



# **Baurecht auf Bahnflächen – Bedingte Nutzungen und Freistellung**

Anwendungsmöglichkeiten des  
§ 9 (2) BauGB in der Planungspraxis



## **Herausgeber**

Forum Bahnflächen NRW  
www.bahnflaechen.de

## **Gefördert durch das Land Nordrhein-Westfalen**

Ministerium für Bauen und Verkehr

## **Autoren**

Forum Bahnflächen NRW  
Ulrike Hottel

BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH  
Thomas Lennertz, Volker Nicolaus

In Zusammenarbeit mit  
Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen  
Referat VA 3 - Städtebaurecht  
MR'in Elisabeth Heitfeld-Hagelgans

## **Satz**

ILS NRW, Bu

## **Druck**

Thierbach, Mülheim an der Ruhr

Rheinbach, Mai 2006

**ISBN 3-8176-1129-3**

# **Baurecht auf Bahnflächen – Bedingte Nutzungen und Freistellung**

Anwendungsmöglichkeiten des  
§ 9 (2) BauGB in der Planungspraxis



# VORBEMERKUNGEN

Entbehrliche - aber meist noch planfestgestellte - Bahnflächen sind häufig wesentlicher Bestandteil einer umfassenden Städtebaulichen Neuordnung - nicht nur rund um den Standort „Bahnhof“. Oft kann erst durch die Einbeziehung von entbehrlichen Bahnflächen in größere Planungskonzepte beispielsweise die Verkehrsführung optimiert werden, ausreichend Stellfläche geschaffen oder auch dringend benötigte bebaubare Gewerbe- oder Wohnbaufläche bereitgestellt werden. Im Hinblick auf eine zielgerichtete und strukturierte Stadtentwicklung ist die aktive Einbindung dieser Flächen deshalb vielfach unbedingt erforderlich.

Der Bund hat im Juni 2004 mit dem EAG Bau<sup>1</sup> und der Änderung des § 9 (2) BauGB<sup>2</sup> den Städten und Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit die Möglichkeit eröffnet, bauliche und sonstige Nutzungen vom Eintritt einer Bedingung abhängig zu machen. In den Gesetzesmaterialien einschließlich des Berichtes der Unabhängigen Expertenkommission zur Novellierung des Baugesetzbuches zum § 9 (2) BauGB wird allerdings kein Bezug auf planfestgestellte Bahnflächen genommen. Um nun die Anwendungsmöglichkeiten auf Bahnflächen zu klären, hat das Forum Bahnflächen NRW bei Herrn Prof. Stüer, Universität Münster, ein Gutachten mit dem Ziel beauftragt, das Ob und, wenn ja, das Wie einer solchen Anwendung zu klären.

Das Gutachten stellt klar, dass nun auch noch planfestgestellte Flächen ganz oder teilweise unter Anwendung von § 9 (2) BauGB überplant werden können. Der Bebauungsplan tritt sofort nach Satzungsbeschluss mit der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft; alle Festsetzungen, die nicht von einer Bedingung abhängen, sind entsprechend sofort zulässig. Festgesetzte Nutzungen jedoch, die mit einer Bedingung verknüpft sind, werden zu einem späteren Zeitpunkt zulässig. Erst mit dem Bedingungseintritt - der Freistellung der Fläche von Eisenbahnbetriebszwecken - ist die in einem Bebauungsplan festgesetzte Nutzung möglich.

Unter Anwendung des § 9 (2) BauGB können die Städte und Gemeinden nun aber - mit der Einschränkung des Bedingungseintritts - frühzeitig Planungssicherheit herstellen. Dieser Punkt ist von zentraler Bedeutung für die Mehrzahl der Projekte, da ein Investor

nur auf Basis dieser Planungssicherheit dazu bereit sein wird, die Kosten für die zur Freistellung erforderlichen Anpassungsmaßnahmen zu tragen. Die Bahn finanziert diese Maßnahmen im Regelfall nicht, so dass in diesen Fällen keine Flächenentwicklung stattfinden würde. Damit drohen städtebauliche Fehlentwicklungen, die ursächlich darauf zurückzuführen sind, dass ohne rechtskräftigen Bebauungsplan die Planungs- und Rechtssicherheit fehlt (vgl. dazu auch Kap. II 1.5 Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung und Kap. III 5 Vorliegen besonderer Gründe). Gleichzeitig kann durch die Anwendung des § 9 (2) BauGB eine erhebliche Verfahrensbeschleunigung erzielt werden.

Diese Arbeitshilfe zeigt nun sehr praxisbezogen beispielhafte Anwendungsmöglichkeiten des § 9 (2) BauGB auf Bahnflächen auf. Regelmäßig auftretende Fallkonstellationen werden beschrieben und die Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt und detailliert erläutert - einschließlich zeichnerischer Darstellungen im Bebauungsplan, textlicher Festsetzungen und Erläuterungen zum Verfahrensablauf.

Im Anschluss an die Arbeitshilfe ist zur Vertiefung und Kommentierung der rechtlichen Grundlagen zur Anwendbarkeit des § 9 (2) BauGB auf Bahnflächen das Rechtsgutachten zur Überführung von Bahnflächen in die gemeindliche Bauleitplanung von Prof. Dr. Bernhard Stüer ausgeführt.

Die vorliegende Arbeitshilfe soll den Städten und Gemeinden insbesondere als Hilfestellung und Anleitung für die tägliche Planungspraxis dienen. Sie ist ein weiterer anwendungsorientierter Baustein in der Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen „Bahnflächen und Bahnhöfe zur Stadt machen“, die Städte und Gemeinden dabei unterstützt, die Einbeziehung entbehrlicher Bahnflächen in die Stadtentwicklungsplanung zu forcieren.



Jenz Rother  
Bürgermeister der  
Gemeinde Holzwickede



Stefan Raetz  
Bürgermeister der  
der Stadt Rheinbach

- 1 Gesetz zur Anpassung des Baugesetzbuches an EU-Richtlinien (Europarechtsanpassungsgesetz Bau - EAG Bau) vom 24.06.2004 (BGBl II S. 1359).
- 2 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137), zuletzt geändert am 24. Juni 2004 (BGBl. I S. 1359).



## Vorbemerkungen

### I Grundsätze ..... 8

#### 1. Allgemeine Bedeutung ..... 8

#### 2. Grundsätzliche Hinweise ..... 10

##### 2.1 Realitätsnähe der Umsetzung ..... 10

##### 2.2 Zeitliche Befristung ..... 10

##### 2.3 Eigenständige Funktionsfähigkeit von Abschnitten ..... 10

##### 2.4 Klarheit des Baurechts ..... 10

##### 2.5 Räumlicher Umfang der aufschiebenden Bedingung ..... 11

##### 2.6 Planzeichen ..... 11

##### 2.7 Begründung ..... 12

#### 3. Konsensverfahren: Verzahnung der Arbeitsabläufe ..... 13

#### 4. Bahnflächen in der gemeindlichen Bauleitplanung - Zusammenfassung des Rechtsgutachtens *Prof. Dr. Bernhard Stürer (Münster/Osnabrück)* .. 14

### II Anwendungsmöglichkeiten des § 9 (2) BauGB in der Planungspraxis ..... 16

#### 1. Grundlegende Fallskizze ..... 16

##### 1.1 Städtebauliche Ausgangslage ..... 17

##### 1.2 Städtebauliches Entwicklungsziel ..... 17

##### 1.3 Planungsrechtliche Besonderheiten ..... 17

##### 1.4 Darstellungen ..... 17

##### 1.5 Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung ..... 17

#### 2. Teilbereich des Bebauungsplans ist planfestgestellt, Flächenbereiche sind bauplanungsrechtlich nicht von einander abhängig ..... 18

#### 3. Teilbereich des Bebauungsplans ist planfestgestellt, Eisenbahninfrastruktur in bzw. auf Vorhabenfläche muss teilweise erhalten bleiben ..... 20

#### 4. Teilbereich des Bebauungsplans ist planfestgestellt, Flächenbereiche sind bauplanungsrechtlich von einander abhängig ..... 22

#### 5. Gesamtbereich des Bebauungsplans ist nicht planfestgestellt, Vorhabenfläche grenzt an stillgelegte, noch nicht freigestellte Bahntrasse ..... 24

#### 6. Gesamtbereich des Bebauungsplans ist nicht planfestgestellt, Vorhabenfläche grenzt an aktive Bahntrasse, die stillgelegt und freigestellt werden soll ..... 26

#### 7. Teilbereich des Bebauungsplans ist planfestgestellt, Bedingungseintritt erfolgt nicht oder nicht fristgerecht (= keine Freistellung) ..... 28

### III Rechtsgutachten zur Überführung von Bahnflächen in die gemeindliche Bauleitplanung - Freistellung und Baurecht auf Zeit *Prof. Dr. Bernhard Stürer (Münster/Osnabrück)* ..... 31

#### 1. Ausgangssituation ..... 31

#### 2. Widmung der Bahnanlagen ..... 32

#### 3. Freistellung der Betriebsanlagen ..... 34

#### 4. Baurecht auf Zeit und bedingtes Baurecht - Grundlagen ..... 35

#### 5. Vorliegen besonderer Gründe ..... 35

#### 6. Kooperation ..... 36

#### 7. Zeitliche Befristung ..... 36

#### 8. Materielle Anforderungen ..... 36

#### 9. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan ..... 37

#### 10. Rechtsschutz ..... 37

### IV Quellen und Hinweise ..... 39

#### 1. Gesetze und Verordnungen ..... 39

#### 2. Weiterführende Literatur ..... 39

#### Autoren ..... 40

# I Grundsätze

## 1. Allgemeine Bedeutung

Zentrale Hürde, die bei der kommunalen Überplanung von Bahnflächen zu nehmen ist, ist der Fachplanungsvorbehalt („Widmung“), dem Bahnflächen im Regelfall noch unterliegen. Bevor eine Bahnfläche vollständig in die kommunale Planungshoheit überführt werden kann, muss durch die bahninterne Freistellungsprüfung (vormals „Entbehrlichkeitsprüfung“) geklärt werden, ob bzw. in wie weit die Liegenschaft für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken in Frage kommt. Sollte diese Prüfung zu dem Ergebnis kommen, dass die Fläche künftig nicht mehr für Bahnbetriebszwecke benötigt wird, kann durch das Eisenbahn-Bundesamt die Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG<sup>3</sup> beschieden werden und die kommunale Planungshoheit fortan uneingeschränkt gelten. Im Regelfall sind entbehrliche Bahnflächen aber noch mit Bahnbetriebsanlagen behaftet. Die Freistellungsprüfung kommt in diesen Fällen zu dem Ergebnis, dass die Fläche „unter Auflagen“ freigestellt werden kann. Gemeint ist, dass zwingend entsprechende bahntechnische Anpassungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen, bevor die Freistellung beschieden werden kann.<sup>4</sup>

Bis zur Novelle des BauGB 2004 konnte der Bebauungsplan zwar vorbereitet, die Veröffentlichung jedoch erst erfolgen, nachdem die Freistellung beschieden wurde. Damit verfügte die Kommune zwar über einen Bebauungsplan, der aber - weil noch nicht in Kraft getreten - für einen Investor kaum mehr als einen Entwurf bzw. eine Planungsabsicht darstellten konnte. Da die Planung, die Durchführung und der Abschluss der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen je nach Umfang des Projektes durchaus einen langen Zeitraum in Anspruch nehmen können, entstand eine Art „Schwebestand“, in dem weder Kommune noch Investor handlungsfähig waren.

Der Gesetzgeber hat nun im Juni 2004 mit der Einführung des § 9 (2) in das BauGB den Städten und Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit die Möglichkeit eröffnet, bauliche und sonstige Nutzungen vom Eintritt einer Bedingung abhängig zu machen:

3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27.04.2005 (BGBl. I S. 1138).

4 Für den bahninternen Prüfprozess zur Klärung der technischen Verfügbarkeit von Bahnflächen hat sich der Begriff „Entbehrlichkeitsprüfung“ im allgemeinen Sprachgebrauch etabliert. Mit der Novellierung des AEG wurde durch § 23 der Begriff der „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ eingeführt; analog dazu verwendet das Eisenbahn-Bundesamt den Begriff der „internen Freistellungsprüfung der DB AG“. Die DB AG selbst bezeichnet diese Prüfung seit kurzem als „Machbarkeitsprüfung (MP)“. Die drei Begriffe bezeichnen den gleichen Prüfprozess.

### § 9 (2) BauGB

Im Bebauungsplan kann in besonderen Fällen festgesetzt werden, dass bestimmte der in ihm festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen nur

- 1) für einen bestimmten Zeitraum zulässig oder
- 2) bis zum Eintritt bestimmter Umstände zulässig oder unzulässig sind.

Die Folgenutzung soll festgelegt werden.

Mit dieser Neuregelung können jetzt auch Bahnflächen, die noch planfestgestellt sind, ganz oder teilweise mittels eines Bebauungsplans überplant werden - der Satzungsbeschluss und die Veröffentlichung können bereits erfolgen, bevor der Freistellungsbescheid durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt ist. Damit verfügen Kommunen über einen in Kraft gesetzten Bebauungsplan, auch wenn einzelne festgesetzte Nutzungen erst dann zulässig werden, wenn die damit verknüpfte Bedingung - die Freistellung der Fläche von Eisenbahnbetriebszwecken - eingetreten ist.

Die Chance, die die Anwendung von Festsetzungen gemäß § 9 (2) BauGB birgt, ist die Möglichkeit, frühzeitig Planungssicherheit herstellen zu können. Dieser Punkt ist von zentraler Bedeutung gerade für die Entwicklung von anlagenbehafteten Bahnflächen, da nur auf Basis von vorhandener Planungssicherheit die Voraussetzung besteht, die Kosten für die zur Freistellung erforderlichen Anpassungsmaßnahmen zu finanzieren. Denn die Bahn kommt im Regelfall für diese Maßnahmen nicht auf; und wenn ein potenzieller Erwerber die Kosten nicht übernimmt, würde in diesen Fällen keine Flächenentwicklung stattfinden. Auch wenn diese Kosten im Rahmen der Kaufpreisfindung berücksichtigt werden, wird er diese erst dann tragen wollen und die Fläche erwerben, wenn er Planungssicherheit durch einen rechtsverbindlichen Bebauungsplan oder eine Baugenehmigung besitzt. Diese Planungssicherheit konnte ihm bislang jedoch nicht gegeben werden, weil die Freistellung der Flächen ohne Finanzierung der Anpassungsmaßnahmen nicht möglich ist und damit das kommunale Planungsrecht nicht in Kraft tritt. Damit drohen städtebauliche Fehlentwicklungen, die ursächlich darauf zurückzuführen sind, dass ein Kreislauf von Abhängigkeiten entstanden ist, der nicht aufgelöst werden kann (vgl. dazu auch Kap. II 1.5 Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung und Kap. III 5 Vorliegen besonderer Gründe).



Mit der Änderung des § 9 (2) BauGB kann aber auch eine erhebliche Verfahrensbeschleunigung erzielt werden. Der zeitliche Vorteil ist immer dann besonders wichtig, wenn aus der Dauer der Verfahrensschritte Probleme entstehen können; beispielsweise wenn Erwerber bzw. Investoren „vor der Tür stehen“ und den Erwartungen andernfalls nicht zeitnah entsprochen werden kann. Ebenfalls kann es wichtig sein, eine lückenlose Überführung aus der Fachplanung in einen rechtskräftigen Bebauungsplan sicherzustellen.<sup>5</sup>

Für den Fall, dass die Freistellung von Bahnbetriebszwecken - beispielsweise aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen - nicht möglich ist, können die Lösungsmöglichkeiten, die in der Arbeitshilfe „Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude“<sup>6</sup> des Forum Bahnflächen NRW ergänzend oder ggf. alternativ Anwendung finden.

An dieser Stelle wird ergänzend darauf hingewiesen, dass der Gesetzgeber mit der Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom April 2005 den kommunalen Handlungsrahmen abermals erweitert hat. Neben den Eisenbahninfrastrukturunternehmen können nun auch die betroffenen Städte oder Gemeinden selbst oder der Grundstückseigentümer einen Antrag auf Freistellung gemäß § 23 AEG beim Eisenbahn-Bundesamt als zuständiger Genehmigungs- und Planfeststellungsbehörde stellen. Damit wird einer seit Jahren bestehenden Forderung der Kommunen Rechnung getragen. Dieses formale Antragsrecht auf Freistellung („Entwicklung“) war zuvor ausschließlich den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorbehalten.

Unter Nutzung der Möglichkeiten nach § 9 (2) BauGB in Verbindung mit dem § 23 AEG können kommunale Planungsprozesse besser mit den Verfahrensabläufen zur Freistellung bei der Deutschen Bahn AG und dem Eisenbahn-Bundesamt als zuständiger Planfeststellungsbehörde verzahnt und somit abermals beschleunigt werden.

Eine kommunale Überplanung von entbehrlichen Bahnflächen ist jedoch - ebenso wie ein Antrag auf Freistellung - nur dann sinnvoll, wenn auch tatsächlich und in absehbarer Zeit eine Freistellung erfolgen kann. Diese Planungsgrundlage kann in der Regel nur im **Konsens zwischen Kommunen und Bahn** geschaffen werden, zumindest dann, wenn auf den Flächen noch Bahnanlagen<sup>7</sup> vorhanden sind, die angepasst oder verlagert werden müssen.

5 § 11 (2) BauGB benennt ausdrücklich befristete oder bedingte Nutzungen als Gegenstand Städtebaulicher Verträge. Hierauf wird in dieser Arbeitshilfe jedoch nicht näher eingegangen.

6 Forum Bahnflächen NRW (Hrsg.) [2003/2004]: Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude. 2 Bd. Rheinbach.

7 Bahnanlagen gemäß § 2 (3) AEG: Die Eisenbahninfrastruktur umfasst die Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen.

## 2. Grundsätzliche Hinweise

Auf Basis des in Teil III aufgeführten Gutachtens sind folgende Grundsätze bei der Anwendung des § 9 (2) BauGB von besonderer Bedeutung:

### 2.1 Realitätsnähe der Umsetzung

Ein Bebauungsplan mit bedingtem Baurecht kann wie die „Infrastruktursperre“ wirken, die seinerzeit unter § 9 a im Bundesbaugesetz 1976<sup>8</sup> verankert wurde. Für dieses Instrument sah das Bundesbaugesetz vor, dass in den Fällen, in denen nach Ablauf von sechs Jahren die entsprechende Infrastruktur nicht errichtet und das Baurecht nicht realisiert werden konnte, von der Gemeinde eine Entschädigung verlangt werden konnte. In der Rechtsprechung zur Verdichtung der Erschließungspflicht hat das Bundesverwaltungsgericht die Entstehung einer Entschädigungspflicht analog zur Veränderungssperre gesehen, d.h. nach vier Jahren. Es ist daher zu erwarten, dass in den Fällen, in denen die Freistellung nicht innerhalb von vier bis sechs Jahren erfolgt, die Gerichte entsprechend der vorgenannten Entscheidung eine Entschädigungspflicht der Gemeinde sehen könnten.

Eine kommunale Überplanung von entbehrlichen Bahnflächen und - damit verbunden - ein Antrag auf Freistellung sind deshalb nur dann sinnvoll, wenn auch tatsächlich und in absehbarer Zeit eine Freistellung erfolgen kann. Daher sollten die Voraussetzungen dafür zuvor mit der DB Services Immobilien geklärt werden. Liegen konkrete und verlässliche Erkenntnisse dafür vor, dass die Fläche aus dem Fachplanungsvorbehalt entlassen werden kann, kann die Kommune die erforderlichen Schritte einleiten. Ein Satzungsbeschluss sollte nur dann erfolgen, wenn konkrete und verlässliche Erkenntnisse (zum Beispiel durch den Abschluss der Entbehrlichkeitsprüfung) zur positiven Freistellungsfähigkeit - ggf. auch unter Auflagen zur bahntechnischen Anpassung - vorliegen.

