

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Sachstand bei der Reaktivierung der Werrabahn und der Sicherung der Werrabahntrasse als Betriebsanlage der Eisenbahn nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) - Teil II

Am 7. Mai 2021 erging ein Bescheid des Thüringer Landesamts für Umwelt, Bergbau und Naturschutz, mit dem das Landratsamt des Landkreises Hildburghausen dazu angehalten wird, unverzüglich Kontakt mit dem Thüringer Landesverwaltungsamt als zuständiger Planfeststellungsbehörde aufzunehmen, um die Modalitäten des Zulassungsverfahrens zu klären. Außerdem stellt das Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz fest, dass für die Verlegung der Kreisstraße eine Umweltverträglichkeitsprüfung hätte durchgeführt werden müssen und allein deshalb eine Pflicht zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens besteht. Die eisenbahnrechtlichen Aspekte werden im Bescheid des Thüringer Landesamts für Umwelt, Bergbau und Naturschutz nachrichtlich erwähnt.

Nach meinen Informationen hat das Eisenbahn-Bundesamt bereits im Juli 2021 den Antrag der Stadt Eisfeld auf nachträgliche Freistellung der vom Straßenbauvorhaben "Verlegung der Kreisstraße 530 (K 530)" betroffenen Flurstücke von Bahnbetriebszwecken ("Entwidmung") abschlägig beschieden. In einem Schreiben des Landesverwaltungsamts Thüringen an das Landratsamt Hildburghausen verdeutlichte die Landesbehörde nach meinen Informationen, dass ein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren für die verlegte K 530 aufgrund der entgegenstehenden Widmung als Bahntrasse nicht durchgeführt werden kann. Die nach meiner Information vom Landratsamt Hildburghausen angestrebte "Funktionslosigkeit" der Werrabahntrasse hätte weitreichende Konsequenzen für den Status der derzeit stillgelegten aber gewidmeten Bahnanlagen und widerspricht daher allen Bemühungen, die Werrabahn zu reaktivieren.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/3025** vom 22. Februar 2022 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 6. April 2022 (Eingang) beantwortet:

1. Stimmt die Landesregierung meiner Einschätzung zu, dass eine mögliche sogenannte Funktionslosigkeit der Werrabahntrasse weitreichende Konsequenzen hätte, die die Reaktivierung der Werrabahn unnötig erschweren würde und stimmt die Landesregierung weiterhin meiner Einschätzung zu, dass eine Funktionslosigkeit der Werrabahn aufgrund der aktuellen Rechtslage allenfalls eine theoretische Rechtsfigur ist, die in der Praxis praktisch ohne Belang ist?

Antwort:

Nach Kenntnis der Landesregierung ist die stillgelegte Eisenbahnstrecke Eisfeld–Coburg auf dem Gebiet des Freistaats Thüringen nicht von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) freigestellt. Grundsätzlich bedarf die Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG eines formellen Rechtsakts der Planfeststellungsbehörde, also des Eisenbahn-Bundesamtes.

Bei dem Institut der Funktionslosigkeit handelt es sich um eine besondere Ausnahme von dem Grundsatz der Freistellung von Bahnbetriebszwecken, die nur in Einzelfällen in Betracht kommt. Bei einer Funktionslosigkeit entfällt die Zweckbestimmung der Flächen, auf denen die Eisenbahninfrastruktur errichtet wurde. Die Rechtsprechung stellt an ein Entfallen des Fachplanungsprivilegs wegen Funktionslosigkeit strenge Anforderungen. Diese sind nur erfüllt, wenn aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse beziehungsweise baulichen Hindernisse faktisch ein Zustand erreicht ist, der die Verwirklichung des Fachplanungszwecks auf unabsehbare Zeit ausschließt und dies für die Allgemeinheit offenkundig ist, so dass ein Vertrauen auf die Fortgeltung des Fachplanungsprivilegs nicht mehr schutzwürdig ist (vergleiche Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 3. März 1999, Az.: 11 A 9/97).

