



Zug um Zug – nichtbundeseigene Eisenbahnen auf neuen Gleisen

André Böttner

Während Streckenstilllegungen bei der Bahn scheinbar in aller Munde sind, steht eine gegenläufige Entwicklung – die Entstehung neuer, wenn auch kleinteiliger Schienenanbindungen – bisher eher selten im Licht der Öffentlichkeit. Festzustellen ist jedoch: Das Netz nichtbundeseigener Eisenbahnen¹ wird erweitert. Anzahl, Streckennetz und damit Bedeutung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind seit der Bahnreform des

¹ Als nichtbundeseigene Eisenbahnen oder Privatbahnen werden in der Bundesrepublik Deutschland alle Eisenbahnen bezeichnet, die sich nicht im Besitz des Bundes befinden.



Anschlussbahn zum Zentralen Betonmischwerk zum Großflughafen BBI

Jahres 1994 erheblich gestiegen. Viele Strecken, die früher im Eigentum der Deutschen Bahn AG standen, sind auf Privatbahnen übertragen worden. Damit haben sich auch die Zuständigkeiten beim gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahren verlagert: Während für den Bau oder die wesentliche Änderung bundeseigener Eisenbahnen das Eisenbahnbundesamt die zuständige Planfeststellungs-/Genehmigungsbehörde ist, ist es bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV). Das beinhaltet auch eine Zuständigkeit für die Erteilung einer Plangenehmigung oder der formellen Feststellung des Planverzichts bei kleineren Projekten. Rechtsgrundlagen für Planfeststellung, Plangenehmigung und Planverzicht sind die §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz in Verbindung mit § 72 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Landes Brandenburg.

Ein Planfeststellungsbeschluss setzt ein formalisiertes Anhörungsverfahren voraus: Nach der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen wird betroffenen Bürgern und den Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit eingeräumt, Einwände zum Vorhaben zu erheben bzw. dazu Stellung zu nehmen. Diese sind Gegenstand eines Erörterungstermins. Anhörungsbehörde ist – nicht nur für die hier beschriebenen Bauvorhaben für nichtbundeseigene Eisenbahnen, sondern auch für bundeseigene Eisenbahnen und Anlagen der Bahn sowie für Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen – das LBV.

Planfeststellungsverfahren für nichtbundeseigene Eisenbahnen stellten in den vergangenen Jahren (und stellen bis heute) einen zunehmenden Teil der Aufgaben des LBV als Planfeststellungsbehörde dar. Gegenstand der Anträge war häufig die Schaffung von Gleisanschlüssen für Industrieansiedlungen, für die

damit die Möglichkeiten des Güterumschlags am jeweiligen Standort verbessert werden sollten.

Einige der Vorhaben, die das LBV in den letzten Jahren „beschäftigten“, werden hier kurz vorgestellt. Bei der Mehrzahl dieser Verfahren kam eine Plangenehmigung bzw. ein Planverzicht in Betracht, was eine erhebliche Verfahrensvereinfachung gegenüber dem aufwändigen Anhörungsverfahren bedeutet.

Mit den Daten vom 10. Dezember 2004 und vom 9. Februar 2005 erließ das Landesamt für Bauen und Verkehr zwei Plangenehmigungen für die Errichtung einer Anschlussbahn für das VW-Distributionszentrum in der Gemeinde Ludwigsfelde. Das VW-Logistikzentrum beschäftigt mittlerweile mehr als 300 Mitarbeiter/innen. Ein Großteil der Autoersatz- und zubehörteile erreichen Ludwigsfelde mit der Bahn, die Waggons können direkt in die Halle des VW-Logistikzentrums rollen, um sie dann wieder – entsprechend der Nachfrage – in Richtung Berlin und andere neue Bundesländer zu verlassen. Durch die Plangenehmigung der Gleisanlagen konnte eine Verbindung des neu geschaffenen Gewerbegebietes zur Eisenbahnstrecke Berlin-Leipzig-Halle hergestellt werden. Im Vorfeld der eigentlichen Planungsphase hatte der Investor VW eindeutig erklärt, dass für ihn die Herstellung eines Gleisanschlusses unabdingbar sei und er sich im Fall einer nicht rechtzeitigen planungsrechtlichen Absicherung nach einem anderen Standort umsehen wolle. Bereits im April 2005 konnte – nicht zuletzt dank kurzer Bearbeitungszeit bei der Plangenehmigung – der Grundstein für das VW-Ansiedlungsvorhaben in Anwesenheit des Ministerpräsidenten Platzeck und des Wirtschaftsministers Junghanns gelegt werden.