### 2.2 Zeitliche Befristung

Um der Gefahr zu begegnen, dass durch den Zeitverzug bis zum Eintritt der aufschiebenden Bedingung eine Entschädigungspflicht der Kommune entstehen kann, empfiehlt es sich, die Anwendung des § 9 (2) BauGB zeitlich zu befristen.

In Anbetracht der gesetzlichen Regelungen des § 9 a Bundesbaugesetz 1976 liegt es nahe, hierbei eine Frist von maximal sechs Jahren zu wählen. Der Bedingungseintritt muss dementsprechend bis zu einem genau zu definierenden Zeitpunkt erfolgen.<sup>9</sup> Ist dies nicht der Fall, bleibt der Bebauungsplan weiterhin in Kraft. Die aufschiebend bedingten Nutzungen bleiben allerdings dauerhaft unzulässig.

Es bleibt dann weiterhin bei der eisenbahnrechtlichen Nutzung und dem Fachplanungsvorbehalt (vgl. Kap. III 7 Zeitliche Befristung).

### 2.3 Eigenständige Funktionsfähigkeit von Abschnitten

Die in dieser Arbeitshilfe aufgezeigten Festsetzungsmöglichkeiten gemäß § 9 (2) BauGB sind sinnvollerweise - wie bereits ausgeführt - nur bei hinreichenden Indizien für eine zukünftige Freistellung anzuwenden. Dazu ist eine enge Kooperation von Gemeinde und Bahn erforderlich. Aber selbst, wenn beide Parteien einen Konsens erzielt haben, können während des weiteren Prozesses immer noch Umstände eintreten, die eine fristgerechte Freistellung der planfestgestellten Teilfläche unmöglich machen.

Sollte dieser Fall eintreten und die planfestgestellte (= aufschiebend bedingte) Fläche nicht freigestellt werden können, so muss sichergestellt sein, dass der nicht planfestgestellte Teilbereich als eigenständiger Bebauungsplan „funktioniert“. Daher ist bei der Bildung von Abschnitten darauf zu achten, dass der verbleibende - nicht aufschiebend bedingte - Geltungsbereich eigenständig funktionsfähig ist.<sup>10</sup>

Zwar kann die Darstellung des Bereiches mit aufschiebend bedingten Nutzungen dann über den Bereich, der noch der Planfeststellung nach AEG unterliegt, hinausgehen, wenn z. B. Abhängigkeiten in Bezug auf die Erschließung, den Lärmschutz oder die Verortung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bestehen. Im Rahmen der Abwägung hat der Rat aber zu prüfen, ob der Bereich, in dem die Nutzungen und Festsetzungen des Bebauungsplanes sofort mit Veröffentlichung zulässig würden, eigenständig funktionsfähig ist.

### 2.4 Klarheit des Baurechts

Zur Frage des Vorliegens einer bestandskräftigen Freistellungsverfügung oder zum Ablauf der zeitlichen Befristung des aufschiebend bedingten Baurechtes ohne bestandskräftige Freistellungsverfügung muss jederzeit Klarheit bestehen. Es ist daher darauf zu achten, dass in der Verfahrensleihe zum Bebauungsplan

8 Bundesbaugesetz (BBauG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 18. August 1976 (BGBl. I S. 2256, ber. S. 3617, geändert durch Art. 9 Nr. 1 Vereinfachungs-Novelle v. 3.12.1976, BGBl. I S. 3281).

9 Als Bezugsdatum für den Beginn der Frist bis zum Bedingungseintritt empfiehlt sich der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bebauungsplans (= ein Tag nach dessen Veröffentlichung).

10 Vgl. dazu auch: Bericht der Unabhängigen Expertenkommission zur Novellierung des Baugesetzbuches: Randziffern 197 ff. und: BRDrucks 756/03: Gesetzentwurf der Bundesregierung: „Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Baugesetzbuches an EU-Richtlinien (Europaanpassungsgesetz Bau - EAG Bau)“, S. 134 ff.

ein entsprechendes Textfeld aufgenommen wird, das zur Gültigkeit des aufschiebend bedingten Baurechts Auskunft gibt.<sup>11</sup>

*Vorschlag für die Verfahrensleiste:*

**Aufschiebend bedingte Nutzungen**

Für die gekennzeichnete Teilfläche X ist die Bedingung durch die Bestandskraft des Freistellungsbescheides des EBA eingetreten.

Für die gekennzeichnete Teilfläche X sind die festgesetzten Nutzungen dauerhaft unzulässig, weil die Frist für die Festsetzung Nr. XX abgelaufen ist, ohne dass die Bedingung eingetreten ist.

Ort, Datum, Unterschrift

*(eine von beiden vorgeschlagenen Varianten muss entsprechend gestrichen werden)*

Eine erneute Veröffentlichung des Bebauungsplans nach Bedingungseintritt oder Fristablauf ist nicht erforderlich, da er bereits vollständig in Kraft getreten ist. Empfehlenswert könnte jedoch die freiwillige Bekanntmachung des Bedingungseintritts und der dadurch entstehenden Zulässigkeit der Nutzung sein.

**2.5 Räumlicher Umfang der aufschiebenden Bedingung**

Grundsätzlich zu beachten ist, dass eine kommunale Satzung nicht insgesamt vom Eintritt einer aufschiebenden Bedingung abhängig gemacht werden kann. Insofern könnten der Verknüpfung einer Nutzung für den vollständigen Geltungsbereich des Bebauungsplans mit einer aufschiebenden Bedingung Bedenken begegnen.

Der Gesetzgeber hat jedoch hiervon mit dem § 9 a Bundesbaugesetz (BBauG) schon Mitte der 1970er Jahre eine Ausnahme geschaffen, indem er die „Infrastruktursperre“ auch für den gesamten Geltungsbereich eines Bebauungsplanes vorsah:

**§ 9 a BBauG 1976**

(1) Stellt die Gemeinde einen Bebauungsplan auf, so kann sie zugleich festsetzen, dass die in ihm festgesetzten baulichen oder sonstige Nutzungen des Gebietes oder von Teilen des Gebietes [...] erst zulässig sind, wenn die Errichtung von Einrichtung des öffentlichen Verkehrs [...] gesichert ist.

Da die Regelungen des § 9 a Bundesbaugesetz 1976 nicht in die Neubekanntmachung des Baugesetzbuches<sup>12</sup> 1986 übernommen wurde, ist die Rechtsprechung der vergangenen Jahre dem oben genannten Grundsatz gefolgt.

Die Regelung des § 9 (2) BauGB knüpft nun aber inhaltlich und in Teilen seines Wortlautes an die seinerzeitige Gesetzeslage an. Insofern wird auch ein Bebauungsplan als möglich angesehen, der im Hinblick auf die Zulässigkeit von Nutzungen in weiten Teilen oder gänzlich von einer aufschiebenden Bedingung abhängig ist. Dies geht auch aus dem Bericht der Unabhängigen Expertenkommission zur Novellierung des Baugesetzbuches hervor, die mit dem Expogelände, Olympiaflächen oder Gartenschauflächen Beispiele brachte, bei denen in einem Bebauungsplan Anschlussnutzungen festgesetzt sind.<sup>13</sup>

Den Anforderungen von § 1 (3) BauGB wird insofern entsprochen, als die Aufstellung des Bebauungsplanes erforderlich ist, um die Entwicklung der Flächen durch die damit möglich werdende Finanzierung von Anpassungsmaßnahmen der Bahninfrastruktur zu ermöglichen. Dem wird durch eine klare zeitliche Befristung der Geltung des aufschiebend bedingten Baurechts Nachdruck verliehen.

**2.6 Planzeichen**

Die Planzeichenverordnung 1990<sup>14</sup> enthält für Festsetzungen nach § 9 (2) BauGB keine Vorgaben. Die Planzeichen für bedingte Festsetzungen in den Rechts-

11 Die Entscheidung über die Freistellung wird gemäß § 23 AEG dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Gemeinde und dem Antragsteller zugestellt. Als Grundlage zur Bestätigung der Bestandskraft der Freistellungsverfügung im Bebauungsplan besteht die Möglichkeit, von diesen drei Beteiligten die Bestätigung des Rechtsmittelverzichts gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt einzuholen oder von diesem die Bestätigung der Bestandskraft zu erbitten.

12 Baugesetzbuch (BauGB) i.F. der Bekanntmachung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253).

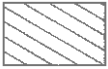
13 Vgl. dazu auch: Bericht der Unabhängigen Expertenkommission zur Novellierung des Baugesetzbuches: Randziffern 185, und: BRDrucks 756/03: Gesetzentwurf der Bundesregierung: „Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Baugesetzbuches an EU-Richtlinien (Europaanpassungsgesetz Bau - EAG Bau)“, S. 1.

14 5. Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58, BGBl. III 213-6).

plänen, die aus Bahnanlagen resultieren, wurden daher aus der in der Planzeichenverordnung vorgegebenen Darstellung „Bahnanlage“ entwickelt.



Fläche mit aufschiebend bedingten Nutzungen



Fläche mit noch gewidmeten Bahnanlagen

Die weitere Verwendung dieser entwickelten Planzeichen ist als Vorschlag bzw. Zwischenlösung zu verstehen, solange durch die geltende Planzeichenverordnung keine anderen Vorgaben gemacht werden. Alternativ sind auch textliche Festsetzungen möglich, sofern die Fläche, die der bedingten Nutzung unterliegt, hinreichend konkret bestimmt werden kann.

## 2.7 Begründung

Festsetzungen gemäß § 9 (2) BauGB sind nur in städtebaulichen Sondersituationen anwendbar (vgl. Kap. III 5 Vorliegen besonderer Gründe). In den Bebauungsplan ist daher eine entsprechende fallbezogene Begründung aufzunehmen.

Für die hier im Folgenden exemplarisch dargestellten Fallkonstellationen könnte diese Begründung gelten:

### Bedingte und befristete Festsetzungen

(gem. § 9 (2) BauGB)

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans XXX erfasst (auch) eine noch planfestgestellte Bahnfläche. Für diese noch planfestgestellte Bahnfläche ist eine Wohnnutzung (WA) festgesetzt, deren Zulässigkeit unter der aufschiebenden Bedingung der Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG steht.

Die noch planfestgestellte Bahnfläche ist anlagenbehaftet, d.h. auf ihr befinden sich noch Betriebsanlagen der Bahn, die für die Aufrechterhaltung und die Sicherheit des Bahnverkehrs wichtig sind. Diese Bahnanlagen müssen zur Herstellung der Freistellungsfähigkeit in Teilen beseitigt oder entsprechend technisch angepasst werden. Die Kosten für diese Maßnahmen müssen von demjenigen finanziert werden, der das im Bebauungsplan festgesetzte Baurecht verwirklichen möchte. Dieser kann die Finanzierung jedoch nur dann übernehmen, wenn er Planungssicherheit mittels eines in Kraft getretenen Bebauungsplans erhält.

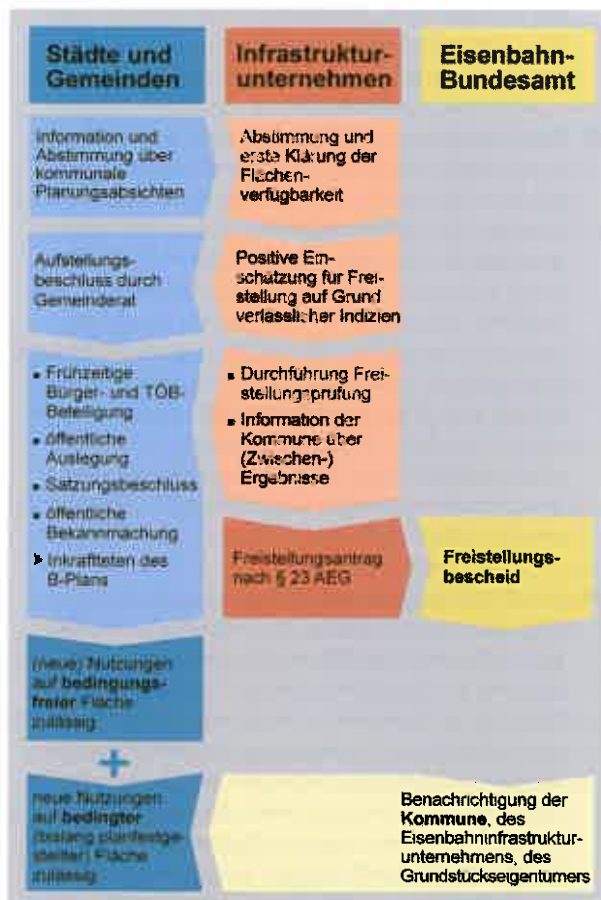
Nur auf Grund dieses gesicherten Planungsrechts ist die Herstellung der Freistellungsvoraussetzungen für die noch planfestgestellte Bahnfläche und damit eine städtebauliche Entwicklung überhaupt erst möglich.

Ohne die Aussicht auf Freistellung bliebe die Bahnfläche weiterhin einer städtebaulichen Neunutzung entzogen. Die Verfestigung der ungeordneten Entwicklung der jetzigen Bahnbrache führt zu einer städtebaulichen Fehlentwicklung am Standort, die es zu vermeiden gilt.

### 3. Konsensverfahren: Verzahnung der Arbeitsabläufe

Bei der Überführung von Bahnflächen in die gemeindliche Bauleitplanung sind Bahn und Gemeinde aufeinander angewiesen. Das Baurecht auf Zeit kann dabei in einer Übergangszeit zu einem sachgerechten Interessenausgleich beitragen, in der das Freistellungsverfahren nach § 23 AEG zwar noch nicht beendet ist, Gemeinde und Erwerber aber bereits über eine ausreichende Arbeitsgrundlage verfügen, um die weiteren Planungs- und Investitionsentscheidungen vorzubereiten.

Idealerweise kooperieren daher Kommune und Bahn und klären bereits im Vorfeld die Rahmenbedingungen. Der unten skizzierte Verfahrensablauf zeigt die Verzahnung und Abstimmung der einzelnen Verfahrensschritte auf. Nur mittels eines solchen kooperativen Verfahrens lassen sich effektiv Reibungs- und Zeitverluste vermeiden und Risiken des Verfahrens ausschließen.



Die erste Einschätzung zur Flächenverfügbarkeit sowie verlässliche Indizien, die die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens erlauben, ergeben sich regelmäßig aus dem zehnstufigen Verwertungsprozess (10-SVP), dem die Bahn derzeit ihre Flächen unterzieht.

Das Verfahren lässt sich an einem weiteren Punkt durch ein paralleles Vorgehen beschleunigen: Die Eisenbahninfrastruktur, die meist noch in oder auf den Vorhabenflächen vorhanden ist, muss funktional von der weiterhin betriebsnotwendigen Infrastruktur getrennt werden. Als Voraussetzung für die Freistellung muss daher in vielen Fällen die Eisenbahninfrastruktur zwar nicht zurückgebaut, wohl aber die sog. „betriebliche Abbindung“ im Rahmen entsprechender Anpassungsmaßnahmen vollzogen werden. Für die betriebliche Abbindung ist eine Rückbauplanung gemäß § 18 (2) AEG erforderlich, die das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erstellt, und die durch das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde zu genehmigen ist. Mit der Rückbauplanung sollte gleichzeitig die Ermittlung der hierfür erforderlichen Kosten verbunden sein.

Im besten Fall erfolgen diese Schritte zeitgleich oder im unmittelbaren Anschluss an die Freistellungsprüfung, so dass die Ergebnisse mit dem Freistellungsbescheid vorliegen und unmittelbar mit den Folgemaßnahmen begonnen werden kann.

#### 4. Bahnflächen in der gemeindlichen Bauleitplanung - Zusammenfassung des Rechtsgutachtens

Prof. Dr. Bernhard Stöber (Münster/Osnabrück)

- Die Ausgangssituation im Verhältnis von Bahn und Kommunen ist dadurch geprägt, dass die Gemeinde Trägerin der Bauleitplanung ist, zugleich aber den Vorrang von Eisenbahnbetriebsanlagen als Vorhaben der privilegierten Fachplanung wahren muss. Anlagen der Bahn haben daher durch den Fachplanungsvorbehalt („Widmung“<sup>15</sup>) einen Vorrang, der nur durch förmliche Freistellung beseitigt werden kann (BVerwGE 81, 111). Dies setzt einen klar erkennbaren, eindeutigen Hoheitsakt des Eisenbahn-Bundesamtes als zuständiger Aufsichts- und Genehmigungsbehörde voraus. Solange die Widmung besteht, ist die Fläche, auf die sie sich bezieht, einer entgegenstehenden kommunalen Planung entzogen.
  - Die Widmung bezieht sich auf Grundstücke, betrifft aber in der Sache Anlagen der Bahn. Deshalb ist es sachgerecht, die Überplanung von Bahnflächen der gemeindlichen Planung nur in dem Umfang zu entziehen, wie ein entsprechender Schutz der Bahnanlagen einschließlich des dafür erforderlichen Umfeldes dies gebietet. Damit sind gewidmete Bahnflächen nicht generell einer Bauleitplanung oder einer Beurteilung nach §§ 34, 35 BauGB entzogen, sondern nur in dem Umfang, wie ein Widerspruch zur Widmung entstehen kann und dies der Schutz der Bahnanlagen erforderlich oder zweckmäßig erscheinen lässt.
- 15 vgl. dazu auch Urs Kramer: Das Verhältnis von Widmung und Planfeststellung - eine Neubewertung ist nötig. In: Michael Ronellenfisch und Ralf Schweinsberg (Hrsg.) [2004]: Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts IX. Tübingen:  
Juristisch betrachtet sind „Widmung“ und „Planfeststellung“ zwei unterschiedliche Rechtsinstitute. Eine Widmung (= öffentliches Sachenrecht) entsteht aus einem öffentlichen Zweck bzw. dient dessen Schutz - hier das Verkehrsbedürfnis. Die Planfeststellung nach § 38 BauGB dient der Sicherung der Bahnbetriebsanlagen. Berührungspunkte beider Rechtsfiguren bestehen allenfalls dadurch, dass der von der Widmung geschützte öffentliche Zweck einer Eisenbahninfrastruktur gleichzeitig die Rechtfertigung für ihre gemeinnützige Planfeststellung bildet. Gleichwohl ist das Verhältnis von Widmung zu Planfeststellung juristisch ungeklärt. Das öffentliche Sachenrecht entfaltet zwar eine nur begrenzte Wirkung, in der Rechtswirklichkeit aber werden die Rechtsfolgen der Widmung auf die die Sicherungsbelange der Bahnbetriebsanlagen ausgedehnt. Beide Rechtsinstitute und ihre Rechtsfolgen werden miteinander verknüpft. Da der Begriff „Widmung“ nun aber im allgemeinen Sprachgebrauch den Sachverhalt - dass nämlich die betroffenen Flächen im Sinne der Planfeststellung der kommunalen Planungshoheit entzogen sind - hinreichend genau beschreibt, soll er hier weiterhin verwandt werden. Demzufolge kann aber auch - rein juristisch - nicht durchgehend von der „Entwidmung“ gesprochen werden. Der Gesetzgeber hat daher den Begriff der „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ gewählt, der auch im Folgenden verwandt wird.
- Diese Rechtslage hat durch das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27.4.2005 (BGBl. I 2005, 1138) eine neue Facette erhalten. § 23 AEG 2005 enthält eine Regelung über die Freistellung der Betriebsanlagen einer Eisenbahn und den Übergang des bisherigen eisenbahnrechtlichen Sonderrechts in das allgemeine Bauplanungsrecht der Gemeinden. Die zuständige Planfeststellungsbehörde - das Eisenbahn-Bundesamt - stellt danach für Grundstücke, die Betriebsanlagen einer Eisenbahn sind oder auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht zu erwarten ist.
  - Das Verfahren der Freistellung vom Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG enthält eine gesetzlich abschließende Regelung, die an die Stelle der bisher förmlich nicht geregelten Verfahren tritt. Soll also eine Freistellung erreicht werden, so steht hierfür das Verfahren nach § 23 AEG zur Verfügung.
  - Das Verfahren der Freistellung ist in § 23 AEG geregelt. Der Antrag kann von dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Grundstückseigentümer oder der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, gestellt werden. Der Antrag muss (lediglich) die begehrte Freistellung klar und bestimmt beschreiben, nicht jedoch bereits alle Unterlagen enthalten, die erst für die abschließende Entscheidung über den Freistellungsantrag erforderlich sind. § 23 (2) AEG weist den Verfahrensbeteiligten im Rahmen der Anhörung entsprechende Mitwirkungspflichten zu, wie sie auch aus der Behördenbeteiligung in der Bauleitplanung bekannt sind (§ 4 BauGB).
  - Allerdings bestehen keine Ansprüche auf Freistellung. Solange die Anlage für Betriebszwecke tatsächlich genutzt wird oder die Absicht der weiteren Nutzung zu Eisenbahnzwecken besteht, ist kein Raum für entsprechende Rechtsansprüche auf Durchführung der Freistellung. Im Hinblick auf die Selbstverwaltungsgarantie können die Gemeinden allerdings einen Anspruch auf sachgerechte Entscheidung geltend machen. Ist ein eisenbahnrechtliches Verkehrsbedürfnis auf Dauer nicht mehr gegeben, muss die Planfeststellungsbehörde die Freistellung verfügen. Allerdings hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen fachlichen Entscheidungsspielraum, die eisenbahnrechtlichen Erfordernisse zu formulieren.

