

Fahrgastverband PRO BAHN Baden-Württemberg e.V., Luisenstraße 9a, 79098 Freiburg,
info@bawue.pro-bahn.de, Tel.: 0160-94812323

Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Baden-Württemberg e.V., Tübinger Straße 15, 70178 Stuttgart, info@vcd-bw.de, Tel.: 0711-6070217

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e. V., Landesgeschäftsstelle, Marienstr. 28, 70178 Stuttgart, bund.bawue@bund.net, Tel.: 0711-6203060

Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg, Olgastraße 19, 70182 Stuttgart,
info@LNV-bw.de, Tel.: 0711-24895520

An das
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Stuttgart, 19.08.2024

Stellungnahme und Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben Stuttgart, Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart HBF PFA Rückbau Betriebsgleise (Geschäftszeichen: -591ppw/111-2023#030)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Umwelt- und Verkehrsverbände PRO BAHN, VCD, BUND und LNV nehmen in diesem Schreiben gemeinsam Stellung zum oben genannten Planfeststellungsverfahren, dessen Beantragung sie prinzipiell für nicht gerechtfertigt und nicht zulässig halten. Die Verbände erläutern deshalb im Folgenden ihre Einwendungen zu den einzelnen Punkten im Erläuterungsbericht der Vorhabensträgerin DB InfraGO AG.

Eine Anmerkung vorweg: Für uns ist die Frage offen, ob die DB Netz AG wirklich die Vorhabensträgerin für den Rückbau des Gleisvorfelds sein kann. Im November und Dezember 2021 hat der Stuttgarter Gemeinderat in nichtöffentlicher Sitzung die Änderung der Kaufverträge mit der DB für das nach Inbetriebnahme von „Stuttgart 21“ freiwerdende Gelände beschlossen. In den eindeutigen öffentlichen Äußerungen und der Medienberichterstattung wurde als Hauptgrund genannt, dass die Stadt mit diesen Änderungen in die Lage versetzt wird, selbst den Rückbau durchzuführen – weil sie motivierter, schneller und den eigenen späteren Planungen angemessener handeln könne. Auch sollte die Stadt besser, klarer und schneller als die DB juristisch in der Lage sein, naturschutzrechtliche Belange – z.B. den Schutz der Eidechsen – zu bewältigen. Wir bitten sie, die Frage der Antragsberechtigung diesbezüglich zu prüfen – der Inhalt unserer Stellungnahme ist davon unberührt.

A. Veränderte Planungen und rechtliche Rahmenbedingungen – vier zentrale Themenbereiche zur Einschätzung des vorliegenden Planfeststellungsantrages

Einige Planungen bei „Stuttgart 21“ haben sich in den über 30 Jahren seit der öffentlichen Vorstellung des Projekts in einer Pressekonferenz am 18. April 1994 grundlegend geändert. Nicht nur die Zeitplanung für die ursprünglich ab 2008 vorgesehene Gesamtinbetriebnahme hat sich verschoben – das Projekt ist bei weitem nicht mehr das ursprünglich geplante und vor allem in den Planfeststellungsunterlagen beschriebene und letztendlich planfestgestellte Projekt.

Zusätzlich haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen in zwei zentralen Punkten verändert – zum einen wurde das Allgemeine Eisenbahngesetz geändert. Zum anderen gibt die Klimaschutzgesetzgebung auf Bundes- und Landesebene einen klaren Rahmen, wie die Perspektiven des öffentlichen Verkehrs und seines Ausbaus einzuschätzen und zu realisieren sind.

Diese Punkte sind alle relevant für eine Einschätzung des schon laufenden Planfeststellungsverfahrens „Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hauptbahnhof, Planfeststellungsabschnitt Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße (Geschäftszi. 591ppw/111-2023#001)“ mit der Anhörung im vergangenen Winter sowie des nun beantragten Verfahrens zum Rückbau der Betriebsgleise im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes.

