

11 Entwidmung von Bahntrassen

Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind, sind der allgemeinen Planungshoheit der Kommunen entzogen. Dieser Sonderstatus mit dem Vorteil für den Bahnbetrieb, höhengleiche Straßenkreuzungen zuzulassen, kann durch ein vorgeschriebenes, förmliches Verfahren aufgehoben werden, geregelt in

§23 AEG (Allg.Eisenbahn Gesetz) Freistellg von Bahnbetriebszwecken. (11.1)

Bedingungen sind, daß „*kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur nicht mehr zu erwarten ist.*“

Die Stadt Herzogenaurach hat durch Rot-Grüne Mehrheitsbeschlüsse in zwei Verfahren Teile der Aurachtaltrasse entwidmet, sie damit normalen Überbauungen geöffnet:

Erste Entwidmung

Für einen 400 m langen Abschnitt der Bahntrasse wurde mit Antrag v. 30.11.2016 das Freistellungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt eingeleitet. Ziel war, damit eine aufwendige Brücke für die geplante Südumgehung einzusparen.

Mit dem Freistellungsbescheid vom 20.12.2017 wurde dem Antrag stattgegeben, trotz zahlreicher Einsprüche, s. beilieg. Bescheid. (11.3)

Bemerkenswert ist u.a. die Begründung mit einem schlechten Abschneiden im Stand. Bewertungsverfahren – zu Unrecht, s. -> Abschnitt 5.

Zweite Entwidmung

Der Antrag wurde am 2.10.2018 gestellt, die Freistellung erfolgte am 18.03.2019.

Hier ging es um das letzte Stück in Herzogenaurach, bis zum alten Bahnhof ca. 755 m, um „die Flächen neu zu ordnen“. Die StUB-Trasse soll näher an die Aurach rücken, damit konnte die alte Bahn-Trasse Schaeffler zur freien Überbauung übereignet werden.

Die hoch umstrittenen Vorgänge beschädigen nachhaltig die Option einer Reaktivierung. Im entwidmeten Bereich sind keine höhengleichen Straßenquerungen mehr möglich. Im Fall der 2. Entwidmung ist eine Rückabwicklung voraussichtlich unmöglich. Der Prüfungsauftrag sollte die Problematik aufgreifen und Lösungsmöglichkeiten aufzeigen.

Nachfolgend ein exemplarischer Schriftwechsel und die Freistellungsbescheide.

11.2

11.3

11.4

Fotos zeigen das Ergebnis der 2. Entwidmung im Bild.

11.5

11.6

§ 23 AEG - Freistellung von Bahnbetriebszwecken

Allgemeines Eisenbahngesetz | Jetzt kommentieren

Stand: 24.09.2018

(1) Die zuständige Planfeststellungsbehörde stellt für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks oder der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.

(2) Vor der Entscheidung nach Absatz 1 hat die Planfeststellungsbehörde Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern. Die Frist zur Abgabe der Stellungnahme soll sechs Monate nicht überschreiten.

(3) Die Entscheidung über die Freistellung ist dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Eigentümer des Grundstücks und der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, zuzustellen. Die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung sind zu unterrichten.

Stadtrats-Sitzung Erlangen am 27. April 2017 in Sachen "Ortsumfahrung"

Anmerkungen zur beabsichtigten Freistellung eines kurzen, ca. 350 m langen Teilstücks der Bahnstrecke im Aurachtal

Die Stadt Herzogenaurach konnte vor wenigen Wochen sämtliche Flächen der alten Bahntrasse auf ihrem Stadtgebiet erwerben. Die Bahntrasse soll dennoch aus grundsätzlichen Erwägungen heraus, vor allem der langfristigen Sicherung als Verkehrsweg für ein Schienensystem entsprechend gewidmet bleiben. Das laufende Freistellungsverfahren steht hierzu nicht im Widerspruch, was im Folgenden erläutert wird.

Die Trasse der geplanten Ortsumfahrung Niederndorf/Neuses muss die alte Bahntrasse an zwei Stellen queren, einmal süd-östlich von ER Neuses und einmal auf Höhe der Galgenhofer Str., nördlich des Parkplatzareals der Schaeffler AG.

Die Querung bei Neuses wird von vorneherein höhenfrei geplant. Die Ortsumfahrung wird hier die Bahntrasse in ca. 5,70 m Höhe mit einem Bauwerk in etwa im rechten Winkel überqueren. Eine Reaktivierung der Bahntrasse, elektrifiziert, wäre sehr einfach möglich. An dieser Stelle wäre aus folgenden Gründen allerdings in jedem Fall ein Brücken- bzw. Überführungsbauwerk nötig: Über die fast parallel zur Schiene verlaufende, bestehende Straße muss auch weiterhin Schwerlastverkehr zur Kläranlage Herzogenaurach geführt werden. Ebenso muss der dort geführte landwirtschaftliche Verkehr stattfinden können. Aber auch die heutige wichtige Radwegeachse und zukünftige Radschnellwegeverbindung Erlangen-Herzogenaurach muss bereits im Vorgriff „überbrückt“ werden. Letztendlich schließt sich unmittelbar nördlich dieser Kreuzungsstelle der Hochwasserschutzbereich der Aurach an, der ebenfalls „überfahren“ werden muss und eine Höhenlage der Straße erfordert. Aus all diesen Gründen wird an dieser Stelle ein großes Brückenbauwerk in der Ortsumfahrung nötig und von vorneherein eingeplant und in diesem Zuge sinnvoller Weise die Bahntrasse „schon heute“ baulich freigehalten.

An der zweiten, fast am Ende der Aurachtaltrasse gelegenen Querungsnotwendigkeit stellt sich die Situation anders dar. Hier überquert die Trasse der Ortsumfahrung die Bahntrasse im sehr spitzen Winkel. Auf einer Länge von ca. 350 m müsste, wenn man heute bereits die Höhenfreiheit herstellen würde, ein entsprechendes, außerordentlich teures Sonderbauwerk geschaffen werden. Und dies, obwohl eine Reaktivierung der Bahntrasse aus heutiger Sicht zwar grundsätzlich möglich gehalten werden soll, aber in absehbarer Zeit nicht stattfinden wird. Dies nicht zuletzt wegen der Planungen zur Stadt-Umland-Bahn (StUB), deren Trassenverlauf an anderer Stelle, nicht auf der Trasse der ehemaligen Bahnlinie stattfinden wird. Die Prüfung der Aurachtaltrasse als mögliche StUB-Trasse hat im Vorfeld

25.4.17

der Grundsatzentscheidung zur Beantragung des StUB-Systems („L-Variante“) stattgefunden. Diese Trassenführung musste allerdings mangels ausreichendem Nutzen -Kosten-Faktor aufgegeben werden. Es sollte daher an dieser Querungsstelle, auf Höhe der Galgenhofer Str. kein Bauwerk geschaffen werden. Es ist schlicht nicht sinnvoll, heute bereits für eine nicht absehbare Zukunft ein solches Bauwerk zu errichten.

Vom Eisenbahnbundesamt selbst wurde der Stadt Herzogenaurach daher der pragmatische und gute Vorschlag gemacht, dass die Stadt für das kurze betroffenen Stück von ca. 350 m, das zudem fast am Ende der Aurachtaltrasse liegt, beantragt, die Trasse dort - und nur dort - vom Bahnverkehr freizustellen. Auf Basis des Beschlusses des Stadtrats der Stadt Herzogenaurach vom 30.11.2016 wurde ein entsprechendes Freistellungsverfahren beantragt.