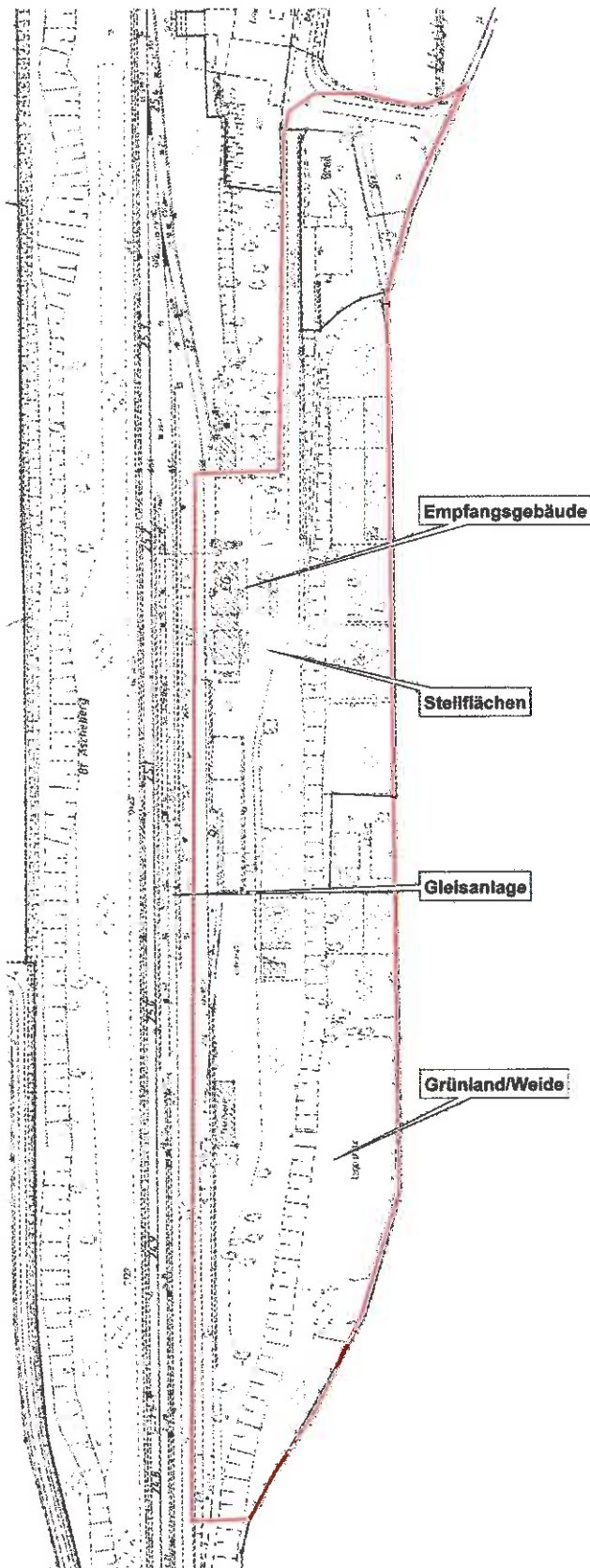
- Wird in die Belange Einzelner unter Verstoß gegen eisenbahnrechtliche Vorschriften oder in die Planungshoheit der Gemeinde unzulässig eingegriffen, so bestehen entsprechende Rechtsschutzmöglichkeiten. Einen Anspruch auf Durchführung des Verfahrens nach § 23 AEG haben nur das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Eigentümer des betroffenen Grundstücks und die Gemeinde. Die Gemeinden haben dabei einen Anspruch darauf, dass die Planfeststellungsbehörde über eine beantragte Freigabe von Bahnanlagen unter Beachtung des § 23 AEG und unter Berücksichtigung ihrer städtebaulichen Belange (§ 38 BauGB) sachgerecht entscheidet.
- Das EAG Bau 2004 hat das Baurecht auf Zeit eingeführt. Die Gemeinde kann nach § 9 (2) BauGB im Bebauungsplan in besonderen Fällen festsetzen, dass bestimmte, der in ihm festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen nur (1) für einen bestimmten Zeitraum zulässig oder (2) bis zum Eintritt bestimmter Umstände zulässig oder unzulässig sind. Die Folgenutzung soll festgesetzt werden. Hierdurch ist die Gemeinde berechtigt, befristetes oder bedingtes Baurecht zu schaffen. Die Regelung bezieht sich vom Grundsatz her auch auf Folgenutzungen für Bahnanlagen. Hierfür kann unter Wahrung des fachplanerischen Vorrangs nach § 38 BauGB ein bedingtes Baurecht festgesetzt werden (§ 9 (2) 1 Nr. 2 BauGB).
- Das Baurecht auf Zeit bezieht sich nach § 9 (2) BauGB auf bestimmte Nutzungen, die den gesamten Bebauungsplan aber auch nur einen Teil des Bebauungsplans betreffen können. Geht der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans über die Bahnanlagen hinaus, sind die anderen Festsetzungen nicht notwendigerweise von einer Freistellung nach § 23 AEG abhängig. Vielmehr können sie unter Beachtung des Abwägungsgebotes ggf. auch unabhängig von den unter dem Vorbehalt der Freistellung stehenden Festsetzungen in Kraft treten.
- Das bedingte Baurecht im Hinblick auf Bahnflächen darf daher nur ausgewiesen werden, wenn bspw. in Vorbereitung des Freistellungsverfahrens („Entbehrlichkeitsprüfung“) offenkundig wird, dass die Widmung der Bahnflächen ganz oder teilweise aufgegeben werden kann, die zur Freistellung erforderliche Anpassung der Bahnanlagen (vgl. Kap. II 1.5 Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung) oder die notwendige Vermessung aber noch nicht erfolgt ist und somit der Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes noch aussteht. Der nach Durchführung dieser Maßnahmen durch das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde auszusprechende Freistellungsbescheid kann sich auf die gesamte Fläche beziehen. Er kann aber auch eine Teilfläche bzw. einzelne Anlagen ausnehmen. Als Bedingung ist in die Bauleitplanung aufzunehmen, dass die einzelnen Festsetzungen in Kraft treten, wenn eine Freistellung nach § 23 AEG durch die Planfeststellungsbehörde erklärt worden ist.
- Das Gesetz enthält keine Vorgaben für eine Befristung in dem Sinne, dass nach Ablauf einer bestimmten Zeit das bedingt angeordnete Baurecht auf Zeit wieder entfällt. Es empfiehlt sich jedoch, den Bedingungseintritt mit einem zu definierenden Zeitpunkt zu verknüpfen für den Fall, dass die Voraussetzungen für den Freistellungsbescheid bis dahin wider Erwarten nicht hergestellt werden können.
- Baurecht auf Zeit setzt eine entsprechende Abwägung voraus, deren Inhalt in der Begründung darzustellen ist. Dies gilt ggf. auch für die zeitlichen Schichtungen, vor allem, wenn nur in einem Teil des Bebauungsplans bedingte Baurechte angeordnet sind. Hier ist auch jeweils abzuwägen, wie sich die Nutzungsmöglichkeiten zu den verschiedenen Zeiträumen darstellen.
- Die planende Gemeinde muss bei der Aufstellung eines Bebauungsplans eine Gesamtabwägung vornehmen und dabei auch prüfen, welche Folgen es für die Planung hat, wenn die Freistellung der Bahnanlagen nicht gelingt. Geht der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans über die Bahnanlagen hinaus, hat die Gemeinde im Rahmen der Abwägung zu klären, ob ein Teil der Festsetzungen des Bebauungsplans auch unabhängig von den aufschiebend bedingten Festsetzungen Gültigkeit erlangen kann. Lassen sich die Festsetzungen für die übrigen Teile des Plangebietes von der Bahnanlage nicht trennen, so muss auch insoweit ein entsprechender Vorbehalt angeordnet werden. Haben die Festsetzungen demgegenüber einen von der Freistellung unabhängigen Inhalt, so können sie auch unabhängig davon in Kraft gesetzt werden, ob eine spätere Freistellung der übrigen Fläche erfolgt.
- Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln (§ 8 (2) BauGB). Soweit es die Entwicklung der städtebaulichen Ordnung erfordert, können bereits im Flächennutzungsplan Flächen mit einem Baurecht auf Zeit dargestellt und so die Festsetzungen nach § 9 (2) BauGB vorbereitet werden.



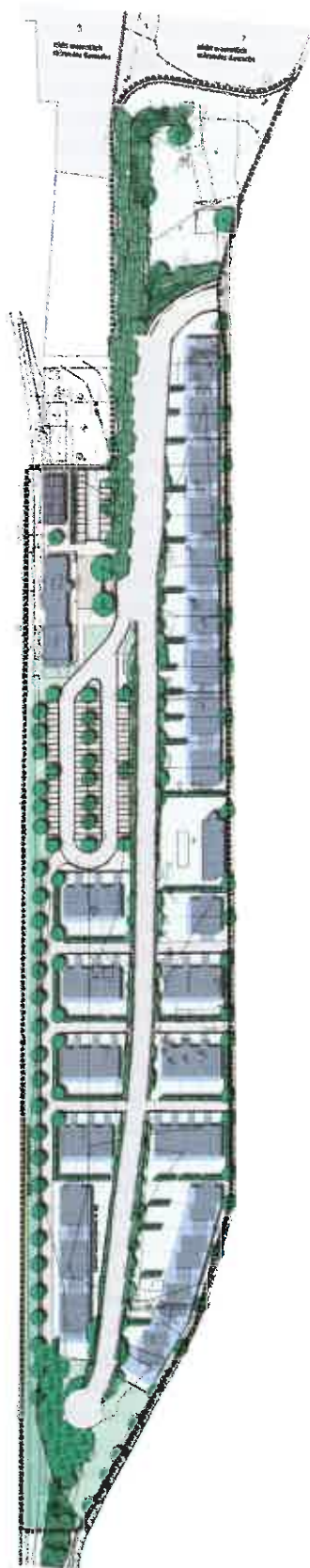
# II Anwendungsmöglichkeiten des § 9 (2) BauGB in der Planungspraxis

## 1. Grundlegende Fallskizze

Ausgangslage



Zielkonzept





## 1.1 Städtebauliche Ausgangslage

In dem gewählten Musterfall befinden sich am Standort ein Haltepunkt sowie ein ungenutztes Empfangsgebäude. Unmittelbar am alten Empfangsgebäude sind einige ungeordnete und unbefestigte Stellflächen entstanden. Die sich entlang der Gleise südlich des Empfangsgebäudes anschließenden Flächen werden als Grünland bzw. Weideflächen genutzt.

Auf Grund der Lage des Standortes direkt an einem Zugang zum SPNV und der östlich benachbarten Innenstadt, birgt die Gesamtfläche großes städtebauliches Potenzial.

Eine Teilfläche des überplanten Gesamtareals ist planfestgestellt, da sie mit bahntechnischen Anlagen behaftet ist. Westlich anschließend, aber außerhalb der Vorhabenfläche liegen Bahngleise, die in Betrieb bleiben.

## 1.2 Städtebauliches Entwicklungsziel

Anlass, eine Neu- / Umnutzung des rot umrandeten Gesamtareals zu planen, ist die Ankündigung der Bahn, die planfestgestellte Teilfläche künftig nicht mehr für den Bahnbetrieb zu benötigen und sie in absehbarer Zeit freistellen zu können.

Zur Aufwertung des gesamten Umfeldes und als ergänzendes Angebot zur Innenstadt soll am Standort unter Einbeziehung der noch planfestgestellten Teilfläche ein Wohngebiet (WA, Allgemeines Wohngebiet) entstehen.

Zur Verbesserung des Zugangs zum SPNV soll zudem eine P&R-Anlage realisiert werden. Das Empfangsgebäude wird in das Gesamtkonzept integriert.

## 1.3 Planungsrechtliche Besonderheiten

Der planfestgestellte Teilbereich ist noch mit Eisenbahnbetriebsanlagen behaftet. Zur Freistellung einer Fläche ist der vollständige Rückbau der Bahninfrastruktur zunächst zwar nicht erforderlich - als Voraussetzung für die Freistellung muss jedoch zwingend der Funktionszusammenhang von der weiterhin bahnbetriebsnotwendigen Infrastruktur getrennt werden (= betriebliche Abbindung). Mit der Entwicklung der noch planfestgestellten Teilfläche kann daher erst nach Durchführung bestimmter Maßnahmen begonnen werden, die die Freistellung der Teilfläche ermöglichen.

Die Finanzierung der erforderlichen Maßnahmen muss durch den Erwerber erfolgen. Dieser wird die Kosten jedoch nur dann tragen, wenn er im Gegenzug entsprechende Sicherheiten erhält.

Da für den Erwerber somit bereits vorab Planungssicherheit hergestellt werden muss, sollen die Regelungsmöglichkeiten des § 9 (2) BauGB angewendet werden.

## 1.4 Darstellungen

Bei der Überplanung des Gesamtareals sind die unterschiedlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen - planfestgestellte Flächen einerseits und andererseits Flächen, die der kommunalen Planungshoheit unterlie-

gen - zu beachten. Um dies kenntlich zu machen, sind in den folgenden skizzierten Städtebaulichen Konzepten die Flächenanteile, die der kommunalen Planungshoheit unterliegen, blau, die Flächenanteile, die dem Fachplanungsvorbehalt unterliegen, rosa eingefärbt.

Bahntechnische Anlagen, die die Widmung der Teilflächen begründen, sind aus Gründen der leichteren Verständlichkeit der jeweiligen Fallkonstellation in den Städtebaulichen Konzepten eingezeichnet.

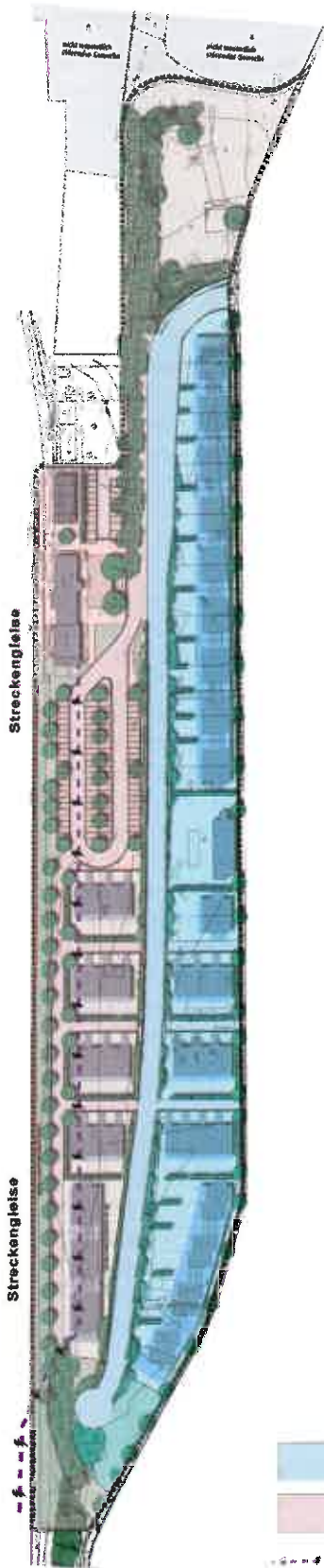
## 1.5 Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung

Von der nachstehenden Regelabfolge der einzelnen Maßnahmen sind je nach Fallkonstellation nicht alle Schritte erforderlich.

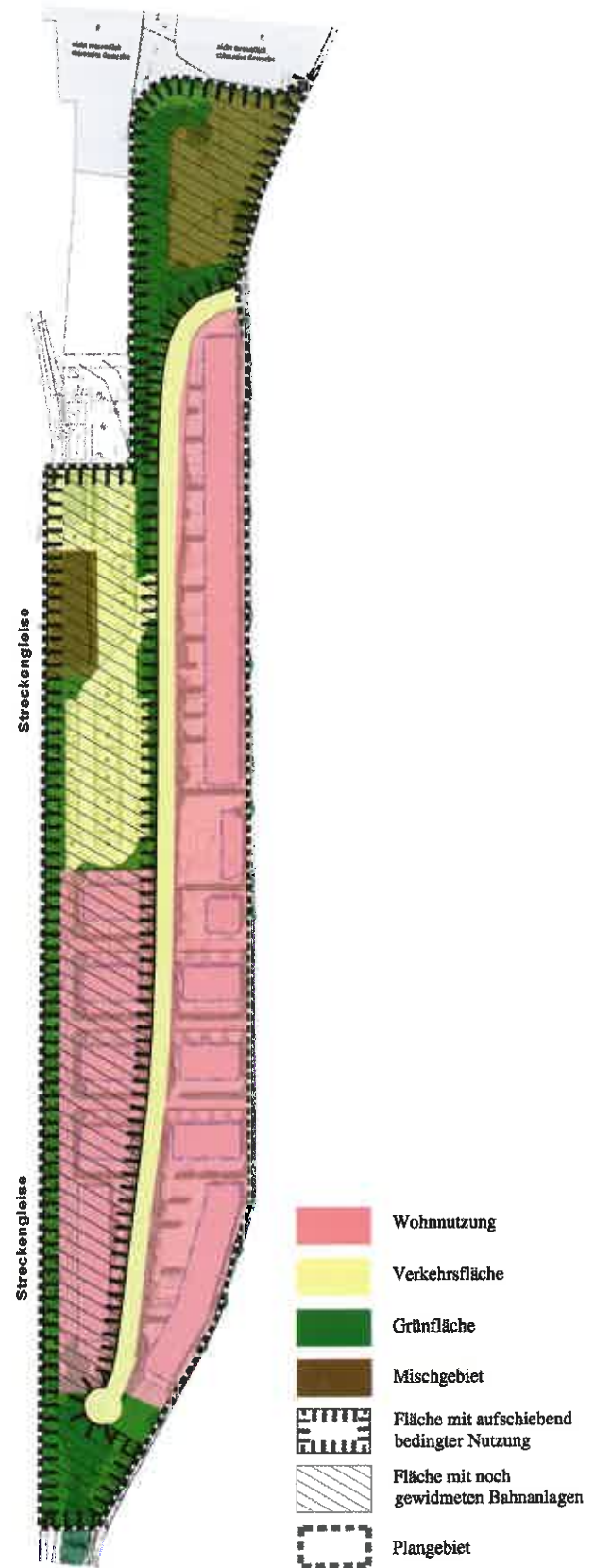
- Bei Strecken oder für die Betriebsabwicklung wichtige Bahnhöfe: Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens für Stilllegungsverfahren gemäß § 11 AEG.
- Finanzierung der Anpassungsmaßnahmen im Regelfall durch Erwerber (Kostenübernahmeerklärung).
- Beauftragung der DB AG zur Durchführung der Anpassungsmaßnahmen durch Erwerber.
- Erstellung einer Genehmigungsplanung durch DB AG.
- Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf Plangenehmigung nach § 18 (2) AEG zur Durchführung von Anpassungsmaßnahmen. Nach Genehmigung des EBA gem. § 18 (2) AEG muss die Ausführungsplanung durch die Bahn erstellt und durch das EBA zur Ausführung freigegeben werden.
- Anpassung Bahninfrastruktur/betriebliche Abbindung: Trennung des Funktionszusammenhangs von der weiterhin bahnbetriebsnotwendigen Infrastruktur. Bei Gleisen geschieht dies im Regelfall durch die Abbindung (Ausbau einer Weiche/Lückenschluss); Kabel und Leitungen werden aus der Fläche verlagert - sofern sie noch erforderlich sind - oder getrennt. Diese Anpassungsmaßnahmen können mit dem vollständigen Rückbau der Bahninfrastruktur verbunden sein, müssen es aber nicht. Die erfolgte Anpassung ist durch eine „technische Fertigstellungsmeldung“ zu dokumentieren.
- Vermessung und Parzellierung, soweit freizustellende Fläche nicht bereits ein Flurstück bildet. Das Eisenbahn-Bundesamt erklärt die Freistellung nur für eigenständige Flurstücke. Daher müssen für die Flächen, die freigestellt werden sollen, und für die Flächen, auf denen weiterhin betriebsnotwendige Anlagen verbleiben, jeweils eigene Flurstücke gebildet werden.
- Freistellungsantrag nach § 23 AEG vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Gemeinde oder dem Grundstückseigentümer.  
Vor einer Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes sind die von der Freistellung Betroffenen gem. § 23 (2) AEG durch eine öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern. Die gesetzliche Regelung sieht zur Abgabe der Stellungnahme einen Zeitraum von bis zu sechs Monaten vor. Erst danach kann der Freistellungsbescheid durch das EBA erteilt werden.

