

## I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	17.07.2019	öffentlich - Beschluss

**Bibertbahn außerhalb Stadtgebiet Nürnberg: Freistellung von Bahnbetriebszwecken (km 2,632-7,025); vergangener Fachplanungsvorbehalt (km 7,025-32,8)**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen <b>SpA-Vpl-Hg (403, 2-5905-FL14)</b>	<b>Folgende Referenzvorlage vorhanden: SpA/254/2014</b>
<b>Anlagen:</b> 4 Stück: Lage der Bibertbahn, Rechtsbegriffe, Freistellungsbescheid, Lagepläne (Stand 2014)	

**Beschlussvorschlag:**

Der Bericht der Baureferentin diene zur Kenntnis.

Die Stadt Fürth verzichtet darauf, Widerspruch gegen den Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 18. Juni 2019 einzulegen.

Die Verwaltung wird beauftragt, sich dafür einzusetzen, dass die jetzt freigestellte Trasse der Bibertbahn auch im Landkreisgebiet weiterhin als Korridor für Verkehrsprojekte freigehalten und perspektivisch für solche genutzt wird (beispielsweise Radschnellweg, Geh-/Radwege, U-Bahn- oder Stadtbahn-Verlängerung über den künftigen U3-Endbahnhof Gebersdorf hinaus).

Für das eigene Stadtgebiet werden die verbliebenen Teile der Beschlüsse aus den Vorlagen SpA/139/2013 (Sicherung für öffentliche Verkehrszwecke) und SpA/254/2014 (Offenhaltung in der Flächennutzungsplanung, Vergrößerung Spannweiten beim Brückenneubau) bestätigt.

**Sachverhalt:**

In einem dritten Verfahren hat das Eisenbahn-Bundesamt nun auch noch den letzten Abschnitt der „Bibertbahn“ von Bahnbetriebszwecken freigestellt, d. h. umgangssprachlich „entwidmet“. Es handelt sich dabei um den im Stadtgebiet von Fürth, Zirndorf und Oberasbach liegenden Teil der Eisenbahnstrecke 5905, von Streckenkilometer 2,632 (Fürth Süd) bis 7,025 (Leichendorf). In diesem Abschnitt wurde der Personenverkehr im Jahr 1984 und der Güterverkehr im Jahr 1993 eingestellt; vgl. Anlage „Lage der Bibertbahn im Umfeld der übrigen heutigen Bahnlinien“.

Für den über Leichendorf hinausgehenden übrigen Teil der Strecke bis zum früheren Endpunkt Unternbibert-Rügländ (Streckenkilometer 32,8) wird unterstellt, dass der eisenbahnrechtliche Fachplanungsvorbehalt für die früheren Trassengrundstücke bereits im Zuge der sukzessiven Abschnittsstillegungen in den Jahren 1971 bis 1986, und der damit verbundenen Entlassung

aus der Planungshoheit der Deutschen Bundesbahn, vergangen ist; dadurch braucht hier keine explizite Freistellung mehr erfolgen.

In den ersten beiden Verfahren hat die Stadt Fürth noch – gemäß der hierzu jeweils im Bau- und Werkausschuss herbeigeführten Beschlusslage – versucht, die Freistellung zu verhindern. Beweggründe waren einerseits die Offenhaltung der Möglichkeit, im Gewerbegebiet östlich von Weikershof Gleisanschlüsse vorzusehen, und andererseits die Sicherung der Trassen für einen schienengebundenen ÖPNV in das bevölkerungsreiche Siedlungsgebiet Zirndorf-Oberasbach.

Gegen den ersten ergangenen Freistellungsbescheid legte die Stadt Fürth Widerspruch ein, blieb aber erfolglos, und verzichtete wegen der geringen Erfolgsaussicht auf eine Klage. Aufgrund der Erfahrungen mit den ersten beiden Verfahren und der sich in der Zwischenzeit veränderten Haltung des Landkreises Fürth (jetzt pro Freistellung), wurde im dritten Verfahren auf eine – aussichtslose – Stellungnahme der Stadt Fürth gegen die Freistellung verzichtet.