Bei der Strecke 6311 zwischen Eisfeld und Coburg lässt sich, bezogen auf den Freistaat Thüringen, eine solche Funktionslosigkeit aus Sicht der Landesregierung nicht begründen. Die Landesregierung hat im Jahr 2016 die Reaktivierung der Werrabahn als Lückenschlussprojekt für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 angemeldet. Zwar hat der Bund das Projekt im Ergebnis der Maßnahmenbewertung nicht in den BVWP aufgenommen, die Landesregierung verfolgt das Lückenschlussprojekt als regional bedeutsame Maßnahme jedoch weiter. Dies wurde auch im aktuellen Koalitionsvertrag zwischen den Parteien DIE LINKE, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für die 7. Wahlperiode des Thüringer Landtags verankert.

2. Was hat die Landesregierung bisher wann unternommen, um die Widmung der Werrabahntrasse als Betriebsanlage der Eisenbahn zu sichern und die rechtswidrige Überbauung der Werrabahntrasse durch die K 530 im Landkreis Hildburghausen zu beseitigen?

Antwort:

Derzeit unterliegen weite Teile der Werrabahntrasse einer eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung. Die Entscheidung über die Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG obliegt dem EBA. Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft ist nach Bekanntwerden der Überbauung mit dem EBA in Kontakt getreten. Da die notwendige Bekanntmachung des Verfahrens im elektronischen Bundesanzeiger durch das EBA nach Kenntnis der Landesregierung bisher nicht erfolgt ist, bestand für die Betroffenen, zu denen auch die Träger der Landes- und Regionalplanung gehören, noch nicht die Möglichkeit, sich zu äußern beziehungsweise eine Stellungnahme abzugeben.

Das Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz hat mit Widerspruchsbescheid vom 7. Mai 2021 den das Vorhaben (Ausbau der K 530) zulassenden Bescheid der unteren Naturschutzbehörde aufgehoben.

Die Planfeststellungsbehörde (Ref. 540 im Thüringer Landesverwaltungsamt - TLVwA) hat dem Landratsamt Hildburghausen mit Schreiben vom 27. Juli 2021 mitgeteilt, dass aufgrund der bahnbetrieblichen Widmung kein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden kann.

Der Zuwendungsbescheid des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr (TLBV) vom 13. August 2019 für den Ausbau der K 530 wurde mit Bescheid vom 7. Juli 2021 zurückgenommen und der Landkreis Hildburghausen zur Erstattung der ausgereichten Fördermittel aufgefordert. Aufgrund des Widerspruchs ist der Rücknahme- und Erstattungsbescheid jedoch noch nicht bestandskräftig.

3. Ist die Landesregierung weiterhin der Auffassung, dass den Unterlagen zur Förderung der Verlegung der K 530 tatsächlich nur die "Genehmigung zur Entwidmung" der Werrabahntrasse fehlte (vergleiche MDR-Beitrag in der Sendung "Voss & Team" vom 9. Dezember 2021), obwohl ein solches Vorgehen mithin im Widerspruch zu den Festlegungen des Landesentwicklungsprogramms Thüringen 2025 zum Werrabahn-Lückenschluss steht (bitte begründen)?

Antwort:

Rechtsgrundlage für den Rücknahme- und Erstattungsbescheid des TLBV vom 7. Juli 2021 sind die §§ 48, 49a Thüringer Verwaltungsverfahrensgesetz. Die Rechtswidrigkeit des Zuwendungsbescheids ergibt sich nach Auffassung der Landesregierung daraus, dass mit der K 530 mehrere Grundstücke überbaut wurden, die bisher nicht nach § 23 AEG von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt wurden und deshalb noch einer eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung unterliegen.

