

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel und Volker Bajus (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
namens der Landesregierung

**Zielabweichungsverfahren - Überplanung der ehemaligen Bahnstrecke Quakenbrück–Rheine
in der Stadt Fürstenau**

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel und Volker Bajus (GRÜNE), eingegangen am
08.10.2020 - Drs. 18/7666
an die Staatskanzlei übersandt am 14.10.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
namens der Landesregierung vom 10.11.2020

Vorbemerkung der Abgeordneten

Mit Datum vom 12.12.2018 hat der Landkreis Osnabrück das Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz darüber informiert, dass die Stadt Fürstenau beabsichtigt, im Rahmen der 3. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans Nr. 9 (Deichstraße) die stillgelegte Bahnstrecke Quakenbrück–Rheine, die nach dem Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Osnabrück und dem Landes-Raumordnungsprogramm als „Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke“ festgelegt ist, mit Wohnbebauung zu überplanen. Da die beabsichtigte Bauleitplanung mit den o. g. raumordnerischen Zielen kollidiert, beantragte die Stadt Fürstenau beim Landkreis Osnabrück die Einleitung eines Zielabweichungsverfahrens nach § 6 Abs. 2 ROG. Der Landkreis Osnabrück beantragt mit dem o. a. Schreiben die Erteilung des Einvernehmens nach § 8 NROG durch die oberste Landesbehörde. Zum gleichen Sachverhalt und mit Datum vom 12.12.2018 bat der Landkreis Osnabrück auch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung um eine Stellungnahme. Das Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz hat mit Schreiben vom 04.02.2019 im Ergebnis das Einvernehmen für eine Zielabweichung nicht erteilt. In einem Schreiben vom 01.02.2019 hat das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung der beantragten Zielabweichung das Einvernehmen unter der Voraussetzung erteilt, dass für die Entwicklung der Bahnstrecke 2273 eine durchgängige Alternativtrasse planerisch gesichert ist. Mit Schreiben vom 15.09.2017 hat das Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag der DB Immobilien Region Nord in Hamburg vom 29.06.2017 für insgesamt vier Flurstücke in der Samtgemeinde Fürstenau, Bahnstrecke 2273, Streckenbezeichnung Bottrop–Nord–Quakenbrück einen Freistellungsantrag von Bahnbetriebszwecken positiv beschieden.

1. Wie ist der Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 15.09.2017 vor dem Hintergrund des bestehenden Landes-Raumordnungsprogramms und des Nichteinvernehmens des Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 04.02.2019 rechtlich zu bewerten?

Vorranggebiete in Raumordnungsplänen sichern Flächen, „die für bestimmte raumbedeutsame Funktionen und Nutzungen vorgesehen sind und andere raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen in diesem Gebiet ausschließen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen oder Nutzungen nicht vereinbar sind“ (§ 7 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 ROG). Vorranggebiete dienen als Ziele der Raumordnung der Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG). Im Falle der Vorranggebiete Sonstige Eisenbahnstrecke erfolgt eine Sicherung ihrer Zubringerfunktion (Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) Abschnitt 4.1.2 Ziffer 04 Satz 2). Regelmäßig werden im LROP auch Strecken gesichert, für die perspektivisch eine strategische Bedeutung für das Land besteht,

im Fall von Quakenbrück–Rheine für die Hafenhinterlandanbindung des JadeWeserPorts. Dies erfolgt unabhängig von den Eigentumsverhältnissen auf den Flächen. Die Freistellung der Strecken ist für diese raumordnerische langfristige Sicherung nicht von Relevanz, die Entscheidung des EBA hat keine Auswirkungen auf die langfristige Sicherungsperspektive des LROP. Eine Stilllegung, eine Freistellung oder ein Rückbau einer Strecke ist nicht in jedem Fall ausschlaggebend für einen Verzicht auf die Festlegung der Strecke als raumordnerisches Vorranggebiet. Somit besteht auch kein rechtlicher Zusammenhang. In Anlage 1 der Präsidiilverfügung des Eisenbahnbundesamtes zur „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (§ 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)) und zu Fragestellungen in Verbindung mit dem kommunalen Planungsrecht heißt es dazu ausdrücklich: „Die Ziele der Raumordnung bleiben durch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken unberührt und sind weiter zu beachten. Den Trägern der Landes- und Regionalplanung bleibt es unbenommen, im Rahmen ihrer Zuständigkeit entsprechende Flächen als ‚Eisenbahnstrecke‘ auszuweisen bzw. festzulegen und insbesondere an einem bestehenden Plan festzuhalten.“

