

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Voraussetzungen zur Reaktivierung der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg

Der Lückenschluss der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg wird von den Trägern der Raumordnung und Landesplanung in Thüringen in allen relevanten Dokumenten verfolgt. Auch im Koalitionsvertrag der regierungstragenden Parteien vom Januar 2020 wird als Ziel die zügige Umsetzung des Werrabahnlückenschlusses ausgegeben. Die Fragestellerin hält in Zeiten der Klimakrise einen massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit dem Eisenbahnnetz als Rückgrat für einen elementaren Bestandteil einer zukunfts-gerechten Verkehrspolitik. Gerade für Südthüringen sind bessere Verbindungen nach Oberfranken nach Einschätzung der Fragestellerin von zentraler Bedeutung für die weitere Regionalentwicklung. Der Werrabahnlückenschluss schafft dafür die entsprechenden Voraussetzungen. Die Fragestellerin ist der Auffassung, dass im Landkreis Hildburghausen mit der Verlegung der Kreisstraße (K) 530 auf die Werrabahntrasse die Reaktivierung der Werrabahn unnötig erschwert und verteuert wird. Es ist außerdem fraglich, ob das besagte Straßenbauvorhaben auf einer hinreichenden planrechtlichen Grundlage genehmigt worden ist (vergleiche auch Berichterstattung des "Freien Worts" vom 22. Oktober 2019 und Drucksache 19/17384 des Deutschen Bundestags).

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/500** vom 15. April 2020 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 23. Juni 2020 beantwortet:

Vorbemerkung:

Die Parteien DIE LINKE, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben sich im Koalitionsvertrag für die 7. Wahlperiode des Thüringer Landtags darauf verständigt, der Reaktivierung von stillgelegten oder derzeit nicht genutzten Bahnstrecken Priorität einzuräumen. Der Werrabahnlückenschluss ist und bleibt ein verkehrspolitisches Ziel der Thüringer Landesregierung. Dazu ist die eisenbahnrechtliche Widmung der betreffenden Grundstücksflächen für eine spätere Reaktivierung zu erhalten.

1. Wann hat der Landkreis Hildburghausen als Baulastträger der K 530 für die Verlegung eben dieser zwischen Eisfeld und Held die Planfeststellungsunterlagen beim Landesverwaltungsamt Thüringen eingereicht, wann erfolgte die Planauslegung und wann erging der Planfeststellungsbeschluss für das besagte Straßenbauvorhaben?
2. Welche Regelungen erhält der Planfeststellungsbeschluss für den Fall der Realisierung des Lückenschlusses auf der Werrabahn und der dann notwendigen Verlegung der K 530?
3. Ist die erneute Verlegung zwecks Beanspruchung der Werrabahntrasse für Betriebsanlagen der Eisenbahn im Planfeststellungsbeschluss rechtsverbindlich geregelt?

4. Wer hat die Kosten der Verlegung der K 530 zu tragen, wenn die Werrabahn reaktiviert wird und welche Aussagen beziehungsweise Regelungen dazu finden sich im Planfeststellungsbeschluss?
5. Hat der Landkreis Hildburghausen als Vorhabenträger des besagten Straßenbauvorhabens Benehmen mit dem Träger der Landes- und Regionalplanung und dem Eisenbahn-Bundesamt als Trägerin des eisenbahnrechtlichen Fachplanungsprivilegs bezüglich der Überbauung der Werrabahntrasse hergestellt?
6. Sofern das Baurecht für die Verlegung der K 530 nicht über einen Planfeststellungsbeschluss erlangt wurde, auf welcher rechtlichen Grundlage hat der Landkreis Hildburghausen als Baulastträger der Kreisstraße und Vorhabenträger der Verlegung der Kreisstraße dann Baurecht geschaffen?

Antwort zu den Fragen 1 bis 6:

Die Fragen 1 bis 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Für die Verlegung der Kreisstraße 530 (K 530) wurde durch den Vorhabenträger Landkreis Hildburghausen gemäß § 38 Abs. 1 des Thüringer Straßengesetzes auf ein Planfeststellungsverfahren verzichtet.