Im Hinblick auf die Darstellung, die Verlegung der K 530 stehe im Widerspruch zu den Festlegungen des Landesentwicklungsprogramms Thüringen (LEP) 2025 zum Werrabahn-Lückenschluss, wird zunächst auf die unterschiedlichen Bindungswirkungen der Ziele und Grundsätze der Raumordnung gemäß § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) hingewiesen. So sind unter anderem bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen Ziele der Raumordnung als verbindliche Vorgaben zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Bei Begründungen zu Zielen oder Grundsätzen handelt es sich hingegen nicht um Festlegungen im Sinne des Raumordnungsgesetzes.

Bezüglich des in Rede stehenden Lückenschlusses der Werrabahn ist festzustellen, dass das LEP 2025 mit dem Grundsatz 4.5.5 eine Erhöhung der Verbindungsqualität unter anderem auf der Verbindung Eisenach–Coburg anstrebt. Hintergrund ist die Anbindung an den ICE-Halt in Coburg. In der Begründung zu diesem Grundsatz wird auf einen Lückenschluss der Werrabahn Eisfeld–Coburg abgestellt. Durch das LEP 2025 erfolgt hiermit jedoch keine Freihaltung der noch der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung unterliegenden Eisenbahntrasse von entgegenstehenden Nutzungen. Das LEP 2025 bietet jedoch die Möglichkeit zur Sicherung "vorhandene(r) Schienentrassen als Ziele oder Grundsätze der Raumordnung für eine perspektivische Wiederinbetriebnahme" (vergleiche Vorgabe 4.5.17 LEP 2025).

Bereits mit dem im Jahr 2011 in Kraft getretenen Regionalplan Südwestthüringen hatte die Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen als Träger der Regionalplanung mit dem Grundsatz G 3-5 für "die Trasse der ehemaligen Werrabahn im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Eisfeld und der Landesgrenze Thüringen/Bayern" eine Freihaltung von entgegenstehenden Nutzungen festgelegt. Die Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen beabsichtigt, ausweislich des Entwurfs vom 27. November 2018 zum künftigen Regionalplan auch weiterhin eine Freihaltung der bestehenden Trasse mittels eines Grundsatzes der Raumordnung (vergleiche G 3-7) vorzunehmen.

Während also das LEP 2025 variantenoffen auf einen Lückenschluss der Werrabahn Eisfeld–Coburg abstellt, sichert die Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen mittels eines Grundsatzes der Raumordnung die Freihaltung der bestehenden Trasse der Werrabahn. Die genannten Grundsätze der Raumordnung des LEP 2025 zum Lückenschluss der Werrabahn wie auch des Regionalplans Südwestthüringen zur Trassensicherung der einer eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung unterliegenden Bahnstrecke sind Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen, können jedoch im Rahmen der betreffenden Verfahren überwunden werden.

4. Stimmt die Landesregierung meiner Einschätzung zu, dass in Anbetracht des Bescheids des Thüringer Landesamts für Umwelt, Bergbau und Naturschutz vom 7. Mai 2021 und dem abschlägigen Bescheid des Eisenbahn-Bundesamts vom Juli 2021, die rechtswidrige Überbauung der Werrabahn nur durch den Rückbau der verlegten K 530 geheilt werden kann und auf diese Weise ein rechtskonformer Zustand wieder hergestellt werden kann? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Im Hinblick auf die Notwendigkeit eines Rückbaus der K 530 beziehungsweise deren erneuter Verlegung wird auf die Antwort der Landesregierung auf die Frage 14 der Kleinen Anfrage 7/500 (Drucksache 7/1088) verwiesen. Darin wird ausgeführt, dass aus Sicht der Landesregierung "zur Vermeidung unnötiger Härten die Straße zumindest solange nicht verlegt zu werden braucht, bis die für die angestrebte spätere Reaktivierung erforderlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren abgeschlossen sind. Erst im Verlauf und Ergebnis dieser Verfahren wird qualifiziert über die endgültige Trassierungsvariante und die Erforderlichkeit einer erneuten Umverlegung der K 530 samt Regelungen zur Kostentragung entschieden."