2. Rechtfertigt der Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 15.09.2017 eine Überplanung und Bebauung der Bahnstrecke 2273, ohne dass die oberste Landesbehörde das Einvernehmen für eine Zielabweichung erteilt hat?

Nein. Mit der vom Eisenbahn-Bundesamt festgestellten Freistellung wird lediglich der Fachplanungsvorbehalt aufgehoben, und die Flächen unterliegen diesbezüglich wieder in vollem Umfang der kommunalen Planungshoheit. Nach § 1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

3. Liegt für die Entwicklung der Bahnstrecke 2273 zum heutigen Stand im Zielabweichungsbereich eine planerisch gesicherte durchgängige Alternativtrasse vor?

Nein, für den Bereich der Stadt Fürstenau liegt keine planerisch gesicherte durchgängige Alternativtrasse vor.

4. Wie ist es rechtlich zu bewerten, dass in Fürstenau bereits Häuser ohne eine RROP-Zielabweichung bzw. ohne das Einvernehmen der obersten Landesbehörde gebaut worden sind?

Die Fragestellung bezieht sich offenbar auf die auf der Grundlage des Bebauungsplans Nr. 60 „Am Bahnhofsvorplatz“ bereits errichteten Wohngebäude, die ebenfalls in einem Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke liegen. Dieser Bebauungsplan wurde als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13 a des Baugesetzbuchs (BauGB) von der Stadt Fürstenau im Rahmen ihrer Planungshoheit in eigener Verantwortung aufgestellt. Im Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB wurde der entsprechende Bereich als „Wohnbaufläche“ dargestellt. Einer Genehmigung dieses Bebauungsplans gemäß § 6 BauGB bedurfte es dazu nicht. Mit Datum vom 31.08.2011 wurde der Bebauungsplan der Innenentwicklung (§ 13 a BauGB) Nr. 60 „Am Bahnhofsvorplatz“ mit baugestalterischen Festsetzungen der Stadt Fürstenau gemäß § 10 BauGB im Amtsblatt Nr. 16 des Landkreises Osnabrück bekanntgemacht und damit rechtsverbindlich, auch wenn er nicht im Einklang mit den geltenden Zielen der Raumordnung steht.

Auf dieser planungsrechtlichen Grundlage durften somit die in der Frage angesprochenen Häuser gemäß § 62 Abs. 1 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) gebaut werden, weil ein Bebauungsplan nach § 13 a BauGB vorhanden war.

5. Wer trägt die Verantwortung und die Schadenshaftung für etwaige Rechtsfolgen und Maßnahmen, die sich aus einer möglichen Unwirksamkeit des Baurechtes bzw. im Falle einer Reaktivierung der Bahnstrecke ergeben könnten?

Nach § 62 Abs. 11 Satz 2 NBauO bedürfen nach § 62 Abs. 1 NBauO genehmigungsfreie Baumaßnahmen auch dann keiner Baugenehmigung, wenn nach ihrer Durchführung die Unwirksamkeit

oder Nichtigkeit des Bebauungsplanes festgestellt wird. Damit besteht eine formelle Legalität, die ein Einschreiten der Bauaufsichtsbehörde wegen Nichtigkeit eines Bebauungsplanes ausschließt und die Frage nach einer Schadenshaftung nicht aufwirft.

6. Ist das Land Niedersachsen vor dem Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes beteiligt worden? Wenn nein, entspricht eine Nichtbeteiligung einem üblichen Verfahren? Wenn ja, wie hat sich die Landesregierung zum bestehenden Sachverhalt und der Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken geäußert?

