


Die Bahn 

RheinlandPfalz



Dienstleistungszentrum
Ländlicher Raum (DLR)
Rheinpfalz

Abteilung Landentwicklung ländlicher Raum

Flurbereinigung Schifferstadt (DB)
1998 – 2007



Schifferstadt

ICE 3



ICE 3 © by André Werske

Foto Lenz
Schifferstadt



Böhl-Iggelheim

Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum (nachfolgend DLR genannt) Rheinland
 Abt. Landentwicklung, Ländliche Bodenordnung

Das Unternehmensflurbereinigungsverfahren Schifferstadt (DB)



S T E C K B R I E F

Verfahren nach § 87 ff Flurbereinigungsgesetz (FlurbG)

Träger bei § 87	Bundesrepublik Deutschland (DB Netz AG)
Anordnung	10.6.1998
Planfeststellung. Bahn § 18 AEG	19.12.1997
Einweisung der Bahn in die neue Bahntrasse §36 FlurbG	04. 02.1999
Planfeststellung § 41 FlurbG	17.10.2001
Plangenehmigung § 41 FlurbG	26. 7.2002
Besitzübergang	17.12.2004
Ausführungsanordnung § 61 FlurbG	20.04.2007
Nutzungsarten: A	185 ha
Landespflegefläche	4 ha
Landespflegefläche Kompensationsfläche	15 ha
Neue Bahntrasse	17 ha
Alte Bahntrasse	11 ha
Sonstige	42 ha
Verfahrensfläche gesamt	274 ha
Landabzug für gemeinsch. und öffentliche Anlagen	0 %
Kosten:	wurden insgesamt von der Bahn übernommen

Bilanzierung

	vor der Flurbereinigung	nach der Flurbereinigung
Struktur		
Anzahl der Katasterflurstücke	677	475
Anzahl der Besitzstücke	60	45

Ø Größe der Besitzstücke	3,6 ha	4,0 ha
---------------------------------	---------------	---------------

Besonderheiten/

Infrastruktur Bundesbahn, Verbreiterung Autobahn 61, Ausweisung Versickerungsbecken für Gewerbegebiet, Wasserschutzgebiete, Ausweisung von Brunnen für Wasserversorgung

Das Unternehmensflurbereinigungsverfahren Schifferstadt (DB)

Obervermessungsrat Wolfgang Singer
Vermessungsamtmann Wilfried Marggraff



1. Planung der Bahn und Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens

Die Öffnung der Grenzen in Europa, die Vollendung des EG-Binnenmarktes und nicht zuletzt die zunehmende Belastung der Umwelt gaben den Anstoß für den Ausbau der Schnellbahntrasse Berlin-Paris.

Der Streckenabschnitt 2 der Ausbaustrecke Saarbrücken-Ludwigshafen POS Nord (Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland), Linienverbesserung Schifferstadt, wurde mit Datum vom 19.12.1997 durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) planfestgestellt.

Planungsgrundlage war der Auftrag zum Neu- und Ausbau von Schienenwegen durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15.11.1993.

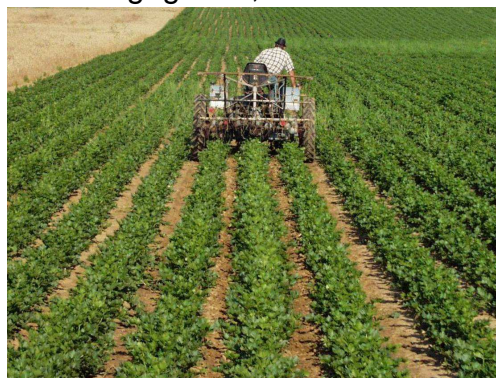
Für die geplante Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h sind bestimmte Vorgaben einzuhalten, wie z.B. auch ein Mindestradius von über 3 km. Der Bahnhof Schifferstadt erfüllt diese Bedingung nicht, dort sind maximal 100 km/h zulässig. Deshalb wird durch die neue Bahntrasse die Stadt Schifferstadt nördlich umfahren. Unter Berücksichtigung des Wegfalls von Halten in Homburg(Saar) und Neustadt/W. soll die Bahnumgehung Schifferstadt dazu beitragen, dass sich die Fahrzeit des IC zwischen Paris und Mannheim von derzeit 5 1/2 Stunden auf knapp 3 Stunden verringert. Nach dem Ausbau der Gesamtstrecke soll die Fahrzeit Berlin-Paris mit dem Hochgeschwindigkeitszug 6 Stunden und 30 Minuten betragen. Wie aus Presseberichten Anfang 2004 zu entnehmen war, wird die Höchstgeschwindigkeit der Anschlussstrecke durch die Pfalz auf 160 km/Std reduziert. Der TGV der Franzosen hingegen darf mit 320 km/Std über die Schienen brausen.



Dieser Planfeststellungsbeschluss des EBA erging unter der Prämisse, dass durch die vom Unternehmensträger beantragte Unternehmensflurbereinigung für die Bahnumgehung eine Existenzgefährdung der betroffenen Grundeigentümer nicht eintritt und dass im Rahmen einer Unternehmensflurbereinigung nach § 87 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) die Realisierung des Bauprojektes schonend vollzogen werden kann. Diese Verfahrensart ist für die Beteiligten als auch für die Bahn die effektivste Art der Umsetzung. Die Bahn ist zwar Kostenträger für das Verfahren, zuständig jedoch für die Abwicklung der Entschädigungen und das Landmanagement ist die Abteilung Landentwicklung und Bodenordnung beim Dienstleistungszentrum Rheinpfalz in Neustadt. Die Bahn hat im Jahr 1998 im Umfeld der neuen Bahntrasse die Grundstücke eines landwirtschaftlichen Betriebs aufgekauft und zwar im unmittelbaren Einwirkungsbereich. Die aufgekaufte Fläche entsprach in etwa dem Flächenbedarf für die Bahntrasse ohne die landespflegerische Kompensationsfläche.

Die im Planungsgebiet von der Bahn AG erworbenen Grundstücke (ca. 25,8 ha) liegen zum größten Teil nicht in der geplanten Trasse der Bahn AG und konnten am wirkungsvollsten mit den Instrumenten der Flurbereinigung in die Trasse der Bahn verlegt werden. Durch das Landmanagement und Neuplanung des landwirtschaftlichen Wegenetzes im Umfeld der neuen Bahntrasse konnten Durchschneidungsschäden und Umwege durch die Flurbereinigung weitgehend behoben werden.