A.1 Gäubahn

Während der Tiefbahnhof inzwischen im Dezember 2026 – oder auch noch später – ganz oder in Teilen in Betrieb gehen soll, fehlt dagegen die neue Gäubahnbindung über den Flughafen, die ursprünglich im Rahmen des Planfeststellungsabschnitts 1.3 (später 1.3 b) gebaut werden sollte. Nach über 20 Jahren erwies sich diese Planung aus vielen Gründen als nicht sinnvoll, nicht durchsetz- bzw. nicht (baulich) machbar. Das laufende Planfeststellungsverfahren 1.3b wurde deswegen inzwischen abgebrochen. Die Planung wurde deshalb rechtlich und finanziell aus dem Projekt „Stuttgart 21“ ausgegliedert – sie soll bewusst formal nicht mehr Teil des Projekts sein, nicht mehr Teil der Verträge – und in das bestehende BVWP-Projekt „ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“ als neues Teilprojekt „Gäubahnausbau Nord“ überführt. Auch der neue Bauherr – die Bundesregierung – hat mit Stuttgart 21, dem eigenwirtschaftlichen Projekt der DB formal nichts zu tun – sie ist nicht Projekt- und Vertragspartner, sie hat bei Sitzungen des Lenkungskreises nur Gaststatus.

Damit findet innerhalb des Projektes Stuttgart 21 nach jetzigem Planungsstand nur die Kappung der Gäubahn bzw. Unterbrechung der Strecke Stuttgart Hbf – Zürich – Mailand statt und kein „Ersatz“ innerhalb des Projekts und seiner gültigen Planfeststellungsbeschlüsse, der aber zwingend notwendig wäre. Somit ist die Unterbrechung der Gäubahn kein „Umbau“, wie ihn das Bundesverwaltungsgericht im Juli 2018¹ für rechtmäßig erachtet hatte, weil dort unterstellt wurde, dass jede bestehende „Strecke“ innerhalb Stuttgart 21 nach Kappung durch eine andere Streckenführung ersetzt werde. Die jetzt geplante Kappung der Gäubahn als Voraussetzung des beantragten Rückbaus des Gleisvorfeldes ist nicht durch die bestehenden Planfeststellungsbeschlüsse und das BVerG-Urteil gedeckt. Die Kappung der Gäubahn widerspricht diesem sogar deutlich und ist deswegen nicht zulässig. Damit ist auch der zur Stellungnahme anstehende Rückbau nicht zulässig.

Es ist nun im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans ein über 11 km langer sogenannter Pfaffensteigtunnel von Böblingen bis zum Flughafen geplant, der sich aber noch im Stadium der teilweisen Planfeststellung befindet und dessen Finanzierung trotz eines geplanten bzw. öffentlich versprochenen

¹ Urteil BVerwG 3C 21.16, VG 13 K 2947/12, schriftlich vom 23. Oktober 2018

Baubeginns im Jahr 2026 noch nicht gewährleistet ist – Ausgang offen. Dadurch entsteht selbst nach sehr optimistischer Planung der DB eine Verzögerung um mindestens sechs Jahre – geplanter Fertigstellungstermin Dezember 2032 – bis wieder Züge von der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof fahren können. In diesen 6 Jahren ist die Gäubahn wenige Kilometer vor dem Hauptbahnhof unzulässig unterbrochen; Fahrgäste müssen auf Stadtbahnen und S-Bahnen umsteigen. Gegen diese – von den Planfeststellungsbeschlüssen zu S21 nicht abgedeckten und gerechtfertigten – Planungen liegen Klagen vor. Wir halten deswegen den Rückbau von Gleisanlagen und der für den Betrieb notwendigen Infrastruktur der Gäubahn im Gleisvorfeld für nicht genehmigungsfähig, planfeststellbar – der Planfeststellungsantrag ist zurückzuweisen.