Gemäß § 23 Abs. 2 AEG muss die Planfeststellungsbehörde u. a. die zuständigen Träger der Landes- und Regionalplanung durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme auffordern. Im Bundesanzeiger wurde am 12.07.2017 eine entsprechende Aufforderung zur Stellungnahme veröffentlicht. Da jedoch die Freistellung dem Vorranggebiet Sonstige Eisenbahnstrecke nicht entgegensteht und lediglich eine Reaktivierung erschwert, war sie raumordnerisch auch nicht zu beanstanden. Eine Stellungnahme der Landesregierung ist nicht erfolgt.

7. Welche rechtliche Auswirkung hätte eine Nichtbeteiligung des Landes Niedersachsen durch das Eisenbahn-Bundesamt?

Das Eisenbahn-Bundesamt ist gemäß § 23 Abs. 2 AEG zur Beteiligung des Landes verpflichtet. Die Verletzung würde einen Verfahrensfehler darstellen, der zur Rechtswidrigkeit des Verwaltungsaktes, aber nicht zwangsläufig zur Unwirksamkeit der Freistellung führt.

8. Wie schätzt die Landesregierung aus heutiger Sicht die Bedeutung der Bahntrasse 2273 für den Hafenhinterlandverkehr des JadeWeserPorts mittel- und langfristig ein?

Die Bahnstrecke Quakenbrück–Rheine stellt durch ihren Ost-West-Verlauf eine wertvolle Ergänzung des ansonsten in Westniedersachsen stark Nord-Süd-ausgerichteten Schienennetzes dar. Sie und auch weitere Strecken stellen aufgrund ihrer Verbindungsfunktion im Hinterland ein besonderes Entwicklungspotenzial für die weitere Entwicklung der Seehäfen dar.

Eine besondere Bedeutung wird der Strecke für Wilhelmshaven, aber auch für die Anbindung Niedersachsens an die Westhäfen beigemessen. In Richtung Wilhelmshaven liegen die Vorteile in der Umfahrung heutiger Engpässe. Das ist zunächst der gesamte Schienenknoten Bremen einschließlich der Zulaufstrecken. Neben dem Knoten Bremen kann auch der absehbare Engpass im Süden der Strecke Oldenburg–Osnabrück ab Hesepe–Osnabrück umfahren werden.

Auch für die Anbindung Niedersachsens an Duisburg und damit an das westdeutsche Binnenwasserstraßennetz und an die westlichen Seehäfen hat die Strecke 2273 eine strategische Bedeutung. Perspektivisch wäre diese Route Wilhelmshaven–Oldenburg–Quakenbrück–Rheine sogar geeignet für doppelstellige Containerzüge, da auf dieser Route der Lengericher Tunnel in Osnabrück für die Weiterfahrt zum Hafen Duisburg umfahren wird. Diese Betrachtung war Gegenstand der Untersuchungen bei der Realisierung des JadeWeserPorts, um Möglichkeiten einer hochwertigen Bahnanbindung Westdeutschlands an den deutschen Tiefwasserhafen zu schaffen.

Eine spätere komplette Neutrassierung ist wesentlich aufwändiger als eine Anpassung der vorhandenen Strecke bzw. teilweise Neutrassierung. Die Bahnstrecke 2273 kann somit aktuell als künftige Option betrachtet werden, auch wenn derzeit keine Nutzung der Strecke möglich ist.

9. Wer ist für die Wiederherstellung der verursachten Trassenlücke in Nortrup aufgrund der zugelassenen RROP-Zielabweichung verantwortlich, und wer muss die Kosten dafür tragen?

Für den Bereich der angesprochenen Trassenlücke liegt eine Freistellung durch das Eisenbahn-Bundesamt vor. Bei freigestellten Eisenbahnstrecken bedarf die Wiederherstellung einer Trassenlücke

einer vorherigen Planfeststellung. Verantwortlich für die Wiederherstellung und kostentragungspflichtig wäre das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das einen Antrag auf Planfeststellung stellt und die Strecke künftig betreiben möchte.

(Verteilt am 12.11.2020)