Sollte zu einem heute nicht absehbaren Zeitpunkt die Bahntrasse reaktiviert werden, stellt sich die Frage nach der Form des dortigen Schienenverkehrs. Wäre es eine Erweiterung (!) der StUB, denn die aktuelle Planung verläuft nicht auf der Bahntrasse, so wäre zu prüfen, ob eine signalisierte Straßenquerung, die ja innerörtlich läge, genügt. Da dies an zahlreichen Stellen der geplanten StUB-Trasse so sein wird, es ist ja ein Verkehrsmittel das sogar in den Straßenraum integriert wird, wird dies auch hier, weil innerorts gelegen, möglich sein. Die beabsichtigte Freistellung vom Bahnverkehr steht daher einer - wann und wie auch immer stattfindenden StUB-Erweiterung - nicht entgegen. Am Rande sei darauf hingewiesen, dass es sich bei der StUB nicht um Bahnverkehr im Sinne hierfür gewidmeter Schienenwege wie bei einer S-Bahn handelt.

Wäre es eine Reaktivierung im Wesentlichen für den Güterverkehr, wäre ebenfalls eine nicht höhenfreie Querung denkbar. Für eine Reaktivierung für den allgemeinen Bahnbetrieb (z.B. S-Bahn), müsste geklärt werden, wie man die Querung höhenfrei ausbildet. Technisch ist dies möglich. Wie ausgeführt, ist es aus heutiger Sicht nicht sinnvoll und möglich, sich an dieser Stelle für alle Eventualitäten der Zukunft baulich vorzubereiten.

Einer Reaktivierung der alten Bahntrasse steht die Freistellung des kurzen, ca. 350 m langen Stückes nicht entgegen.

gez. German Hacker, 25.4.2017

TOP Ö 19.1: Dringlichkeitsantrag der FWG Nr. 048/2017 auf Einwendung der Stadt Erlangen gegen den Antrag der Stadt Herzogenaurach auf Freistellung und Rückbau von Gleisen der "Aurachtalbahn" wegen der Südumfahrung Neuses-Niederndorf

Sitzung: 27.04.2017 Stadtrat

Zusatz: Tischauflage

Beschluss: mehrheitlich angenommen

Vorlage: VI/100/2017

Ergebnis/Beschluss:

Die Stadt Erlangen erhebt gegen den Antrag der Stadt Herzogenaurach auf Freistellung und Rückbau von Gleisen der „Aurachtalbahn“ wegen der Südumfahrung Neuses-Niederndorf folgende Einwendungen: Die Ortsumfahrung ist so zu gestalten, dass die Einrichtung einer Stadt-Umland-Bahn möglich ist. Darüber hinaus sind die Kreuzungspunkte mit der ehemaligen Bahnlinie Erlangen-Bruck-Herzogenaurach so auszuführen, dass bei Bedarf zukünftig ein elektrischer Betrieb der Linie hergestellt werden kann.

Der Dringlichkeitsantrag 048/2017 der FWG ist damit abschließend bearbeitet.

Der Stadtrat von Erlangen widerspricht der Entwidmung mit 30 : 4 Stimmen

Protokollvermerk:

1. Herr berufsm. StR Weber erläutert den Sachverhalt und weist auf die Ausführungen der Stadt Herzogenaurach hin. Er teilt mit, dass von Seiten der Verwaltung keine Veranlassung besteht, gegen die Entwidmung zu sprechen. Dies wird durch den Stadtrat mit großer Mehrheit abgelehnt.
2. Der nachstehende Antrag der FWG Nr. 048/2017 vom 23.04.2017 wird mit großer Mehrheit angenommen:

Die Stadt Erlangen erhebt gegen den Antrag der Stadt Herzogenaurach auf Freistellung und Rückbau von Gleisen der „Aurachtalbahn“ wegen der Südumfahrung Neuses-Niederndorf folgende Einwendungen:

Die Ortsumfahrung ist so zu gestalten, dass die Einrichtung einer Stadt-Umland-Bahn möglich ist. Darüber hinaus sind die Kreuzungspunkte mit der ehemaligen Bahnlinie Erlangen-Bruck-Herzogenaurach so auszuführen, dass bei Bedarf zukünftig ein elektrischer Betrieb der Linie hergestellt werden kann.



KOPIE

65142-651pf/003-2017#007

Eisenbahn-Bundesamt, Eilgutstraße 2, 90443 Nürnberg
Gegen EmpfangsbekanntnisStadt Herzogenaurach
Postfach 12 60
91072 Herzogenaurach

Bearbeitung: Steffi Essig
Telefon: +49 (911) 2493-142
Telefax: +49 (911) 2493-150
e-Mail: EssigS@eba.bund.de
Sb1-mue-nrb@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 20.12.2017
VMS-Nummer 3359677

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
65142-651pf/003-2017#007

Betreff: Antrag auf Freistellung mehrerer Flächen von Eisenbahnbetriebszwecken
Bezug: Ihr Antrag vom 09.02.2017, Aktenzeichen Stadter
Anlagen: Lageplan (1 Anlage)

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf den Antrag der Stadt Herzogenaurach vom 09.02.2017 ergeht folgender

Freistellungsbescheid

① 400m

1. Die folgenden Flurstücke in der Stadt Herzogenaurach, Strecke Nr. 5916, Streckenbezeichnung Erlangen-Bruck - Herzogenaurach, werden zum 22.12.2017 von Bahnbetriebszwecken freigestellt:

<u>Gemeinde</u>	<u>Gemarkung</u>	<u>Flur</u>	<u>Flurstück</u>	<u>Fläche (m²)</u>
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1317 TF	2.750
Herzogenaurach	Burgstall	-	530/2 TF	2.350

2. Bestandteil dieses Bescheides ist der als Anlage beigefügte Lageplan, Maßstab 1 : 2.000, erstellt am 08.02.2017.
3. Die Kosten (Gebühren und Auslagen) dieses Bescheides trägt die Antragstellerin. Der Kostenbescheid ergeht gesondert.

Hausanschrift:
Eilgutstraße 2, 90443 Nürnberg
Tel.-Nr. +49 (911) 2493-0
Fax-Nr. +49 (911) 2493-150
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

Hinweise

1. Mit der Freistellung von Bahnbetriebszwecken wird keine Aussage über künftige städtebauliche oder sonstige bahnfremde Nutzungsmöglichkeiten der freigestellten Flächen getroffen.
2. Sollte bei der Freistellung von Bahnbetriebszwecken nur eines Teils eines Flurstücks zum Zeitpunkt der Antragstellung die grundbuch- und katasterrechtliche Teilung noch nicht vorliegen, ist der grundbuch- und katasterrechtliche Vollzug dem Eisenbahn-Bundesamt von Seiten des Antragstellers durch Vorlage eines Auszuges aus dem Liegenschaftskataster mit den aktuellen Eigentumsgrenzen anzuzeigen, sobald diese Unterlagen vorliegen.

Begründung

I. Sachverhalt

Mit Schreiben vom 09.02.2017 hat die Stadt Herzogenaurach einen Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken für die nachfolgenden Flurstücke (Teilflächen), Streckennummer 5916, Streckenbezeichnung Erlangen-Bruck - Herzogenaurach, Streckenkilometer 7,700 – 8,100, gestellt:

400m

<u>Gemeinde</u>	<u>Gemarkung</u>	<u>Flur</u>	<u>Flurstück</u>	<u>Fläche (m²)</u>
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1317 TF	2.750
Herzogenaurach	Burgstall	-	530/2 TF	2.350

Dem Antrag waren die folgenden Unterlagen beigelegt:

- Grundbuchauszüge
- Flurkarte M 1: 2.000, Stand 08.02.2017
- Luftbild

Die beiden Teilflächen bilden ein ca. 400 m langes Teilstück der stillgelegten Strecke Erlangen Bruck - Herzogenaurach im Bereich der Galgenhofer Straße.