A.2 European Train Control System (ETCS)

Im April 2020 einigten sich die Projektpartner von Stuttgart 21 mit der Bundesregierung auf das Projekt „Digitaler Knoten Stuttgart“ (DKS) und seine Finanzierung. Der gesamte neue Eisenbahnknoten Stuttgart und – in der dritten Ausbaustufe bis 2030 – die bisherigen Strecken bis zu den Endpunkten der S-Bahn sollen auf das „European Train Control System“ (ETCS) aus- bzw. umgerüstet werden. Während die beiden ersten Ausbaustufen keine zusätzlichen Kapazitäten gegenüber der herkömmlich Leit- und Signaltechnik erbringen, soll erst die dritte Ausbaustufe ca. 20% mehr Kapazität erreichen und die für Stuttgart 21 versprochenen Kapazitäten gewährleisten.

Zum jetzigen Zeitpunkt im August 2024 ist immer noch unklar, in welchem Ausbaustandard die Ausrüstung des DKS bis Dezember 2026 geschieht. Frühestens im September 2024 könnte auf einer Aufsichtsratssitzung der DB AG final entschieden werden, ob und wieweit der bisherige Gremienvorbehalt der DB zur Finanzierung des ETCS Baustein 3 – die allein einen möglichen Kapazitätsgewinn gegenüber herkömmlicher LST darstellt – aufgehoben und welche Elemente davon in welchen Zeiträumen real umgesetzt werden. Davon hängt auch nach einer möglichen (Teil-)Inbetriebnahme von Stuttgart 21 die Kapazität des Eisenbahnknotens ab – niemand kann zum jetzigen Zeitpunkt verbindlich bestimmen, ob und wie lange auch nach Dezember 2026 noch Teile des Kopfbahnhofes weiterbetrieben werden müssen, um die Kapazitäten für einen ordnungsgemäßen Betrieb des Fernverkehrs und des vom Land Baden-Württemberg geplanten Regionalverkehrs zu gewährleisten. Deswegen ist heute bei einer objektiv unklaren Kapazitätssituation von Stuttgart 21 zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und den darauffolgenden Jahren ein Planfeststellungsverfahren zum Rückbau der bestehenden Betriebsgleise des Hauptbahnhofes unangemessen und abzulehnen. Nicht zu wissen, welche Kapazitäten wann wirklich vorhanden sein werden, aber schon einmal den Rückbau der bestehenden Kapazitäten planfeststellen lassen zu wollen bzw. zu genehmigen ist mehr als voreilig und nicht zu verantworten – ein solches Verfahren darf unserer Auffassung nach gar nicht durchgeführt werden. Wir bitten das EBA deswegen, das Verfahren sowie das Verfahren zum „Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hauptbahnhof, Planfeststellungsabschnitt Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße (Geschäftszi. 591ppw/111-2023#001)“ einzustellen bzw. abzubrechen.

A.3 Das geänderte „Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)

Zum Jahresende 2023 wurde das „Allgemeine Eisenbahn-Gesetz“ (AEG) geändert². Eine wesentliche Änderung betraf den AEG §23: „Der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks, das Betriebsanlage einer Eisenbahn ist oder auf dem sich eine Betriebsanlage einer Eisenbahn befindet, liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der Aufrechterhaltung sowie der Weiterentwicklung der Eisen-

² Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist

bahninfrastruktur im Rahmen der kurz-, mittel- oder langfristig prognostizierbaren zweckentsprechenden Nutzung“. Die Verbände begrüßen diese hohe Wertschätzung und diesen starken Schutz, den der Gesetzgeber mit dieser Gesetzesänderung der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur zukommen lässt. Im öffentlichen Recht ist mehr als ein „überragendes öffentliches Interesse“ kaum denkbar – dies hat zwangsläufig auch Auswirkungen auf die beantragten Planfeststellungen zu den Gleisrückbauten bei Stuttgart 21.

Die Verbände halten den kompletten Rückbau des Gleisvorfelds/der Betriebsgleise im Hauptbahnhof für unzulässig, da Teile der Gleise sogar aktuell bzw. kurzfristig, andere zukünftig noch für den Eisenbahnverkehr benötigt werden.

Laut Planrechtfertigung ist der beantragte Rückbau wie vom Bundesverwaltungsgericht in einem Urteil von 2018 festgestellt ein Umbau des Bahnknotens, der keine Stilllegung benötigt. Die – auch in der Planrechtfertigung im Erläuterungsbericht enthaltene – formale Unterscheidung des beantragten Rückbaus ohne Stilllegungsverfahren von einer Entwidmung bzw. einem Entwidmungsverfahren nach AEG §23 ist inhaltsleer und sinnfrei. De facto wird damit der Rückbau für möglich und sinnvoll gehalten, unabhängig davon, ob die Flächen im Anschluss entwidmet werden können – die logische theoretische Folge wäre ein brachliegendes ungenutztes aber gewidmetes Bahngelände direkt am neuen Tiefbahnhof im Herzen der Stadt. Die Widmung beinhaltet ein Überplanungsverbot und verhindert – entgegen der Aussagen in der Planrechtfertigung – eine städtebauliche Nutzung. Laut Jahrzehntelanger Rechtsprechung im öffentlichen Recht ist Städtebau kein „überragendes öffentliches Interesse“, was laut AEG §23 zwingende Voraussetzung für eine Entwidmung ist. Zusätzlich muss nachgewiesen werden, dass auf dem Gelände bzw. Teilen davon kurz-, mittel- und langfristig keine prognostizierbare Nutzung in der Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur vorhanden ist. Eine erste vertiefte aber noch nicht umfassende Betrachtung dieser Frage finden sie in dieser Stellungnahme in den Punkten B.) bis G.). Ein zusätzlicher Hinweis, um auch hier die Offensichtlichkeit der Gefahr der nicht ausreichenden Kapazitäten bei Stuttgart 21 zu belegen: es bestehen berechtigte Zweifel, ob die vom Land Baden-Württemberg beabsichtigten Nah- und Regionalverkehrsbestellungen für die nächsten Jahre mit Stuttgart 21 abgewickelt werden können. Klarer kann „eine prognostizierbare Nutzung“ aus dem AEG §23 nicht nachgewiesen werden.

Das aktuell offensichtlichste Beispiel: Schon ein ersatzloser Rückbau/de facto Stilllegung der für den Betrieb der Gäubahnverbindung notwendigen Gleise, Bahnsteige, Weichen und LST im Gleisvorfeld ist offensichtlich sinnfrei, da nach dem neugefassten AEG §23 eine Entwidmung derzeit und in absehbarer Zeit nicht möglich ist. Es gibt definitiv eine kurzfristig prognostizierbare Nutzung: die Gleise und die Infrastruktur liegen schon, es findet darauf Fern- und Regionalverkehr bis in die Schweiz statt. Wenn nicht entwidmet werden kann, was soll dann der Rückbau/die Stilllegung bzw. deren Beantragung und Genehmigung?

So erklären sich die Bemühungen in der Planrechtfertigung ab Seite 12 auf 1,5 Seiten, trotz signifikant klarer Rechtslage des neuen AEG §23, vorbeugend zu behaupten, dass ein Entwidmungsverfahren mit einer städtebaulichen Begründung erfolgreich durchgeführt werden kann. Inhaltlich gegenstandlos ist dieser – nach eigenen Worten in der Planrechtfertigung – derzeit in diesem Verfahren formal nicht notwendige Versuch, einem Rückbau und seiner Genehmigung präventiv doch eine Perspektive mit Sinn zu geben. Auch die DB hat wohl erkannt, dass ein brachliegendes, ungenutztes, aber gewidmetes Bahngelände direkt am neuen Tiefbahnhof im Herzen der Stadt absurd wäre – sowohl es offensichtlich anzustreben als auch im realen Ergebnis.