Nach Angaben des zuständigen Landratsamts Hildburghausen wurde für das Vorhaben das Benehmen mit den von der Baumaßnahme betroffenen Trägern öffentlicher Belange (TÖB) und die Bauerlaubnis der von der Flächeninanspruchnahme betroffenen Grundstückseigentümer/Pächter eingeholt.

Für die betreffenden Grundstücke der ehemaligen Werrabahntrasse, die zuvor der Stadt Eisfeld übertragen wurden, lag ein Bauerlaubnisvertrag zwischen der Stadt Eisfeld und dem Landkreis Hildburghausen vor.

Nach den der Landesregierung vorliegenden Unterlagen wurden die Landesplanungsbehörden, die Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen und das Eisenbahn-Bundesamt nicht als Träger öffentlicher Belange (TÖB) beteiligt.

Zu den weiteren Reaktivierungsvoraussetzungen der Strecke, zu denen ggf. auch eine erneute Umverlegung der Straße gehört, wird auf die Antwort zu den Fragen 12, 13 und 14 verwiesen.

7. Hat für den jetzt durch die Verlegung der K 530 überbauten Abschnitt der Werrabahn eine Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken nach § 23 ("Freistellung von Bahnbetriebszwecken") des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) stattgefunden?
8. Ist der Landesregierung bekannt, ob die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung über eine mögliche Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken ("Entwidmung", Verfahren nach § 23 AEG) unterrichtet wurden und wenn ja, welche Stellungnahmen von den Trägern der Landesplanung und Regionalplanung liegen vor?

Antwort zu den Fragen 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Stadt Eisfeld hat inzwischen einen Antrag auf Freistellung der betreffenden Flurstücke nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gestellt. Der Antrag ist zum Zeitpunkt der Beantwortung dieser Kleinen Anfrage noch nicht im Bundesanzeiger veröffentlicht worden, so dass für die hiervon Betroffenen, zu denen auch die Träger der Landes- und Regionalplanung gehören, noch nicht die Möglichkeit bestand, sich dazu zu äußern beziehungsweise eine Stellungnahme abzugeben. Im Einzelnen wird auf die Beantwortung der Frage 14 verwiesen.

9. Seit wann hat die Landesregierung Kenntnis von dem Straßenbauvorhaben auf der Werrabahntrasse im Landkreis Hildburghausen?

Antwort:

Die Landesregierung hat seit Anfang November 2019 Kenntnis davon, dass das Straßenbauvorhaben auf ehemaligen Grundstücken der Werrabahntrasse durchgeführt wird, die noch der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung unterliegen.

10. Hält die Landesregierung die planrechtliche Grundlage, auf der der Landkreis Hildburghausen die Verlegung der K 530 vorgenommen hat, für ausreichend und wenn nein, was hat die Landesregierung auch im Zuge der Rechtsaufsicht veranlasst, um gegen die Baumaßnahme vorzugehen?

Antwort:

Bei isolierter Betrachtung der Vorschriften des Thüringer Straßengesetzes mag das Vorgehen des Landkreises grundsätzlich geeignet erscheinen, Baurecht für eine Kreisstraße zu schaffen. Für die Rechtsaufsicht bestand insofern kein Anlass vorzugehen. Angesichts der in der Region bekannten Einschätzung des Lückenschlusses der ehemaligen Werrabahn, der auch als Grundsatz der Raumordnung im Regionalplan Südwestthüringen verankert ist, kann diese isolierte Betrachtung dennoch nicht überzeugen.

Bezüglich des weiteren Vorgehens wird auf die Antwort zu den Fragen 11 bis 14 verwiesen.

11. Wann hat die Landesregierung in der Frage der Überbauung der Werrabahntrasse bei Eisfeld Kontakt mit dem Eisenbahn-Bundesamt aufgenommen? Konnte Benehmen im Vorgehen gegen den in Rede stehenden Straßenbau auf den Betriebsanlagen der Eisenbahn hergestellt werden und wenn nein, warum konnte kein Benehmen hergestellt werden?

Antwort:

Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft steht, seit es Kenntnis von der Überbauung hat, mit dem Eisenbahn-Bundesamt dazu in Kontakt. Es besteht Einigkeit mit dem Eisenbahn-Bundesamt darüber, dass die Trasse der Werrabahn - außer im Gemeindegebiet Lautertal in Bayern - weiterhin einer eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung unterliegt (vgl. Bundestags-Drucksache 19/18384, Seite 4). Auf die Beantwortung der Frage 14 wird verwiesen.

12. Welche Initiativen plant die Landesregierung, um das durchgehende Streckenband der Werrabahn, das im Sinn des Allgemeinen Eisenbahngesetzes weiterhin als Betriebsanlage der Eisenbahn "gewidmet" ist (vergleiche Vorbemerkungen in der Drucksache 19/17384 des Deutschen Bundestags), vor weiteren Überbauungen und Zweckentfremdungen zu sichern?

13. Beabsichtigt die Landesregierung zwecks Sicherung der Werrabahntrasse den Abschluss eines Trassensicherungsvertrags - beispielsweise in Form eines Pachtvertrags und wenn nein, wie will die Landesregierung dann die Werrabahntrasse als Betriebsanlage der Eisenbahn im Bestand sichern?

Antwort zu den Fragen 12 und 13:

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Das Streckenband der Werrabahn unterliegt - außer im Gemeindegebiet Lautertal - noch der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung. Das heißt, dass eisenbahnfremde Nutzungen unzulässig sind.

Der Abschluss eines Trassensicherungsvertrags ist nicht vorgesehen. Der Lückenschluss der ehemaligen Werrabahn und damit der Abschnitt zwischen Eisfeld und der Landesgrenze Thüringen/Bayern wird durch die zuständige Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen als Grundsatz der Raumordnung im Regionalplan Südwestthüringen aus dem Jahr 2011 ausgewiesen. Auch der Regionalplanentwurf aus dem Jahr 2018 sieht das weiterhin vor.

Darüber hinaus prüft die Landesregierung die Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens als Grundlage einer späteren Reaktivierung.

Zweck eines Raumordnungsverfahrens ist es, die raumordnerische Zulässigkeit von raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu prüfen und zu beurteilen. In diesem Verfahren wird geprüft, ob und unter welchen Voraussetzungen das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmt. Dabei können auch die verschiedenen Trassierungsvarianten geprüft werden.

Die Wahl des Planungsverfahrens hängt maßgeblich davon ab, welche Trassenverläufe vom Antragsteller beantragt werden. Aufgrund der Trassensicherung im Regionalplan Südwestthüringen und der weitgehend vorhandenen Trasse der ehemaligen Werrabahn im Landkreis Hildburghausen könnte in Thüringen ein Raumordnungsverfahren entbehrlich sein.

14. Hat die Landesregierung bereits eine Aufforderung des Eisenbahn-Bundesamts erhalten, im Zuge der von der Stadt Eisfeld Anfang März 2020 (siehe Drucksache 19/17384 des Deutschen Bundestags) beantragten Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG für drei Flurstücke, die auch das Streckenband der Werrabahn betreffen, eine Stellungnahme abzugeben und falls ja, wird sich die Landesregierung bei der Abgabe der Stellungnahme vom Ziel der Herstellung des Werrabahnlückenschlusses leiten lassen?

Antwort:

Der Antrag der Stadt Eisfeld auf Freistellung der betreffenden Flurstücke ist noch nicht im Bundesanzeiger veröffentlicht. Sobald hierzu die Möglichkeit besteht, wird die Landesregierung zu dem Antrag Stellung nehmen. Sie wird in ihrer Stellungnahme darauf hinweisen, dass der Koalitionsvertrag zwischen den Parteien DIE LINKE, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für die 7. Wahlperiode des Thüringer Landtags die Reaktivierung der Werrabahn, dies ist in verschiedenen Trassierungsvarianten möglich, vorsieht.

Aufgrund dieser Sachlage kann der Antrag auf Freistellung nach hiesiger Rechtsauffassung nicht genehmigt werden. Die Landesregierung wird in ihrer Stellungnahme zum Freistellungsverfahren ergänzend darauf hinweisen, dass aus ihrer Sicht 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.

Prof. Dr. Hoff
Minister