Die Stadt Herzogenaurach plant in diesem Bereich eine Umfahrung des Erlanger Stadtteils Neues und des Herzogenauracher Ortsteils Niederndorf (sog. „Südumfahrung“). Im Rahmen dieser Straßenplanung muss an zwei Stellen die Strecke Erlangen Bruck – Herzogenaurach gekreuzt werden. Zunächst wurde die Errichtung von Kreuzungsbauwerken untersucht, um eine Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke jederzeit zu ermöglichen. Im westlichen – hier in Rede stehenden Teil – wäre ein derartiges Kreuzungsbauwerk jedoch mit erheblichen Kosten verbunden gewesen. Die Stadt hat sich deshalb entschieden, auf eine Kreuzung der Straße mit der Bahntrasse zu ver-

zichten, da ihr ein derart aufwendiges Bauwerk unter Berücksichtigung der dauernden Einstellung des Betriebes auf der Strecke unverhältnismäßig erschien.

Die Bahnstrecke ist zwar stillgelegt, unterliegt aber weiterhin dem Fachplanungsvorbehalt gem. § 38 BauGB und ist damit einer Überplanung durch Dritte nur eingeschränkt zugänglich.

Bei einer nicht bahnkonformen Überplanung stellt die eisenbahnrechtliche Zweckbindung in der straßenrechtlichen Planfeststellung ein unüberwindbares Planungshindernis dar. Deshalb hat sich die Stadt entschieden, vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eine Freistellung gem. § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz zu beantragen, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Noch vor Antragstellung durch die Stadt Herzogenaurach ging am 01.02.2017 eine Stellungnahme der Eisenbahnfreunde Erlangen-Bruck – Bürgerinitiative Stadtbahn West ein, in welcher die Vereinigung Rückfragen zum Verfahren stellte und beantragte, den Antrag abzulehnen bzw. Brückenbauwerke für die geplante Südumfahrung Neuses (Mfr.) – Niederndorf vorzusehen. Zur Begründung wurden umfangreiche Anlagen (Schriftverkehr mit verschiedenen Behörden, Kopien von Zeitungsartikeln, Auszug aus dem Amtsblatt der Stadt Herzogenaurach, Auszug aus dem Fahrplan) beigelegt.

Mit Schreiben vom 23.03.2017 hat das Eisenbahn-Bundesamt die öffentliche Bekanntmachung der Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme im Bundesanzeiger veranlasst. In dem am 05.04.2017 im Bundesanzeiger erschienenen Text (Fundstelle: BAnz AT 05.04.2017 B9) wurden die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landes- und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, aufgefordert, innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach der Veröffentlichung Anregungen und Bedenken, die für oder gegen die Freistellung der genannten Flurstücke sprechen, vorzutragen.

Mit Schreiben vom 29.03.2017 kontaktierte die Bürgerinitiative das Eisenbahn-Bundesamt erneut und bat um die Zusendung des Veröffentlichungstextes für den Bundesanzeiger, da keines der Mitglieder über einen Internetanschluss verfüge und deshalb die angekündigte öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger nicht eingesehen werden könne. Vorsorglich wurde wiederum der Antrag gestellt, den Antrag abzulehnen, da die Strecke mittel- und langfristig für den Personen- und/oder Güterverkehr genutzt werden könne.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat der Bürgerinitiative den entsprechenden Text mit Schreiben vom 18.04.2017 ohne Anerkennung einer Rechtspflicht auf dem Postweg zugesandt.

Folgende Stellungnahmen sind im Rahmen der Veröffentlichung im Bundesanzeiger eingegangen:

Hinweis: Die Stellungnahmen werden nicht wörtlich wiedergegeben, es erfolgt eine sinnngemäße zusammenfassende Wiedergabe.

BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN), Schreiben vom 25.04.2017

Der Bund Naturschutz bittet um Akteneinsicht.

(Anm.: Die gewünschte Akteneinsicht wurde einem Vertreter des Bund Naturschutz am 03.05.2017 gewährt. Bei der Akteneinsicht bat der Vertreter um Fristverlängerung. Diese wurde bis zum 24.05.2017 gewährt).

In seiner **Stellungnahme vom 22.05.2017 (eingegangen per Fax am 24.05.2017)** lehnt der BN die Freistellung ab.

Die gesamte alte Bahnstrecke müsse für zukünftige Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen erhalten werden. Die Freistellung diene nur der geplanten naturzerstörenden Südumfahrung. Die nachträgliche Errichtung einer Kreuzung sei wegen des Verbots neuer höhengleicher Kreuzungen nicht machbar. Außerdem weise die Landesplanerische Beurteilung darauf hin, dass die Einrichtung einer Stadt-Umland-Bahn möglich bleibt. Die Kreuzungspunkte mit der ehemaligen Bahnlinie seien so auszuführen, dass bei Bedarf zukünftig ein elektrischer Betrieb der Linie hergestellt werden kann. Ebenso solle auf die Erhaltung – insbesondere für den Güterverkehr – hingewirkt werden.

Dementgegen wolle die Stadt die Freistellung, ohne mögliche Alternativen, berücksichtigt zu haben. Aus den bisher bekannten Unterlagen des Raumordnungsverfahrens *(Anm.: Betrifft wohl die Planung zur Südumfahrung)* könne man kein schlüssiges, verkehrsreduzierendes Konzept erkennen. Die mehr als 16.000 Pendler benötigten neue, moderne, schadstoffarme Verkehrslösungen. Hierzu könne die bestehende, direkte und schnelle Bahnanbindung beitragen.

Bürgerinitiative HerzoSüdBewahren, Fax eingegangen am 02.05.2017

Es wird um Fristverlängerung, Akteneinsicht und elektronische Zusendung der Unterlagen gebeten.

(Anm.: Eine Fristverlängerung wurde bis zum 24.05.2017 gewährt. Die gewünschte Akteneinsicht wurde einem Vertreter der Bürgerinitiative HerzoSüdBewahren am 03.05.2017 gewährt).

In ihrem **Schreiben vom 23.05.2017(eingegangen per Fax am 24.05.2017)** führt die Bürgerinitiative aus, dass die Landesplanerische Beurteilung der Regierung von Mittelfranken vom 27.04.16 für die Ortsumfahrung Niederndorf-Neuses ausdrücklich darauf hinweise, dass „die Strecke aufgrund des von der Stadt Herzogenaurach aufgestellten Bebauungsplanes Nr. 44 „Bahnlinie“ nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden kann, denn es handele sich bei den geplanten Querungen um neue Kreuzungen im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EkrG)“ (Seite 11 vorletzter Absatz).

Da in relativ kurzer Zeit eine Reaktivierung der Bahnstrecke Erlangen-Bruck – Herzogenaurach stattfinden könnte, sollten die Möglichkeiten dazu auch in Zukunft zu vertretbaren Kosten gesichert und beibehalten werden. Eine höhengleiche Überquerung der Bahntrasse erschwere und verteuere dies. Deshalb sollte schon jetzt ein Brückenbauwerk über die Trasse geplant werden.

Der Abschnitt Frauenaaurach - Herzogenaurach könne zeit- und kostengünstig reaktiviert werden, da der Eisenbahnstreckenabschnitt Erlangen- Bruck - Frauenaaurach im Rahmen des ICE- und S-Bahn-Ausbaues bei Erlangen gerade erst baulich vollkommen erneuert wurde.

Die eklatanten Verkehrsprobleme der Stadt Herzogenaurach könnten nur mithilfe eines innovativen ÖPNV-Systems nachhaltig bewältigt werden, dessen wesentlicher Träger die genannte Bahnlinie sein ist.

Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Schreiben vom 04.05.2017

Die DB AG erklärt, dass aus ihrer Sicht die Voraussetzungen für die beantragte Freistellung vorliegen. Nach Abschluss der bahninternen Prüfung (IPE 5000758) sei festgestellt worden, dass auf dem Grundstück keine Eisenbahninfrastrukturanlagen vorhanden sind, für die ein Verkehrsbedürfnis besteht. Auch langfristig sei eine Nutzung im Rahmen der Zweckbestimmung nicht zu erwarten.

Eisenbahnfreunde Erlangen-Bruck, Bürgerinitiative Stadtbahn-West (Initiative zur Erhaltung der Bahnstrecke nach Herzogenaurach), Stellungnahme vom 11.05.2017

Die Eisenbahnfreunde bekräftigen ihre bereits zuvor geäußerten Bedenken und machen auf formelle Verfahrensfehler aufmerksam. Zudem müssten Alternativtrassen intensiver untersucht werden (*Anm.: Diese Einwendungen dürften nicht das Freistellungsverfahren sondern die Planung „Südumfahrung Niederndorf – Neuses (Mfr.) betreffen*).

Im Stadtgebiet seien bereits an Bahnübergängen Gleise herausgerissen worden. Damit sei auch weiterer Draisinenverkehr mit einer Fahrraddraisine eines Schienenverkehrs-Unternehmers unmöglich.

Die Eisenbahnfreunde stellen weiterhin den Antrag, dass einer andere Außenstelle, ersatzweise der Zentrale in Bonn die Zuständigkeit für das Freistellungsverfahren übertragen werden solle, da

sich die Außenstelle Nürnberg mit ihrem Verhalten „in Widerspruch setzen würde“. (Anm.: Die Einwenderin unterstellt der Außenstelle Nürnberg Befangenheit, da im Rahmen des Freistellungsverfahrens eine Beratung der Stadt Herzogenaurach stattgefunden hat).

Eine schnelle Entscheidung sei nicht geboten, da die Stadt Herzogenaurach seit 5 Jahren über eine riesige Nordumfahrung verfüge und der geplante „Hüttendorfer Damm“, für den die Südumfahrung Niederndorf – Neuses (Mfr.) eine Voraussetzung sei, ohnehin von allen Fraktionen im Erlanger Stadtrat abgelehnt würde.

Stadt Erlangen, Schreiben vom 02.05.2017, Gz.: VI/HD009

Die Stadt Erlangen erhebt gegen den Antrag der Stadt Herzogenaurach auf Freistellung und Rückbau von Gleisen der „Aurachtalbahn“ wegen der Südumfahrung Neuses-Niederndorf folgende Einwendungen:

Die Ortsumfahrung ist so zu gestalten, dass die Einrichtung einer Stadt-Umland-Bahn möglich ist. Darüber hinaus sind die Kreuzungspunkte mit der ehemaligen Bahnlinie Erlangen-Bruck-Herzogenaurach so auszuführen, dass bei Bedarf zukünftig ein elektrischer Betrieb der Linie hergestellt werden kann.

Private Einwendung, Schreiben vom 02.05.2017

Die Einwenderin bezieht sich auf eine Stadtratssitzung der Stadt Herzogenaurach. In dieser Sitzung habe der Bürgermeister das Eisenbahn-Bundesamt für die Beratung im Freistellungsverfahren gelobt. Diese Aussage habe Entsetzen bei Eisenbahnfreunden ausgelöst, denn es sollte dem Eisenbahn-Bundesamt bekannt sein, dass eine Wiederanbindung des Bahnhofs Herzogenaurach an den Bahnhof Erlangen seit 1995 geplant sei.

Eine riesige zusätzliche Südumfahrung zu errichten und zwei Herzstücke der Aurachtalbahn herauszureißen, sei rechtsmissbräuchlich. Zudem hätten 2 Firmen mehrfach angeboten, ihren Güterverkehr wieder über die ehemalige Ladestelle Herzogenaurach abzuwickeln.

Private Einwendung, Schreiben vom 20.07.2017

(BO GEN)

Der Einwender führt aus, dass eine Freistellung elementaren Interessen der Region widerspricht. Herzogenaurach habe seit der Stilllegung im Jahre 1995 einen rasanten Aufschwung genommen. Stetig steigende Beschäftigtenzahlen führten zu einer zunehmend dramatischen Verkehrssituation. Die Aurachtaltrasse habe Akzeptanz-Potential für ein schnelles, direktes ÖPNV-Angebot, und sei wirtschaftlich tragfähig. Eine kostengünstige, schnell zu realisierende Bahnverbindung teilweise ausgerechnet einem konkurrierenden Straßenprojekt zu opfern, erscheine abwegig. Dies zeige auch der A3-Autobahnausbau, in welcher die Überbrückung der Trasse noch verbreitert würde.

II. Rechtliche Würdigung

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken der o. g. Flurstücke in der Stadt Herzogenaurach gemäß § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG, vom 27.12.1993, BGBl. I S. 2396 in der aktuellen Fassung) liegen vor.

Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken konnte daher ausgesprochen werden.

Rechtsgrundlage für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist § 23 AEG.

Nach § 23 Abs. 1 AEG stellt die zuständige Planfeststellungsbehörde für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks oder der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, die Freistellung von Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.

Die formellen Voraussetzungen des § 23 AEG liegen vor.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für die Entscheidung über die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Abs. 1 AEG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 S. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz- BEVVG vom 27.1.2.1993, BGBl. I, S. 2394 in der aktuellen Fassung) i. V. m. § 18 AEG als Planfeststellungsbehörde für Eisenbahnen des Bundes zuständig.

Da die Stadt Herzogenaurach im Regierungsbezirk Mittelfranken liegt, ist eine örtliche Zuständigkeit der Außenstelle Nürnberg gegeben. Der Forderung nach Übertragung der Durchführung des Verwaltungsverfahrens an eine andere Außenstelle oder die Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes wegen Befangenheit der Außenstelle Nürnberg – wie von den Eisenbahnfreunden in ihrem Schreiben vom 11.05.2017 gefordert – kann nicht entsprochen werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Stadt zu keiner Zeit zu einer Freistellung gedrängt. Die Stadt wurde lediglich dahingehend beraten, dass der Antrag auf Freistellung nicht für die komplette Strecke gestellt werden muss, sondern dass nur die für die Planung benötigten Teilflächen zur Freistellung beantragt werden können. „So wenig wie möglich“ zur Freistellung zu beantragen, dürfte daher sogar im Sinne der Eisenbahnfreunde gewesen sein.

Zu einer Beratung der antragstellenden Stadt Herzogenaurach im Hinblick auf eine zweckentsprechende Antragstellung war das Eisenbahn-Bundesamt gem. § 25 Abs. 1,2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) berechtigt und verpflichtet.

Die Antragstellerin ist als Gemeinde antragsbefugt.

Weiter hat das Eisenbahn-Bundesamt das nach § 23 Abs. 2 AEG erforderliche Beteiligungsverfahren durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger durchgeführt.

Die materiellen Voraussetzungen des § 23 AEG sind ebenfalls gegeben.

Bei den genannten Flurstücken handelt es sich um Betriebsanlagen einer Eisenbahn bzw. auf den genannten Flurstücken befinden sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn. Die zur Freistellung beantragten Flurstücke bilden ein Teilstück der Bahnstrecke Erlangen Bruck – Herzogenaurach.

Für die genannten Flurstücke besteht kein Verkehrsbedürfnis mehr und die Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung ist nicht mehr zu erwarten.

Ein aktuelles Verkehrsbedürfnis ist nicht gegeben.

Auf der Strecke findet aktuell kein Verkehr statt. Die dauernde Einstellung des Betriebs im Streckenabschnitt Frauenaurach - Herzogenaurach wurde mit Bescheid vom 05.04.1995 genehmigt und am 28.05.1995 umgesetzt.

Die von der DB AG abgegebene Stellungnahme zur Freistellbarkeit ergab, dass die Freistellungsflächen dauerhaft nicht mehr für Bahnbetriebszwecke benötigt werden und sich auf bzw. in den Flächen keine für den Bahnbetrieb notwendigen Eisenbahnbetriebsanlagen mehr befinden.

Auch langfristig ist eine Nutzung im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten.

Zwar wurde von Seiten der Stadt Erlangen und Verbänden/Interessengemeinschaften Interesse an einer Wiederinbetriebnahme erklärt, im Interesse der Planungshoheit der Gemeinde und auch zum Schutz des an einer bahnfremden Nutzung interessierten Grundstückseigentümers sind an die Erklärungen eines langfristigen Nutzungsinteresses jedoch gewisse Anforderungen zu stellen. Eine „Reservierung“ des Streckenabschnitts der „Aurachtalbahn“ für zukünftige – möglicherweise noch nicht präziserte – Nutzungen unter Berufung auf die vage Eventualität einer späteren eisen-

bahnspezifischen Nutzung erlaubt § 23 AEG nicht (vgl. Hermes, in: Beck'scher AEG Kommentar, 2. Auflage 2014, § 23 Rn. 22 mit weiteren Nachweisen).

Keine der eingegangenen Stellungnahmen enthält Hinweise auf bereits hinreichend verfestigte Planungsabsichten. Es gibt weder ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen noch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches im Verfahren konkretes Interesse am Betrieb der Strecke signalisiert hat bzw. Verkehre auf der Strecke abwickeln will. Auch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH als Bestellerin des ÖPNV in Bayern hat keine entsprechende Stellungnahme abgegeben.

Der verschiedentlich vorgebrachte Einwand bezüglich der Freihaltung der Aurachtalbahntrasse für die Einrichtung einer Stadt-Umland-Bahn (StuB) ist ebenfalls nicht geeignet, ein Verkehrsbedürfnis i.S.d. § 23 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz zu belegen. Zum einen ist die Führung der StUB auf der Trasse der stillgelegten Bahnstrecke nach Auffassung der Stadt Herzogenaurach ziemlich unwahrscheinlich, da die Trasse wegen zu geringem Kosten-Nutzen-Faktor bei der Variantenuntersuchung ausgeschieden ist. Zum anderen handelt es sich bei der StUB nicht um eine Eisenbahn im Sinne des § 1 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz, sondern um eine Überlandstraßenbahn.

Gleiches gilt für Vergnügungsfahrten mit Draisinen. Auch hierbei handelt es sich nicht um Eisenbahnbetrieb, der ein Verkehrsbedürfnis belegen könnte. Draisinenfahrten sind auf öffentlichen Eisenbahnen überdies verboten.

Weiterhin können Einwendungen, die sich auf das Genehmigungsverfahren zur Südumfahrung „Niederndorf – Neuses (Mfr.)“ beziehen, in diesem Verfahren nicht berücksichtigt werden.

Gegenstand dieses Freistellungsverfahrens ist allein die Frage, ob ein Grundstück aktuell und dauerhaft für Bahnzwecke entbehrlich ist. Eine Abwägung mit der zukünftig geplanten Nutzung oder eine Beurteilung der Zweckmäßigkeit dieser geplanten Nutzung findet im Freistellungsverfahren nicht statt.

Ebenso stehen regionalplanerische Belange der Freistellung nicht entgegen.

Zwar sollen gem. Pkt. 4.3.3 der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) Streckenstilllegungen vermieden und Reaktivierungen ermöglicht werden, im vorliegenden Fall gibt es jedoch keinerlei Hinweise auf konkrete Reaktivierungsbemühungen. Weder der Träger der Landesplanung noch der Träger der Regionalplanung haben einen entsprechenden Einwand vorgebracht.

2 Damit fehlen die erforderlichen Konkretisierungen mittels Plänen, Finanzierung, Ziel- und Zeitangaben.

Aufgrund der nach § 23 Abs. 2 AEG eingegangenen Stellungnahmen, den Ausführungen in den Antragsunterlagen und den Informationen des Eisenbahn-Bundesamtes steht die Freistellung von Bahnbetriebszwecken der Flächen nicht im Widerspruch zu bundesrechtlichen oder landesrechtlichen Planungen / Planungszielen. Ein eisenbahnrechtliches Zulassungsverfahren ist für die betreffenden Flächen derzeit nicht anhängig.

Durch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken endet die Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn mit der Folge, dass die Fläche aus dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsprivileg (§ 38 BauGB i. V. m. § 18 AEG) entlassen und damit die Planungshoheit vom Fachplanungsträger Eisenbahn-Bundesamt auf die kommunale Bauleitplanung wieder vollständig übergeht.

Ab diesem Zeitpunkt unterliegen die Flächen und Anlagen ausschließlich dem allgemeinen Bauplanungsrecht und der kommunalen Zuständigkeit.

Das Eisenbahn-Bundesamt verliert auch die Hoheitsbefugnisse und damit gleichzeitig die Zuständigkeit für die Aufsicht. Entsprechendes gilt auch für die polizeiliche Zuständigkeit der Bundespolizei (vgl. § 3 Abs. 1 BPolG).

Ausfertigungen dieses Bescheides erhalten:

- Deutsche Bahn AG, DB Immobilien
- Regierung von Mittelfranken
- Planungsverband Region Nürnberg
- Bundespolizeidirektion München

Kopien dieses Bescheides erhalten:

- Bürgerinitiative HerzoSüdBewahren
- BUND Naturschutz in Bayern
- Eisenbahnfreunde Erlangen Bruck
- Stadt Erlangen
- 2 private Einwender

Die Entscheidung über die Kosten (Gebühren und Auslagen) beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i.V.m. §§ 1, 2 Abs. 1 und 2 sowie § 6 und § 7 der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV vom 27.03.2008 (BGBl I S. 546) in der aktuellen Fassung) i.V.m. Anlage 1, Teil 1, Abschnitt 1, Ziffer 1.16 des Gebührenverzeichnisses sowie §§ 4 Abs. 1, 12 Abs. 1 Nr. 4 und 6 Abs. 1 Nr. 1 Bundesgebührengesetz (BGebG vom 7.8.2013 (BGBl I S. 3154) in der aktuellen Fassung). Die Festsetzung der Kosten bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten (§ 13 Abs. 1 Satz 2 BGebG).

III. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift beim

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg

einzu legen.

Die Widerspruchsfrist ist auch gewahrt, wenn der Widerspruch innerhalb der oben genannten Frist bei einer anderen Außenstelle des Eisenbahn-Bundesamtes oder seiner Zentrale,

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

eingelegt wird.

Der Widerspruch kann auch auf elektronischem Weg durch De-Mail in der Sendevariante mit bestätigter sicherer Anmeldung nach dem De-Mail-Gesetz erhoben werden. Die De-Mail-Adresse lautet: poststelle@eba-bund.de-mail.de.

Im Auftrag


Essig





Eisenbahn-Bundesamt

Ausfertigung

Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg

Az. 651pf/004-2018#068
Datum: 18.03.2019

11.4
18.3.19

erhalten am Do., 11. April 2019

Freistellungsbescheid

(2.) 755m

gemäß § 23 AEG

für mehrere Flurstücke

in der Stadt Herzogenaurach

Bahn-km 8,100 bis 8,855

der Strecke 5916 Erlangen-Bruck - Herzogenaurach

Auf den Antrag vom 02.10.2018 ergeht folgender

Freistellungsbescheid

1. Die folgenden Flurstücke in der Stadt Herzogenaurach, Strecke Nr. 5916, Erlangen-Bruck - Herzogenaurach, werden zum 18.04.2019 von Bahnbetriebszwecken freigestellt:

<u>Gemeinde</u>	<u>Gemarkung</u>	<u>Flur</u>	<u>Flurstück¹</u>	<u>Fläche (m²)</u>
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1240/1	101
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1243/8	80
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1317 TF	ca. 5314
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1317/3	1637
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1317/25	107
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1317/26	5636
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1317/27	201

2. Bestandteil dieses Bescheides ist der als Anlage beigefügte Lageplan, Maßstab 1:1000, vom 02.10.2019.
3. Die Kosten (Gebühren und Auslagen) dieses Bescheides trägt die Antragstellerin. Der Gebühren-/ Auslagenbescheid ergeht gesondert.

Nebenbestimmungen

Der Planfeststellungsbehörde ist der Fortführungsnachweis für das neu vermessene und abmarkierte Teil-Flurstück vorzulegen.

Hinweise:

Mit der Freistellung von Bahnbetriebszwecken wird keine Aussage über künftige städtebauliche oder sonstige bahnfremde Nutzungsmöglichkeiten der freigestellten Fläche getroffen.

¹ Die in der Spalte *Flurstück* ggf. verwendete Abkürzung „TF“ bedeutet „Teilfläche“

Begründung

I. Sachverhalt

Mit Schreiben vom 02.10.2018 wurde ein Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken für die nachfolgenden Flurstücke, Streckennummer 5916, Erlang.-Bruck - Herzogenaurach, Streckenkilometer 8,100 - 8,855, gestellt:

<u>Gemeinde</u>	<u>Gemarkung</u>	<u>Flur</u>	<u>Flurstück</u>	<u>Fläche (m²)</u>
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1240/1	101
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1243/8	80
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1317 TF	ca. 5314
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1317/3	1637
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1317/25	107
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1317/26	5636
Herzogenaurach	Herzogenaurach	-	1317/27	201

Diesem Antrag ist ein Lageplan beigelegt, in dem die Freistellungsfläche eingezeichnet und kenntlich gemacht ist.

Der Antrag enthält weitere Unterlagen:

- Grundbuch von Herzogenaurach, Blatt 9978
- Grundbuch von Herzogenaurach, Band 162, Blatt 5812
- Grundbuch von Herzogenaurach, Blatt 10891
- Grundbuch von Herzogenaurach, Blatt 10725
- Grundbuch von Herzogenaurach, Blatt 9978

Bei den Flurstücken handelt es sich um ein Teilstück der stillgelegten Bahnstrecke Erlangen-Bruck – Herzogenaurach entlang der Industriestraße bis zur Galgenhofer Straße.

Das Eisenbahn-Bundesamt informierte die DB AG mit Schreiben vom 17.10.2018 über den Antrag der Stadt Herzogenaurach und bat um Stellungnahme zur bahninternen Entbehrlichkeit.

Ebenfalls mit Schreiben vom 17.10.2018 hat das Eisenbahn-Bundesamt die öffentliche Bekanntmachung der Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme im Bundesanzeiger veranlasst. In dem am 31.10.2018 im Bundesanzeiger erschienenen Text (Fundstelle: BAnz AT 31.10.2018 B12) wurden die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landes- und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur an-

schließt, aufgefordert, innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach der Veröffentlichung Anregungen und Bedenken, die für oder gegen die Freistellung der genannten Flurstücke sprechen, vorzutragen.

Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Deutsche Bahn AG

Schreiben vom 25.10.2018, Gz.: CS.R 01-S(P) Ast

Die DB AG erklärt, dass für die von der Stadt Herzogenaurach beantragte o. g. Freistellungsfläche die Voraussetzungen gem. § 23 Abs. 1 AEG für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken vorliegen.

Nach Abschluss einer bahninternen Prüfung (IPE 5000758),

1. welche Betriebsanlagen sich auf der Freistellungsfläche befinden
2. ob diese jetzt und zukünftig genutzt werden

haben die Anlageneigentümer und -nutzer folgendes erklärt:

Es sind auf dem Grundstück keine Eisenbahninfrastrukturanlagen vorhanden, für die ein Verkehrsbedürfnis besteht. Auch langfristig ist eine Nutzung im Rahmen der Zweckbestimmung nicht zu erwarten. Somit steht aus der Sicht der DB AG einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken nichts entgegen.

Bürgerinitiative „Pro Aurachtalbahn“

Stellungnahme vom 30.11.2018

Die Bürgerinitiative „Pro Aurachtalbahn“ erklärt, dass sie seit dem 20.09.2018 Unterschriften für ein Bürgerbegehren bzw. einen Bürgerentscheid sammelt, das die Reaktivierung der Aurachtalbahn von Herzogenaurach nach Erlangen-Bahnhof zum Ziel hat.

Außerdem sei Ziel, dass die Stadt Herzogenaurach ein vom Zweckverband Stadt- Umland-Bahn unabhängiges Planungsbüro mit der Durchführung des Standardisierten Bewertungsverfahrens für die Reaktivierung der Aurachtalbahn als S-Bahn beauftragt.

Herzogenaurach solle künftig an das S-Bahn-Netz des Großraums Nürnberg angeschlossen werden. Der Bürgermeister der Stadt Herzogenaurach wolle die Reaktivierung der Aurachtalbahn mit allen Mitteln verhindern. Der Herzogenauracher Stadtrat habe am 26.09.2018 einem Antrag des Bürgermeisters auf Freistellung von den Bahnbetriebszwecken für einen Teil der alten Trasse der alten Aurachtalbahn zugestimmt.

Es wird beantragt, dass das Entwidmungsverfahren bis zum Abschluss des Bürgerentscheids ausgesetzt wird.

Die Bürgerinitiative ist der Auffassung, dass es nicht zutrifft, dass für den Teil der alten Bahntrasse kein Bedürfnis mehr besteht. Es sei sehr wohl eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung zu erwarten. Der Teil der alten Trasse, für den die Stadt Herzogenaurach jetzt die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken beschlossen hat, würde für eine künftige S-Bahn von Erlangen nach Herzogenaurach benötigt.

Die Bürgerinitiative ist dagegen, dass der von der Stadt Herzogenaurach beantragte Teil der Aurachtalbahn von Erlangen nach Herzogenaurach entwidmet wird.

Um Zusendung eines Bescheids wird gebeten.

Stellungnahme vom 10.01.2019

Die Bürgerinitiative weist darauf hin, dass sie mit Datum vom 10.01.2019 einen Antrag auf einen Bürgerentscheid bei der Stadt Herzogenaurach gestellt hat. Es gehe dabei um den ersten Schritt einer Reaktivierung: Der Antrag lautet, diese Strecke erstmals nach dem standardisierten Bewertungsverfahren objektiv zu prüfen.

Anders als bislang in der Öffentlichkeit dargestellt, spreche die Faktenlage für eine Reaktivierung, u.a. dokumentiert in der Intraplan-Studie von 2012, die der Strecke hohe Fahrgastzahlen zumesse (z.B. 5.900 Nutzer/Tag an der Grenze Erlangen/Herzogenaurach). Nachdem auf dem nördlicheren Korridor des StUB Projektes aktuell eine Verdoppelung von Fahrgastzahlen (auf 10.800/Tag) festgestellt werde, erscheine für beide Trassen eine vergleichsweise überragende Wirtschaftlichkeit gewährleistet.

Innerhalb weniger Wochen seien 2173 Unterschriften für einen Bürgerentscheid (notwendig wären nur 1.500) einsammelt worden - Indiz für eine hohe Zustimmung. Das Thema sei absolut beherrschend auch in der Lokalpresse, beispielhaft werden zwei Berichte vom 31.12.2018 beigelegt.

Die Bürgerinitiative weist bzgl. der Rechtsfolgen des übergebenen Bürgerbegehrens auf die Bayerische Gemeindeordnung Art. 18a. unter Ziff. 9 hin. Nach Feststellung der Zulässigkeit (eine Formsache) dürften dem Begehren entgegenstehende Entscheidungen der Gemeindeorgane nicht mehr getroffen oder mit dem Vollzug einer derartigen Entscheidung nicht

mehr begonnen werden. Die den Willen ihrer Bürger respektierende Stadt Herzogenaurach müsse danach eine Aussetzung Ihres Antrages vornehmen.

Auf die Sensibilität des Eisenbahn-Bundesamtes angesichts dieser aktuellen Entwicklung wird gehofft. Auch wenn „harte“ Rechtsansprüche in diesem Moment noch nicht gegeben sein sollten, wäre einer sensibilisierten Öffentlichkeit wohl kaum vermittelbar, in dieser Situation Fakten zu schaffen, die ggf. kurzfristig zu revidieren wären.

Privater Einwender = *Eisenbahnfreunde Erlangen-Bruck*

Schreiben vom 16.10.2018, 17.11.2018 und 14.12.2018

Der Einwender bittet mit Schreiben vom 16.10.2018 um Auskunft, inwieweit dem Eisenbahn-Bundesamt Planungen der Stadt Herzogenaurach gegen die Bahnlinie Erlangen - Herzogenaurach bekannt sind und äußert Bedenken gegen die Planungen der Stadt.

Er erbittet weiterhin Auskünfte zur Rolle des Eisenbahn-Bundesamtes und zum Stand des Genehmigungsverfahrens.

Weiterhin teilt er mit, dass durch die Stadt Herzogenaurach und den Zweckverband mehrfach mitgeteilt worden sei, dass die Deutsche Bahn gegen ein Befahren der fünf Gleise in Erlangen-Bruck aus Richtung der Bahnlinie Erlangen-Bruck – Herzogenaurach sei.

Diese Angaben und verschiedene Angaben aus einem Zeitungsbericht (Erlanger Nachrichten vom 05. Mai 2018) zweifelt er an.

Das Eisenbahn-Bundesamt teilte dem Einwender mit Schreiben vom 14.11.2018 mit, dass das Eisenbahn-Bundesamt als Träger öffentlicher Belange durch die Stadt Herzogenaurach zum B-Plan Nr. 44 „Bahnlinie“ gehört wurde und durch die Stadt Herzogenaurach die Freistellung von Bahnbetriebszwecken für den betreffenden Bereich beantragt wurde.

Der Einwender bittet daraufhin mit Schreiben vom 17.11.2018 um weitere Auskunft zu verfahrensrechtlichen Abläufen im Freistellungsverfahren und trägt vor, dass nicht nachvollziehbar sei, dass alle ICE-Züge und alle Güterzüge in Erlangen anhalten und warten müssten, wenn ein Zug von bzw. nach Herzogenaurach unterwegs ist.

Die Strecke von Erlangen nach Erlangen-Bruck sei 3 km lang. Zwischen Nürnberg und Siegsdorf seien es 17 km, wo Nahverkehrszüge nach Markt Erlbach und Neustadt/Aisch auf

nur 2 Gleisen verkehrten. Zusammen mit ICE-Zügen von 2 Linien - nämlich München - Hamburg und Nürnberg - Köln.

Zwischen Erlangen und Erlangen-Bruck lägen 4, teilweise 5 bzw. 6 Gleise. Dazu käme, dass die beiden „Seku“- und „Fuchtl“-Gleise noch zwischen Gleis 1 und der historischen Stadtmauer lägen.

Der Einwender bittet um Auskunft, ob diese Information durch das Eisenbahn-Bundesamt nachvollzogen werden kann.

Seinem Schreiben fügt er noch einen Zeitungsartikel eine beabsichtigte Unterschriftensammlung „Pro Aurachtalbahn“ und die Beantragung eines entsprechenden Bürgerentscheids bei.

Das Eisenbahn-Bundesamt teilte dem Einwender mit Schreiben vom 12.12.2018 die gewünschten verfahrensrechtlichen Angaben zum Freistellungsverfahren mit. Hinsichtlich der Fragen zur Betriebsabwicklung wurde auf die Infrastrukturbetreiberin verwiesen.

Daraufhin wendet sich der Einwender erneut mit Schreiben vom 14.12.2018 an das Eisenbahn-Bundesamt und bittet um Berücksichtigung seines Schreibens vom 17.11.2018 in Verbindung mit seinem Schreiben vom 16.10.2018 als Stellungnahme gegen die Freistellung und Bestätigung durch das Eisenbahn-Bundesamt, dass diese fristgerecht eingegangen ist.

Seine Bedenken begründet er wie folgt:

Diese Strecke werde in naher Zukunft für den Personenverkehr und den Güterverkehr bis Herzogenaurach Bahnhof benötigt.

- Zum einen wegen den Absichten der Firma Schaeffler, die Gütertransporte von und nach Nordrhein-Westfalen von den unzuverlässigen Autobahnen auf die Schiene zu verlagern.
- Zum anderen für die Reaktivierung als StUB-Trasse oder DB- bzw. Agilis-Strecke.

Zu diesen Punkten liefen zurzeit 2 Bürgerbegehren.

Diese Strecke werde spätestens dann benötigt, wenn die StUB-Trasse scheitern sollte (zum Beispiel wegen der Probleme mit der Trassenführung oder Zuschüssen, die nicht in voller Höhe geleistet würden).

Der Einwender bittet weiter um Auskunft, wie viele Stellungnahmen von Behörden bzw. Privaten eingegangen sind und wie viele sich gegen die Freistellung ausgesprochen haben.

Mit Schreiben vom 10.01.2019 leitete das Eisenbahn-Bundesamt die eingegangenen Stellungnahmen der Antragstellerin mit der Bitte um Rückäußerung zu. Diese Rückäußerung ging am 27.02.2019 im Eisenbahn-Bundesamt ein.

Dem Schreiben war ein Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Stadtrates am 29.01.2019 beigelegt. Im Rahmen der Entscheidung über die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens „Reaktivierung der Aurachtalbahn“ wurden das eingereichte Bürgerbegehren und der hilfsweise gestellte Antrag als unzulässig beurteilt.

II. Rechtliche Würdigung

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken der o. g. Flurstücke in der Stadt Herzogenaurach gemäß § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG, vom 27.12.1993, BGBl. I S. 2396 in der aktuellen Fassung) liegen vor.

Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken konnte daher ausgesprochen werden.

Rechtsgrundlage für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist § 23 AEG.

Nach § 23 Abs. 1 AEG stellt die zuständige Planfeststellungsbehörde für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks oder der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, die Freistellung von Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.

Die formellen Voraussetzungen des § 23 AEG liegen vor.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für die Entscheidung über die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Abs. 1 AEG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 S. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz- BEVVG vom 27.12.1993, BGBl. I S. 2394 in der aktuellen Fassung) i. V. m. § 18 AEG als Planfeststellungsbehörde für Eisenbahnen des Bundes zuständig.

Die Antragstellerin ist als Gemeinde antragsbefugt.

Weiter hat das Eisenbahn-Bundesamt das nach § 23 Abs. 2 AEG erforderliche Beteiligungsverfahren durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger durchgeführt.

Die schriftliche Zustimmung der Eigentümer liegt in den Antragsunterlagen vor.