2. Teilbereich des Bebauungsplans ist planfestgestellt,  
Flächenbereiche sind bauplanungsrechtlich nicht von einander abhängig

Städtebauliches Konzept



Rechtsplan



### Fallbeschreibung

Das mittels eines Bebauungsplanes zu überplanende Gebiet ist **teilweise planfestgestellt**. Im westlichen Bereich erstreckt sich von Nord nach Süd durch die gesamte Fläche ein 50 Hertz-Kabel. Im östlichen Bereich erfasst der Bebauungsplan weitere Flächen, die der kommunalen Planungshoheit unterliegen.

Die Entwicklung des Teilbereiches des Bebauungsplanes, der der kommunalen Planungshoheit unterliegt, ist **nicht abhängig** von der Entwicklung des planfestgestellten Teils - beispielsweise hinsichtlich Erschließung, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen etc.

Im dargestellten Beispielfall erfolgt die Erschließung der Gesamtfläche über den Teilbereich, der der kommunalen Planungshoheit unterliegt.

### Textliche Festsetzung

#### **Bedingte und befristete Festsetzungen**

(gem. § 9 (2) BauGB)

Die Nutzungen im gekennzeichneten Bereich werden am Tag nach Bestandskraft des Freistellungsbescheides gemäß § 23 AEG zulässig.<sup>16</sup>

Der Bedingungseintritt muss bis zum XX.XX.XXXX erfolgen. (vgl. Kap. I 2.2 Zeitliche Befristung)

### Wirkung

Der Bebauungsplan tritt sofort nach Satzungsbeschluss mit der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Die Festsetzungen für den östlichen Teilbereich, der der kommunalen Planungshoheit unterliegt, sind unmittelbar wirksam.

Die Nutzungen des überplanten planfestgestellten westlichen Teilbereiches unterliegen der aufschiebenden Bedingung der Freistellung und sind erst nach Bedingungseintritt - Bestandskraft des Freistellungsbescheides - zulässig.

Die Voraussetzungen für die Freistellung ist die Verlagerung des 50 Hertz-Kabels aus der Vorhabenfläche.

### Fallbezogene Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung

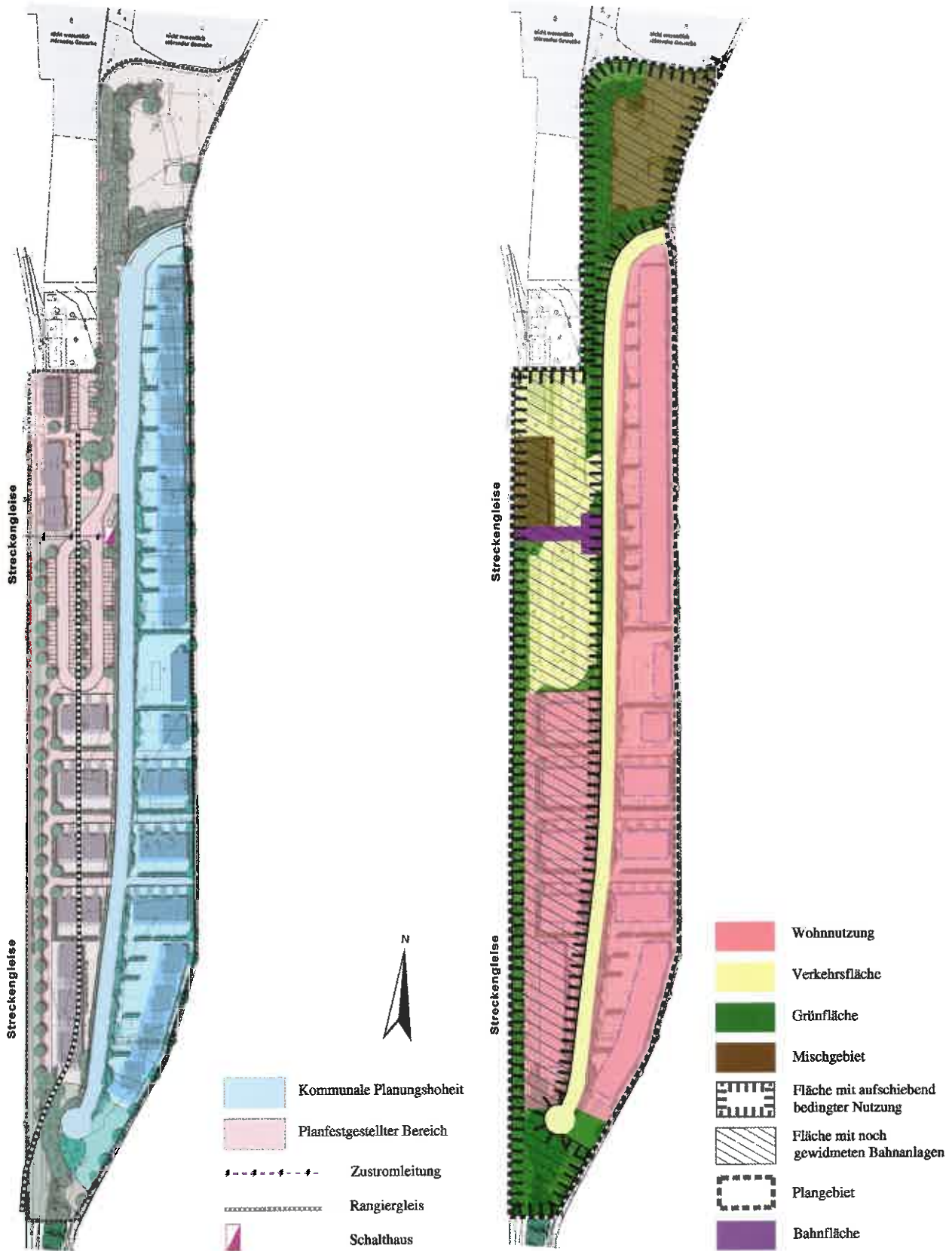
- Finanzierung der Anpassungsmaßnahmen im Regelfall durch Erwerber (Kostenübernahmeerklärung).
- Beauftragung der DB AG zur Durchführung der Anpassungsmaßnahmen durch Erwerber.
- Erstellung einer Genehmigungsplanung durch die DB AG.
- Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf Plangenehmigung nach § 18 (2) AEG zur Durchführung von Anpassungsmaßnahmen.
- Nach Genehmigung des EBA gem. § 18 (2) AEG muss die Ausführungsplanung durch die Bahn erstellt und durch das EBA zur Ausführung freigegeben werden.
- Verlagerung des Kabels außerhalb des Plangebietes.
- Vermessung und Parzellierung, um für die freizustellende Fläche ein eigenständiges Flurstück zu bilden (vgl. Kap. II 1.5 Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung).
- Freistellungsantrag nach § 23 AEG.

<sup>16</sup> Die bedingten Festsetzungen des Bebauungsplans treten im Regelfall einen Tag nach Bestandskraft des Freistellungsbescheides in Kraft. Im Einzelfall kann aber auch ein anderer, späterer Zeitpunkt definiert werden.

3. Teilbereich des Bebauungsplans ist planfestgestellt, Eisenbahninfrastruktur in bzw. auf Vorhabenfläche muss teilweise erhalten bleiben

Städtebauliches Konzept

Rechtsplan



### Fallbeschreibung

Das mittels eines Bebauungsplanes zu überplanende Gebiet ist **teilweise planfestgestellt**. Im westlichen Bereich befinden sich ein Rangiergleis sowie ein Schalthaus mit einer Zustromleitung, das für den Betrieb der Signalanlagen im Gleiskörper außerhalb des Plangebietes erforderlich ist. Im östlichen Bereich erfasst der Bebauungsplan weitere Flächen, die der kommunalen Planungshoheit unterliegen.

Das Rangiergleis ist entbehrlich und kann zurückgebaut werden, das Schalthaus sowie die Zustromleitung bleiben jedoch weiterhin bahnbetriebsnotwendig. Eine Verlagerung aus der überplanten Fläche ist wirtschaftlich nicht darstellbar.

Die grundsätzlichen Voraussetzungen für den Bebauungsplan und die geplante Wohnnutzung sind durch diese Anlagen jedoch nicht eingeschränkt. Sie begründen aber gleichwohl die Widmung der Fläche.

### Hinweis

Wenn Flächenbereiche dauerhaft gewidmet bleiben, sind **bestimmte Nutzungen** dennoch zulässig, sofern die **Überlagerung konfliktfrei** - d.h. ohne Beeinträchtigung des Bahnbetriebes - geschieht.

In diesen Fällen finden die Regelungen der Präsidiilverfügung zur „Freistellung von Bahnbetriebszwecken [...]“<sup>17</sup> und die zugehörigen Lösungsmöglichkeiten und Festsetzungen, wie sie im „Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude“<sup>18</sup> ausgeführt sind, Anwendung.

Grundsätzlich sind über bahnbetriebsnotwendigen Leitungen Festsetzungen von öffentlichen Verkehrs- oder Grünflächen sowie überbaubarer Flächen und privater Freiflächen möglich.

### Textliche Festsetzung

#### **Bedingte und befristete Festsetzungen**

(gem. § 9 (2) BauGB)

Die Nutzungen im gekennzeichneten Bereich werden am Tag nach Bestandskraft des Freistellungsbescheides gemäß § 23 AEG zulässig.

Der Bedingungseintritt muss bis zum XX.XX.XXXX erfolgen. (vgl. Kap. I 2.2 Zeitliche Befristung)

#### **Nachrichtliche Übernahme**

Siehe „Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude“

<sup>17</sup> Eisenbahn-Bundesamt [31.10.2005]: Präsidiilverfügung zur „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (§ 23 AEG) und zu Fragestellungen in Verbindung mit dem kommunalen Planungsrecht. Bonn. <http://www.eisenbahn-bundesamt.de>

<sup>18</sup> Forum Bahnflächen NRW (Hrsg.) [2003/2004]: Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude. 2 Bd. Rheinbach.

### Wirkung

Der Bebauungsplan tritt sofort nach Satzungsbeschluss mit der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Die Festsetzungen für den östlichen Teilbereich, der der kommunalen Planungshoheit unterliegt, sind unmittelbar wirksam.

Die Nutzungen des überplanten planfestgestellten westlichen Teilbereiches unterliegen der aufschiebenden Bedingung der Freistellung und sind erst nach Bedingungseintritt - Bestandskraft des Freistellungsbescheides - zulässig.

Die Voraussetzungen für die Freistellung ist die Abbindung des Gleises und die Ausparzellierung der weiterhin gewidmet bleibenden Bereiche (vgl. Kap. II 1.5 Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung).

Innerhalb des entbehrlichen und freizustellenden Areals bleiben somit der Schalthaus, der Verlauf der bahnbetrieblich notwendigen Leitung nebst einem zu vermessenden Flächenkorridor als Schutzabstand weiterhin als Bahnanlage planfestgestellt. Der gewidmete Korridor wird im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

Die hier konfliktfrei überlagernde Nutzung erfolgt im Rahmen einer Verkehrs- bzw. Park&Ride-Fläche mit entsprechenden baulichen Schutzmaßnahmen für die vorhandene Leitung.

### Fallbezogene Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung

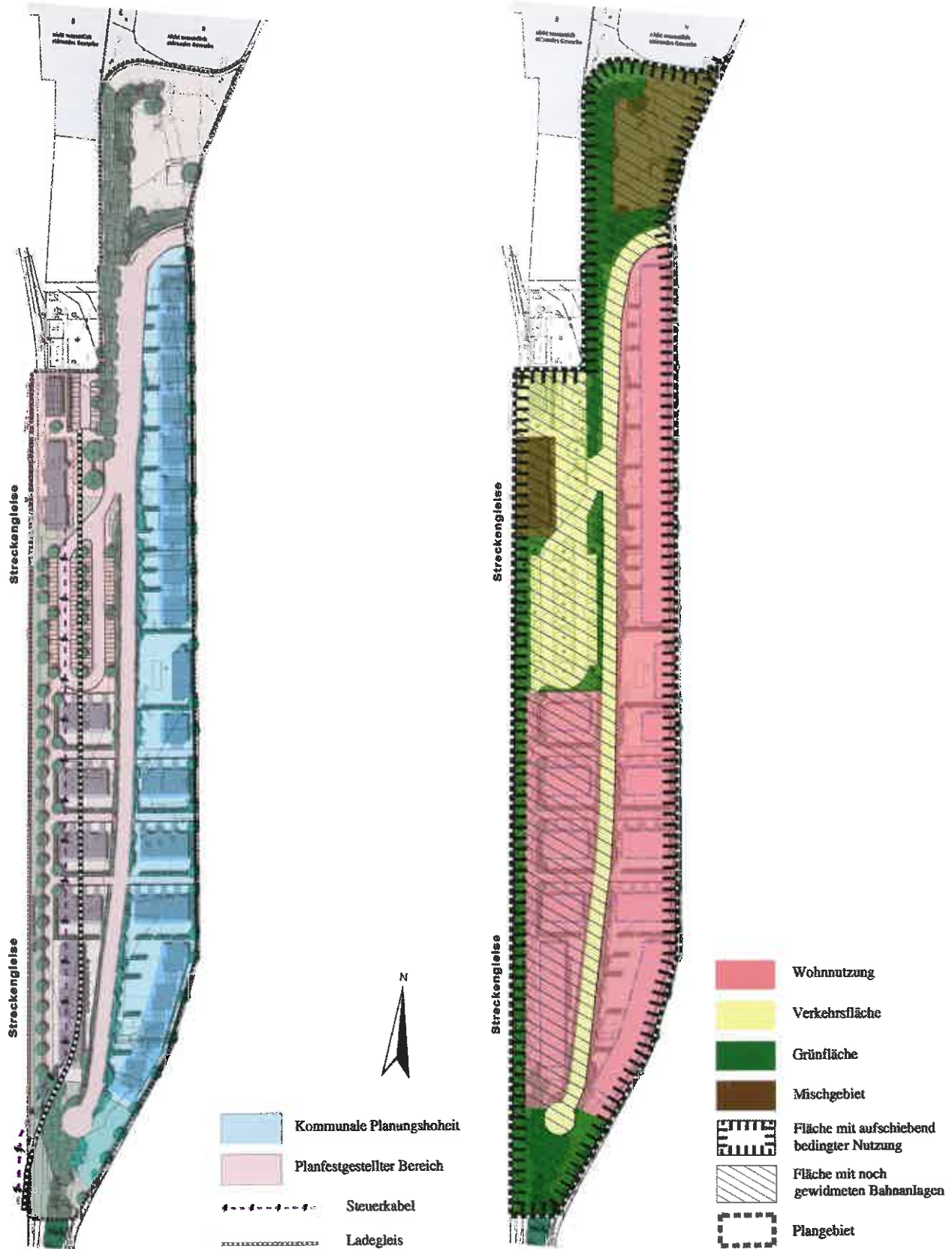
- Weil es sich hier nicht um ein Streckengleis handelt, wird hier keine Strecke stillgelegt. Daher ist ein Stilllegungsverfahren gem. § 11 AEG nicht erforderlich.
- Finanzierung der Anpassungsmaßnahmen im Regelfall durch Erwerber (Kostenübernahmeerklärung).
- Beauftragung der DB AG zur Durchführung der Anpassungsmaßnahmen durch Erwerber.
- Erstellung einer Genehmigungsplanung durch die DB AG.
- Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf Plangenehmigung nach § 18 (2) AEG zur Durchführung von Anpassungsmaßnahmen.
- Nach Genehmigung des EBA gem. § 18 (2) AEG muss die Ausführungsplanung durch die Bahn erstellt und durch das EBA zur Ausführung freigegeben werden.
- Abbindung des Gleises.
- Vermessung und Parzellierung, um für die freizustellende Fläche und die weiterhin anlagenbehaltete Fläche jeweils ein eigenständiges Flurstück zu bilden (vgl. Kap. II 1.5 Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung).
- Freistellungsantrag nach § 23 AEG.



4. Teilbereich des Bebauungsplans ist planfestgestellt,  
Flächenbereiche sind bauplanungsrechtlich von einander abhängig

Städtebauliches Konzept

Rechtsplan



### Fallbeschreibung

Das mittels eines Bebauungsplanes zu überplanende Gebiet ist **teilweise planfestgestellt**. Im westlichen Bereich erstrecken sich von Nord nach Süd durch die gesamte Fläche ein Ladegleis sowie ein Steuerkabel für die ferngestellte Weiche, über die das Ladegleis in die Hauptstrecke eingebunden ist. Im östlichen Bereich erfasst der Bebauungsplan weitere Flächen, die der kommunalen Planungshoheit unterliegen.

Die Entwicklung des Teilbereiches des Bebauungsplanes, der der kommunalen Planungshoheit unterliegt, ist **direkt abhängig** von der Entwicklung des planfestgestellten Teils - beispielsweise hinsichtlich Erschließung, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen etc.

Beide Teilflächen können nur gemeinsam entwickelt werden; die nicht planfestgestellte Teilfläche alleine erfüllt nicht die erforderlichen Voraussetzungen.

Im dargestellten Beispielfall kann die Erschließung der Gesamtfläche nur über den planfestgestellten Teilbereich erfolgen. Eine alternative Sicherstellung der Erschließung ist nicht möglich.

### Textliche Festsetzung

#### **Bedingte und befristete Festsetzungen**

(gem. § 9 (2) BauGB)

Die Nutzungen im gekennzeichneten Bereich werden am Tag nach Bestandskraft des Freistellungsbescheides gemäß § 23 AEG zulässig.