Am 12. September 2006 erging eine Plangenehmigung zur Herstellung der An-



schlussbahn Zentrales Betonmischwerk zum Ausbau des Flughafens BBI. Die Gleisanlagen wurden temporär auf dem Gelände des Flughafens Berlin-Schönefeld verlegt und ermöglichen die ständige Zuführung der Bau- und Zuschlagstoffe zum Betrieb eines zentralen Betonmischwerkes, welches die Großbaustelle BBI mit Zement versorgt.

Ein Planfeststellungsbeschluss zur Errichtung eines Schienenweges zwischen dem Binnenhafen Schwedt/Oder und der Anschlussbahn der PCK Raffinerie GmbH erging am 19. Dezember 2006. Schwedt/Oder ist ein bedeutender Industriestandort, dieser Tatsache wird in der Festlegung als Regionaler Entwicklungskern (RWK) Rechnung getragen. Die traditionellen Industriezweige Mineralölverarbeitung und Papierindustrie werden zunehmend durch weitere Industrieansiedlungen ergänzt, z. B. Nutzung und Veredelung von Biomasse als Energieträger und Rohstofflieferant.

Der Binnenhafen Schwedt ist in den 90er Jahren modernisiert und erweitert worden. Die neu planfestgestellte Anschlussbahn verbindet auf einer Länge von mehr als 13 km diesen Binnenhafen mit dem Raffineriegelände der PCK-GmbH. Die Raffinerie Schwedt hat sich zu einer der effizientesten Raffinerien

Europas entwickelt. Zu ihren Hauptprodukten gehören Flüssiggase, Dieseldieselkraftstoff, Heizöl, Straßenbaubitumen etc.. Von der Landesregierung wurde die Bedeutung der petrochemischen Großanlage mit dem Schienenverkehrsanschluss Hafenbahn Schwedt/Oder für die wirtschaftliche Entwicklung wiederholt betont. Der Bau der Hafenbahn wird mit Landesmitteln gefördert, die Erschließung des Gebietes wurde durch Mittel der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ unterstützt.

Gegenstand des Verfahrens vom 15. August 2007 war die Errichtung eines Anschlussgleises für eine neu zu schaffende Bioethanolanlage auf dem historisch gewachsenen Industrie- und Gewerbegebiet Premnitz, in dem vor allem Unternehmen der chemischen Industrie, des Kunststoffrecycling und -verarbeitung etabliert sind. Dieses Gleisneubauprojekt, eingeordnet in ein voll ausgebautes Industriegleisnetz, von dem keinerlei schädliche Auswirkungen auf Dritte sowie auf die Umwelt zu befürchten war, konnte sogar mittels eines Bescheides zum sog. Planverzicht (d. h. Planfeststellung oder Plangenehmigung sind entbehrlich) zugelassen werden. Auch dies bildet einen Beitrag zur Revitalisierung des traditionsreichen Chemiestandortes Premnitz.

Die wachsende Bedeutung von Biodiesel aus heimischen Rapsölsaaten spiegelt sich auch in dem Antrag der EOP Biodiesel AG Falkenhagen zum Neubau einer Anschlussbahn wider. Dieses Unternehmen betreibt seit 2004 im Gewerbegebiet Prignitz/Falkenhagen eine Anlage zur Produktion von Biodiesel. Die Parallele des Werkes zur Eisenbahnstrecke Pritzwalk-Meyenburg nutzend, ist der Neubau der Anschlussbahn am 29. August 2007 genehmigt worden. Damit wird es möglich, die wachsenden Produktionsmengen auf der Schiene zu transportieren. Im konkreten Fall erbringen sich 1.200 Fahrten pro Jahr mit Tanklastzügen.

Die Verfahrensart Planverzicht wurde auch gewählt, um mit Bescheid vom 30. Januar 2008 einen zusätzlichen Gleisanschluss für das Industrie- und Gewerbegebiet Großräschen zuzulassen. Der Gleisbau erfolgt auf einer Fläche, die überwiegend bereits in früheren Jahren einer Anschlussbahn diente. Der 570 m lange Schienenstrang soll vor allem den diskriminierungsfreien Zugang zur schon vorhandenen Gleisanlage für weitere potenzielle Ansiedler des Industrie- und Gewerbegebietes erleichtern.

Zur Zeit sind weitere wichtige Verfahren in Bearbeitung. ■



Industrie- und Gewerbegebiet Premnitz ... noch ohne Gleisanschluss und Bioethanolanlage