Dienstbarkeiten,
- Forderungen ohne gesetzliche Grundlage.

6. Bahnrechtliche Belange außerhalb des Baugenehmigungsverfahrens

Die nachfolgend aufgeführten Vorschriften werden im Baugenehmigungsverfahren nicht geprüft. Ihre Einhaltung ist gleichwohl von den am Bau Beteiligten in ihrem jeweiligen Wirkungskreis zu beachten (§ 53 HBauO). Es obliegt ihnen, bei der Planung und der Ausführung des Vorhabens eine direkte Abstimmung mit den Bahnbetreibern vorzunehmen, soweit das im Einzelfall erforderlich ist.

6.1. Baustellen (§ 14 HBauO)

Die Anforderungen an die Baustelle werden in keinem Baugenehmigungsverfahren geprüft (§ 62 Abs. 1 Satz 2 1. Halbsatz HBauO). Für Baustellen gelten die §§ 3 und 14 HBauO. Im Übrigen sind bei der Ausführung des Bauvorhabens weitere öffentlich-rechtliche Vorschriften zu beachten (u. a. Baustellenverordnung, BImSchG, Arbeitsschutzgesetz, Arbeitsstättenverordnung).

6.2. Schallschutz (§ 18 Abs. 2 HBauO)

Gebäude müssen einer ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz haben (§ 18 Abs. 2 HBauO). Die nur allgemein formulierten Mindestanforderungen werden durch die als Technische Baubestimmung eingeführte DIN 4109 konkretisiert.

Dieser „bauordnungsrechtliche“ Schallschutz ist grundsätzlich in keinem Baugenehmigungsverfahren zu prüfen (§ 68 Abs. 2 HBauO). Eventuelle Mängel in diesem Bereich begründen keine Gefahren für Leib, Leben und Gesundheit¹². Der Schallschutz ist zwar nachzuweisen (§ 17 BauVorlVO), der Bauaufsichtsbehörde aber nicht zur Prüfung vorzulegen.

Der „bauordnungsrechtliche“ Schallschutz nach § 18 HBauO ist zu unterscheiden vom „städttebaulichen“ Schallschutz, zu dem der Plangeber Festsetzungen in einem Bebauungsplan treffen kann (siehe Ziffer 5.3.1).

6.3. Hinweisblatt der DB AG

Das Hinweisblatt der DB AG (siehe Anlage) kann der Bauherrin bzw. dem Bauherrn zwecks Kontaktaufnahme mit der DB AG ausgehändigt werden.

¹² Randnummer 15 zu § 68 HBauO, Kommentar Alexejew



Hinweisblatt

Beteiligung der Deutschen Bahn AG auch in vereinfachten Baugenehmigungsverfahren und Genehmigungsfreistellungsverfahren

Sehr geehrte Bauherrin, sehr geehrter Bauherr,

Ihr geplantes Bauvorhaben befindet sich in der Nähe von aktiven Bahnbetriebsanlagen der DB AG.

Das Bauen in der Nähe von Gleisen, 110 kV-Hochspannungsfreileitungen, erdverlegten Kabeln und Leitungen der Bahn erfordert Sicherheitsvorkehrungen, um Gefahren sowohl für Leib und Leben als auch für die öffentliche (Bahn-) Verkehrssicherheit auszuschließen.

Ihre bauliche Anlage muss - auch soweit eine bauaufsichtliche Prüfung entfällt - den öffentlich-rechtlichen Vorschriften entsprechen. Sowohl im vereinfachten Baugenehmigungsverfahren als auch im Genehmigungsfreistellungsverfahren tragen Sie als Bauherrschaft die entsprechende Verantwortung für Ihr Bauvorhaben.

Es ist daher empfehlenswert, dass Sie sich bereits im Rahmen des Verfahrens und rechtzeitig vor der Bauausführung mit der Deutschen Bahn in Verbindung setzen.

Informationen erhalten Sie hierzu bei:

DB AG - DB Immobilien
Region Nord
Liegenschaftsmanagement
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg