



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hannover
Herschelstraße 3
30159 Hannover
Az: 581ppo/008-2015#022
Az. 2: Pap 72/15
Datum: 03.05.2016

Plangenehmigung

gemäß § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG

für das Vorhaben

„Bf. Bad Harzburg: Änderung des Spurplans“

in Bad Harzburg,

Bahn-km 46,472 bis 47,287

der Strecke 1901 Braunschweig - Bad Harzburg

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Regionalbereich Nord
Lindemannallee 3
30173 Hannover**

Inhaltsverzeichnis

A	VERFÜGENDER TEIL	3
A.1	Genehmigung des Plans.....	3
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Denkmalschutzrechtliche Genehmigung und Konzentrationswirkung	4
A.3.1	Denkmalschutzrechtliche Genehmigung.....	4
A.3.2	Konzentrationswirkung	4
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise	5
A.4.1	Unterrichtungspflichten	5
A.4.2	Denkmalschutzrechtliche Belange	5
A.4.3	Eisenbahntechnische Belange.....	5
A.4.4	VV BAU und VV BAU-STE	6
A.4.5	Abweichung von Regelwerken.....	6
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge.....	6
A.6	Kosten	6
B	BEGRÜNDUNG	7
B.1	Sachverhalt.....	7
B.1.1	Vorhaben.....	7
B.1.2	Verfahren.....	7
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	9
B.2.1	Rechtsgrundlage	9
B.2.2	Zuständigkeit	10
B.3	Umweltverträglichkeit.....	10
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	11
B.4.1	Planrechtfertigung.....	11
B.4.2	Denkmalschutzrechtliche Belange	13
B.4.3	Eisenbahnbezogene Belange, Verkehr, Betrieb und Kapazität	14
B.4.4	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....	24
B.4.5	VV BAU und VV BAU-STE	24
B.5	Gesamtabwägung.....	25
B.6	Kostenentscheidung	25
C	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	26

Auf Antrag der DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Vorhabenträgerin), erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgende

Plangenehmigung:

A Verfügender Teil

A.1 Genehmigung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Bf. Bad Harzburg: Änderung des Spurplans“, Bahn-km 46,472 - 47,287 der Strecke 1901 Braunschweig - Bad Harzburg, im Bahnhof Bad Harzburg wird in folgendem Umfang genehmigt:

- Rückbau mit Lückenschluss: Weiche 34,
- Auskreuzen der Signale P1 und P2 und
- Neubau Gleissperre in Gleis 2 vor der Weiche 7.

Der Antrag auf Plangenehmigung für den Rückbau mit Lückenschluss der Weiche 33 und der Weiche 35, den Rückbau von Schienen und Schwellen der Weichenverbindung Weiche 33 – Weiche 35 und den Rückbau der Signale P1 und P2 wird abgelehnt.

Der Antrag auf Plangenehmigung der Umrüstung der Weiche 8 zur Handweiche wurde von der Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 27.11.2015 zurückgenommen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
0	Inhaltsverzeichnis (1 Seite)	Nur zur Information
1	Erläuterungsbericht vom 08.06.2015, ohne Az. (6 Seiten zzgl. Deckblatt)	
2	Fotodokumentation vom 08.06.2015, ohne Az. (2 Seiten zzgl. Deckblatt)	Nur zur Information
3	Bauwerksverzeichnis vom 08.06.2015, ohne Az. (1 S zzgl. Deckblatt)	
4	Lagepläne Ist-Zustand vom 08.06.2015	Nur zur Information
4.1	Lageplan Ivl 1901 DS, Maßstab 1:1.000	
4.2	Lageplan Ivl 1901 DT, Maßstab 1:1.000	
4.3	Lageplan Ivl 1901 DU, Maßstab 1:1.000	
5	Lagepläne Soll-Zustand vom 08.06.2015	Anl. 5.1 und 5.2 nur zur Information
5.1	Lageplan Ivl 1901 DS, Maßstab 1:1.000	
5.2	Lageplan Ivl 1901 DT, Maßstab 1:1.000	
5.3	Lageplan Ivl 1901 DU, Maßstab 1:1.000	

A.3 Denkmalschutzrechtliche Genehmigung und Konzentrationswirkung

A.3.1 Denkmalschutzrechtliche Genehmigung

Die denkmalschutzrechtliche Genehmigung gemäß § 10 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) vom 30.05.1978 (Nds. GVBl. S. 517) in der zurzeit gültigen Fassung für das Auskreuzen der Signale P1 und P2 am Baudenkmal „Signalbrücke“ wird erteilt.

A.3.2 Konzentrationswirkung

Durch die Plangenehmigung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Plangenehmigung sind ande-

re behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.1 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover und der Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH als Betreiber der angrenzenden Infrastruktur möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.4.2 Denkmalschutzrechtliche Belange

Der beantragte Rückbau der Signale P1 und P2 wird aus denkmalschutzrechtlichen Gründen abgelehnt. Der Vorhabenträgerin wird stattdessen gestattet, die Signale P1 und P2 an der denkmalgeschützten Signalbrücke auszukreuzen, um die für den Eisenbahnbetrieb notwendige Eindeutigkeit der Signalgebung zu gewährleisten. Eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung zum Auskreuzen der Signale wurde auch schon vom Landkreis Goslar am 10.12.2015, Az.: 6.1/03359/15, erteilt.

A.4.3 Eisenbahntechnische Belange

Entsprechend des Erläuterungsberichtes (Kap. 6 der Anlage 1 der Planunterlagen) hat die Vorhabenträgerin für die durchzuführenden Rückbauarbeiten im Bereich des Bahnhofes Bad Harzburg eine signaltechnische Planung beim Sachbereich 3 des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hannover, einzureichen.

A.4.4 VV BAU und VV BAU-STE

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.4.5 Abweichung von Regelwerken

Ausweislich der vorgelegten Planunterlagen sind keine Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik vorgesehen (Kap. 5.1 des Erläuterungsberichtes, Anlage 1 der Planunterlagen).

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.6 Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Das Bauvorhaben „Bf. Bad Harzburg: Änderung des Spurplans“ hat die Anpassung der bestehenden Infrastruktur im Bahnhof Bad Harzburg in Vorbereitung auf die Ausrüstung mit ESTW-Technik zum Gegenstand.

Die bestehende Infrastruktur wird an den tatsächlichen Bedarf angepasst. Im Zuge dessen wird die entbehrliche Weiche 34 durch Rückbau/ Lückenschluss entfernt. Die Signale P1 und P2 werden ausgekreuzt. Im Gleis 2 wird vor der Weiche 7 eine Gleissperre neu errichtet.

Die Anlagen liegen bei Bahn-km 46,472 - 47,287 der Strecke 1901 (Braunschweig – Bad Harzburg).

B.1.2 Verfahren

Die DB Netz AG, Regionalbereich Nord hat mit Schreiben vom 08.06.2015, Az. I.NVR-N-P MeJ, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Bf. Bad Harzburg: Änderung des Spurplans“ beantragt. Der Antrag ist am 15.07.2015 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, eingegangen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 28.08.2015, Az. 58122-581ppo/008-2015#022, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Mit Bekanntmachung vom 03.09.2015, Az.: 58122-581ppo/008-2015#022, hat das Eisenbahn-Bundesamt die Änderung des Spurplans im Bahnhof Bad Harzburg im Internet bekanntgegeben und somit Nutzern und anderen Dritten mit absehbaren Nutzungsinteressen die Gelegenheit gegeben, eine Stellungnahme abzugeben.

Die Bekanntmachung wurde am 07.09.2015 im Internet veröffentlicht und war dort vier Wochen lang, somit bis zum 05.10.2015 einsehbar.

Aufgrund der o.g. Veröffentlichung wurden mehrere Stellungnahmen abgegeben.

Mit E-Mail vom 07.09.2015, 09.09.2015, 21.09.2015, 24.09.2015, 29.09.2015, 01.10.2015 und 03.03.2016 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Vorhabenträgerin um zusätzliche Informationen, Stellungnahmen bzw. um Überarbeitung und Ergänzung der Planunterlagen gebeten.

Die benötigten Unterlagen, Stellungnahmen und Informationen hat die Vorhabenträgerin mit E-Mail vom 15.09.2015, 18.01.2016 und 04.03.2016 bzw. mit Schreiben vom 27.11.2015 vorgelegt.

Die DB Netz AG hat dem Eisenbahn-Bundesamt die von ihr vorab eingeholte Stellungnahme einer anderen Organisationseinheit der DB Netz AG sowie der Osthannoverschen Eisenbahnen AG und ihre eigene Beantwortung vorgelegt.

Im Verfahren wurden außerdem die Stellungnahmen der Stadt Bad Harzburg und die denkmalschutzrechtliche Genehmigung vom 10.12.2015, Az.: 6.1/03359/15 des Landkreises Goslar, Fachbereich Bauen und Umwelt, Denkmalschutz, vorgelegt.

Mit Schreiben vom 26.01.2016 hat das Eisenbahn-Bundesamt den Betreiber der angrenzenden Infrastruktur, die Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH, im Plangenehmigungsverfahren beteiligt.

Die Stellungnahme der Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH ist mit Schreiben vom 03.02.2016 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	DB Netz AG, Infrastrukturentwicklung, E-Mail vom 11.06.2015, kein Az.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2.	Osthannoverschen Eisenbahnen AG, E-Mail vom 04.03.2015, kein Az.
3.	Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH, Schreiben vom 03.02.2016, kein Az.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
4.	Osthannoverschen Eisenbahnen AG, E-Mail vom 30.09.2015, kein Az.
5.	Tourismus- und Wernetalbahn GmbH, Schreiben vom 24.09.2015, kein Az.
6.	Stadt Bad Harzburg, Schreiben vom 24.09.2015, Az. Bat und 12.11.2015, Az. 57.40-2015/000568
7.	UEF Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, E-Mail vom 02.10.2015, kein Az.
8.	Landkreis Goslar, Fachbereich Bauen und Umwelt, Denkmalschutzrechtliche Genehmigung vom 10.12.2015, Az.: 6.1/03359/15
9.	Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH Stellungnahme vom 03.02.2016

Es sind zwei Stellungnahmen bzw. Einwendungen Privater eingegangen.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen

nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann gemäß § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 bis 7 VwVfG entsprechen muss.

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

Nach §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sog. Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft den Bau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c Satz 1 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Anpassung der bestehenden Infrastruktur im Bahnhof Bad Harzburg.

Die zum Rückbau vorgesehene Weiche 34 ist nach Angabe der Vorhabenträgerin bis zu 45 Jahre alt und stark abgängig.

Die Planung einer Änderung des Spurplans im Bahnhof Bad Harzburg dient in Bezug auf die Weiche 34 der Verbesserung und der Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnverkehrs sowie der Aufrechterhaltung des Anlagenstandards und der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs. Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

Dem Rückbau der Weichen 33 und 35 sowie des diese Weichen verbindenden Gleisstücks fehlt dagegen eine planerische Rechtfertigung, da die Planung insoweit die Ziele des Allgemeinen Eisenbahngesetzes verfehlt.

Gemäß § 1 Abs. 1 AEG dient das Gesetz der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene bei dem Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen. Das Gesetz dient ferner der Umsetzung oder Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union im Bereich des Eisenbahnrechts.

Der Rückbau der Weichenverbindung ist unvereinbar mit der Attraktivität des Verkehrsangebotes auf der Schiene und entspricht auch nicht dem Ziel eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene bei dem Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen.

Der Bahnhof Bad Harzburg ist ein Kopfbahnhof. Typischerweise beginnen oder enden Zugfahrten in einem Kopfbahnhof – oder die Züge müssen die Fahrtrichtung wechseln. Für lokbespannte Züge, die keine Wendezüge sind, bedeutet das, dass die Lokomotive „umgespannt“ werden muss, also den Zug umfahren muss, um am anderen Ende des Zuges wieder angekuppelt zu werden und die Fahrt fortsetzen zu können.

Es liegt auf der Hand, dass der Wegfall einer Möglichkeit des Umfahrens eines Zuges die Attraktivität eines Kopfbahnhofs grundsätzlich senkt. Das wäre allenfalls dann zu vernachlässigen, wenn ein Bedarf für einen Lokumlauf aufgrund des zu erwartenden Fahrzeugeinsatzes oder zumutbarer Alternativen verneint werden könnte, mithin die Attraktivität des Verkehrsangebotes des konkreten Bahnhofs (hier Bad Harzburg) nicht oder nur unwesentlich unter dem geplanten Vorhaben leiden würde.

In Kapitel B.4.3 werden die Verkehrsbedürfnisse und die Alternativen für ein Umlaufen der Züge umfassend geprüft und gewürdigt. Die diesbezüglichen Ausführungen (dort unter dem Gesichtspunkt der Abwägung der widerstreitenden Belange) gelten vollumfänglich auch für die Prüfung der Planrechtfertigung. Demnach bestehen Verkehrsbedürfnisse für Sonderreizezugverkehre und auch für Güterzugumleiterverkehre im Störfall auf der Strecke 1932, stellt der Rückbau der Weichenverbindung zwischen den Weichen 33 und 35 eine erhebliche Betriebserschwerung dar und ist eine Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH keine zumutbare Alternative im Sinne einer Wahrung der Attraktivität der Eisenbahnverkehre. Das gilt für Sonderreizezüge schon deswegen, weil der Wagenpark während eines Lokumlaufs auf den Gleisen 8 und 9 den Bahnsteig an Gleis 4 oder 5 verlassen müsste – mit allen betrieblichen und verkehrlichen Konsequenzen (Unterbrechen der Möglichkeit eines Ein- und Ausstieges, umfangreiche Rangierfahrten etc.).

Nach alledem würde die Attraktivität des Verkehrsangebotes unter dem geplanten Rückbau der Weichen 33 und 35 mehr als nur unwesentlich leiden, so dass insoweit schon eine Planrechtfertigung zu verneinen ist.

B.4.2 Denkmalschutzrechtliche Belange

Das Vorhaben ist mit den denkmalschutzrechtlichen Belangen vereinbar.

Der Landkreis Goslar, Fachbereich Bauen und Umwelt, Denkmalschutz teilt in seiner Stellungnahme vom 10.12.2015 mit, dass dem Rückbau der Signale P1 und P2 aus denkmalschutzrechtlichen Gründen nicht zugestimmt werde. Um die für den Eisenbahnbetrieb notwendige Eindeutigkeit der Signalgebung zu gewährleisten, werden denkmalschutzrechtliche Bedenken gegen die Veränderung des Baudenkmals durch das Auskreuzen der nicht mehr benötigten Signale P1 und P2 zurückgestellt.

Die Vorhabenträgerin hat das Auskreuzen der Signale P1 und P2 am Baudenkmal mit der Unteren Denkmalschutzbehörde intern abgestimmt.

Diese Plangenehmigung enthält in Kapitel A.3.1 eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung für das sog. Auskreuzen der Signale, bei dem durch Anbringung weißer Kreuze das Signal (-bild) des ausgekreuzten Signals ungültig gemacht wird. Die damit verbundene Beeinträchtigung des Denkmals ist im Hinblick auf einen sicheren Eisenbahnbetrieb erforderlich.

Auch das Eisenbahn-Bundesamt trägt den Kompromiss zwischen den Belangen des Denkmalschutzes für die Signalbrücke des Bahnhofs Bad Harzburg, die im Eisenbahnwesen eine seltene Besonderheit darstellt, und den Belangen des Eisenbahnbetriebes, nicht mehr erforderliche Signale zurückzubauen, mit. Dabei hat die Behörde auch im Blick, dass diese Lösung voraussichtlich nur eine vorübergehende Lösung darstellt, da mit den – bereits angekündigten – Planungen für ein elektronisches Stellwerk, das auch den Bahnhof Bad Harzburg erfassen soll, in der Regel eine Umrüstung von Form- auf Lichtsignaltechnik verbunden ist. Dem Vernehmen nach befindet sich die Vorhabenträgerin bereits in Gesprächen mit der Unteren Denkmalschutzbehörde im Hinblick auf die ESTW-Planung. Diese Plangenehmigung soll insoweit nichts vorwegnehmen und setzt auch keine Zwangspunkte.

B.4.3 Eisenbahnbezogene Belange, Verkehr, Betrieb und Kapazität

Das Vorhaben ist mit den eisenbahnbezogenen Belangen, die sich in Verkehr, Betrieb und Kapazität aufgliedern lassen, vereinbar, soweit es in dieser Plangenehmigung zugelassen wird. Soweit der Antrag abgelehnt wird (Rückbau der Weichen 33 und 35 sowie des diese Weichen verbindenden Gleisstücks), fehlt dem Vorhaben nicht nur die Planrechtfertigung, sondern es ist auch mit den genannten Belangen nicht vereinbar.

Aufgrund der durchgeführten Veröffentlichung im Internet für die beabsichtigte Änderung des Spurplans im Bahnhof Bad Harzburg sind mehrere Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und Privatpersonen eingegangen. Diese werden in den folgenden Kapiteln dargestellt und zur Vermeidung von Wiederholungen anschließend gemeinsam gewürdigt.

B.4.3.1 Stadt Bad Harzburg

Die Stadt Bad Harzburg hat mit den Schreiben vom 24.09.2015 und 12.11.2015 zwei Stellungnahmen abgeben.

Beide Stellungnahmen richten sich gegen den beantragten Rückbau und Stilllegung der Weichenverbindung 33 – 35 und die signaltechnischen Anpassungen der Signale P1 und P2. Das Schreiben vom 24.09.2015 lautet wie folgt:

„Der Bad Harzburger Bahnhof zählt zur ersten staatlich betriebenen Eisenbahnstrecke Deutschlands, der Braunschweigischen Staatseisenbahn. Die historische Bedeutung des Bahnhofes ist damit unbestritten. Dazu zählen auch die unter Denkmalschutz stehende Signalbrücke sowie das 1905 errichtete, ebenfalls unter Denkmalschutz stehende, Bahnhofsgebäude. Die Geschichte und die damit einhergehende Wahrung des Kulturgutes dürfen nicht unberücksichtigt bleiben. Im Jahr 2018 jährt sich außerdem der Anschluss Bad Harzburgs zum 175. Mal. Das Jubiläum soll neben Veranstaltungen auch mit historischen Sonderfahrten begangen werden. Dabei ist allerdings das Umsetzen der Lokomotiven zwingend notwendig, sodass wir auf Beibehaltung der derzeitigen technischen Anlagen bestehen.

Im neuen Nahverkehrsplan 2016 des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) haben wir bereits die Forderung gestellt, dass sowohl die Bahngleise als auch die Bahnsteige in der derzeitigen Beschaffenheit und Ausstattung beibehalten werden. Der Hintergrund ist,

dass die DB Regio bis 2030 plant, das Fernnetz auszubauen. Mit der Beibehaltung der Gleisanlagen möchten wir sicherstellen, dass weiterhin Sonderzüge sowie auch Fernzüge in Bad Harzburg halten können. Dazu ist auch ein Gespräch mit dem Regionalbeauftragten der DB Regio in Vorbereitung.

Weiterhin ist der Bad Harzburg Bahnhof wichtiger Knotenpunkt für den Tourismus in Bad Harzburg und im gesamten Harz. Durch die Stilllegung und den Rückbau werden die touristischen Entwicklungsmöglichkeiten sowohl der Stadt als auch der Region stark eingeschränkt. Das können wir nicht akzeptieren.

Bitte informieren Sie mich über die Berücksichtigung dieser Stellungnahme und die weitere Vorgehensweise.“

Die Vorhabenträgerin hatte dazu mit Schreiben vom 05.10.2015 eine Gegenäußerung abgegeben mit folgenden Erläuterungen:

- „Der SPNV im Bahnhof Bad Harzburg kann nach der Spurplananpassung weiter abgewickelt werden.
- Mit der Infrastruktur können auch Sonderzüge verkehren, da für den SPNV nur 3 Bahnsteigkanten erforderlich sind.
- Sollte ein Lokumlauf erforderlich sein, ist dieser auf der öffentlich zugänglichen Infrastruktur der Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH möglich.
- Die Änderungen an der unter Denkmalschutz stehenden Signalbrücke stimmen wir mit dem zuständigen Fachbereich beim Landkreis Goslar ab.
- Die Modernisierung der Infrastruktur ist für die DB Netz AG aus wirtschaftlichen Gründen alternativlos.
- Die Bahnsteige werden von der DB Station & Service AG betrieben, Informationen zur künftigen Beschaffenheit und Ausstattung bekommen Sie dort.“

Die Stadt Bad Harzburg teilt mit Schreiben vom 12.11.2015 mit, dass sie die Erläuterungen zur Kenntnis genommen habe, und hält ihre Forderungen bezüglich des Rückbaus der Weichen 33 bis 35 und der Signale P1 und P2 aufrecht. Sie teilt ergänzend dazu mit:

„Aus Ihrem Schreiben vom 05.10.2015 geht hervor, dass mit der Infrastruktur weiterhin Sonderzüge verkehren können, da für den SPNV nur 3 Bahnsteigkanten erforderlich sind sowie auch ein Lokumlauf auf der öffentlich zugänglichen Infrastruktur der Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH möglich ist. Laut des bestehenden Fahrplans werden derzeit auf dem Bad Harzburger Bahnhof vier Bahnsteigkanten (Gleis 3 - 6) für den laufenden Zugverkehr genutzt. Auf dem Gleis 1 befindet sich die Tankstelle des Bahnunternehmens Erix

GmbH sowie die Ver- und Entsorgungsanlage. Das Gleis 2 wird als Abstellgleis in Anspruch genommen.

Wir möchten noch einmal hervorheben, dass das Umsetzen der Lokomotiven zwingend notwendig ist und wir weiterhin auf die Beibehaltung der technischen Anlagen bestehen. Durch den erhöhten Zeitaufwand der aufgrund des Umsetzens von Gleis 6 auf die Gleise 7 und 8 entstehen würde, würden wir in unserer touristischen Entwicklungsmöglichkeit stark eingeschränkt werden. Der Einsatz von Sonderzügen und Dampfsonderfahrten wäre demnach nicht möglich. Zudem ist der von Ihnen geplante Lokumlauf ungeeignet, da der Lokumlauf auf den Nebengleisen am Güterbahnhof von der Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH erfolgen würde. Wir möchten aber den Gästen eine Zugfahrt ohne Fahrtunterbrechung ermöglichen. Daher ist der Einsatz von Sonderzügen nur möglich, wenn die Weichen 33 und 35 mit der Weichenverbindung bestehen bleiben.

Weiterhin ist der Bad Harzburger Bahnhof ein wichtiger Knotenpunkt für den Tourismus. Auf Grund der stark gestiegenen Gästezahl z.B. durch den neu eröffneten Baumwipfelpfad muss in Zukunft mit einem erhöhten Gästeaufkommen gerechnet werden. Da aber ein Rückbau der Weichen auch den Ablauf des derzeitigen SPNV zusätzlich stört, ist ein Rückbau derzeit nicht zu vertreten, da das Verkehrsunternehmen Erixx GmbH auch nach längerer Vorlaufzeit Schlechtleistungen abliefern und wegen fehlenden Flügelanlagen in Vienenburg auch noch einen zusätzlichen Zug von Bad Harzburg einsetzen muss.

Abschließend möchten wir auch darauf hinweisen, dass der gesamte Bad Harzburger Bahnhof mit seinen Nebengebäuden, Bahnsteigen und Signalanlagen unter Denkmalschutz steht.“

B.4.3.2 Einwander Nr. 1

„Meines Wissens stehen die Signalbrücke und das Stellwerk in Bad Harzburg unter Denkmalschutz, nach Rückbau der Signale P1 und P2 würde sich die Signalbrücke nicht mehr im originalen Zustand befinden, da sich die Signale auf der Signalbrücke befinden.

Bitte prüfen Sie den Rück-/Umbauantrag auch unter dem Gesichtspunkt des Denkmalschutzes.“

B.4.3.3 Einwander Nr. 2

„ ... hiermit möchte ich Ihnen mitteilen, dass die Weichenverbindung W33 (Gleis 5) zu W35 (Gleis 4) im Bahnhof Bad Harzburg langfristig nicht entbehrlich ist.

Es ist die letzte nutzbare Weichenverbindung der DB Netz AG bzw. des Harz Weser Netzes im Bahnhof, über die Triebfahrzeuge um andere Fahrzeuge, wie z.B. einen Schneepflug, einen Bauzug (Schwellen, Schotter, Altschotter, Schienen) oder einen Sonderzug umsetzen können.

Ein Umsetzen über die Weichen 13, 14, 45 ist meistens unmöglich, da diese Weichen und die Gleise 8 und 9 der Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg GmbH und nicht der DB Netz AG gehören und meistens mit Schotter- oder Split- Zügen **belegt sind**.

Auch ist das Weichentrapez Weiche 1, 2, 5 und 6 im Einfahrbereich zum Umsetzen von Triebfahrzeugen um einen Fahrzeugverband ungeeignet, da die Länge zwischen den Weichen einerseits viel zu kurz ist und da **die Weichen schon in der Gefällestrecke** nach Vienenburg bzw. Oker liegen. Das Gefälle nach Vienenburg beträgt meines Wissens bis zu 15 Promille, laut Streckenatlas im Mittel mindestens 10 Promille.

Die Schneeräumpflicht und das damit verbundene erforderliche Umsetzen der Schublok um den Schneepflug kann mit § 4 AEG Absatz 1 Satz 2 begründet werden.

Ein sinngemäßer gekürzter Auszug lautet:

Eisenbahninfrastrukturen [...] müssen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit[...]2. an den Betrieb genügen.

Gerade wenn es schneit, wollen Autofahrer auf den Zug umsteigen, deshalb muss der Zug verlässlich fahren können. Ich muss ihnen leider mitteilen, dass Zugverbindungen zwischen Bad Harzburg und Oker im letzten oder vorletzten Winter mangels Schneeräumfahrt auf der Strecke und aufgrund Schneeverwehungen ausgefallen sind.

Bilder eines Schneepfluges / Schublok beim Wenden im Bahnhof Oker lege ich bei, die Zustimmung des Fotografen habe ich eingeholt.

§ 14 AEG schreibt neben dem diskriminierungsfreien Zugang zu Schienenwegen auch einen Mindestumfang zu Leistungen vor, die angemessen (also gegen Trassen Gebühr) bereitzustellen sind:

Hierzu ist also meines Erachtens auch die Bereitstellung einer Weichenverbindung in einem Kopfbahnhof zu zählen. Wie soll sonst z. B. eine Dampflok, die zwei Tender mitführt, den 2. Tender umfahren, um zum Wenden im Gleisdreieck wieder auf die Strecke zu gelangen.

Es ist ja die berechtigte Forderung des EBA, dass nicht zwei Tender als Zugfahrt geschoben werden dürfen.

Ein solches Umsetzen um den 2. Tender fand zum Beispiel am 12.07.2014 und am 19.07.2014 mit 01 1533-7 statt, die für Westfalendampf jeweils Chartersonderzüge in den Harz fuhr und Bad Harzburg zwecks Lok drehen anfuhr. Für solche Langläufer ist ein 2. Tender notwendig, ohne die Weichenverbindung wäre so eine Fahrt nicht mehr möglich.

Wie soll eine Diesellok, die einen Bauzug bringt (z.B. Niederbordwagen für Altschotter), um den Zug umsetzen, um diesen nach dem Beladen wieder weg zu befördern.

So gesehen bei der Gleissanierung des Gleises 3 in Bad Harzburg vor einigen Jahren.

Weitere Sonderzüge der Region steuern den Bahnhof Bad Harzburg immer wieder gerne an.

Zwecks Kostendeckung kann meistens nur ein TFZ den Zug befördern, auch hier ist die Weichenverbindung zwingend zum Umsetzen um den Zug notwendig.

Auch steuert die DB eigene 03 1010 aus Halle den Bahnhof Bad Harzburg des Öfteren an. Sowohl mit Zug zum Drehen als auch allein zum Drehen wurde sie in Bad Harzburg gesehen.

Wie setzt zukünftig eine Lok um einen Indusi – Prüfzug oder einen Schienenmeßzug oder um einen Schienenschleifzug um? Solche Züge müssen doch zyklisch fahren, um die Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten, so ist es jedenfalls Eisenbahnzeitschriften zu entnehmen.

Schließlich sagt auch noch §14 Satz 4 EIBV aus:

(4) Die Betreiber der Schienenwege haben die voraussichtlich erforderliche Schienenwegkapazität innerhalb des Netzfahrplans vorzuhalten, um auf zu erwartende Anträge nach den Absätzen 1 und 2 reagieren zu können. [...]

Eine Anregung für eine weitere Nutzung der Weichenverbindung wäre zudem, die neue Dieseltankstelle der OHE per Waggon zu beliefern.“

B.4.3.4 Osthannoversche Eisenbahnen AG

Die Osthannoversche Eisenbahnen AG hat am 04.03.2015 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Nach Rücksprache mit dem Betriebsleiter von erixx können wir der geplanten Umbaumaßnahme als OHE AG und erixx zustimmen.“

B.4.3.5 Tourismus- und Wernetalbahn GmbH

Die Tourismus- und Wernetalbahn GmbH hat am 24.09.2015 folgende Stellungnahme abgegeben:

„ (...) Diese Weichen stellen derzeit die einzige Möglichkeit dar, mit lokbespannten Zügen, welche keine Wendezüge sind, in Bad Harzburg „Kopf zu machen“.

Ein Ersatz der für diese Gleisverbindung ist nicht geplant. Die Tourismus- und Wernetalbahn GmbH, wie auch andere EVU, hat den Bahnhof Bad Harzburg schon oft mit lokbespannten Sonderzügen angefahren. Auch in Zukunft sollen weitere lokbespannte Züge nach Bad Harzburg gefahren werden. Sollten die Weichen 33 und 35 ersatzlos zurückgebaut werden, kann Bad Harzburg vom Touristik- und Gelegenheitsverkehr nicht mehr angefahren werden.

Dieser Rückbau stellt aus unserer Sicht eine erhebliche Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Bahnhofes Bad Harzburg dar und würde für uns eine erhebliche Einschränkung unseres Geschäftsfeldes bedeuten.

Hiermit möchten wir Sie bitten, dem Vorhaben des Rückbaus der Weichen 33 und 35 nicht zuzustimmen.“

B.4.3.6 Osthannoversche Eisenbahnen AG

Die Osthannoversche Eisenbahnen AG hat am 29.09.2015 folgende Stellungnahme abgegeben:

„ ... der Osthannoversche Eisenbahnen AG gehört das Gleis 1 im Bahnhof Bad Harzburg. Wir betreiben dort eine Tankstelle für SPNV Fahrzeuge, zudem werden im Gleis 2 und 1 in der Nacht bis zu 8 Dieseltriebwagen abgestellt. In ihrem Antrag möchte die DB Netz AG die Weiche 8 als Handweiche umbauen. Dem möchten wir widersprechen. Der Umbau zur Handweiche dürfte die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur entscheidend einschränken, da der Umstellvorgang der Weiche 8 bei der Einfahrt in das Gleis einen zusätzlichen Halt bewirkt, während der Triebwagen mindestens das Gleis 3 bzw. die Strecke Richtung Vienenburg blockiert. Die Tankvorgänge die heute in der Wendezeit der Fahrzeuge durchgeführt werden könnten zumindest länger dauern als heute.

Wir sind diesbzgl. bereits mit der DB Netz AG in Gespräch um eine gute Lösung für alle zu finden, möchten zur Fristwahrung jedoch heute unsere Bedenken bei Ihnen anmelden.“

B.4.3.7 UEF Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH

Die UEF Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH hat am 02.10.2015 folgende Stellungnahme abgegeben:

„ ... über die beiliegende Internetveröffentlichung haben wir Kenntnis erlangt über den geplanten Umbau des Bf. Bad Harzburg und den Rückbau diverser Weichen.

Nach unserem Verständnis bedeutet dies, daß die Zuglok eines lokbespannten Sonderzuges nach Einfahrt in den Kopfbahnhof und nach Ausbau der Weichen 33 und 35 den Zug nicht mehr umfahren kann. Dagegen werden die nutzbaren Gleislängen zwischen den Weichen W1-W6 und W2-W5 gemäß Google-Ansicht nicht ausreichend sein, um eine Wagen garnitur mit 200 m Länge aufzunehmen. Von den Gleisen 8 und 9 wird berichtet, daß diese

zu privater Infrastruktur gehören und somit nicht für ein Umsetzmanöver eingeplant werden können. Bad Harzburg und andere Orte im Umfeld waren und sind aber immer ein attraktives Ziel für Sonderzüge in die Harzregion. Deshalb bitten wir darum, bei den Umbauarbeiten die Möglichkeit zu berücksichtigen, den Bf. mit lokbespannten Sonderzügen anfahren zu können und damit eine Umsetzungsmöglichkeit für die Zuglok vorzuhalten.

Außerdem vermute ich, daß eine solche Möglichkeit auch beim Betrieb von Bauzügen unverzichtbar ist.“

B.4.3.8 Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH

Die Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH hat am 03.02.2016 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Ausgehend von den geplanten Maßnahmen bestätigen wir als für den Güterverkehr im Raum (Bahnhof) Bad Harzburg tätiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen zunächst unsere mittelbare Betroffenheit. Eine geminderte, unwesentliche Beeinträchtigung unserer damit in Zusammenhang stehenden Rechte unterstreichen wir dementsprechend.

Betriebswirtschaftlich betrachten wir es dennoch als für uns zwingend geboten, für das v. g. Verfahren unsererseits Belange und Interessen vorzubringen, die Sie als EBA und zuständige Genehmigungsbehörde in ihre Entscheidung miteinfließen lassen möchten.

Insofern bestätigen wir, dass es sich bei den von uns genutzten Gleisen um eine öffentliche, nicht bundeseigene Infrastruktur handelt, für die wir auch weiterhin einen diskriminierungsfreien Zugang sicherstellen wollen. Gleichmaßen müssen wir jedoch einfordern, dass wir zum reibungs- und ordnungsgemäßen Prozessablauf des Güterverkehrs bei der Benutzung der Infrastruktur nach der FV-NE eine zeitliche bzw. organisatorische Priorität für unseren Regelverkehr gegenüber jedwedem Gelegenheitsverkehr einfordern müssen.

Insbesondere betrifft dies die in Ihrem und dem Schreiben der DB Netz AG angesprochene Option etwaiger Lokumläufe, für die wir die vorherige logistische Abstimmung in ausreichend terminlicher Disposition in jedem Falle erwarten möchten.

Dementsprechend werden wir uns diesbezüglichen Anliegen im Rahmen der Zumutbarkeit selbstverständlich auch nicht verweigern.

Sollten widererwartend doch Probleme erkennbar werden, unterstützen wir den entsprechenden Vorschlag der Tourismus und Warnetal GmbH aus dem Schreiben der DB Netz AG (s.S.2), als Alternative doch Triebwagen oder Züge mit zwei Loks einzusetzen.

Hinsichtlich Ihrer Anfrage zur Betreibung unserer Serviceeinrichtung ist dies im Rückgriff auf §2 Abs. 3c Ziff. 6 AEG aus unserer Sicht von uns zu bejahen (Stichwort: Abstell- und Ladegleis).

Wir gehen letztendlich davon aus, dass wie auch vom TdV gesondert hervorgehoben, der geplante Rückbau/ Lückenschluss der Weichenverbindung 33-35 bautechnisch nachts Umsetzung findet, als auch der Signalarückbau (P1, 2) und mögliche Umbau der Stellwerkstechnik keine weiteren Störungen auf den übrigen regulären Schienenverkehr auslöst.“

B.4.3.9 Gemeinsame Würdigung der Stellungnahmen

Das in den Stellungnahmen vorgetragene Kernthema ist der geplante Wegfall der Weichenverbindung 33 - 35 und der damit verbundene Wegfall der Möglichkeit des sog. Lokumlaufs um einen Zug unter Verwendung der Gleise 4 und 5. Es werden verschiedene Bedarfe bzw. potentielle Bedarfe für einen solchen Lokumlauf vorgebracht. Ein Schwerpunkt des Vorbringens liegt dabei auf Sonderreisezugverkehren. Als Motiv für diese Verkehre wird auf Tourismus im Harz und dabei insbesondere in der Kurstadt Bad Harzburg abgestellt, ferner die Attraktivität des Reiseziels Bad Harzburg mit dem denkmalschutzfachlich und auch eisenbahnhistorisch wertvollen Bahnhof Bad Harzburg.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich inhaltlich zunächst mit der Frage befasst, ob es einen tatsächlichen Bedarf für Lokumläufe gibt (was zu bejahen ist) und sodann die möglichen Alternativen geprüft.

Es ist festzustellen, dass Bad Harzburg seit jeher das Ziel von Sonderreisezügen gewesen ist. Dieser Umstand, der dem Eisenbahn-Bundesamt auch als hoheitlicher Rechtsnachfolger der ehemaligen Deutschen Bundesbahn (hier: Bundesbahndirektion Hannover) und Aufsichtsbehörde für den Schienenverkehr auf dem Netz der Vorhabenträgerin amtsbekannt ist, kann durch vergleichsweise einfache Internetrecherchen nachgewiesen werden. Bad Harzburg ist aus den o. g. vorgetragenen Gründen schon immer ein attraktives Fahrziel gewesen. Die Strecken von Hannover und Braunschweig in Richtung Bad Harzburg sind weitgehend zweigleisig und bieten eine ausreichende Kapazität für zusätzliche Züge. Es ist nicht erkennbar, dass die Attraktivität von Bad Harzburg und seinem Bahnhof als Ziel für Sonderreisezüge

nachlassen würde. Es besteht also auch zukünftig im Bahnhof Bad Harzburg ein – im Vergleich zu anderen Orten im Bundesgebiet – bedeutsames Verkehrsaufkommen an Sonderreisezügen, das in einer Abwägungsentscheidung nicht unbeachtet bleiben kann. Dem steht auch nicht entgegen, dass diese Verkehre eher unregelmäßig stattfinden.

Die Verkehre werden – ebenfalls amtsbekannt und durch Internetrecherche nachweisbar – sehr häufig (mit mehr oder weniger historischen) lokbespannten Zügen gefahren. Und diese Züge sind eher selten „Wendezüge“ mit Steuerwagen, die ähnlich wie Triebwagenzüge keine Weichen für einen Lokumlauf benötigen würden. Ein Rückbau der Weichenverbindung 33 – 35 würde also ohne zumutbare Alternativen „das Aus“ für die entsprechenden Sonderverkehre bedeuten.

Im Schienenpersonennahverkehr werden derzeit Triebwagen eingesetzt, die die lokbespannten Wendezüge abgelöst haben. Es ist festzustellen, dass für den Schienenpersonennahverkehr eine Weichenverbindung für Lokumläufe nicht benötigt wird (eine Ausnahme wäre nur bei einem umfangreichen Fahrzeugausfall anzunehmen, bei dem auf lokbespannte Züge ohne Steuerwagen zurückgegriffen würde).

Schienenpersonenfernverkehr wird derzeit nicht nach Bad Harzburg geführt. Das war allerdings früher auch anders, wie älteren Fahrplanunterlagen entnommen werden kann. Die Planfeststellungsbehörde möchte insoweit nicht spekulieren, ob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in absehbarer Zeit wieder Schienenpersonenfernverkehr nach Bad Harzburg führen möchte. Der Ausbau der Weichenverbindung wäre insoweit nachteilig, da auch dieser Verkehr – ohne zumutbare Alternative – dann auf den Einsatz von Triebwagen oder Wendezügen beschränkt bliebe.