Wir weisen zusammenfassend darauf hin, dass eisenbahnrechtlich allein schon die Frage der Nutzung der Gäubahninfrastruktur im Gleisvorfeld eine Genehmigung des beantragten Rückbaus verhindert. Auch eine vorläufige Betrachtung der kurz-, mittel- und langfristigen prognostizierbaren Nutzung, die eine weitere Widmung der vom Rückbau betroffenen Flächen gesetzlich „zementiert“ macht deutlich, dass es weiter Kapazitätsprobleme bei Stuttgart 21 gibt, die einen pauschalen Rückbau der gesamten Bahnanlagen inkl. Gleisvorfeld auch eisenbahnrechtlich unmöglich bzw. sinnfrei machen.

A.4 Klimaschutzgesetze erfordern erhöhte Leistungsfähigkeit des Bahnsektors

Die Klimaschutzgesetze des Bundes und des Landes Baden-Württemberg sehen bis 2045 bzw. 2040 die vollständige Dekarbonisierung vor. Allerdings verfehlt der Verkehrssektor seit Jahren seine Treibhausgas-Minderungsziele – wie mehrfach öffentlich vom „Expertenrat Klima“ der Bundesregierung kritisiert, zuletzt am 3. Juni 2024 (<https://www.expertenrat-klima.de>). Diese Zielverfehlung könnte nach aktuellen Medienberichten für Deutschland teuer werden³. Zur Vermeidung dieser Strafzahlungen sind Maßnahmen zur Steigerung der ÖV-Nutzung naheliegend und sehr wahrscheinlich. Bundesverkehrsminister Wissing hatte auch im April darauf hingewiesen, dass zur Einhaltung der Klimaziele im Verkehrssektor Pkw-Fahrverbote am Wochenende angeordnet werden müssten⁴. Ein solches Fahrverbot würde ebenfalls zu einer signifikanten Erhöhung der Nachfrage im Schienenverkehr führen. Auch weitere alternativ diskutierte Maßnahmenpakete zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor gehen „zwangsläufig“ von einem starken Ausbau des ÖPNV-Angebotes und einer Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes aus. Die einhellige Meinung: ohne eine relevante Steigerung der Schienenkapazitäten ist eine klimaschutzgesetzkonforme Verkehrswende nicht machbar.

Diese bundes- und landespolitischen Gesetze erfordern somit in Stuttgart, dem zentralen Knoten des Fern- und Regionalverkehrs in Baden-Württemberg, deutlich mehr Leistungsfähigkeit, als in den ursprünglichen Planfeststellungsanträgen und -beschlüssen zu Stuttgart 21 unterstellt und berücksichtigt. Auch an dieser Stelle hat sich die Welt relevant verändert. Dies muss berücksichtigt werden – sagt der Gesetzgeber.

A.5 Resümee

In allen vier näher betrachteten Themenbereichen – Gäubahn, ETCS/Kapazität, geändertes AEG, Klimaschutzgesetzgebung – ergibt sich, dass die beantragte Planfeststellung eines Rückbaus des Gleisvorfelds des Stuttgarter Hauptbahnhofes derzeit nicht zulässig und abzuweisen ist. Aus unserer Sicht macht diese Planfeststellung alles andere als Sinn und wäre ein Beitrag zur Verschlechterung des Angebots im Stuttgarter Eisenbahnknoten und dessen Qualität. Das kann nicht genehmigt werden.