Die materiellen Voraussetzungen des § 23 AEG sind ebenfalls gegeben.

Bei den genannten Flurstücken handelt es sich um ein Teilstück der stillgelegten Strecke Erlangen-Bruck – Herzogenaurach und damit um eine Betriebsanlage einer Eisenbahn.

Weiter besteht für die genannten Flurstücke kein Verkehrsbedürfnis mehr und die Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung ist nicht mehr zu erwarten.

Die von den Konzerngesellschaften der Deutschen Bahn AG abgegebene Stellungnahme zur Entbehrlichkeit vom 25.10.2018 ergab, dass die Freistellungsfläche dauerhaft nicht mehr für Bahnbetriebszwecke benötigt wird und sich auf bzw. in der Fläche keine für den Bahnbetrieb notwendigen Eisenbahnbetriebsanlagen mehr befinden.

Aufgrund der nach § 23 Abs. 2 AEG eingegangenen Stellungnahmen, den Ausführungen in den Antragsunterlagen und den Informationen des Eisenbahn-Bundesamtes steht die Freistellung von Bahnbetriebszwecken der Flächen nicht im Widerspruch zu bundesrechtlichen oder landesrechtlichen Planungen / Planungszielen.

Ein eisenbahnrechtliches Zulassungsverfahren ist für die betreffenden Flächen derzeit beim Eisenbahn-Bundesamt nicht anhängig.

Für die Beurteilung des Verkehrsbedürfnisses kommt es zum einen auf die Bekundungen der nutzungsinteressierten Eisenbahnverkehrsunternehmen an, zum anderen sind die vorhandenen Planungen der Aufgaben- und Planungsträger für einen Personen- oder Güterverkehr auf der Schiene zu berücksichtigen. Ein Verkehrsbedürfnis kann sich darüber hinaus aus den Dispositionen derjenigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ergeben, deren Infrastruktur an die vom Antrag betroffene Infrastruktur anschließt.

Diese Ansätze sind vorliegend nicht vorhanden und für die Zukunft nicht erkennbar. Bekundungen nutzungsinteressierter Eisenbahnverkehrsunternehmen sind nicht eingegangen. Die Aufgaben- und Planungsträger für den Personen- oder Güterverkehr auf der Schiene haben sich im Verfahren hierzu nicht geäußert.

Die von dem privaten Einwender und der Bürgerinitiative „Pro Aurachtalbahn“ zur Begründung dargestellte Notwendigkeit der Erhaltung der Aurachtalbahn für eine Nutzung als S-Bahn-Trasse von Erlangen nach Herzogenaurach ist als bloße Erwartung zu allgemeinen verkehrspolitischen Entwicklungen zu qualifizieren, welche zudem mit nicht unerheblichen Unsicherheiten behaftet ist. Solche Annahmen mögen zwar durchaus der Auslöser für be-

stimmte verkehrsplanerische Entscheidungen sein, vermögen aber für sich allein betrachtet kein ernsthaftes und langfristiges Nutzungsinteresse zu herbeizuführen. Gegen eine zu erwartende Wiederinbetriebnahme bzw. die Aufnahme der Strecke in das S-Bahn-Netz Nürnberg spricht insbesondere, dass sich die verantwortlichen Aufgaben- und Planungsträger im Rahmen der öffentlichen Bekanntmachung und Aufforderung zur Stellungnahme im Bundesanzeiger nicht geäußert haben.

Die Antragstellerin hat ergänzend hierzu vorgetragen, dass sich der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn mit der Option einer S-Bahn Erlangen Bf – Erlangen-Bruck – Herzogenaurach als Ergänzung zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) auseinandergesetzt hat und zu dem Ergebnis gekommen ist, dass dieser Vorschlag nicht umsetzbar ist.

Auch die von einem privaten Einwender vorgetragenen Einwände, diese Strecke werde in naher Zukunft für

- den Personenverkehr (StUB-Trasse oder DB- bzw. Agilis-Strecke) und
- den Güterverkehr (Absichten der Firma Schaeffler, die Gütertransporte von und nach Nordrhein-Westfalen von den Autobahnen auf die Schiene zu verlagern)

bis Herzogenaurach Bahnhof benötigt, konnten nicht belegt werden.

Dieser Einwand ist nicht hinreichend substantiiert genug, um als konkrete Planung angesehen werden zu können. Weder wurden im Freistellungsverfahren entsprechende Absichtserklärungen von den genannten Firmen vorgetragen noch sind diesbezügliche konkrete Planungen bekannt.

Insbesondere ist das Argument, die Trasse werde als StUB-Trasse benötigt, nicht geeignet, ein Verkehrsbedürfnis i.S.d. § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz zu begründen. Bei der geplanten StUB handelt es sich nicht um eine Eisenbahn gem. § 1 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), sondern um eine Straßenbahn.

Durch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken endet die Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn mit der Folge, dass die Fläche aus dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsprivileg (§ 38 BauGB i. V. m. § 18 AEG) entlassen und damit die Planungshoheit vom Fachplanungsträger Eisenbahn-Bundesamt wieder vollständig auf die kommunale Bauleitplanung übergeht.

Ab diesem Zeitpunkt unterliegen die Flächen und deren Anlagen ausschließlich dem allgemeinen Bauplanungsrecht und der kommunalen Zuständigkeit.

Das Eisenbahn-Bundesamt verliert auch die Hoheitsbefugnisse und damit gleichzeitig die Zuständigkeit für die Aufsicht. Entsprechendes gilt auch für die polizeiliche Zuständigkeit der Bundespolizei (vgl. § 3 Abs. 1 BPolG).

Ausfertigungen dieses Bescheides erhalten:

- Stadt Herzogenaurach
- Deutsche Bahn AG, DB Immobilien
- Grundstückseigentümer

Kopien dieses Bescheides erhalten:

- Regierung von Mittelfranken
- Planungsverband Region Nürnberg
- Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
- Bundespolizeidirektion München
- Privater Einwender
- Bürgerinitiative „Pro Aurachtalbahn“

Die Nebenbestimmung ist notwendig, um den Umgriff der Betriebsanlagenflächen nach Freistellung des antragsgegenständlichen Grundstücks bestimmen zu können.

Das Eisenbahn-Bundesamt erhebt für seine Amtshandlungen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) Kosten (Gebühren und Auslagen) nach § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. §§ 1, 2 Abs. 1 sowie § 6 der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV) i. V. m. Anlage 1, Teil 1, Abschnitt 1 Ziffer 1.16 des Gebührenverzeichnisses sowie §§ 4, 6 und 23 Abs. 6 des Bundesgebührengesetzes (BGebG vom 7.08.2013, BGBl. I S. 3154 in der aktuellen Fassung) und §§ 10 Abs. 1 Nr. 4 des Verwaltungskostengesetz (VwKostG vom 23.06.1970, BGBl. I S. 821 in der bis zum 13.08.2013 geltenden Fassung).



III. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift beim

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg

einzulegen.

Die Widerspruchsfrist ist auch gewahrt, wenn der Widerspruch innerhalb der oben genannten Frist bei einer anderen Außenstelle des Eisenbahn-Bundesamtes oder seiner Zentrale,

Eisenbahn - Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

eingelegt wird.

Der Widerspruch kann auch auf elektronischem Weg durch De-Mail in der Sendevariante mit bestätigter sicherer Anmeldung nach dem De-Mail-Gesetz erhoben werden. Die De-Mail-Adresse lautet: poststelle@eba-bund.de-mail.de.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Essig

Ausgefertigt:
Nürnberg,
den 08. APR. 2019

Essig
(Essig, RAR'in)



Abbruch des Bahnhofes
April 2020





April 2020
Abbruch des Bahnhofes