Die durch die Freistellung entfallene und aus Sicht der Stadt Fürth auch nicht mehr realistisch wiederlangbaren Widmung der Bibertbahn als Eisenbahnstrecke muss zur Kenntnis genommen werden. Umso mehr sollte die Zukunft davon geprägt sein, darauf hinzuwirken, dass die Trasse dennoch einer verkehrlichen Nutzung erhalten bleibt und nicht verbaut oder privatisiert wird. Andere verkehrliche Nutzungen können den Fuß- und Radverkehr (bspw. Radschnellweg) ebenso einschließen wie schienengebundene Nichteisenbahnen (bspw. U3, Stadtbahn), oder andere ÖPNV-Lösungen (Bustrasse). Mit der Planung für einen Radschnellweg Nürnberg – Zirndorf unter teilweiser Nutzung der Bibertbahntrasse (vgl. SpA/695/2019, Radschnellwege: N-Stein-Oberasbach-Zirndorf (Planungsvereinbarung), BWA vom 08.05.2019) wird diese zumindest für Verkehrszwecke freigehalten.

### **Exkurs und Resümee zu den rechtlichen Hintergründen:**

*Als Resümee lässt sich feststellen, dass das deutsche Eisenbahnrecht freistellungsfreundlich (entwidmungsfreundlich) angelegt ist, und vom Eisenbahn-Bundesamt per Präsidialverfügung regelrecht freistellungsfördernd ausgelegt wird. Eine Motivation dürfte das große wirtschaftliche Interesse des Bundes sein, Eisenbahn-Brachflächen effektiv und schnell verwerten zu können, also einer Konversion zuzuführen, insbesondere in Städten (wie in Fürth beispielsweise der frühere Güterbahnhof entlang der Gebhardtstraße sowie am künftigen Hornschuchcampus). Die Zweckbestimmung einer Fläche als Eisenbahnanlage wird durch Fachplanungsrecht erwirkt, das der gemeindlichen Planungshoheit entgegensteht. Gesetz und Auslegung behandeln diesen Umstand wie einen zu beseitigenden Defekt, sobald nicht die zeitnahe Wiederinbetriebnahme einer stillgelegten Eisenbahnanlage in Aussicht steht. Die Wiedererlangung der gemeindlichen Planungshoheit durch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken, und damit die Beseitigung des eisenbahnrechtlichen Fachplanungsprivilegs, genießt als „Rückkehr zum Normalzustand“ Vorrang. Einer stillgelegten Eisenbahnstrecke wird kein eigener Wert zugesprochen, der dem entgegenstehen könnte. Dies ist umso mehr bedenklich, als dass eine entwidmete Eisenbahnstrecke zwar theoretisch durch Planfeststellung später doch wiedererrichtet werden könnte, dies wegen des Verbots der Neuerrichtung von Bahnübergängen jedoch praktisch und wirtschaftlich nicht darstellbar ist, selbst wenn die Flächen bis dahin noch nicht überbaut sein sollten. Für eine Trassensicherung für verkehrliche Zwecke verbleiben daher nach Entfall der eisenbahnrechtlichen „Widmung“ nur die Mittel der gemeindlichen Planungshoheit, und hierbei als deren einziger verbindlicher Verfestigung, die Bauleitplanung (B-Pläne), beispielsweise durch die Festsetzung von Grün- oder Verkehrsflächen. Vereinfacht wird eine Trassenfreihaltung zudem durch das gemeindliche Eigentum am Trassengrundstück.*

*Durch diese Umstände zeigt das Recht eine erhebliche Diskrepanz zu politischen Paradigmen wie der „Verkehrswende“ oder dem Ziel, „mehr Verkehr auf die Schiene“ zu bringen.*

*Am 25.06.2019 hat unter anderem hierzu eine breite Initiative zur Erhaltung und Förderung der Gleisanschlussverkehre von 37 Verbänden und Organisationen aus Industrie, Handel, Logistik und öffentlichen Einrichtungen auf Anregung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), und gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag (DST), dem Bundesverkehrsministerium*

(BMVI) die sogenannte Gleisanschluss-Charta für die Stärkung und Förderung von Gleisanschlüssen im deutschen Schienennetz übergeben (<https://www.vdv.de/gleisanschluss-charta-startseite-.aspx>).

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	€	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja €
Veranschlagung im Haushalt			
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr. im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

**Beteiligungen**

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 08.07.2019

gez. Lippert

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt

**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**

**Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 17.07.2019**

Protokollnotiz:

Beschluss:

**Beschluss:**