Erst eine verbindliche Planung und Finanzierung dieser „... Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der kurz-, mittel- oder langfristig prognostizierbaren zweckentsprechenden Nutzung“ (AEG §23) kann eine solide Grundlage für einen gezielten, vermutlich teilweisen Um- bzw. Rückbau der vorhandenen Bahnanlagen am Hauptbahnhof in Stuttgart schaffen. Lösungen, die von Projektpartnern pauschal abgelehnt bzw. zu Unrecht politisch ins Abseits geschoben wurden wie die Ergänzungsstation werden dabei konzeptionell eine Rolle spielen müssen. Eine solche Planung besteht notwendigerweise aus mehreren Elementen mit zeitlichen, mittel- und langfristigen Optionen – nicht Alles muss und kann gleichzeitig realisiert werden. Sobald eine solche Planung mit breiter fachlicher und

³ [Klimaschutz: So teuer könnte das Nein zum Tempolimit für Deutschland werden - DER SPIEGEL](#)

⁴ [Ohne Fahrverbote: Wie Wissing seine Klimaziele erreichen kann \(deutschlandfunk.de\)](#)

politischer Zustimmung und Unterstützung sowie mit hinterlegter Finanzierung vorliegt, ist sie Grundlage für ein Verfahren zum Gleisrückbau und Entwidmung nach AEG §23, der dann wirklich nicht mehr benötigten Bahnanlagen im Stuttgarter Zentrum. Umgekehrt verhindert das fehlende Vorliegen einer solchen abgestimmten Planung den jetzt beantragten Gleisrückbau.

B. Rechtliche Einwendungen

Zum Erläuterungsbericht haben wir im Einzelnen noch folgende ergänzenden und vertiefenden Einwendungen:

B.1 Wirtschaftliche Interessen an einer Flächennutzung rechtfertigen keinen Gleisrückbau

Im Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.2 „Wirtschaftliche Aspekte“ wird festgestellt:

Schließlich ist die Besonderheit des Bahnprojekts Stuttgart 21 zu berücksichtigen. Dieses ist dadurch gekennzeichnet, dass die Landeshauptstadt Stuttgart frühzeitig durch den Erwerb der Flächen des Gleisvorfelds und angrenzender Bahn-Areale einen Finanzierungsbeitrag zum Projekt Stuttgart 21 geleistet hat.

Diese Aspekte spielen laut Eisenbahnrecht bei einer Stilllegung bzw. einer Freistellung keine Rolle. Die Stadt hat die Fläche im Wissen gekauft, dass darauf noch längere Zeit Bahnbetrieb stattfinden wird und dass die Fläche erst dann übergeben werden kann, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht. Die Stadt erhält außerdem seit 2021 Entschädigungszahlungen von der DB, die den finanziellen Schaden durch die verzögerte Bebauung ausgleichen. Der Finanzierungserlös aus dem Verkauf der Bahngrundstücke bzw. das Einsparen von Entschädigung ist kein die Planrechtfertigung tragender Aspekt.

Die Gäubahn ist eine Strecke des europäischen TEN-T-Grundnetzes. Erklärtes Ziel der EU ist es, Schienennetze als Rückgrat eines nachhaltigen Verkehrssystems auszubauen. Hier soll nun aber eine existierende Verbindung, die zwei wirtschaftsstarken europäischen Räume – die Metropolregion Stuttgart und die Region Zürich – miteinander verbindet, für viele Jahre gekappt werden. Die Schweiz gehört neben den USA und China zu den wichtigsten Handelspartnern für Baden-Württembergs Wirtschaft⁵. Die Unterbrechung einer europäischen Magistrale erschwert den Verkehr mit den Nachbarländern Schweiz und Italien sowie mit dem gesamten Raum südlich von Stuttgart (Oberer Neckar, Schwarzwald, Bodensee) und verursacht dadurch großen volkswirtschaftlichen Schaden, der den Nutzen aus dem Grundstücksverkauf überwiegt.