Deshalb wurde am 10.6.1998 das Unternehmensflurbereinigungsverfahren Schifferstadt (DB) nach § 87 FlurbG eingeleitet und so abgegrenzt, dass alle von der Bahn gekauften Flächen mit einbezogen werden können. Da die Landwirtschaftskammer den Standpunkt vertrat, das Gebiet sei erst vor 10 Jahren einer Flurbereinigung unterzogen worden, die Abgrenzung dürfe deshalb nur in unmittelbarer Nähe der Bahntrasse erfolgen, wurde das Verfahren bei der Einleitung sehr eng (nur im Einwirkungsbereich der 4,3 km langen neuen Bahntrasse) mit einer Fläche von 264 ha abgegrenzt.



Ins Verfahren mit zugezogen wurden jedoch zunächst nicht die erforderliche Kompensationsfläche im Sinne der Eingriffsregelung mit einer Größe von 10,5 ha. Gemäß Planfeststellungsbeschluss der Bahn sollte diese Fläche im südlichen Gemarkungsbereich 1.500 m vom Verfahrensgebiet Schifferstadt (DB), getrennt durch die alte Bahntrasse, Straßen und Ortslage, ebenfalls in einem Flurbereinigungsverfahren ausgewiesen werden, da die Bahn Enteignungen vermeiden wollte.

Da die Flurbereinigungsbehörde erkannte, dass das Gebiet, in dem die Kompensationsfläche vorgesehen ist und das Gebiet, in welchem die Trasse auszuweisen ist vom Boden her nicht austauschbar ist, war zunächst ein eigenes, 95 ha großes, vereinfachtes Flurbereinigungsverfahren Schifferstadt (Süd) nach § 86 FlurbG geplant.

2. Öffentlich rechtliche Planung der Flurbereinigungsbehörde

Durch den Trassenverlauf der Bahnumgehung wurden zusammenhängend bewirtschaftete Flächen zerschnitten, so dass das damalige Kulturamt, zusammen mit dem Vorstand der Teilnehmergeinschaft, der Bahn AG, der Stadt Schifferstadt, der Landwirtschaftskammer und anderen bestrebt war, weitere Nachteile, wie Umwege für die Landwirtschaft, durch das Flurbereinigungsverfahren zu minimieren. So ist es gelungen, nach Erstellen eines Gutachtens, das EBA für den Bau einer Wirtschaftswegebrücke (siehe Bild) parallel zur Autobahn zu gewinnen und den Landwirten einen Umweg von 3,3 km zu ersparen. Diese Wirtschaftswegebrücke (Kosten ca. 1,5 Millionen Euro) ist unter Anderem Bestandteil des Planes nach § 41 Flurbereinigungs-gesetz, der durch die damalige Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz in Neustadt am 17.10.2001 festgestellt wurde. In diesem Plan sind weitere Änderungen im Bereich der Bahntrasse integriert.



Bau Wirtschaftswegebrücke Hoffentlich passt's !

Um die bevorstehenden Aufgaben zur Zufriedenheit aller lösen zu können, sind ständige Kontakte der beteiligten Behörden und der Kommune zusammen mit dem Vorstand und der Landwirtschaftskammer erforderlich. Gleichzeitig bemühte sich die Abteilung Landentwicklung und Ländliche Bodenordnung des Dienstleistungszentrums Rheinpfalz Härten dadurch auszugleichen, dass konkret mit einzelnen Beteiligten Planvereinbarungen getroffen wurden, die die Neuzuteilung vorwegnahmen. Dies musste jedoch auf besondere Härtefälle beschränkt werden, da der Planwuschtermin und die Neuordnung der Grundstücke erst nach der Fertigstellung der Bahnumgehung erfolgen konnte.

Dank der guten Zusammenarbeit mit dem Vorstand der Teilnehmergeinschaft gelang es immer, Konsens zu allen strittigen Fragen herbeizuführen. In diesem Zusammenhang hatten sich die monatlichen „Baubesprechungen“ während der Bauphase bewährt. Zu diesen regelmäßig statt findenden Terminen wurden alle von der Planung tangierten Behörden und Ing. Büros und Gesellschaften der Bahn AG, sowie der Vorstand, die Stadt Schifferstadt, die Gemeinde Böhl - Iggelheim sowie die Landwirtschaftskammer geladen. Im Termin wurden zwischenzeitlich gewonnene Erkenntnisse oder Neuigkeiten allen Beteiligten bekannt gegeben oder neue Planungen vorgestellt. Ein kleiner Kreis unter der Leitung der Flurbereinigungsbehörde bereitete die neuen Planungen vor, so dass im Termin meistens Einigung erzielt werden konnte.

Schon im Jahr 2001 war absehbar, dass weitere Planänderungen aus folgenden Gründen erforderlich sind:

Parallel zur Bahntrasse wurden sog. Baustraßen für den Schwerlastverkehr während der Bauphase gebaut, die bis zu 6,5 m breit bituminiert wurden. Die Planfeststellung sowohl der Bahn als auch der Flurbereinigung sah jedoch nur Erdwege, Schotterwege oder Wege mit einer Befestigungsbreite von 3 m vor. Es wurde deshalb mit der Bahn

verhandelt ob und wie die Wege zurückzubauen sind. Streitpunkt dabei war, dass sowohl die Bahn als auch die Stadt Schifferstadt für die Mehrfläche der Parallelwege als auch für die Mehrfläche an landespflegerischer Ausgleichsfläche nicht aufkommen wollte.

Daraufhin machten sich das Kulturamt Neustadt und die Teilnehmergeinschaft Gedanken über „Rettungswege“ entlang der Bahntrasse, insbesondere, da das Verfahren auch von der Autobahn 61 gekreuzt wird, die in diesem Bereich sehr unfallsträftig ist. Es wurde offensichtlich, dass die schweren Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr Wege, die nur 5 m breit sind mit 3 m breiter Befestigung nicht im Begegnungsverkehr benutzen können.



Aus diesem Grund kam auch von Seiten der Stadt die Forderung, einen Großteil der Baustraßen so zu belassen wie sie sind. Diese Argumente und Maßnahmen der Teilnehmergeinschaft (TG), die zu nicht unerheblichen Kosteneinsparungen führten sowie eine von der Bahn AG aufgestellte Kosten-Nutzen Analyse, bewegten die Bahn schließlich dazu, den Änderungswünschen der TG zuzustimmen. Zurückgebaut und geändert wurden nur die Baustraßen, die zur Übernahme als Wirtschaftswege ungeeignet sind (zu hoch, mit falschem Quergefälle usw.).

Vorab musste geklärt werden, ob das EBA den von der Teilnehmergeinschaft vorgeschlagenen Änderungen zustimmt und die Kosten übernimmt. Als dies geklärt war, wurden die Änderungen des Planes mit der Plangenehmigung nach § 41 Abs.3 FlurbG vom 26.7.2002 sanktioniert. Die Änderungen, die Kompensationsflächen betreffend, betreffen nicht den Plan nach § 41 FlurbG (siehe dazu Pkt 4.), sondern den Flurbereinigungsplan.

3. Einweisung der Bahn in die neue Bahntrasse und Entschädigungen

Um in den Besitz der Trasse zu kommen, hätte die Bahn ohne Flurbereinigung mit jedem einzelnen Eigentümer in der Trasse verhandeln müssen. Bei nicht Verkaufswilligen hätte die Bahn enteignen müssen. Im Unternehmensflurbereinigungsverfahren Schifferstadt (DB) jedoch konnte durch vorläufige Anordnung nach § 36 FlurbG die Bahn schon am 4.2.1999 in die neue Trasse eingewiesen werden und konnte somit mit den Baumaßnahmen beginnen. Es wurde niemand gezwungen, sein Grundstück zu verkaufen. Ein Grunderwerbsverzeichnis war deshalb auch nicht erforderlich.

In der Zeit von Beginn der Baumaßnahmen bis zur Besitzeinweisung im Dezember 2004 im o.g. Flurbereinigungsverfahren entstanden den vom Bau der Bahnumgehung Betroffenen Nachteile, die durch Geld entschädigt wurden. Auf Grundlage eines Gutachtens des Bundesvermögensamtes im Bezirk der Oberfinanzdirektion Koblenz wurden die Entschädigungen der wesentlichen Bestandteile der betroffenen Grundstücksteile (Bäume, Zäune, Gebäude usw.) festgesetzt und dies den betroffenen Eigentümern im November 1999 mitgeteilt. Es handelt sich hierbei um einmalige Beträge, das heißt in dem festgesetzten Betrag für Obstbäume ist auch der damit verbundene Nutzungsausfall für die kommenden Jahre enthalten.

Für die sonstigen landwirtschaftlichen Grundstücke, auf denen Gemüse oder andere

Kulturen angepflanzt werden und die von den Baumaßnahmen betroffen sind, wurde eine jährliche Nutzungsausfallentschädigung an den Pächter ausbezahlt. Die Geldbeträge werden jährlich über das Dienstleistungszentrum Rheinpfalz (früher Kulturamt) ausbezahlt und zwar in der Regel für zwei Ernten im Jahr. Grundlage der Entschädigungen sind jährlich neu vom Gutachter erstellte Gutachten, die sich an den jeweiligen Marktpreisen des Pfalzmarktes Mutterstadt orientieren. Da die Bahn AG keine Erfahrungen für Entschädigungen im Gemüsebau hatte, musste im Gutachten auch detailliert beschrieben werden, warum in der Vegetationsperiode eine Beregnung gewährleistet sein muss:

Nach erfolgten Niederschlägen und damit feuchtem Oberboden ist unmittelbar nach der Drillsaat bzw. nach der Pflanzung eine Beregnung unbedingt notwendig, um damit einen gleichmäßigen Auflauf bzw. ein gleichzeitiges Anwachsen der Jungpflanzen zu gewährleisten. Weiterhin ist in regelmäßigen Abständen für Gemüsekulturen (Radieschen, Bundzwiebel, Bundrettich, Bundmöhren, Chinakohl, Knollenfenchel, Zucchini, Blumenkohl, Kohlrabi usw.) während der Vegetation nach Messung des Bodenfeuchteverlauf anhand der klimatischen Wasserbilanz, amtlichen Hinweisen und örtlichen Erfahrungen ein ausgewogener Einsatz der Beregnung und entsprechend angepasste Düngung und gezielter Pflanzenschutz erforderlich. Nur so sind ein gleichmäßiges Wachstum der Kulturen und damit ein Marktpreis der Handelsklasse I erzielbar. Nur durch regelmäßige Beregnung sind ein beschleunigtes Wachstum und damit ein verbrauchergerichtetes zartes Gemüse zu erzielen. Diese „Herstellungskosten“ wurden bei Entschädigungen für Grundstücke, die nicht genutzt werden konnten, in Abzug gebracht, wobei unterschieden wurde zwischen Direktvermarkter und solchen, die ihre Produkte an den Großmarkt Mutterstadt abgeben. Flächen, für die Ersatzland aufgebracht wurde (von der Bahn bei der Einleitung gekaufte Grundstücke außerhalb der Bahntrasse), wurden nicht entschädigt, da diese Flächen von der Bahn an Landwirte verpachtet werden konnten, deren Bewirtschaftungsflächen vom Bau der Bahntrasse betroffen waren. Der ständige Kontakt mit dem Gutachter und den Landwirten, die Beschaffung der Geldmittel von der Bahn und schließlich die Auszahlung über den Rechner der Teilnehmergeinschaft waren mit einem hohen Arbeitsaufwand verbunden.



4. Flächenmanagement und Kompensationsflächen

Die Ausweisung der landespflegerischen Kompensationsflächen der Bahn war von Anfang an unklar und umstritten: Im textlichen Teil des Planfeststellungsbeschlusses der Bahn vom 19.12.1997 sind zur Frage der landespflegerischen Ausgleichsfläche verschiedene, z. T sich widersprechende Angaben enthalten:

S. 28 „Der Vorhabenträger geht davon aus, dass die Ausgleichsflächen in das Flurbereinigungsverfahren einbezogen werden.“

S. 59 „Hinsichtlich der Ausgleichsflächen geht das „Kulturamt“ davon aus, dass diese Flächen von der Deutschen Bahn AG direkt aufgekauft werden, so dass ein Flurbereinigungsverfahren nicht erforderlich ist.“

S. 51 „Die landespflegerischen Ausgleichsflächen sollten in das unmittelbare Umfeld des Naturschutzgebietes „Dannstadter Gräberfeld“ verlegt werden, um dort Ackerflächen in Grünland umzuwandeln und eine ausreichende Pufferzone zu sichern“.

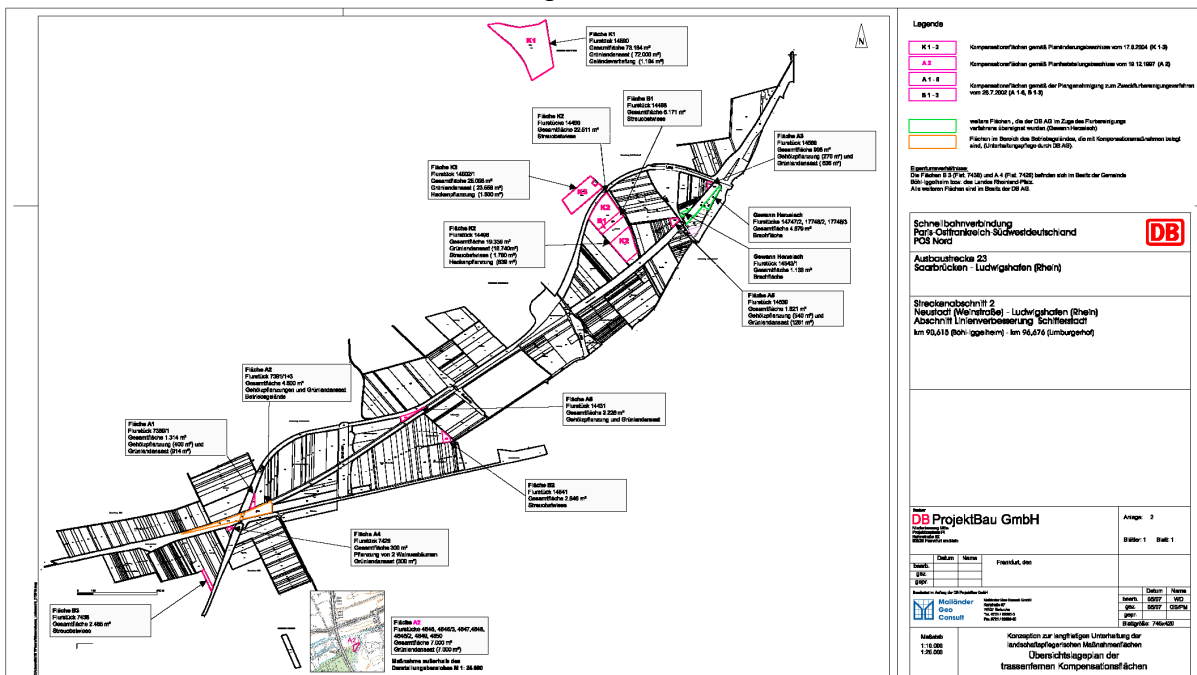
S. 68 Die Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes wird angesprochen.

Da die Obere Landespflegebehörde die Ausweisung der 10,5 ha Kompensationsfläche anmahnte, und ein direkter Ankauf der Zielflächen nicht möglich war, plante die Flurbereinigungsbehörde anfangs ein hierfür erforderliches vereinfachtes Flurbereinigungsverfahren mit 95 ha und ca. 400 Eigentümern. Die Akzeptanz in diesem Verfahren wäre jedoch sehr gering gewesen, da es sich überwiegend um Freizeitgrundstücke handelt. Außerdem wäre ein landwirtschaftlicher Betrieb, einer der größten Rettichanbauer in Deutschland, in seiner Existenz gefährdet, der sich selbst Brunnen geschaffen hatte und Rettichsorten anpflanzt, die nur in diesem Gebiet gut wachsen. Deshalb schlug der Vorstand der TG im Januar 2001 eine Ersatzlösung vor:

Die Ausweisung der landespflegerischen Kompensationsfläche erfolgt auf einer 7,3 ha großen Ackerfläche in der Gewanne Gehren im Norden von Schifferstadt, nur 750 m von der Flurbereinigungsverfahrensgrenze entfernt und einer 2,5 ha großen Fläche angrenzend an das Verfahrensgebiet, Vernetzung und Bezug durch einen Graben, der zum Verfahren Schifferstadt (DB) führt. In diesem Bereich sind 8 Eigentümer begütert, die an die Bahn verkauften bzw. ins Verfahrensgebiet tauschten. Im Jahr 2001 wurde deshalb dieses Gebiet direkt zum laufenden Verfahren zugezogen. Für weitere 4,8 ha konnten im Verfahren Schifferstadt in der Gewanne Griesgarten im Bereich der Brunnen Ackerflächen erworben werden, die zwischenzeitlich zu Grünland bzw. Streuobstwiesen umgewandelt wurden.

Nach einem Vorgespräch mit der Oberen Landespflegebehörde im Februar 2001 stellte die Obere Landespflegebehörde bedauerlicherweise jedoch klar, dass andere Varianten der Ausweisung von Kompensationsflächen nicht geduldet werden.

Im April 2001 signalisierte auch die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) Trier, dass man an der Planfeststellung der Bahn von 1997 fest halte.



Ein daraufhin im Auftrag der Teilnehmergeinschaft und der Bahn AG von der Landwirtschaftskammer erstelltes Gutachten führte schließlich zu einem Umdenken. Dieses Gutachten wies nach, dass in dem geplanten Verfahren Schifferstadt (Süd) mit

95 ha der genannte Rettichanbaubetrieb praktisch alle Grundstücke gepachtet hatte, sodass nach einer Ausweisung von 10,5 ha Kompensationsfläche dem Betrieb mehr als 10 % gefehlt hätte und ein Ersatz in der unmittelbaren Nähe des Hofes nicht zu finden war. Eine Existenzgefährdung des Betriebes konnte also tatsächlich nachgewiesen werden, so dass eine Flurbereinigung in diesem Bereich gar nicht zulässig gewesen wäre.

Diese Argumente schließlich waren ausschlaggebend für die Bahn, da sie keine Schwierigkeiten vor Ort wollte und auch einsah, dass damit erhebliche Kosten eingespart werden konnten, ganz abgesehen von dem Zeitgewinn. Nach Rücksprache mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) in Bonn erklärte daraufhin die DBBauProjekt in Frankfurt, dass die Bahn bereit sei, bezüglich der Kompensationsflächen ein Planänderungsverfahren durchzuführen, dies sei jedoch an zwei Bedingungen geknüpft: Mit den Eigentümern der geplanten Kompensationsflächen muss verbindlich verhandelt werden, dass sie entweder verkaufen oder bereit zu einem Tausch sind. Außerdem – so die Bahn - muss diese Maßnahme bis Februar 2003 vollzogen sein.

Das von den Landwirten vorgeschlagene Konzept überzeugte auch deshalb, da die Kompensationsflächen in unmittelbarer Nähe des Eingriffes der Bahnumgehung (müsste es nicht eigentlich „Bahnumfahrung“ heißen?) – 750 m – liegen.

Die Ersatzfläche soll so schnell wie möglich ausgewiesen werden, das ist bei dem von den Landwirten vorgeschlagenen Konzept (9,5 ha Direkterwerb der Zielflächen oder Tausch) sehr schnell möglich und erfordert außer Grunderwerbskosten kaum Mehrkosten.

Im südlichen Gebiet, in dem angedachten Verfahren Schifferstadt (Süd) wäre nur eine begrenzte agrarstrukturelle Verbesserung möglich gewesen – wenn überhaupt -, da dieses Gebiet mit Kleinbesitz und Gärten - vielfach eingezäunt – durchsetzt ist. Das landespflegerische Zielgebiet wird überwiegend von dem o.g. Rettichanbaubetrieb bewirtschaftet. Hohe Entschädigungskosten wären die Folge gewesen, insbesondere auch deshalb, weil dieser Betrieb seine Kulturen mit Wasser aus eigenen Brunnen bewässert. Ein Tausch in den nördlichen Teil des Verfahrensgebietes ist nicht möglich, da der Lösslehmboden dort nicht zum Rettiganbau geeignet ist.

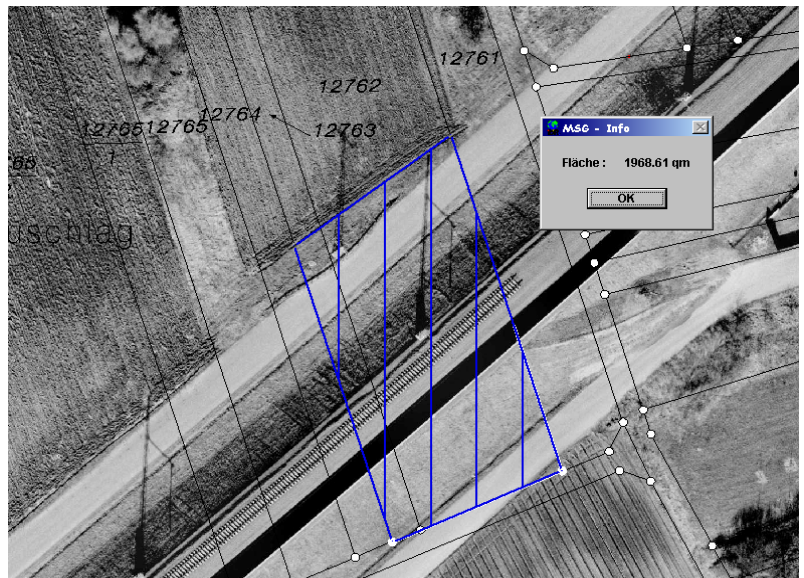


Die Durchführung des Flurbereinigungsverfahrens Schifferstadt (Süd) hätte einen hohen Zeit- und Kostenaufwand erfordert und hätte, wenn genannter Rettichanbaubetrieb geklagt hätte, eingestellt werden müssen. Die von den Landwirten vorgeschlagene und schließlich auch akzeptierte Alternativlösung hatte lediglich die Zuziehung einer handvoll Grundstücke und das Landmanagement, wozu die Betroffenen auch freiwillig zustimmten, zur Folge.

Da die Obere Landespflegebehörde jedoch der Meinung war, die ursprünglich geplanten Kompensationsflächen im Süden seien wertvoller, müssen weitere 4,1 ha

Kompensationsflächen, also zusammen 14,6 ha aufgebracht werden. Im Dezember 2002 stellte die Bahn AG die Änderungsplanung den Verbänden vor. Diese waren im Termin mit den Änderungen nur einverstanden, wenn die Bahn 25.000.- € für Zwecke der Landschaftspflege zur Verfügung stellt, was die Bahn dann auch zusagte. Mitte März 2004 schließlich legte die DBProjektBau GmbH die Unterlagen mit den landespflegerischen Ergänzungen der zuständigen Planfeststellungsbehörde, dem Eisenbahnbundesamt (EBA), mit der Bitte um Planänderung des gültigen Planfeststellungsbeschlusses nach § 76 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vor.

Bei der Aufstellung des Vermessungskonzepts für das Verfahren erkannten die Mitarbeiter sehr schnell die Notwendigkeit der Befliegung des Gebietes. Die lang gestreckte Form des Verfahrens war hierzu regelrecht prädestiniert. Das Verfahrensgebiet konnte aufgrund der günstigen Witterung bereits Ende Februar 2003 überflogen werden, im April lagen schon die Daten – das sog. Orthophoto zur weiteren Bearbeitung vor.



Berechnung der Teilfläche eines Grundstückes, welches in der Trasse der Bahnlinie liegt.

Die Flurstücksgrenzen und der Plan nach § 41 FlurbG konnten nun mit den Rasterdaten der Orthophotos mittels GRIBS (Graph. Informations- und Bearbeitungssystem) am PC verknüpft werden. Punktuell fanden im sehr geringen Umfang Ergänzungsmessungen vor Ort statt um nachträglich errichtete Bauwerke des Unternehmensträgers zu erfassen. Das komplette neue Wegenetz sowie sonstige Anlagen aus dem Plan nach § 41 FlurbG lagen nunmehr in digitaler Form in GRIBS vor, d.h. bei der Verfahrensweise wurde eine der Varianten von PUDIG angewendet. Als Ergebnis von PUDIG lagen nun die Koordinaten des Wegenetzes sowie aller anderen Anlagen vor. Um zu diesem Verfahrensstand zu gelangen, war ein vergleichbar geringer Aufwand an Außendienst (Signalisierung und Schaffung der Aufnahmepunkte) nötig. Hier bewährte sich die Zusammenarbeit mit dem Messtrupp der Technischen Zentralstelle, vormals LUREST (Luftbild- und Rechenstelle).

Die mittlerweile erfolgten Veränderungen der gesetzlichen Grundlagen bei der Zusammenarbeit mit den Kollegen der Katasterverwaltung ermöglichen eine vielfache Erleichterung bei der vermessungstechnischen Bearbeitung. Die Feststellung der Gebietsgrenze wurde mit dem zuständigen Katasteramt Ludwigshafen einvernehmlich abgestimmt. Die Gebietsgrenze wird, entsprechend den Richtlinien, dort wo es möglich ist, entlang von öffentlichen Anlagen gelegt und in diesen Bereichen nicht mehr



Abmarkung der Vermessungspunkte mit GPS

festgestellt, d. h. durch eine – auf der anderen Seite der Anlage (z. B. Weg) verlaufende – sog. Neumessungsgrenze ersetzt.

Die hierzu erforderlichen Arbeiten werden durch ein Vermessungsbüro ausgeführt. Auch soll die Planabsteckung von einem öffentlich bestellten Vermessungsingenieur durchgeführt werden.

Das Unternehmensverfahren Schifferstadt (DB) zeigt exemplarisch den rasanten Wandel in den Aufgabenfeldern der Sachgebietsleiter(innen) bei konsequenter Anwendung der mittlerweile möglichen modernen Arbeitsweisen. Die beiden Begriffe „Planung und Vermessung“ verwandeln sich immer mehr in Richtung des Schwerpunktes der „Planung“.

Bei der Berechnung des Landabzuges zeigte sich, welche Auswirkungen die neue Trasse auf den Zuschnitt der neuen Flurstücke hat. In hohem Maß mussten unwirtschaftliche Schlaglängen und so genannte Schrägaufstöße berücksichtigt werden.

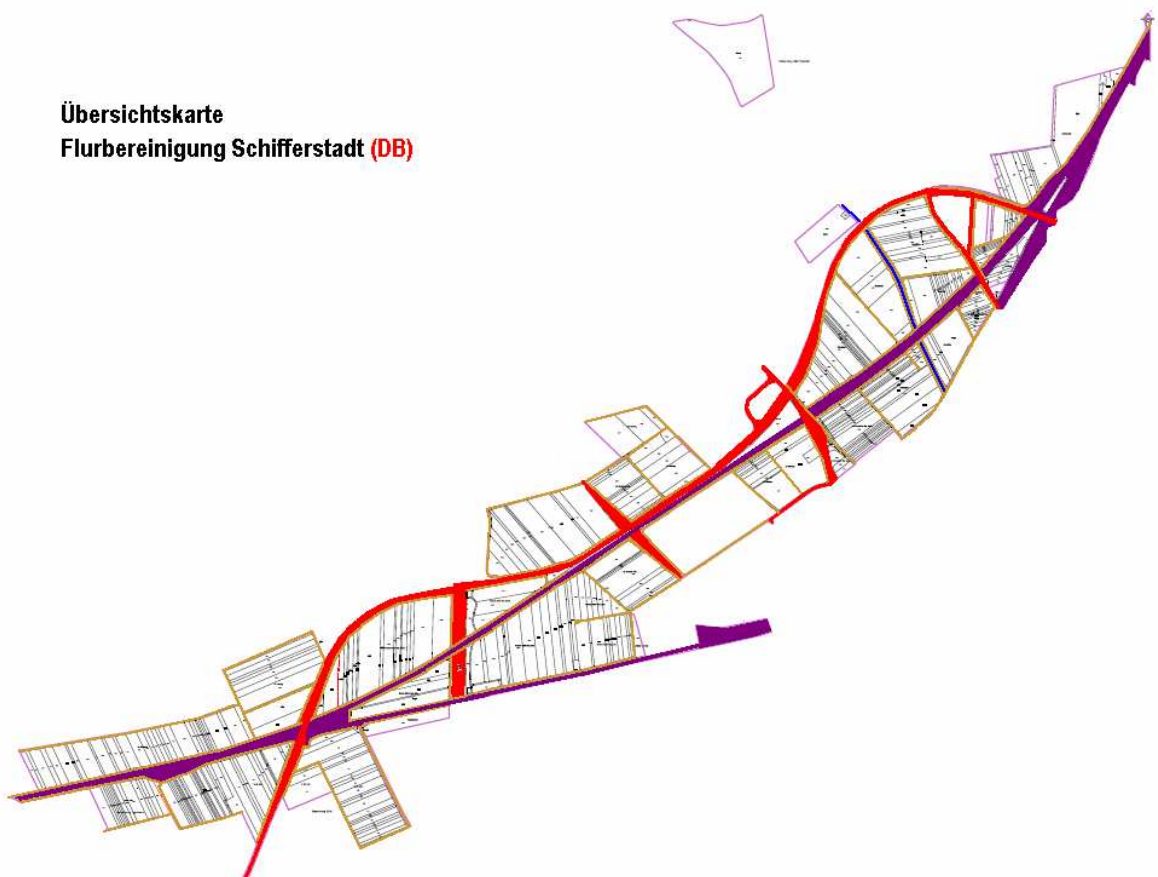
Der Landabzug lieferte eine verlässliche Grundlage für die notwendige Flächenbilanz.

Mittlerweile konnte von der Bahn über Verzicht auf Landabfindung gemäß § 52 FlurbG Grundstücke von Verkaufswilligen mit einer Fläche von insgesamt ca. 20 ha aufgekauft werden.

Einschließlich des Faktors „Unvorhergesehenes“ bringt der Unternehmensträger somit eine Fläche von ca. 46 ha auf.

In dem nach Zuziehung der geplanten Kompensationsflächen und anderer Flächen 282 ha großen Verfahrensgebiet hätte man ohne Landankauf mit einem Landabzug von ca. 16% rechnen müssen. Durch das von der Flurbereinigungsbehörde über 5 Jahre betriebene Landmanagement konnte zum einen erreicht werden, dass ziemlich alle Beteiligte, die ihr Land verkaufen wollten, dies auch konnten (an die Bahn oder auch an Landwirte), zum anderen müssen die Beteiligten, ungeachtet ob sie nun in der Trasse liegen oder auch nicht, im Verfahren keinen Landabzug in Kauf nehmen.

**Übersichtskarte
Flurbereinigung Schifferstadt (DB)**



Flächenmanagement ist eine Hilfe in folgenden Fällen:

- ◆ für schwierige Problemfälle der Bodenordnung wenn Planung und Umsetzung in einer Hand bzw. „aus einem Guss“ angeboten werden sollen, z.B. für infrastrukturelle und gemeindeübergreifende Projekte,
- ◆ wenn Landnutzungskonflikte durch Interessenausgleich aufzulösen sind, z.B. zwischen Bebauung, Landwirtschaft, Infrastruktur oder Landespflege,
- ◆ wenn flächenbezogene Rechte und Pflichten zu ordnen sind, z.B. bei Nutzungseinschränkungen, Ausgleichs- und Ersatzpflichten, Aufforstungen,
- ◆ wenn Grundstücke nach Lage, Form, Größe, Erschließung und im Verhältnis zu den Nachbargrundstücken zweckmäßig neu zu gestalten sind und
- ◆ wenn angesichts des steigenden Pachtflächenanteils in den landwirtschaftlichen Unternehmen die genutzten Flächen agrarstrukturell zweckmäßig zu gestalten sind.

5. Struktur der Bahn AG

Bahnreform

Im Jahr 1989 wurde vom Bundesminister für Verkehr ein Bericht zur Lage der Deutschen Bundesbahn vorgelegt mit dem Ziel einer schlankeren Verwaltung durch Privatisierung.

Im Jahr 1991 wird im Schlussbericht der Regierungskommission umgehend die Gründung einer Deutschen Bahn AG vorgeschlagen.

Im Frühjahr 1992 legt der Bundesverkehrsminister ein Konzept für die Bahnreform vor. Daraufhin werden Gesetzentwürfe zur Änderung des Grundgesetzes und Neuordnung des Eisenbahnwesens erarbeitet. Das Gesetzgebungsverfahren ist Ende 1993 abgeschlossen.

Das Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens tritt mit Beginn des Jahres 1994 in Kraft. Die Deutsche Bahn AG wird in Frankfurt am Main gegründet und gleichzeitig das Eisenbahn-Bundesamt ins Leben gerufen.

Mit der Gründung der Bahn AG wurden parallel dazu verschiedene Gesellschaften gegründet, wie z.B. die DBProjektBau GmbH, welche ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG ist und seit dem 1.1.2003 sämtliche Kapazitäten für Planung, Projektmanagement und Bauüberwachung der Infrastrukturprojekte bündelt.

Die Zentrale der DBProjektBau GmbH befindet sich in Berlin. Ansonsten ist die DB ProjektBau GmbH dezentral strukturiert:

Es gibt 7 Niederlassungen in der BRD. Schifferstadt gehört zur Niederlassung Mitte, Frankfurt ist Projektzentrum dieser Niederlassung. Kompetenz und Verantwortung liegen bei den Teams vor Ort. Im Rahmen des o.g. Flurbereinigungsverfahrens waren von der Niederlassung Mitte für uns bisher zuständig die DBProjektBau GmbH in Frankfurt für das Landmanagement und die DBProjektBau GmbH Ludwigshafen (im Juni 2004 umgezogen nach Frankfurt) für die Planung und Baumaßnahmen. Zukünftig

sind Planung, Baumaßnahmen und Landmanagement unter einem Dach in Frankfurt angesiedelt.

Arbeiten in der Niederlassung Mitte (Frankfurt) bisher 700 Mitarbeiter(innen) an der Umsetzung eines Projektvolumens von 900 Millionen Euro im Jahr 2003. Zum Aufgabenbereich des Projektzentrums Frankfurt gehört unter Anderem auch der Ausbau der Bahnumgehung Schifferstadt. Mit dem Umzug der Außenstelle in Ludwigshafen wird sich die Niederlassung Mitte Frankfurt entsprechend vergrößern.

Die Zentrale in Berlin arbeitet mit nur 150 Mitarbeitern, eine Dezentralisierung ist deshalb bewusst so angestrebt um Ortsnähe zu demonstrieren, so der Wortlaut der Bahn AG. Allerdings geht mit dem Umzug der Außenstelle Ludwigshafen ein Teil der Ortsnähe wieder verloren.

Das Eisenbahnbundesamt

Im Zuge der Strukturreform der Bundeseisenbahnen ist in Bonn das EBA mit Wirkung vom 1.1.1994 als selbständige Behörde errichtet worden und gehört zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Das EBA ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes. Im EBA sind 1300 Mitarbeiter beschäftigt.

6. Landespflegerische Kompensationsmaßnahmen – Baumaßnahmen – Neuordnung der Grundstücke

Die Bahntrasse einschließlich ihrer Anlagen wurde bis Herbst 2003 in der Örtlichkeit hergestellt. Der Ausbau des Wege- und Gewässernetzes war im Jahr 2004 vorgesehen. Die so genannte Schifferstadter Kurve, das 5 km lange Teilstück der Ausbaustrecke Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland (POS) wurde am 19.11.2003 offiziell für Personen- und Güterzüge in Betrieb genommen und damit die Grundlagen für den am 14.12.2003 startenden S-Bahn Betrieb Rhein-Neckar und ebenso für die ab 10. Juni 2007 fahrenden ICE-Züge von Paris-Kaiserslautern-Mannheim gelegt. Die Bahn beziffert die Kosten für den Ausbau der Schifferstadter Umgehung auf ca. 140 Millionen Euro. Die Strecke wurde auf einer Länge von 2,4 km auf einem bis zu 8 m hohen Damm errichtet. Hierzu war 320000 m³ Schüttgut erforderlich. Auf einem Teilstück der Strecke mit hohem Grundwasserstand wurden die Gleise in einer Betonwanne verlegt, um das Unterspülen der Bahngleise zu verhindern.

Da die Bahn das frühere Kulturamt gebeten hatte, die gemäß Planänderungsverfahren vorgesehenen Kompensationsflächen im Norden (Gewanne Gehren) zuzuziehen, haben der Vorsitzende der Teilnehmergeinschaft aus Schifferstadt und das Kulturamt Neustadt die Verhandlungen mit den Eigentümern aufgenommen. Innerhalb eines Tages im Frühjahr 2003 waren die Verhandlungen beendet, alle Eigentümer hatten einem Tausch bzw. einem Verkauf an die Bahn zugestimmt. Diesem Tag waren jedoch Wochen vorangegangen, in denen sich der Vorsitzende telefonisch mit den dort Beteiligten auseinandersetzte. Die gute Ortskenntnis des Vorsitzenden und die enge Zusammenarbeit mit der Flurbereinigungsbehörde sollten sich hierbei auszahlen.

Somit konnten nach dem 11.11.2003 die gesamte zugezogene Gewanne Gehren und ein Grundstück angrenzend an die Nordumgehung Schifferstadt (zusammen 98.834 m²) der Bahn schon ein Jahr vor der geplanten allgemeinen Besitzeinweisung zur weiteren Verwendung übergeben werden. Durch diese Konsensfindung mit allen Beteiligten einschließlich der Bahn konnte – wie schon erwähnt - ein sehr teures Flurbereinigungsverfahren im Süden mit einer Größe von 95 ha und hunderten von Beteiligten vermieden werden.

Im Frühjahr 2003, nachdem geklärt war, dass die Bahn ein Planänderungsverfahren durchführt, hat die DBBauProjekt GmbH, die jetzt DBProjektBau GmbH heißt, das Kulturamt angeschrieben und darum gebeten, die Kompensationsflächen im Norden zum Verfahren Schifferstadt (DB) zuzuziehen. Mit Beschluss vom 8.5.2003 – nachdem die diesbezüglichen Grundstücksverhandlungen erfolgreich abgeschlossen waren – wurden diese Flurstücke deshalb zum Flurbereinigungsverfahren zugezogen.