Der Bedingungseintritt muss bis zum XX.XX.XXXX erfolgen. (vgl. Kap. I 2.2: Zeitliche Befristung)

### Wirkung

Der Bebauungsplan tritt sofort nach Satzungsbeschluss mit der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Die Nutzungen im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans stehen jedoch unter der aufschiebenden Bedingung der Freistellung der westlichen Teilfläche von Bahnbetriebszwecken.

Die Ursache dafür, dass der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans von der aufschiebenden Bedingung betroffen ist, liegt in der Tatsache, dass die beiden Teilflächen nicht unabhängig von einander entwickelt werden können. Die Entwicklung der nicht planfestgestellten Fläche kann nur in Zusammenhang mit der noch planfestgestellten Fläche erfolgen, weil die Erschließung der gesamten Vorhabenfläche über den planfestgestellten Teilbereich erfolgt.

Bedingung ist daher die Freistellung der planfestgestellten Teilfläche.

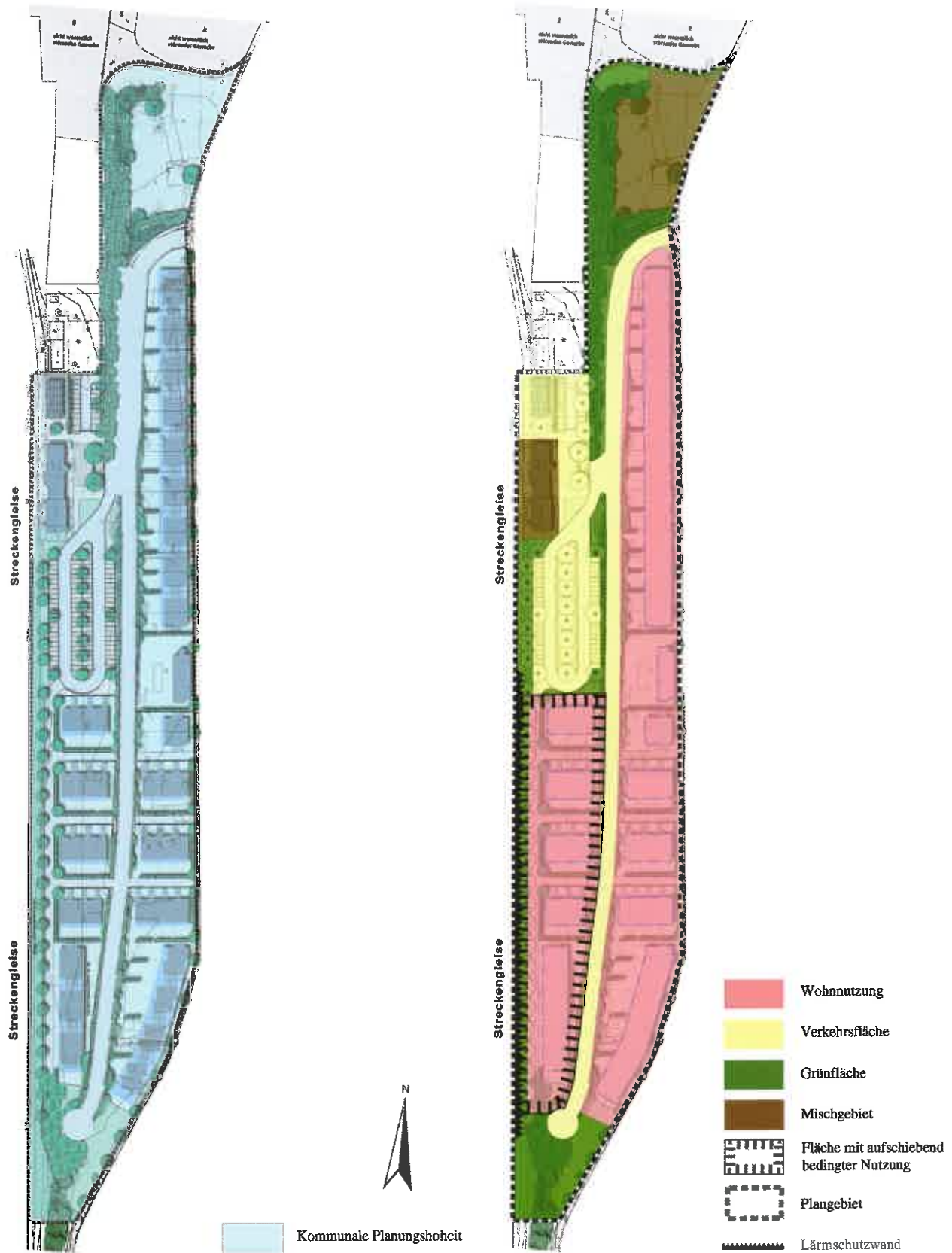
### Fallbezogene Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung

- Finanzierung der Anpassungsmaßnahmen im Regelfall durch Erwerber (Kostenübernahmeerklärung).
- Beauftragung der DB AG zur Durchführung der Anpassungsmaßnahmen durch Erwerber.
- Erstellung einer Genehmigungsplanung durch die DB AG.
- Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf Plangenehmigung nach § 18 (2) AEG zur Durchführung von Anpassungsmaßnahmen.
- Nach Genehmigung des EBA gem. § 18 (2) AEG muss die Ausführungsplanung durch die Bahn erstellt und durch das EBA zur Ausführung freigegeben werden.
- Abbindung des Gleises.
- Trennung des Kabels.
- Vermessung und Parzellierung, um für die freizustellende Fläche ein eigenständiges Flurstück zu bilden (vgl. Kap. II 1.5 Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung).
- Freistellungsantrag nach § 23 AEG.

5. Gesamtbereich des Bebauungsplans ist nicht planfestgestellt,  
Vorhabenfläche grenzt an stillgelegte, noch nicht freigestellte Bahntrasse

Städtebauliches Konzept

Rechtsplan





### Fallbeschreibung

Das mittels eines Bebauungsplanes zu überplanende Gebiet ist nicht planfestgestellt; es unterliegt vollständig der kommunalen Planungshoheit.

Das zu überplanende Gebiet erfüllt hinsichtlich Erschließung, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen etc. alle erforderlichen Voraussetzungen für einen Bebauungsplan mit einer Wohnnutzung.

Die Vorhabenfläche grenzt im Westen unmittelbar an eine Bahntrasse. Bei Betrieb der Bahntrasse entstünden Lärmemissionen, durch die die zulässigen Grenzwerte für eine benachbarte Wohnnutzung im westlichen Teilbereich des zu überplanenden Gebietes dauerhaft überschritten würden. Die Trasse wurde jedoch bereits vor Jahren nach § 11 AEG stillgelegt. Daher entstehen zum Zeitpunkt der Planung keine Lärmemissionen, die die Wohnnutzung beeinträchtigen könnten. Die Freistellungsfähigkeit nach § 23 AEG wird nach den Aussagen der Bahn und angesichts des Zeitraums der Stilllegung angenommen, die Freistellungsprüfung ist aber noch nicht eingeleitet. Im östlichen Teilbereich würden die für die geplante Wohnnutzung zulässigen Grenzwerte eingehalten, auch wenn die Strecke wieder in Betrieb genommen würde.

### Hinweis

Die Stilllegung (§ 11 AEG) einer Strecke ist nicht mit einer Freistellung vom Bahnbetriebszweck (§ 23 AEG) gleichzusetzen. Gleichwohl muss die Strecke als Voraussetzung für die Freistellung zunächst stillgelegt werden. Stilllegung bedeutet lediglich die Reduzierung der bei einer aktiven Strecke bestehenden Sicherungs- und Betreiberpflichten für die Infrastruktur. Die Strecke kann jedoch jederzeit - nach Erteilung einer Genehmigung durch das EBA im gleichen Umfang wie vor der Stilllegung - für den Schienenverkehr reaktiviert werden (§ 6 AEG), ohne dass hierfür ein neues Planfeststellungsverfahren (§ 18 AEG) erforderlich ist.<sup>19</sup>

Aber auch wenn eine an die Stilllegung anschließende Freistellung angestrebt wird, so können zwischen Stilllegung und Freistellung u.U. noch mehrere Jahre vergehen, in der - theoretisch - die Möglichkeit der Reaktivierung<sup>20</sup> der Strecke besteht. Zudem ist der Infrastrukturbetreiber nicht verpflichtet, - selbst wenn die Strecke nicht mehr in Betrieb genommen werden soll - die Freistellung einzuleiten.

Eine Stilllegung birgt daher immer die Unwägbarkeit einer möglichen Reaktivierung der Strecke und stellt an sich noch keine Rechtssicherheit für eine dauerhafte

<sup>19</sup> Der Abschluss des Stilllegungsverfahrens wird gem. § 11 Abs. 1a öffentlich angezeigt. Im Zuge des Freistellungsverfahrens erfolgt eine öffentliche Aufforderung zur Stellungnahme im Bundesanzeiger. Bei einer geplanten Wiederinbetriebnahme ist gem. § 6 Abs. 7 eine gegenseitige Unterrichtung der Genehmigungsbehörden vorgeschrieben.

<sup>20</sup> Je nach Ausgangslage dauert die Wiederinbetriebnahme im Regelfall zwischen einem Monat und einem Jahr.

Beseitigung dieser Lärmemissionen her. Die Rechtssicherheit kann letztlich erst durch die Freistellung der Bahnstrecke von Bahnbetriebszwecken erreicht werden.

### Textliche Festsetzung

#### **Bedingte und befristete Festsetzungen**

(gem. § 9 (2) BauGB)

Für die Herstellung einer Lärmschutzwand besteht eine Bauverpflichtung innerhalb von (*hier definierter Zeitpunkt*;) drei Monaten nach Genehmigung der Wiederinbetriebnahme der nebenliegenden Bahntrasse (Gemarkung, Flur, Flurstück) gem. § 6 AEG.

Sollte die Freistellung der Strecke nicht bis zum XX.XX.XXXX bestandskräftig beschieden sein, tritt die Bauverpflichtung in Kraft.

### Wirkung

Der Bebauungsplan tritt sofort nach Satzungsbeschluss mit der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Da die Strecke mit sehr großer Wahrscheinlichkeit nicht mehr in Betrieb genommen werden wird, die Freistellung aber nicht absehbar ist, muss eine Maßnahme vorgesehen werden, um für die westliche Teilfläche die Voraussetzungen für geplante Nutzung WA zu gewährleisten.<sup>21</sup>

Es ist jedoch sowohl aus wirtschaftlichen wie aus städtebaulichen Gründen kaum vertretbar, entlang einer stillgelegten Trasse eine Lärmschutzwand zu bauen. Die bedingte Festsetzung greift daher nur für den Fall der Streckenreaktivierung. Erst dann muss eine Lärmschutzwand gebaut werden.

Sollte die Reaktivierung eintreten, so wurde in diesem Beispiel im Zuge der Abwägung in Kauf genommen, dass die Bewohner drei Monate bis zur Fertigstellung der Lärmschutzwand erhöhten Lärmemissionen ausgesetzt sind, die festgesetzte Wohnnutzung aber nicht unwirksam wird.

Um die wirtschaftliche Machbarkeit einer Lärmschutzwand auch über einen längeren Zeitraum sicher zu stellen, sollte die Finanzierung über die Erschießungsbeiträge erfolgen und - falls sie gebaut werden muss - abgerechnet werden. Denkbar ist im Rahmen einer privaten Investition aber auch ein städtebaulicher Vertrag mit Hinterlegung einer Bankbürgschaft.

Die zeitliche Verknüpfung des Bedingungseintrittes mit dem Freistellungsbescheid eröffnet entsprechenden Spielraum, um das Freistellungsverfahren voranzutreiben (vgl. Kap. I 2.2 Zeitliche Befristung.)

### Fallbezogene Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung

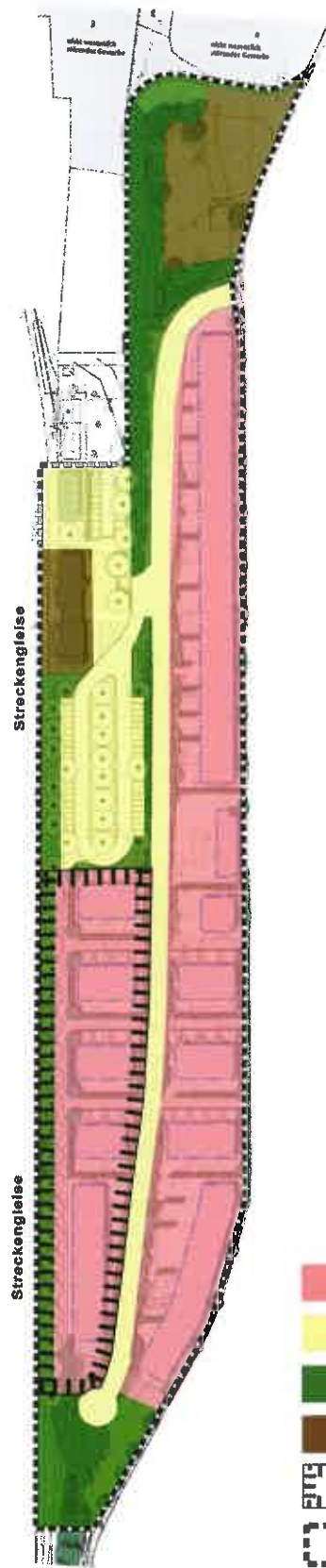
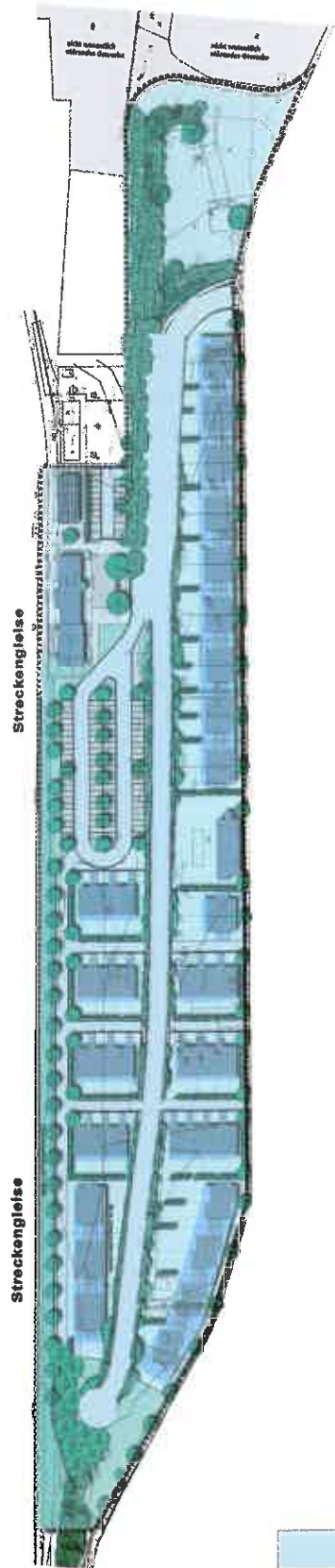
- Freistellungsantrag nach § 23 AEG.

<sup>21</sup> vgl.: Randziffer 166 des Berichts der Unabhängigen Expertenkommission zur Novellierung des Baugesetzbuches.

6. Gesamtbereich des Bebauungsplans ist nicht planfestgestellt,  
Vorhabenfläche grenzt an aktive Bahntrasse, die stillgelegt und freigestellt werden soll

Städtebauliches Konzept

Rechtsplan



N

Kommunale Planungshoheit

- Wohnnutzung
- Verkehrsfläche
- Grünfläche
- Mischgebiet
- Fläche mit aufschiebend bedingter Nutzung
- Plangebiet

### Fallbeschreibung

Das mittels eines Bebauungsplanes zu überplanende Gebiet ist nicht planfestgestellt; es unterliegt vollständig der kommunalen Planungshoheit.

Das zu überplanende Gebiet erfüllt hinsichtlich Erschließung, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen etc. alle erforderlichen Voraussetzungen für einen Bebauungsplan mit einer Wohnnutzung.

Die Vorhabenfläche grenzt im Westen unmittelbar an eine noch in Betrieb befindliche Bahntrasse mit entsprechenden Lärmemissionen. Durch den Bahnbetrieb ist der westliche Teilbereich des zu überplanenden Gebietes Lärmemissionen ausgesetzt, durch die die zulässigen Grenzwerte überschritten werden. Die Stilllegung der Strecke sowie die anschließende Freistellung<sup>22</sup> werden angestrebt; erste Verfahrensschritte sind verbindlich eingeleitet. Im östlichen Teilbereich werden die für die geplante Wohnnutzung zulässigen Grenzwerte eingehalten.

### Textliche Festsetzung

#### **Bedingte und befristete Festsetzungen**

(gem. § 9 (2) BauGB)

Die Nutzungen im gekennzeichneten Bereich werden am Tag nach Bestandskraft des Freistellungsbescheides gemäß § 23 AEG für die nebenliegende Bahntrasse (Gemarkung, Flur, Flurstück) zulässig.

Der Bedingungseintritt muss bis zum XX.XX.XXXX erfolgen. (vgl. Kap. I 2.2: Zeitliche Befristung)

### Wirkung

Der Bebauungsplan tritt sofort nach Satzungsbeschluss mit der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Die Festsetzung WA für den östlichen Teilbereich, der die erforderlichen Voraussetzungen hinsichtlich der Grenzwerte erfüllt, ist unmittelbar wirksam.

Die Festsetzung WA des überplanten Teilbereiches, für den die vorgeschriebenen Grenzwerte nicht eingehalten werden können, unterliegen der diesbezüglichen aufschiebenden Bedingung.

Die dauerhafte und rechtssichere Einhaltung der Grenzwerte geschieht erst durch die Freistellung der Bahntrasse vom Bahnbetriebszweck.

Die Festsetzung WA für diesen Teilbereich erlangt daher erst nach dem Bedingungseintritt - Bestandskraft des Freistellungsbescheides für die Trasse - Wirksamkeit.