B.2 Die ursprüngliche Planfeststellung ist für den Rückbau nicht ausreichend

Im Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.3 „Planrechtfertigung aus eisenbahntechnischer Sicht“ wird festgestellt:

Dabei ist zunächst festzuhalten, dass das Gleisvorfeld des heutigen Stuttgarter Kopfbahnhofs bereits deswegen für Eisenbahnbetriebszwecke nicht mehr nutzbar sein wird, weil dessen Rückbau an entscheidenden Stellen bereits bestandskräftig planfestgestellt ist.

Auf ein Stilllegungsverfahren konnte im Planfeststellungsverfahren nur verzichtet werden, weil ein mindestens gleichwertiger Ersatz für die Infrastruktur geschaffen wird. Dabei ging man davon aus, dass mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 alle Verbindungen wieder hergestellt werden. Wie schon oben beschrieben, handelt es sich ohne eine Realisierung der neuen Gäubahanbindung nur um eine Teilinbetriebnahme, so dass die Planrechtfertigung für den Rückbau frühestens nach der Fertigstellung

⁵ <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/3452732/e3a74672dc083b4644ad093e85ce3754/bw-top-ten-ah-partner-jan-2021-data.pdf>

der neuen Gäubahn anbindung gegeben sein wird. Dies ist aber nach dem Rückzug des Planfeststellungsantrags für den PFA 1.3b am 2. April 2024 zumindest für mindestens acht Jahre nicht mehr der Fall, bis mit dem sog. Pfaffensteigtunnel eine neue Verbindung über den Flughafen zur Verfügung steht. Die Inbetriebnahme dieses Tunnels im Dezember 2032 ist laut DB nur unter der Annahme geplant, dass keine Klagen gegen das Vorhaben geführt werden, was angesichts der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen und der Unterquerung von Leinfelden sehr unwahrscheinlich ist. Daher ist auch die Dauer des Planfeststellungsverfahrens von nur zwei Jahren unrealistisch. Auch wurde der ursprünglich geplante Start der Bauzeit bereits von 01/2026 auf 07/2026 verlegt, wobei das Bauende weiter mit 12/2032 angegeben wird, ohne dass erkennbar wäre, warum der Bau nun statt sieben nur noch sechseinhalb Jahre dauern sollen und was der Grund für diese Beschleunigung ist.

B.3 Der Rückbau erfordert ein Stilllegungsverfahren

Im Erläuterungsbericht, Abschnitt 1.1 „Beschreibung der Gesamtmaßnahme“ wird folgendes festgestellt:

Ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG ist im Hinblick auf die antragsgegenständliche Eisenbahninfrastruktur nicht erforderlich (BVerwG, Urt. v. 05.07.2018 – 3 C 21.16 -, NVwZ 2019, 69).

Dieses Urteil bezog sich aber darauf, dass eine Strecke nicht stillgelegt, sondern gleichwertig ersetzt wird. Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 05.07.2018 wird dazu ausgeführt⁶:

Das Verwaltungsgericht ist davon ausgegangen, dass sich der Begriff der Strecke und deren Einstellung nicht anlagenbezogen auf eine konkrete Gleisanlage bezieht, sondern in einem funktionalen Sinne auf die Verbindung zwischen einem Abfahrts- und einem Bestimmungsort. Entsprechend hat es zugrunde gelegt, dass keine Streckenstilllegung, sondern nur eine Änderung der Streckenführung gegeben ist, wenn ein Teilstück einer Strecke durch ein anders verlaufendes Teilstück ersetzt werde.

Weiter heißt es dort⁷:

Danach hat das Verwaltungsgericht eine Streckenstilllegung zutreffend verneint. Nach seinen bindenden tatsächlichen Feststellungen (§ 137 Abs. 2, § 134 Abs. 4 VwGO) bleiben unter veränderter Streckenführung sämtliche Bahnverbindungen von und zum Stuttgarter Hauptbahnhof erhalten.