Der Planwuschtermin wurde im März/April 2004 durchgeführt und die Neuordnung der Grundstücke und die vorläufige Besitzeinweisung erfolgte am 17.12. 2004. Die Verlegung der von der Bahn AG gekauften Grundstücke in die neue Trasse und in die landespflegerischen Kompensationsflächen sowie die Verlegung der Beteiligten aus der Trasse in Bewirtschaftungsflächen konnte somit vollzogen werden. Ein Jahr später, am 13.12.2005 konnte das DLR den Flurbereinigungsplan vorlegen. Die eingelegten Widersprüche konnten vom DLR-Rheinpfalz einvernehmlich mit den Beteiligten geregelt werden.

Leider kam der Ausbau der Wirtschaftswege im Jahr 2004 ins Stocken. Wegen fehlender Mauteinnahmen wurden die Bundesmittel gekürzt und die noch ausstehenden Baumaßnahmen auf das Jahresende 2004 bzw. das Jahr 2005 verschoben. Im Jahr 2006 konnten dann die noch ausstehenden Bauarbeiten einschließlich der Sanierung von Böschungsrutschungen (siehe Bild) im Verfahren abschließend durchgeführt werden.



7. Kulturlandschaft, Flächennutzung und Flächennutzungskonflikte im besonderen Fall Schifferstadt

Der durch die Globalisierung in Gang gesetzte Konkurrenzdruck aus dem In- und Ausland auf die landwirtschaftlichen Betriebe und der damit verbundene verschärfte Wettbewerb hat auch beim Gemüsebau keinen Halt gemacht und zwingt die Betriebsleiter in Schifferstadt (und auch anderswo) zu immer weiteren Rationalisierungsmaßnahmen und Ausweitungen der Anbauflächen pro Betrieb. Böden müssen jedoch vielfältige Funktionen erfüllen und sind nicht vermehrbar. Die landwirtschaftliche Flächennutzung steht im ländlichen Raum insbesondere dann in Konkurrenz zu anderen Nutzungsansprüchen, wenn sich industrielle Ballungsräume in der Nähe befinden, wie dies im Schifferstadter-Rhein-Neckarraum der Fall ist.

Die schon seit Jahrzehnten zu beobachtende Tendenz, dass die Landwirtschaftsfläche sich kontinuierlich verringert (im Bundesgebiet verringerte sich die landwirtschaftliche Nutzfläche von 1993 bis 2001 um rd. 410000 ha oder um 2,1%) war selbstredend auch in Schifferstadt zu beobachten. Während in Flurbereinigungsverfahren darauf geachtet wird, dass bessere Böden möglichst auch der landwirtschaftlichen Nutzung erhalten bleiben ist oft bei Industrieansiedlung und anderen Infrastrukturmaßnahmen das Gegenteil zu beobachten. Infrastrukturmaßnahmen und Industrieansiedlungen werden

oft leider dort vorgenommen, wo auch die besten landwirtschaftlichen Böden vorherrschen, da landespflegerisch wertvolle Gebiete möglichst geschont werden.

So auch hier in Schifferstadt: Die Bahntrasse geht durch bestes landwirtschaftliches Gelände und in der Nähe der Autobahn wurde dazu noch ein 12 ha großes Industriegelände im Gemüseanbaugesamt ausgewiesen. Dabei wären Gemarkungsteile die nicht intensiv landwirtschaftlich genutzt werden im äußersten Süden der Gemarkung Schifferstadt vorhanden.



Das 12 ha große Industriegebiet liegt jedoch in der Nähe der Autobahn und hat somit kurze Zufahrtswege. Da weitere Flächen in einer Größe von ca. 44 ha für Bahn, Kompensationsmaßnahmen usw. der Landwirtschaft verloren gehen, sind die wenigen noch verbliebenen Betriebsinhaber gezwungen, immer weiter entferntere Pachtflächen zu bewirtschaften.

Dazu kommen Erschwernisse wie unwirtschaftliche Formen der Grundstücke und Umwege, bedingt durch den Bahnbau, die wegen der Dichte der Infrastrukturmaßnahmen im Flurbereinigungsverfahren nicht alle beseitigt werden konnten. Die landespflegerischen Kompensationsflächen, im Besitz der Bahn AG, sollte – so die Planung - der Stadt Schifferstadt nach der Neuordnung der Grundstücke im Herbst 2004 zur Unterhaltung übergeben werden. Die Bahn AG stellt der Stadt Schifferstadt einen auf 30 Jahre kapitalisierten noch auszuverhandelnden Geldbetrag für die Unterhaltung zur Verfügung. Die Bahn AG ist bestrebt, die Landespflegeflächen zu verkaufen. Ein Landwirt ist jedoch im Raum Schifferstadt nicht zum Kauf bereit, so dass nur die Stadt Schifferstadt und die Gemeinde Böhl-Iggelheim für einen Kauf bzw. die Pflege und Unterhaltung in Frage kommen. Diese haben jedoch bis jetzt daran kein Interesse zur Übernahme in Eigentum und Unterhaltung gezeigt, da eine Pflege auch nach diesen 30 Jahren erforderlich sein wird und damit für die Kommune kostet. Außerdem gibt es in dieser Region keinen Betrieb, der für das anfallende Mähgut Verwendung findet, so dass dieses auf Deponie gefahren werden muss.

8. Der Schlüssel zum Erfolg

Das Spannungsfeld zwischen Grundeigentum und Landespflege konnte im obigen Fall zur Zufriedenheit aller gelöst werden, weil die Flurbereinigungsbehörde und die Teilnehmergeinschaft sich folgende Verhaltensregeln zu Eigen machten:

Das Prinzip der gegenseitigen Achtung und partnerschaftlichen Zusammenarbeit.

Hierbei wurde großer Wert darauf gelegt, die Vorstandschaft und die Menschen vor Ort in die aktive Mitarbeit einzubinden.



Dienstsitz der Abteilung
Landentwicklung und ländliche
Bodenordnung

Impressum

Herausgeber: Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum - (DLR) Rheinpfalz
Abteilung Landentwicklung und ländliche Bodenentwicklung
Konrad-Adenauer-Straße 35, 67433 Neustadt a.d.W., Fon (06321) 671 – 0, Fax (06321) 671 – 1250
Stand Februar 2007-02-14
e-mail: dlr-rheinpfalz@dlr.rlp.de

Bildnachweis: DLR Rheinpfalz; Deutsche Bahn AG; Foto Lenz Schifferstadt.; Andre Werske.

Besuchen Sie unsere Website: www.dlr.rlp.de