5. Hat die Landesregierung mit dem Freistaat Bayern zwischenzeitlich Benehmen darüber hergestellt, in welcher Höhe eine finanzielle Förderung einer Potentialanalyse zum Werrabahn-Lückenschluss durch die Freistaaten Thüringen und Bayern gefördert werden soll und wie eine fachliche Unterstützung durch die beteiligten Ministerien konkret aussehen soll (vergleiche Coburger Neue Presse vom 3. November 2021)?
6. Wann wurde beziehungsweise wird die Potentialanalyse zum Werrabahn-Lückenschluss beauftragt und bis wann sollen die Ergebnisse dieser Studie vorliegen?

7. Hat die Landesregierung mit dem Freistaat Bayern weiterhin Benehmen darüber hergestellt, welche weiteren Planungsschritte nach Vorliegen der Potentialanalyse eingeleitet werden sollen? Wenn ja, wie sieht der Zeitplan für die weiteren Planungsschritte für den Werrabahnlückenschluss aus?
8. Welche Termine haben mit welchen Thematiken und Ergebnissen zwischen der Thüringer Landesregierung und der Bayerischen Staatsregierung bisher stattgefunden, um das weitere Vorgehen beim Werrabahnlückenschluss abzustimmen (bitte alle Termine seit 1. Januar 2020 angeben)?
9. Gibt es zwischenzeitlich Einigkeit zwischen der Thüringer Landesregierung und der Bayerischen Staatsregierung darüber, den Werrabahnlückenschluss aus dem Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanzieren und das Vorhaben zu diesem Zwecke gemeinsam für das besagte Programm beim Bund anzumelden? Wenn ja, welche konkreten Schritte zur Anmeldung des Werrabahnlückenschlusses für das Bundesprogramm dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz haben die beiden Landesregierungen eingeleitet und bis wann soll die Anmeldung für das Bundesprogramm dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erfolgen?

Antwort zu den Fragen 5 bis 9:

Die Fragen 5 bis 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Ergebnis der Schienenverkehrskonferenz "Schienenlückenschluss Coburg–Südthüringen" am 28. Oktober 2021 in Coburg wurde vereinbart, dass durch die IHK Südthüringen und die IHK Coburg ein Planungsbüro zur Erstellung einer Potenzialanalyse ausgewählt wird. Die Freistaaten Thüringen und Bayern sollen diesen Prozess begleiten. Ziel der Potenzialanalyse ist es, Gewissheit über ausreichendes Potenzial von Reisenden und Gütern in diesem Verkehrsraum zu erhalten, bevor als nächster Schritt eine Machbarkeitsstudie durchgeführt wird.

Eine Reaktivierung entlang des ehemaligen Streckenbandes wird zumindest in Bayern angesichts der dort erfolgten teilweisen Überbauung der alten Trasse nicht weiterverfolgt. Eine neue Trassenführung wäre hinsichtlich ihrer raumbedeutsamen Auswirkungen, insbesondere hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung zu prüfen.

Gegenwärtig ist die Landesregierung sowohl mit dem Freistaat Bayern als auch mit der IHK Südthüringen in Gesprächen, um die weiteren konkreten Schritte im Sinne der "Coburger Konferenz" zu vereinbaren und eine entsprechende Studie auf den Weg zu bringen.

Auch sollen der Lückenschluss zwischen Südthüringen und Coburg im Rahmen einer thüringenweiten Konzeptstudie zum Masterplan Schieneninfrastruktur 2030 betrachtet und der Aufwand für den Bau dieser Strecke dem verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen gegenübergestellt werden.

Das weitere prozessuale Vorgehen ist nun abhängig von den Ergebnissen der Studien und den daraus folgenden Entscheidungen. Das betrifft auch die Beantragung von Finanzmitteln aus Bundesprogrammen (zum Beispiel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz).

In Vertretung

Prof. Dr.-Ing. Schönig
Staatssekretärin