Der Schienengüterverkehr ist zu differenzieren in Verkehr mit der Quelle / dem Ziel Bad Harzburg und anderem Verkehr. Mit der Eisenbahninfrastruktur der Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH steht für Güterverkehre mit der Quelle / dem Ziel Bad Harzburg eine öffentliche Infrastruktur zur Verfügung, die auch ein Umsetzen einer Lokomotive ermöglicht. Für diese Verkehre hätte die Weichenverbindung 33 – 35 also allenfalls eine Ausweichfunktion, auf die im Rahmen der Abwägung verzichtet werden könnte. Für die anderen Verkehre ist zu beachten, dass Güterzüge, die Bad Harzburg verkehrlich nicht berühren, über eine direkte Verbindung zwi-

schen Vienenburg und Oker geleitet werden können (Strecke 1932). Im Regelfall wird für solche Verkehre die Weichenverbindung also auch nicht benötigt. Im Falle einer Störung der Strecke 1932 zwischen Vienenburg und Oker liegt es allerdings (nach der Stilllegung anderer Strecken wie der Strecke 1934 Vienenburg – Grauhof) nahe, die Güterzüge über Bad Harzburg zu leiten. Dann müssen diese Züge dort „Kopf machen“. Es wird dann also eine Möglichkeit für einen Lokumlauf benötigt, um eine großräumige Umleitung über Braunschweig und Salzgitter zu vermeiden.

Zumutbare Alternativen für Lokumläufe sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Infrastruktur der Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur ist und die Möglichkeiten für Lokumläufe bietet. Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt aber auch die Stellungnahme der Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH zur Kenntnis. Es ist nachvollziehbar, dass eine Verlagerung von Lokumläufen auf die Gleise 8 und 9 zu einer Beschränkung der Nutzbarkeit dieser Gleise für den Ortsgüterverkehr führt und anderweitige Rangiertätigkeiten während der Rangierfahrten für die Lokumläufe nicht möglich sind. Das mag für den Fall der vereinzelt Umleitung von Güterzügen über Bad Harzburg im Fall einer Störung der Strecke 1932 für sich genommen noch zumutbar erscheinen, da diese von den Streckengleisen direkt nach Gleis 8 oder 9 einfahren und von dort ausfahren können (Hauptsignal P 7/11). Aber ein „Zurückdrücken“ von Sonderreisezügen, die derzeit ohne Probleme auf den Gleisen 4 und 5 umfahren werden und dabei am Bahnsteig verbleiben können, stellt eine Betriebserschwerung sowohl für die Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) als auch für die die Sonderverkehre durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) dar, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung für sich genommen und erst recht in Gesamtschau mit dem Umleitergüterverkehr nicht hingenommen werden kann.

Anders gesagt: Die Belange des EIU Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH und der EVU sowie die Belange des Tourismus (insbesondere vertreten von der Stadt Bad Harzburg) an einem Unterbleiben der genannten Betriebserschwerung überwiegen die Belange der antragstellenden DB Netz AG an der Entbindung vom Betrieb der Weichen 33 und 35 sowie des diese verbindenden Gleisstücks. Es ist für die DB Netz AG nicht unzumutbar, diese Weichen so wie in der Vergangenheit auch weiter zu unterhalten und im Falle ihrer Abgängigkeit zu ersetzen. Gleiches gilt für

eine Einbindung in ein künftiges elektronisches Stellwerk (ESTW). Es liegt in der Natur der Sache, dass die Einbindung von Weichen in ein ESTW mit den üblichen Kosten verbunden ist. Eine ESTW-Planung mag Anlass für die DB Netz AG sein, über mögliche Rückbauten im Spurplan nachzudenken, um die Kosten für das ESTW zu senken. Die ESTW-Planung kann dagegen nicht Anlass sein, solche Rückbauten vorzunehmen, die – wie oben gezeigt – nach Abwägung aller Belange zu unterbleiben haben und nicht mit den Zielen des AEG vereinbar sind. Es steht der DB Netz AG im Übrigen offen, statt einer Einbindung der Weichen 33 und 35 in das ESTW eine Umrüstung in Handweichen unter Beachtung ihres betrieblichen Regelwerks zu prüfen.

Nach alledem untersucht die Planfeststellungsbehörde weiteres Vorbringen – Schneepflug- und Bauzugeinsatz etc. – nicht weiter auf seine tatsächliche Relevanz, da bereits die Erwägungen zum Sonderreisezugverkehr und Umleitergüterverkehr die hier getroffene Entscheidung selbstständig tragen.

Die Einwendung in Bezug auf einen Umbau der Weiche 8 in eine Handweiche hat sich erledigt, dadurch dass die Vorhabenträgerin den Antrag insoweit zurückgenommen bzw. den Plan insoweit geändert hat.

B.4.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die aus der Baumaßnahme ggf. anfallenden Rückstände und Altstoffe sind ordnungsgemäß zu beproben und fachgerecht zu entsorgen. Im Bereich des Lückenschlusses ist der nicht mehr zu verwendende Schotter fachgerecht zu entsorgen und zu erneuern.

B.4.5 VV BAU und VV BAU-STE

Im verfügbaren Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachpla-

nungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – 11 A 5/96).

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse, soweit es genehmigt wird. Die Plangenehmigungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Das führt zu der in den vorstehenden Kapiteln vertieften teilweisen Genehmigung und teilweisen Ablehnung des Antrags.

B.6 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Plangenehmigung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht Lüneburg,
Uelzener Straße 40,
21335 Lüneburg,

erhoben werden. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage kann auch auf elektronischem Wege erhoben werden. Sie muss in diesem Fall den Vorschriften der Niedersächsischen Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz (ERVVO-Justiz) vom 21.10.2011 (Nds. GVBl. S. 367), zuletzt geändert durch Verordnung vom 09.04.2015 (Nds. GVBl. S. 68), entsprechen. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel abzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst in § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Hannover
Hannover, den 03.05.2016
Az.: 581ppo/008-2015#022
VMS-Nr.: 3332176

Im Auftrag

(Dienstsiegel)