### Fallbezogene Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung

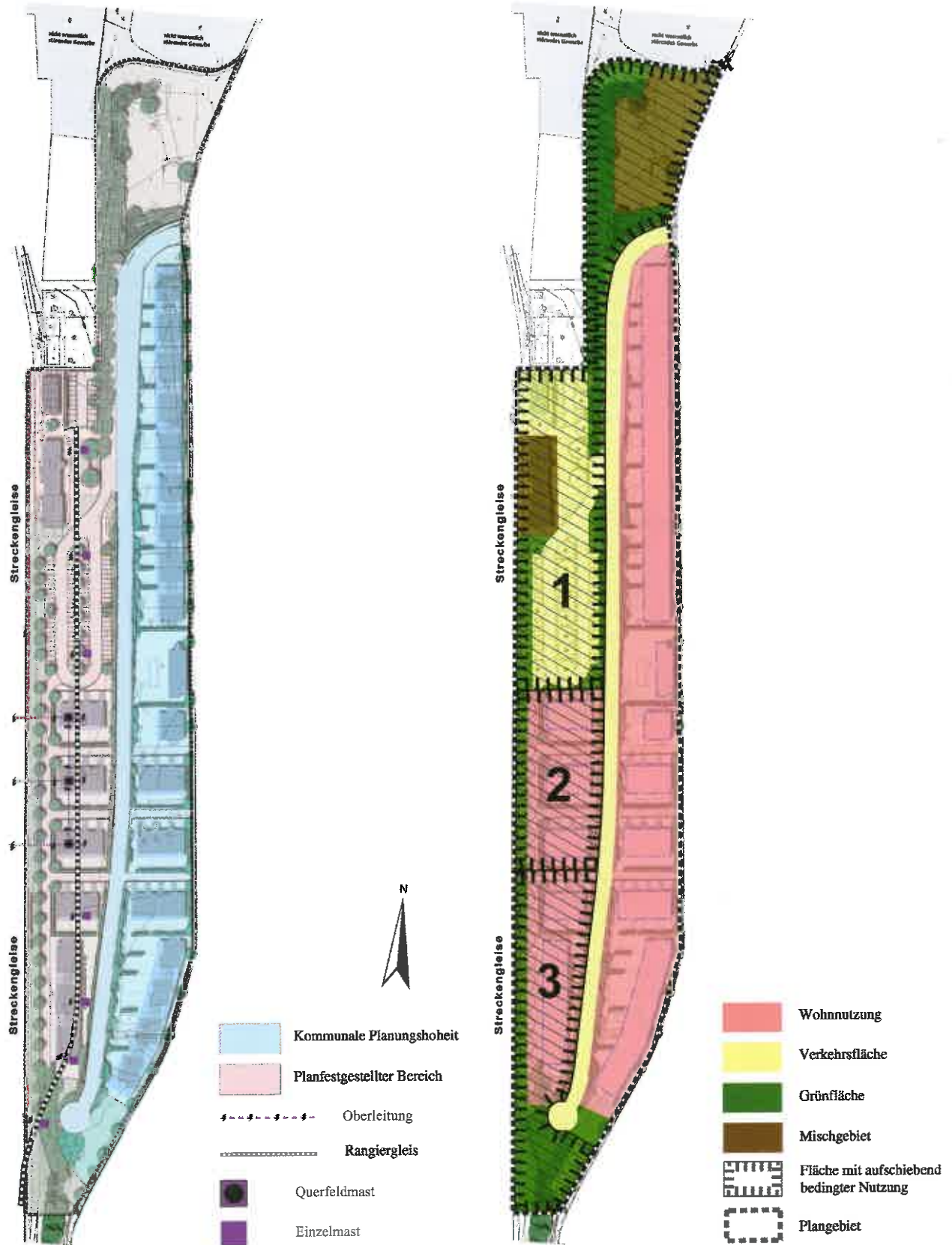
- Bei Strecken oder für die Betriebsabwicklung wichtige Bahnhöfe: Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens für Stilllegungsverfahren gemäß § 11 AEG.
- Erstellung einer Genehmigungsplanung durch die DB AG.
- Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf Plangenehmigung nach § 18 (2) AEG zur Durchführung von Anpassungsmaßnahmen.
- Nach Genehmigung des EBA gem. § 18 (2) AEG muss die Ausführungsplanung durch die Bahn erstellt und durch das EBA zur Ausführung freigegeben werden.
- Abbindung der Streckengleise (muss nicht unmittelbar am Plangebiet erfolgen).
- Freistellungsantrag nach § 23 AEG.

<sup>22</sup> Der Freistellung einer Strecke gem. § 23 AEG muss immer ein Stilllegungsverfahren gem. § 11 AEG vorausgehen (vgl. Kap. II 1.5: Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung).

7. Teilbereich des Bebauungsplans ist planfestgestellt,  
Bedingungseintritt erfolgt nicht oder nicht fristgerecht (= keine Freistellung)

Städtebauliches Konzept

Rechtsplan



### Fallbeschreibung

Das mittels eines Bebauungsplanes zu überplanende Gebiet ist **teilweise planfestgestellt**. Im östlichen Bereich erfasst der Bebauungsplan Flächen, die der kommunalen Planungshoheit unterliegen. Im westlichen Bereich erstreckt sich von Nord nach Süd durch die gesamte Fläche ein Rangiergleis mit entsprechender Stromversorgung durch eine Oberleitung.

Die Oberleitung ist sowohl an Einzelmasten angehängt, die sich östlich des Rangiergleises befinden und ausschließlich zur Elektrifizierung des Rangiergleises dienen, als auch an drei westlich des Rangiergleises gelegene Masten, die in drei über das Plangebiet hinausgehende Querfelder eingebunden sind.

Das Rangiergleis einschließlich der Oberleitung ist entbehrlich, ein zeitnaher und unkomplizierter Rückbau ist möglich. Damit entfallen auch die Einzelmasten östlich des Rangiergleises.

Die drei Masten westlich des Rangiergleises sollen nach den Absichten der Bahn im Zuge einer veränderten Gleisführung im Bereich der Streckengleise aus dem Plangebiet verlagert werden. Diese Maßnahmen stehen im Zusammenhang mit einem ohnehin geplanten Streckenausbau der Bahn. Eine sofortige Verlagerung aus der überplanten Fläche, die von der Kommune bzw. dem Investor zu finanzieren wäre, ist wirtschaftlich nicht darstellbar. Daher sollen hierfür die Baumaßnahmen der Bahn abgewartet werden. Ein Streckenausbau mit einer Querfeldanpassung ist ein komplexes und zeitaufwändiges Vorhaben, so dass hierfür noch kein verbindlicher Zeitpunkt festgelegt werden konnte.

### Abschnittsbildung

Der gesamte planfestgestellte Bereich des Plangebietes wird unter die aufschiebende Bedingung der Freistellung gestellt. Dabei muss grundsätzlich sichergestellt sein, dass die **bedingungsfreie** (= nicht planfestgestellte) Teilfläche auch dann „**funktioniert**“, wenn die Freistellung wider Erwarten nicht innerhalb der definierten Frist für den Bedingungseintritt erfolgt. Denn dann bleiben die aufschiebend bedingten Nutzungen dauerhaft unzulässig, weil die Fläche planfestgestellt bleibt (vgl. Kap. I 2.3 Eigenständige Funktionsfähigkeit von Abschnitten). Die Abschnittsbildung erfolgte in diesem Beispiel so, dass die Erschließung über die bedingungsfreie Teilfläche geführt wird und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auch an anderer Stelle im Gemeindegebiet umgesetzt werden könnten.

In dem hier dargestellten Beispiel kommt hinzu, dass zwei technisch und zeitlich voneinander unabhängige Anpassungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen,

um die Voraussetzungen für die Freistellung zu schaffen: Die Abbindung des Rangiergleises mit der an Einzelmasten angehängten Oberleitung ist rasch umzusetzen; die Verlagerung der Querfelder ist zu einem deutlich späteren Zeitpunkt geplant. Diese zeitliche Staffelung wird durch eine entsprechende Teilflächenbildung innerhalb des unter der aufschiebenden Bedingung stehenden Abschnittes berücksichtigt.

### Textliche Festsetzung

#### **Bedingte und befristete Festsetzungen**

(gem. § 9 (2) BauGB)

1. Die Nutzungen für die Teilfläche 1 im gekennzeichneten Bereich werden am Tag nach Bestandskraft des Freistellungsbescheides gemäß § 23 AEG zulässig. Der Bedingungseintritt muss bis zum XX.XX.XXXX erfolgen.
2. Die Nutzungen für die Teilfläche 2 im gekennzeichneten Bereich werden am Tag nach Bestandskraft des Freistellungsbescheides gemäß § 23 AEG zulässig. Der Bedingungseintritt muss bis zum XX.XX.XXXX erfolgen.
3. Die Nutzungen für die Teilfläche 3 im gekennzeichneten Bereich werden am Tag nach Bestandskraft des Freistellungsbescheides gemäß § 23 AEG zulässig. Der Bedingungseintritt muss bis zum XX.XX.XXXX erfolgen. (vgl. Kap. I 2.2 Zeitliche Befristung).

### Wirkung

Der Bebauungsplan tritt sofort nach Satzungsbeschluss mit der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Die Festsetzungen für den östlichen Teilbereich, der der kommunalen Planungshoheit unterliegt, sind unmittelbar wirksam.

Die Nutzungen des überplanten planfestgestellten westlichen Teilbereiches unterliegen der aufschiebenden Bedingung der Freistellung und sind erst nach Bedingungseintritt - Bestandskraft des Freistellungsbescheides - zulässig.

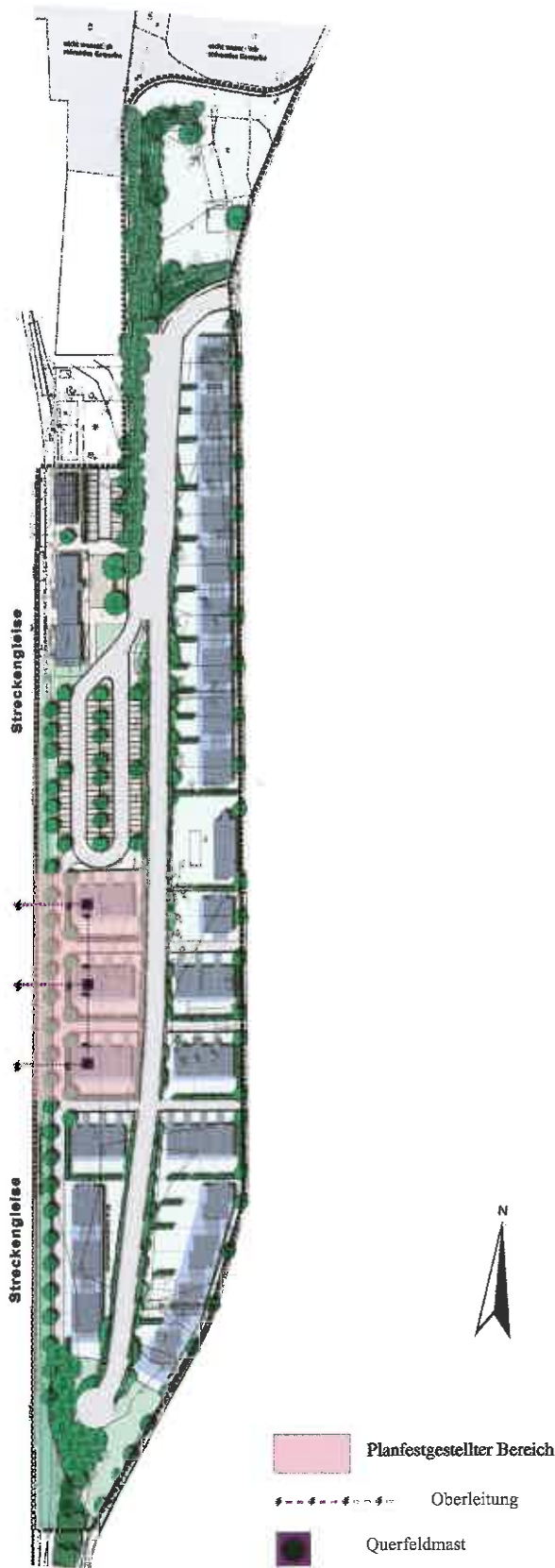
Die Voraussetzung für die Freistellung der Teilflächen 1 und 3 ist die Abbindung des Rangiergleises einschließlich der Oberleitung; für die Teilfläche 2 müssen die Querfeldmasten aus dem Plangebiet verlagert werden.

### **Fallbezogene Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung**

Dies gilt nur für das Rangiergleis und die an die Einzelmasten angehängte Oberleitung, da die Querfelder im Zuge einer späteren bahneigenen Baumaßnahme verlagert werden sollen:



Realisierung nach Fristablauf



- Weil es sich hier nicht um ein Streckengleis handelt, wird hier keine Strecke stillgelegt. Daher ist ein Stilllegungsverfahren gem. § 11 AEG nicht erforderlich.
- Finanzierung der Anpassungsmaßnahmen im Regelfall durch Erwerber (Kostenübernahmeerklärung).
- Beauftragung der DB AG zur Durchführung der Anpassungsmaßnahmen durch Erwerber.
- Erstellung einer Genehmigungsplanung durch die DB AG.
- Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf Plangenehmigung nach § 18 (2) AEG zur Durchführung von Anpassungsmaßnahmen.
- Nach Genehmigung des EBA gem. § 18 (2) AEG muss die Ausführungsplanung durch die Bahn erstellt und durch das EBA zur Ausführung freigegeben werden.
- Abbindung des Gleises und Anpassung der Oberleitung.
- Vermessung und Parzellierung, um für die freizustellende Fläche ein eigenständiges Flurstück zu bilden (vgl. Kap. II 1.5 Maßnahmen zur Herbeiführung der Freistellung).
- Freistellungsantrag nach § 23 AEG.

**Bedingungseintritt erfolgte für eine Teilfläche nicht bzw. nicht fristgerecht (= keine Freistellung)**

Durch die Abbindung des Rangiergleises und die Anpassung der Oberleitung einschließlich der Einzelmasten wurden für die Teilflächen 1 und 3 rasch die Voraussetzungen für eine Freistellung geschaffen. Die Bedingung trat fristgerecht ein, so dass die festgesetzten Nutzungen zulässig wurden.

Für die Teilfläche 2 konnte die Freistellung jedoch nicht bis zum Ablauf der Frist für den Bedingungseintritt bestandskräftig beschieden werden, da die Querfelder wegen veränderter Planungsabsichten der Bahn nicht innerhalb des vorgesehenen Zeitraumes verlagert wurden. Die Teilfläche 2 bleibt somit weiterhin planfestgestellt.

Eine Änderung des Bebauungsplans ist gleichwohl **nicht** erforderlich, da das geltende Planungsrecht für jede Teilfläche in der Verfahrensleiste dokumentiert wird (vgl. Kap. I 2.4 Klarheit des Baurechts).

Auf Grund der zuvor erfolgten Abschnittsbildung im Bebauungsplan hat die Tatsache, dass die Wohnbebauung in Teilfläche 2 nicht realisiert werden kann, auch keine Auswirkungen auf den bedingungsreifen Abschnitt.

Die städtebauliche Realisierung nach Fristablauf ist in der nebenstehenden Planskizze abgebildet.

# III Rechtsgutachten zur Überführung von Bahnflächen in die gemeindliche Bauleitplanung – Freistellung und Baurecht auf Zeit

Prof. Dr. Bernhard Stier (Münster/Osnabrück)

Die Gemeinden können das Baurecht auf Zeit (§ 9 (2) BauGB) nutzen, Bahnflächen bereits vor der endgültigen Freistellung nach § 23 AEG in die kommunale Bauleitplanung zu überführen. Das Bauleitplanverfahren kann eingeleitet werden, wenn hinreichende Indizien dafür vorliegen, dass ein Freistellungsverfahren nach § 23 AEG Aussicht auf Erfolg hat. Der Freistellungsantrag kann auch durch die Gemeinde gestellt werden und muss lediglich die betroffenen Flächen bzw. Bahnanlagen hinreichend bestimmt bezeichnen. Die Festsetzungen des Bebauungsplans können in Kraft treten, wenn das Infrastrukturunternehmen aufgrund einer Freistellungsprüfung davon ausgeht, dass die Bahnanlage insgesamt oder teilweise sowie ggf. unter Auflagen nicht mehr benötigt wird. Die Bedingung ist erfüllt, wenn der Freistellungsbescheid nach § 23 AEG bestandskräftig erfolgt ist.

## 1. Ausgangssituation

Mit der Umstrukturierung des Eisenbahnverkehrs und der Neuausrichtung des Konzerns der Deutschen Bahn AG (DB) werden zahlreiche Bahnliegenschaften nicht mehr für Bahnbetriebszwecke benötigt. Es stellt sich daher die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen der bisherige planungsrechtliche Sonderstatus der Bahnflächen (Fachplanungsvorbehalt mit Planungshoheit des Eisenbahn-Bundesamtes) in die gemeindliche Planungshoheit überführt werden kann. Auf diesem Felde treffen naturgemäß unterschiedliche Interessen aufeinander. Die DB als (Noch-) Eigentümerin ist an einer aus ihrer Sicht adäquaten Folgenutzung interessiert. Die Gemeinden haben zumeist das Interesse, die für Bahnzwecke nicht mehr benötigten Flächen möglichst rasch in ihre kommunale Planungshoheit zu überführen. Erwerber brauchen hierfür möglichst frühzeitig Planungssicherheit.

Die Ausgangssituation im Verhältnis von Bahn/Eisenbahn-Bundesamt und Kommunen ist dadurch geprägt, dass die Gemeinde Trägerin der Bauleitplanung ist, zugleich aber den Vorrang der Bahnflächen als Vorhaben der privilegierten Fachplanung wahren muss. Für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sind die Gemeinden verantwortlich (§ 1 BauGB). Sie steuern über die Bauleitpläne die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde nach Maßgabe des BauGB. Als Teil der Fachplanung von überörtlicher Bedeutung ist die Eisenbahnplanung unter den Voraussetzungen des § 38 BauGB privilegiert. Danach sind auf Planfeststellungsverfahren und sonstigen Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben mit überörtlicher Bedeutung die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird; städtebauliche Belange sind zu berücksichtigen<sup>23</sup>.

Im Verhältnis zu anderen Planungsträgern hat die eisenbahnrechtliche Planfeststellung Vorrang, so weit die Nutzung der privilegiert zugelassenen Bahnanlagen betroffen ist. Nach § 4 (1) AEG sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Baufreigabe, Abnahme, Prüfungen und Zulassungen nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen obliegen für Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge der Eisenbahnen des Bundes dem Eisenbahn-Bundesamt (§ 4 (2) AEG). Der Vorbehalt zu Gunsten von Fachplanungen gem. § 38 (1) BauGB betrifft nicht nur die Anwendbarkeit der §§ 29 bis 37 BauGB, sondern beschränkt die Gemeinde auch im Gebrauch ihrer Planungshoheit in Bezug auf die vorhandene Anlage der Fachplanung. Die Gemeinde darf daher nicht durch ihre Bauleitplanung in die zweckentsprechende Nutzung des Bahngeländes eingreifen. So ist sie nicht berechtigt, durch einen Bebauungsplan im Bereich einer Bundesbahnanlage etwa ein allgemeines Bauverbot festzusetzen und damit dem privilegierten Nutzungszweck der Bahnanlage zu widersprechen.<sup>24</sup> Der Vorbehalt in § 38 BauGB hindert allerdings nicht an solchen Festsetzungen durch Bebauungsplan, die inhaltlich der bestehenden Zweckbestimmung einer Fläche als Bahnanlage nicht zuwiderlaufen. Ist die Aufhebung der besonderen bahnrrechtlichen Zweckbestimmung einer Fläche zu erwarten, steht der Gemeinde frei, die für diesen Fall in Aussicht stehenden Nutzungswünsche von vornherein in die von ihr bauplanungsrechtlich für angemessen und erforderlich erachtete Richtung zu lenken. Dies kann unter entsprechenden Voraussetzungen auch durch eine Veränderungssperre und die Zurückstellung von Baugesuchen geschehen.<sup>25</sup>

23 BVerwGE 79, 318. BVerwGE 84, 209 - Abgrenzung zur interkommunalen Planung. Stier, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 3. Aufl. 2005, Rdn. 181.

24 BVerwG, B. v. 17.11.1989 - 4 B 207.89 - DVBl. 1990, 383 = NVwZ-RR 1990, 292 - Plakatanschlagtafel.

25 Präsidialverfügung vom 1.9.2004.

Der Bau von Betriebsanlagen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat dabei in der Regel überörtliche Bedeutung nach § 38 (1) BauGB.<sup>26</sup> Denn nach dem durch das BauROG 1998 veränderten Wortlaut des § 38 BauGB ist nicht mehr auf die voraussichtliche planerische Kraft der einzelnen Gemeinde<sup>27</sup>, sondern es ist auf die überörtlichen Bezüge des Vorhabens abzustellen. Solche überörtlichen Bezüge sind nach Auffassung des BVerwG bei dem Bau von Betriebsanlagen der Eisenbahn in der Regel gegeben.<sup>28</sup>

## 2. Widmung der Bahnanlagen

Anlagen der Bahn haben durch die Widmung einen Vorrang, der nur durch förmliche Freistellung vom Eisenbahnbetriebszweck (vorm. „Entwidmung“) beseitigt werden kann. Hierzu hat das BVerwG<sup>29</sup> unter Geltung der bisherigen Rechtslage vor Inkrafttreten des § 23 AEG folgende Grundsätze entwickelt: Die Freistellung setzt einen klar erkennbaren, eindeutigen Hoheitsakt des Eisenbahn-Bundesamtes als zuständiger Planfeststellungsbehörde voraus. Solange die Widmung besteht, ist die Fläche, auf die sie sich bezieht, einer entgegenstehenden kommunalen Planung entzogen. Für einen seit Jahrzehnten betriebenen Schienenweg geht das BVerwG von einer entsprechenden Widmung aus. Eine gewidmete Betriebsanlage des Eisenbahninfrastrukturunternehmens verliert ihre planungsrechtliche Zweckbestimmung aber nur durch einen eindeutigen Hoheitsakt, der für jedermann klare Verhältnisse darüber schafft, ob und welche Flächen künftig wieder für andere Nutzungen offen stehen. Möglich ist allerdings auch, dass die bestehende Fachplanung einer Fläche als Bahnanlage infolge der tatsächlichen Entwicklung funktionslos und damit rechtlich obsolet wird.<sup>30</sup> Der Bebauungsplan selbst durfte daher nach der bisherigen Rechtslage vor Inkrafttreten des EAG

Bau nicht in Kraft gesetzt werden, solange die zu beplanende Fläche ihren Rechtscharakter als Bahnanlage noch nicht verloren hatte.<sup>31</sup> Soll eine Bahnanlage künftig nach dem Willen der Bahn „bahnfremden“ Nutzungen offen stehen, so kann eine solche Freistellung, sofern dafür kein Planfeststellungsverfahren erfolgt, nur durch eindeutige und bekannt gemachte Erklärungen des Eisenbahn-Bundesamtes geschehen, die für jedermann klare Verhältnisse schaffen. Die Gemeinde, auf deren Gebiet die Bahnanlage liegt, hat auf Grund ihrer Planungshoheit allerdings einen Anspruch darauf, dass das Infrastrukturunternehmen seine in Bezug auf die Bahnanlage beabsichtigten Dispositionen in einer eindeutigen hoheitlichen Willensäußerung frühzeitig und umfassend offen legt. Über die Zulässigkeit einer „bahnfremden“ Nutzung kann durch Vorbescheid unter Umständen bereits entschieden werden, wenn in Aussicht steht, dass die für das Vorhaben benötigte Fläche ihre Zweckbestimmung als Bahnanlage demnächst verlieren und damit aus der bahnrrechtlichen Planungshoheit herausfallen wird.<sup>32</sup>

Für die durch die Teilung Deutschlands stillgelegten Strecken hat das BVerwG folgende Grundsätze aufgestellt: Ein Indiz für die endgültige Aufgabe der Trasse kann auch darin liegen, dass Schienen und Bahnschwellen abgebaut worden sind und die Trasse dem freien Bewuchs überlassen wurde. Es muss sich jedoch ein eindeutiger Wille der zuständigen Verantwortlichen feststellen lassen, dass die Strecke aufgegeben werden soll. Der tatsächliche Zustand der Trasse hat dafür nur Indizcharakter. Ist die Bahnstrecke aber auch nach der deutschen Teilung im Jahre 1945 nur ein-gleisig fortbetrieben, so besteht sie fort mit der Folge, dass es einer erneuten Planfeststellung für die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs nach der deutschen Einheit nicht bedarf.<sup>33</sup>

26 BVerwG, B. v. 31.10.2000 - 11 VR 12.00 - DVBl. 2001, 405 = BauR 2001, 928 = NuR 2001, 226 = NVwZ 2001, 90.

27 BVerwG, Urt. v. 4.5.1988 - 4 C 22.87 - BVerwGE 79, 318 = NJW 1989, 242 - ortsgebundener Kiesabbau.

28 BVerwG, Urt. v. 31.7.2000 - 11 VR 5.00 - UPR 2001, 33.

29 BVerwG, Urt. v. 16.12.1988 - 4 C 48.86 - BVerwGE 81, 111 = DVBl. 1989, 458; B. v. 5.2.1990 - 4 B 1.90 - Buchholz 442.08 § 36 BBahnG Nr. 17; B. v. 26.2.1996 - 11 VR 33.95 - NuR 1996, 515 = LKV 1996, 246 - Stendal - Uelzen.

30 BVerwG, Urt. v. 23.10.2002 - 9 A 22.01 - ZUR 2003, 247 - Berlin-Halle - Wiederinbetriebnahme der Anhalter Bahn, die seit 1841 als zweigleisige Eisenbahnstrecke betrieben worden ist, dort auch zum Anspruch auf Schallschutz nach der Verkehrslärmschutzverordnung.

31 BVerwG, Urt. v. 16.12.1988 - 4 C 48.86 - BVerwGE 81, 111 = DVBl. 1989, 458 = NVwZ 1989, 655 - Eisenbahn; Urt. v. 31.8.1995 - 7 A 19.94 - DVBl. 1995, 50 - Kühlenfeld - Schwanheide; B. v. 27.4.1998 - 4 B 33.98 - DVBl. 1998, 909 = BauR 1998, 993 = ZfBR 1998, 258. Ein Bauvorbescheid für eine bahnfremde Nutzung auf planfestgestelltem Bahngelände kann vor dem Verlust der Zweckbestimmung der Fläche als Bahnanlage (Entwidmung) nicht erteilt werden, wenn die Gemeinde nicht in der Lage ist, ihre Planungshoheit in Bezug auf das zur Beurteilung gestellte Vorhaben wahrzunehmen. Gerade bei einer beabsichtigten Entlassung aus der bahnrrechtlichen Zweckbestimmung sollte allerdings nicht zu kleinlich verfahren werden.

32 BVerwG, Urt. v. 16.12.1988 - 4 C 48.86 - BVerwGE 81, 111 = DVBl. 1989, 458 = NVwZ 1989, 655 - Fachplanung.

33 BVerwG, B. v. 26.2.1996 - 11 VR 33/95 - NuR 1996, 515 = LKV 1996, 246 - Stendal - Uelzen.



Ist eine Bahnstrecke ganz oder teilweise während der deutschen Teilung stillgelegt, so ist zu fragen, ob nach dem Willen der Verantwortlichen eine endgültige Stilllegung erfolgen sollte. Anderenfalls mag die Gleisanlage zwar jahrelang in einem „Dornröschenschlaf“ gelegen haben. Rechtlich wäre sie aber als noch vorhanden zu behandeln.<sup>34</sup> Denn tatsächliche Demontagearbeiten an Gleisanlagen allein lassen die rechtliche Qualität einer Bahnanlage nicht entfallen. Wird daher ein stillgelegter Schienenweg unter Veränderung der Gleislage wiederhergestellt, ohne dass die alte Trasse verlassen wird, liegt i. S. v. § 41 (1) BImSchG kein Neubau, sondern nur eine wesentliche Änderung vor.<sup>35</sup> Wird eine über längere Jahre nicht betriebene Bahnstrecke wiederhergerichtet und der Bahnbetrieb wieder aufgenommen, so ist das Vorhaben nur dann planfeststellungsbedürftig, wenn darin eine Neubaumaßnahme oder eine Änderung der Bahnstrecke liegt. Derartige Fragen haben sich vor allem bei der Wiederaufnahme des Bahnbetriebes nach der Öffnung der Grenzen im innerdeutschen Verkehr ergeben. Die bloße Wiedertüchtigung einer nicht entwidmeten Bahnanlage, die wegen einer jahrzehntelangen Nutzungsunterbrechung infolge der deutschen Teilung in baufälligem Zustand ist, stellt daher auch dann keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne von § 1 der 16. BImSchV dar, wenn die Bauarbeiten aus technischer Sicht einem Neubau nahe kommen.<sup>36</sup> Scheidet bei der Wiederinbetriebnahme teilungsbedingt stillgelegter Bahnanlagen ein Lärmschutzanspruch nach der 16. BImSchV mangels Erheblichkeit eines baulichen Eingriffs oder mangels Kausalität eines Eingriffs für die Lärmerhöhung aus, so bedeutet das nicht, dass der durch die Wiederinbetriebnahme verursachte Lärm bei der Planfeststellung für Baumaßnahmen, die mit der Wiederinbetriebnahme etwa im Falle der Elektrifizierung funktional zusammenhängen, von vornherein unberücksichtigt bleiben kann. Die Anwohner haben jedenfalls dann, wenn die zu erwartenden Immissionen für sie eine Eigentums- oder Gesundheitsbeeinträchtigung darstellen können, einen Anspruch darauf, dass diese Belange in die Abwägung eingestellt und angemessen berücksichtigt werden.<sup>37</sup>

Bahnbezogene Nutzungen sind von der Privilegierung der eisenbahnrechtlichen Fachplanung erfasst und entziehen sich daher der allgemeinen bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Zuständigkeit. Bei Bahnflächen entfaltet sich die gemeindliche Planungshoheit erst mit der Freistellung von Bahnbetriebszwecken. Geht es bei der Freistellung nur darum, die bereits eingetretene Entwicklung nachzuvollziehen und dabei die Interessen der betroffenen Gemeinde als Trägerin der kommunalen Planungshoheit zu wahren, so genügt nach Auffassung des OVG Münster eine Bekanntgabe der Freistellungsverfügung an die betroffene Gemeinde.<sup>38</sup> Allerdings gilt dies nicht für bahnfremde Nutzungen. Der gesetzliche Auftrag, nicht mehr für Eisenbahnzwecke benötigte Grundstücke zur Finanzierung der Eisenbahn des Bundes zu verwerten, rechtfertigt allerdings keine Verletzung der Planungshoheit der Gemeinde. Vielmehr kann dieser Auftrag nur in Zusammenarbeit mit der Gemeinde verwirklicht werden. Dies setzt unverändert voraus, dass die Gemeinden durch eindeutige Erklärung der Deutschen Bahn AG (oder ihrer zuständigen Tochterunternehmen) in die Lage versetzt werden, sachgerecht über die Aufstellung eines Bebauungsplans zu beschließen. Eine Erklärung, die die Freistellung von Bahnflächen nur für den Fall einer positiven Bescheidung einer bestimmten Bauvoranfrage in Aussicht stellt, genügt nicht, weil sie offen lässt, ob und wann das Freistellungsverfahren abgeschlossen werden kann.<sup>39</sup>

Die Widmung bezieht sich auf Grundstücke, betrifft aber in der Sache Anlagen der Bahn. Deshalb kann es sachgerecht sein, die Überplanung von Bahnflächen der gemeindlichen Planung nur in dem Umfang zu entziehen, wie ein entsprechender Schutz der Bahnanlagen einschließlich des dafür erforderlichen Umfeldes dies gebietet. Damit sind gewidmete Bahnflächen nicht generell einer Bauleitplanung oder einer Beurteilung nach §§ 34, 35 BauGB entzogen, sondern nur in dem Umfang, wie ein Widerspruch zur Widmung entstehen kann und dies für den Schutz der Bahnanlagen erforderlich oder zweckmäßig ist.

34 BVerwG, Urt. v. 31.8.1995 - 7 C 19.94 - DVBl. 1996, 50 = NVwZ 1996, 394 - Kühlenfeld - Schwanheide.

35 BVerwG, Urt. v. 3.3.1999 - 11 A 9.97 - NVwZ-RR 1999, 720 = UPR 1999, 388 - Streckenstilllegung.

36 BVerwG, Urt. v. 17.11.1999 - 11 A 4.98 - BVerwGE 110, 81 = NVwZ 2000, 567 = DVBl. 2000, 796.

37 BVerwG, Urt. v. 17.11.1999 - 11 A 4.98 - BVerwGE 110, 81 im Anschluss an Urt. v. 28.10.1998 - 11 A 3.98 - BVerwGE 107, 350.

38 OVG Münster, Urt. v. 27.4.1998 - 7 A 3814/96 - BauR 1993, 383 = UPR 1999, 159 - Schrottplatz.

39 BVerwG, B. v. 27.4.1998 - 4 B 33.98 - DVBl. 1998, 909 = BauR 1998, 993 = ZfBR 1998, 258.

### 3. Freistellung der Betriebsanlagen

Diese Rechtslage hat durch das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27.4.2005 (BGBl. I 2005, 1138) eine neue Facette erhalten. § 23 AEG 2005 enthält eine Regelung über die Freistellung der Betriebsanlagen einer Eisenbahn und damit eine Regelung über den Übergang des bisherigen eisenbahnrechtlichen Sonderrechts in das allgemeine Bauplanungsrecht der Gemeinden. Die zuständige Planfeststellungsbehörde - das Eisenbahn-Bundesamt - stellt danach für Grundstücke, die Betriebsanlagen einer Eisenbahn sind oder auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks oder der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht zu erwarten ist. Vor der Entscheidung hat die Planfeststellungsbehörde Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern. Die Entscheidung über die Freistellung ist dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Eigentümer des Grundstücks und der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, zuzustellen. Die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung sind zu unterrichten.

Es spricht einiges dafür, dass das Verfahren der Freistellung nach § 23 AEG eine gesetzlich abschließende Regelung enthält, die an die Stelle des bisher förmlich nicht geregelten Verfahrens tritt. Soll also eine Freistellung erreicht werden, so steht hierfür das Verfahren nach § 23 AEG zur Verfügung. Ob angesichts der gesetzlichen Regelung in § 23 AEG die eisenbahnrechtliche Privilegierung noch auf Grund einer Funktionslosigkeit wegfallen kann, ist zweifelhaft. Es spricht vielmehr einiges dafür, dass durch das in § 23 AEG bestimmte Verfahren eine abschließende Regelung getroffen ist und ein Wegfall der Privilegierung aufgrund einer Funktionslosigkeit ebenfalls in dem Verfahren des § 23 AEG festzustellen ist. Die Freistellung kann allerdings neben dem Freistellungsverfahren des § 23 AEG auch in einem anderen Planfeststellungsverfahren erfolgen, das eine entsprechende Regelung im Planfeststellungsbeschluss enthält. Diese Möglichkeit findet in der Praxis jedoch keine Anwendung.

Das Verfahren der Freistellung vom Bahnbetriebszweck ist in § 23 AEG geregelt. Den Antrag kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Grundstückseigentümer oder die Belegenheitsgemeinde stellen. Bis zur Novellierung des AEG am 27.4.2005 konnte der Entwidmungsantrag nur vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen gestellt werden.

Bei der Antragstellung sind einige formelle Voraussetzungen für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken im Eisenbahnrecht einzuhalten. Die „Präsidialverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes zur ‚Freistellung von Bahnbetriebszwecken‘ (§ 23 AEG) und zu Fragestellungen in Verbindung mit dem Kommunalen Planungsrecht“<sup>40</sup> regelt entsprechende Details. Danach kann ein Antrag auf Freistellung formlos gestellt werden. Um den Anforderungen des § 22 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) zu genügen, muss der Antrag folgende Angaben enthalten: Antragsteller mit Namen und Anschrift, diejenige Außenstelle des Eisenbahn-Bundesamtes, die das Freistellungsverfahren durchführen soll und die genaue Bezeichnung der Freistellungsfläche. Anlage 2 der Präsidialverfügung enthält eine genaue „Checkliste beizubringender Unterlagen im Verfahren auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken“.

Die für die Freistellung erforderlichen weiteren Unterlagen müssen demgegenüber nicht bereits bei der Antragstellung beigefügt sein. Vielmehr sind die Verfahrensbeteiligten nach dem Sinn der gesetzlichen Regelung zu einer entsprechenden Mitwirkung verpflichtet, wie sie etwa auch für die Behördenbeteiligung im Verfahren der Bauleitplanung üblich ist. So hat insbesondere das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle verfügbaren Informationen in das Verfahren einzubringen und an der Erstellung der erforderlichen Unterlagen mitzuwirken. § 23 AEG geht davon aus, dass gerade im Beteiligungsverfahren durch die Verfahrensbeteiligten weitere Informationen eingespeist werden, die eine sachgerechte abschließende Entscheidung über die Freistellung ermöglichen. Die Antragstellung selbst muss diesen Anforderungen demgegenüber jedenfalls nach der Neuregelung des Freistellungsverfahrens in § 23 AEG nicht bereits vollumfänglich entsprechen. § 23 (2) AEG weist den Verfahrensbeteiligten im Rahmen der Anhörung entsprechende Mitwirkungspflichten zu, wie sie auch aus der Behördenbeteiligung in der Bauleitplanung bekannt sind (§ 4 BauGB). Das Infrastrukturunternehmen hat daher seine Informationen und Unterlagen im

<sup>40</sup> Präsidialverfügung des EBA vom 31.10.2005 (Pr.2320 Paw 2005 (Freistellung))

Rahmen der Stellungnahmemöglichkeit nach § 23 (2) AEG in das Freistellungsverfahren einzubringen. Es empfiehlt sich, dies in einer Novellierung der Präsidialverfügung klarzustellen.<sup>41</sup>

Im Hinblick auf die Selbstverwaltungsgarantie können die Gemeinden einen Anspruch auf sachgerechte Entscheidung über die Freistellung geltend machen. Ist ein eisenbahnrechtliches Verkehrsbedürfnis auf Dauer nicht mehr gegeben, muss die Planfeststellungsbehörde die Freistellung verfügen. Allerdings hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen fachlichen Entscheidungsspielraum, die eisenbahnrechtlichen Erfordernisse zu formulieren.

#### 4. Baurecht auf Zeit und bedingtes Baurecht - Grundlagen

Das EAG Bau 2004 hat das Baurecht auf Zeit eingeführt. Die Gemeinde kann nach § 9 (2) BauGB im Bebauungsplan in besonderen Fällen festsetzen, dass bestimmte der in ihm festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen nur (1) für einen bestimmten Zeitraum zulässig oder (2) bis zum Eintritt bestimmter Umstände zulässig oder unzulässig sind. Die Folgenutzung soll festgesetzt werden. Hierdurch ist die Gemeinde berechtigt, befristetes oder bedingtes Baurecht zu schaffen. Die Regelung bezieht sich vom Grundsatz her auch auf Folgenutzungen für Bahnanlagen. Hierfür kann ein bedingtes Baurecht festgesetzt werden (§ 9 (2) 1 Nr. 2 BauGB). Die Festsetzungen sind nur in besonderen Fällen zulässig. Zudem muss der Bahnvorrang, der sich aus der privilegierten Fachplanung ergibt, gewahrt werden (§ 38 BauGB).<sup>42</sup>

Das Baurecht auf Zeit ermächtigt daher die Gemeinden, bereits vor der förmlichen Entlassung aus dem eisenbahnrechtlichen Regime planungsrechtliche Regelungen hinsichtlich der Folgenutzungen zu treffen. Allerdings darf der eisenbahnrechtliche Vorrang dadurch nicht beeinträchtigt werden. Dies stellt an planungsrechtlichen Regelungen der Gemeinde entsprechende Anforderungen.

Das Baurecht auf Zeit bezieht sich nach § 9 (2) BauGB auf bestimmte Nutzungen, die den gesamten Bebauungsplan aber auch nur einen Teil des Bebauungsplans betreffen können. Geht der räumliche Geltungsbereich

des Bebauungsplans über die gewidmete Fläche hinaus, sind die anderen Festsetzungen nicht notwendigerweise von einer Freistellung nach § 23 AEG abhängig. Vielmehr können sie unter Beachtung des Abwägungsgebotes ggf. auch unabhängig von den unter dem Vorbehalt der Freistellung stehenden Festsetzungen in Kraft treten.

#### 5. Vorliegen besonderer Gründe

Das Baurecht auf Zeit ist an das Vorliegen besonderer Gründe gebunden (§ 9 (2) BauGB). Es bedarf daher einer entsprechenden städtebaulichen Rechtfertigung, die über eine allgemeine Veranlassung einer städtebaulichen Planung hinausgeht. Dies gebietet die Eigentums-garantie aber auch - hier speziell - der Vorrang der privilegierten Fachplanung gegenüber der Bauleitplanung.

§ 9 (2) BauGB kann somit nur dann zu Anwendung kommen, wenn die Situation städtebaulich über die herkömmlichen Festsetzungen nicht zu lösen ist. Besondere Gründe ergeben sich beispielsweise aus zu befürchtenden städtebaulichen Fehlentwicklungen.

Im Hinblick auf die Freistellungsregelung in § 23 AEG erscheint es zweckmäßig, das Bauleitplanverfahren bereits dann einzuleiten, wenn sich aus der Vorbereitung des Freistellungsverfahrens ausreichende Hinweise auf eine anschließende Freistellung ergeben. Zwingend erforderlich ist die Einhaltung eines bestimmten Zeitpunktes allerdings nicht, weil der Aufstellungs- und Satzungsbeschluss im Hinblick auf die Widmung der Bahnflächen noch keine Wirkungen hat. Die Gemeinde kann die Einleitung dieses Verfahrens durch einen entsprechenden Antrag bewirken. Komplette Unterlagen, die für die abschließende Entscheidung über den Antrag auf Freistellung erforderlich sind, müssen mit der Antragstellung nicht bereits vorgelegt werden.

Das bedingte Baurecht im Hinblick auf Bahnflächen darf daher nur ausgewiesen werden, wenn verlässliche Indizien vorliegen oder die Bahn durch eine Freistellungsprüfung kundgetan hat, dass die Bahnfläche ganz oder teilweise vom Bahnbetriebszweck freigestellt werden kann. Der Freistellungsbescheid kann sich auf die gesamte Fläche beziehen. Er kann aber auch eine Teilfläche bzw. einzelne Anlagen ausnehmen. Dem ist durch entsprechende Festsetzungen ggf. in räumlicher und zeitlicher Hinsicht Rechnung zu tragen.

Als Bedingung ist in die Bauleitplanung aufzunehmen, dass die einzelnen Festsetzungen in Kraft treten, wenn eine Freistellung nach § 23 AEG durch die Planfeststellungsbehörde erklärt worden ist. Durch diese verfahren

41 Präsidialverfügung des EBA vom 31.10.2005 (Pr.2320 Paw 2005 (Freistellung))

42 Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 3. Aufl. 2005, Rdn. 181.

rensrechtlichen Anforderungen sind die mit der Privilegierung des § 38 BauGB zusammenhängenden Rechte der Bahn ausreichend gewahrt.

Das Verfahren der Bauleitplanung kann danach bereits beginnen, wenn eine Freistellungsprüfung aus der Sicht der Gemeinde nach Lage der Dinge aussichtsreich ist und ein Verfahren nach § 23 AEG eingeleitet ist. Der Bebauungsplan kann auch für die bedingten Festsetzungen in Kraft gesetzt werden, wenn die Freistellungsentscheidung bzw. die Zustimmung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zur Freistellung nach § 23 AEG vorliegt. Der Bebauungsplan kann als Baurecht auf Zeit die Bedingung enthalten, dass die Festsetzungen ganz oder teilweise in Kraft treten, wenn eine Freistellung nach § 23 AEG erfolgt ist.

## 6. Kooperation

Im Hinblick auf die vorgenannten Verfahrenserfordernisse wird eine Kooperation der Gemeinde mit den Anlagenverantwortlichen und dem Eigentümer in der Praxis unverzichtbar sein. Sie ist allerdings rechtlich nicht zwingend geboten, wenn eine Aussage über die Entbehrlichkeit der Anlage vorliegt. Auch die Anwendung der enteignungsrechtlichen Regelungen (§§ 85 ff. BauGB) ist vom Prinzip her nicht ausgeschlossen, setzt allerdings eine förmliche Freistellung nach § 23 AEG bzw. eine gleichwertige Entscheidung und entsprechend gewichtige Gemeinwohlgründe voraus.

Die Enteignung auf der Grundlage eines Bebauungsplans darf allerdings nur dann stattfinden, wenn dessen Voraussetzungen gegeben sind. Bei einem Bebauungsplan mit Festsetzungen auf der Grundlage des § 9 (2) BauGB kann eine Enteignung nur erfolgen, wenn die Voraussetzungen für das Baurecht auf Zeit vorliegen, die Bedingung eingetreten ist und die durch das Fachplanungsrecht privilegierten Bahninteressen hierdurch nicht beeinträchtigt werden.

## 7. Zeitliche Befristung

Das Gesetz enthält keine Vorgaben für eine Befristung in dem Sinne, dass nach Ablauf einer bestimmten Zeit das bedingt angeordnete Baurecht auf Zeit wieder entfällt. Werden keine Fristen festgesetzt, könnte die Regelung aber nach den Grundsätzen der Funktionslosigkeit<sup>43</sup> in der Bauleitplanung wegfallen, wenn

wegen veränderter Umstände das Eintreten der Bedingung ausgeschlossen erscheint, etwa weil für die Zukunft auszuschließen ist, dass die Freistellung tatsächlich erfolgen wird. Auf der anderen Seite kann die Gemeinde nach entsprechender Abwägung durch zeitliche Befristung des Baurechts anordnen, dass von der geplanten Nutzung nur Gebrauch gemacht werden kann, wenn sie innerhalb einer bestimmten Zeit aufgenommen wird. Es muss allerdings im Hinblick auf die Eindeutigkeit und Klarheit ein nach außen hin erkennbarer Umstand Anknüpfungspunkt für das Entstehen bzw. den Wegfall des Baurechts gegeben sein. Es empfiehlt sich, den Bedingungseintritt entsprechend mit einem zu definierenden Zeitpunkt zu verknüpfen und das Ende der zeitlichen Befristung anzuordnen für den Fall, dass die Voraussetzungen für den Freistellungsbescheid bis dahin wider Erwarten nicht hergestellt werden können. Ist die Bedingung nicht eingetreten und das bedingte Baurecht daher nicht in Kraft getreten, verbleibt es bei der eisenbahnrechtlichen Nutzung. Eine Nachfolgenutzung (§ 9 (2) BauGB) braucht die Gemeinde in diesen Fällen nicht festzusetzen. Sofern nur teilweise Bahnrflächen Bestandteil des aufgestellten Bebauungsplans sind, können die Festsetzungen des Bebauungsplans für die bahnfremden Flächen auch ohne den Bedingungseintritt in Kraft treten, wenn denn die notwendigen Voraussetzungen (Ausgleichflächen, Erschließung etc.) für diese Flächen gegeben sind.

## 8. Materielle Anforderungen

Baurecht auf Zeit setzt eine entsprechende Abwägung voraus, deren Inhalt in der Begründung darzustellen ist. Dies gilt ggf. auch für die zeitlichen Schichtungen, vor allem, wenn nur in einem Teil des Bebauungsplans bedingte Baurechte angeordnet sind. Hier ist auch jeweils darzustellen und abzuwägen, wie sich die Nutzungsmöglichkeiten zu den verschiedenen Zeiträumen darstellen. Die Abwägung muss entsprechend qualifiziert sein.

Die planende Gemeinde muss bei der Aufstellung eines Bebauungsplans eine Gesamtabwägung vornehmen und dabei auch prüfen, welche Folgen das für die Planung hat, wenn die Freistellung der Bahnanlagen nicht gelingt. Geht der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans über die Bahnanlagen hinaus, hat die Gemeinde im Rahmen der Abwägung zu klären, ob ein Teil der Festsetzungen des Bebauungsplans auch unabhängig von den aufschiebend bedingten Festsetzungen Gültigkeit erlangen kann. Lassen sich die Festsetzungen für die übrigen Teile des Plangebietes von der Bahnanlage nicht trennen, so muss auch insoweit ein entsprechender Vorbehalt angeordnet werden.

43 BVerwG, Urt. v. 29.4.1977 - IV C 39.75 - BVerwGE 54, 5.

Haben die Festsetzungen demgegenüber einen von der Freistellung unabhängigen Inhalt, so können sie auch unabhängig davon in Kraft gesetzt werden, ob eine spätere Freistellung erfolgt.

Ergeben sich etwa durch die Überplanung einer Bahnanlage in einem auch andere Teile erfassenden Gesamtplan weitere naturschutzrechtliche Kompensationserfordernisse, so wird die Gemeinde im Rahmen der naturschutzrechtlichen Kompensationsentscheidung nach § 1a (3) BauGB ggf. unterschiedliche Fallgestaltungen abzuwägen haben. Kann ein Teil des Bebauungsplans aus der Sicht der Gemeinde unabhängig von der eisenbahnrechtlichen Freistellung verwirklicht werden, so sind die dafür erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Bebauungsplan entsprechend festzusetzen. Soweit die Festsetzungen unter dem Vorbehalt einer positiven Freistellung nach § 23 AEG stehen, sind die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen ebenfalls unter einen entsprechenden Vorbehalt nach § 9 (2) BauGB zu stellen.

## 9. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln (§ 8 (2) 1 BauGB). Dabei ist die städtebauliche Ordnung, wie sie im Flächennutzungsplan in den Grundzügen dargestellt wird, durch konkrete Festsetzungen im Bebauungsplan verbindlich zu regeln (vgl. auch § 214 (2) BauGB). Das Baurecht auf Zeit ist in § 9 (2) BauGB (nur) für den Bebauungsplan geregelt. Welche Vorgaben der Flächennutzungsplan in derartigen Fällen haben kann oder sogar muss, ist im Gesetz nicht geregelt. Denn der Katalog der Darstellungen in § 5 BauGB ist durch das EAG Bau 2004 nicht erweitert worden. Da der Flächennutzungsplan die städtebauliche Entwicklung der Gemeinde in den Grundzügen darstellt, ist das Entwicklungsgebot eingehalten, wenn die Abweichungen sich aus dem Übergang in die konkretere Planungsstufe ableiten. Allerdings dürfen die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht von dem erkennbaren Konzept des Flächennutzungsplans abweichen. Soweit die Festsetzungen des Bebauungsplans daher andere städtebauliche Schwerpunkte setzen, muss zugleich der Flächennutzungsplan geändert werden. Hierfür bietet das Parallelverfahren eine gesetzlich geregelte Grundlage (§ 8 (3) 1 BauGB). Da der Katalog der Darstellungen in § 5 BauGB nicht abschließend ist, wie sich aus der Formulierung („insbesondere“) ergibt, können sich die Darstellungen auch auf die städtebauliche Vorbereitung und Leitung des Baurechts auf Zeit beziehen (§ 9 (2) BauGB). Das Baurecht auf Zeit kann daher erforderlichenfalls durch entsprechende, eben-

falls zeitlich befristete Darstellungen im Flächennutzungsplan vorbereitet werden.<sup>44</sup>

## 10. Rechtsschutz

Wird in die Belange Einzelner unter Verstoß gegen eisenbahnrechtliche Vorschriften oder in die Planungshoheit der Gemeinde unzulässig eingegriffen, so bestehen entsprechende Rechtsschutzmöglichkeiten. Die von Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen in ihren Rechten Betroffenen haben einen Anspruch darauf, dass diese Rechte gewahrt werden, jedenfalls nicht ohne entsprechende Schutzauflagen beeinträchtigt werden. Die Gemeinden haben einen Anspruch darauf, dass die Planfeststellungsbehörde über eine beantragte Freigabe von Bahnanlagen unter Beachtung des § 23 AEG sachgerecht entscheidet.

Ganz allgemein gilt: Rechtsschutz gegen die eisenbahnrechtliche Planfeststellung können in Anspruch genommene und dem Vorhaben benachbarte Grundstückseigentümer sowie Gemeinden suchen. Soll die eisenbahnrechtliche Planfeststellung die Grundlage für die Inanspruchnahme der Grundstücke bilden, haben die Grundstückseigentümer entsprechend weite Klage-rechte und können grundsätzlich auch die Verletzung öffentlicher Belange mit Auswirkung auf die Planfeststellung rügen. Die dem Vorhaben benachbarten Eigentümer sind demgegenüber darauf beschränkt, ihre eigenen Belange gegenüber der eisenbahnrechtlichen Planung geltend zu machen.<sup>45</sup> Drittschutz vermitteln nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG nur solche Vorschriften, die nach dem in ihnen enthaltenen, durch Auslegung zu ermittelnden Entscheidungsprogramm auch der Rücksichtnahme auf Interessen eines individualisierbaren Personenkreises dienen.<sup>46</sup>

Einen Anspruch auf Durchführung eines Freistellungsverfahrens nach § 23 AEG haben nur die in der Vorschrift benannten Antragsteller (Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eigentümer des betroffenen Grundstücks und Gemeinde). Sonstige private Dritte haben derartige Ansprüche nicht.

44 Die Darstellungsmöglichkeiten sind wegen der „insbesondere“-Regelung in § 5 BauGB entsprechend weit, so auch BVerwG, Ur. v. 19.8.2005 - 4 C 13.04 - Belastungsgebiete Wangerland.

45 BVerwG, B. v. 27.1.1995 - 7 VR 16.94 - NVwZ 1995, 586 = DVBl. 1995, 520 = DÖV 1995, 515.

46 BVerwG, Ur. v. 20.4.1994 - 11 C 17.93 - BVerwGE 95, 333 = NVwZ 1995, 165 - Anordnung Straßenverkehrsbehörden.

Die Gemeinden können im Hinblick auf ihre Planungshoheit Rechtsschutz bei der Beeinträchtigung konkreter gemeindlicher Planungsvorhaben oder auch dann geltend machen, wenn die Maßnahme der Fachplanung weite Teile des Gemeindegebietes betrifft und die Entwicklung der Gemeinde nachteilig beeinflusst.<sup>47</sup> Aus dem Selbstverwaltungsrecht einer Gemeinde folgt auch ein Anspruch darauf, dass ein Träger der überörtlichen Fachplanung bei der Betätigung seines Planungsermessens die planerischen Interessen der Gemeinde nicht unberücksichtigt lässt<sup>48</sup> und diese auch in die fachplanerische Entscheidung mit einbezieht. Für das Freistellungsverfahren nach § 23 AEG folgt daraus, dass das Verkehrsinfrastrukturunternehmen auch die kommunalen Interessen in die Freistellungsprüfung einstellt und damit materiell den Anforderungen des § 38 BauGB entspricht. Denn diese Vorschrift gilt nicht nur für die privilegierte Planfeststellung mit dem Inhalt der Zulassung von Vorhaben der Eisenbahninfrastruktur, sondern auch für die Entscheidung darüber, ob Bahnanlagen aus der fachlichen Sicht noch benötigt werden oder inzwischen entbehrlich sind.

47 BVerwG, B. v. 23.3.1993 - 7 B 126.92 - Buchholz 11 Art. 28 GG Nr. 92 = NVwZ-RR 1993, 373 = DÖV 1993, 826 - Schienenwege; B. v. 26.2.1996 - 11 VR 33.95 - LKV 1996, 246 = NuR 1996, 515 - Stendal - Uelzen.

48 BVerwG, B. v. 31.10.2000 - 11 VR 12.00 - DVBl. 2001, 405 = BauR 2001, 928 = NuR 2001, 226 = NVwZ 2001, 90.

## 1. Gesetze und Verordnungen

### Aktuell gültige Fassungen

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439) (BGBl. III 930-9), zuletzt geändert durch das Vierte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 3. August 2005 (BGBl. I S. 2270, ber. 2420).

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137), geändert durch Artikel 4 Abs. 10 des Gesetzes vom 5. Mai 2004 (BGBl. I S. 718), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Juni 2004 (BGBl. I S. 1359).

Eisenbahn-Bundesamt [31.10.2005]: Präsidialverfügung zur „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (§ 23 AEG) und zu Fragestellungen in Verbindung mit dem kommunalen Planungsrecht.

Gesetz zur Anpassung des Baugesetzbuches an EU-Richtlinien (Europarechtsanpassungsgesetz Bau - EAG Bau) vom 24.06.2004 (BGB II S. 1359).

5. Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58, BGBl. III 213-6).

### Vorhergehende Fassungen

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27.04.2005 (BGBl. I S. 1138).

Baugesetzbuch (BauGB) i.F. der Bekanntmachung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253).

Bundesbaugesetz (BBauG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 18. August 1976 (BGBl. I S. 2256, ber. S. 3617, geänd. durch Art. 9 Nr. 1 Vereinfachungsnovelle v. 3.12.1976, BGBl. I S. 3281).

## 2. Literaturhinweise

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2002]: Bericht der Unabhängigen Expertenkommission zur Novellierung des Baugesetzbuches. Bonn.

Forum Bahnflächen NRW (Hrsg.) [2003/04]: Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude. 2 Bd. Rheinbach.

Kuschnerus, Ulrich [2004]: Der sachgerechte Bebauungsplan. Handreichungen für die kommunale Planung. Bonn (=vhw-Verlag).

Ronellenfisch, Michael und Schweinsberg, Ralf (Hrsg.) [2004]: Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts IX. Tübingen.

Söfker, Wilhelm [2006]: Was hat die Novelle zum BauGB 2004 gebracht? Vortrag anlässlich des 3. Bonner Symposiums für Immobilienmanagement: Stadt- und Baulandentwicklung unter veränderten Rahmenbedingungen. 16. März 2006, Bonn.

Stüer, Bernhard [2005]: Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts. München (= Beck).

### Autoren

**Thomas Lennertz** und **Volker Nicolaus** sind Geschäftsführer der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH – BEG NRW. Die BEG NRW ist eine gemeinsame Gesellschaft des Landes Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn AG.

Die BEG entwickelt seit 2002 den BahnflächenPool NRW, in den rund 1,7 Mio. Quadratmeter (= 1.700 Hektar) entbehrliche Bahnflächen eingestellt sind. Der BahnflächenPool NRW erfasst in 205 vor allem kleinen und mittleren Städten und Gemeinden des Landes NRW sämtliche Bahnflächen, die die Deutsche Bahn AG nicht mehr für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes benötigt. Das Land NRW hat der BEG NRW umfangreiche Fördermittel für die Klärung der Grundlagen und Rahmenbedingungen zur Entwicklung dieser Flächen bereitgestellt.

Auftrag der BEG NRW ist die Verwertung der Flächen für die Deutsche Bahn AG. Vor allem sollen aber – gleichzeitig mit der Flächenentwicklung – Impulse für städtebauliche Prozesse gegeben werden, die zu einer nachhaltigen Aufwertung des Standortes „Bahnhof“ beitragen. Dabei sind vielfältige Funktionszusammenhänge – verkehrliche, städtebauliche, ökologische, bahntechnische und nicht zuletzt wirtschaftliche – abzustimmen und zu berücksichtigen.

<http://www.beg.nrw.de>

**Ulrike Hottel** betreut die Koordinierungsstelle des Forum Bahnflächen NRW. Das Forum Bahnflächen NRW ist ein Gemeinschaftsprojekt aller maßgeblichen Akteure, die bei der Aktivierung von entbehrlichen Bahnflächen und Bahnhöfen eine Rolle spielen. Neu bei der Kooperation im Forum ist die gemeinsame Trägerschaft durch das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, die Deutsche Bahn AG, das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und 108 Städte und Gemeinden des Landes Nordrhein-Westfalen.

Das Forum Bahnflächen NRW bildet seit seiner Gründung im Jahr 2000 die Plattform für alle beigetretenen Städte und Gemeinden, spezifische Informationen zur Bahnflächenthematik zu erhalten und auszutauschen, direkte Ansprechpartner zu finden, konkrete Lösungen zu erarbeiten, aber auch Fragen zur Förderung zu behandeln.

Die Zusammenarbeit und die Bündelung von Fachkompetenz im Forum ermöglicht es, neue Verfahren und Ansätze zu entwickeln, die die Ansprüche aller Beteiligten berücksichtigen. Eine umfassende Breitenwirkung und zeitliche Straffung wird durch die Generalisierung von Verfahren möglich – eine einzelne Lösung muss auf den anderen Fall übertragbar sein oder mindestens eine deutliche Hilfestellung bieten. Erst dadurch lassen sich für die Vielzahl der Städte und Gemeinden Lösungen erzielen.

Unter dieser Prämisse entstanden bereits drei Arbeitshilfen, in denen innovative und grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten zu den Bahnspezifika entwickelt wurden.

<http://www.bahnflaeachen.info>