Dabei ging das Bundesverwaltungsgericht davon aus, dass die Gäubahn höchstens vier Monate nach der Unterbrechung über den Flughafen wieder an den Hauptbahnhof angebunden sein wird. Eine langjährige Unterbrechung war nicht Verfahrensgegenstand. Nach heutigem Planungsstand wird aber die wichtige Anbindung von Süden über die Gäubahn erst in ferner Zukunft wieder hergestellt, wobei deren Realisierung noch nicht gesichert ist. Weder liegt ein Planfeststellungsbeschluss noch eine gesicherte Finanzierung für das Projekt „Pfaffensteigtunnel“ vor. Die Unterbrechungsdauer ist damit ungewiss - beträgt aber mindestens das Zehnfache der ursprünglich geplanten Unterbrechungsdauer.

Daraus ergibt sich eine geänderte Rechtslage.

Ein Stilllegungsverfahren nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist im Hinblick auf die antragsgegenständliche Eisenbahninfrastruktur erst dann nicht erforderlich, wenn die neue Gäubahn anbindung realisiert ist. Erst dann findet tatsächlich eine Verlegung der Infrastruktur im Sinne des BVerwG-

⁶ BVerwG, Az.: 3 C 21/16, Rn. 29

⁷ BVerwG, Az.: 3 C 21/16, Rn. 32

Urteils vom 5.7.2018 statt. Solange die Gäubahn anbindung nicht hergestellt ist, liegt keine Verlegung der Infrastruktur vor und es muss somit zwingend ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG durchgeführt werden.

Das geht aus drei Rechtsgutachten hervor, die von der Stadt Stuttgart, von den Anliegergemeinden der Gäubahn und den Umwelt- und Verkehrsverbänden eingeholt wurden. Nach der übereinstimmenden Aussage dieser Gutachten darf die Strecke – und damit auch das Gleisvorfeld – nicht beseitigt werden, solange kein gleichwertiger Ersatz besteht. Nach § 11 AEG muss ein Stilllegungsverfahren und anschließend noch ein Freistellungsverfahren nach § 23 AEG durchgeführt werden. Solange dies nicht erfolgreich abgeschlossen ist, besteht eine Betriebspflicht.

Aus dem Gutachten⁸ von Prof. Urs Kramer (Universität Passau) vom April 2022, das von mehreren Umwelt- und Verkehrsverbänden in Auftrag gegeben worden war, geht hervor, dass die geplante Unterbrechung der Gäubahn nicht vom bestehenden Planfeststellungsbeschluss gedeckt und der Abbau der Gleise somit nicht zulässig ist. Vielmehr muss der Planfeststellungsbeschluss aufgrund einer geänderten Sachlage angepasst werden. Er muss um bauliche Vorkehrungen für die lange Übergangszeit bis zur ersatzweisen Anbindung der „Gäubahn“ über die künftige Streckenführung über den Stuttgarter Flughafen ergänzt werden. Die langjährige Unterbrechung entspräche einer Stilllegung, die von der DB AG erst noch beantragt werden müsste. Das Urteil des BVerwG steht dem nicht entgegen, da das BVerwG von einer nahezu lückenlosen Übergangsphase im Parallelbetrieb ausging. Eine Unterbrechung der Gäubahn war nicht Teil des Sachverhaltes.

Dazu schreibt Prof. Kramer in seinem Gutachten:

Das Gericht ist demnach von einem nahtlosen Ersatz der „Panoramastrecke“ durch die neue unterirdisch verlaufende Streckenführung ausgegangen. Dass die Züge der „Gäubahn“ überhaupt für eine Übergangszeit – seien es vier Monate, fünf oder gar zehn Jahre – in Stuttgart-Vaihingen bzw. am neu zu errichtenden „Nordhalt“ enden und ihre Fahrgäste in die S-Bahn umsteigen müssen, stand zum Zeitpunkt des Urteils des BVerwG noch gar nicht zur Debatte. Die Abbindung der „Gäubahn“ ohne die (zumindest nahezu) zeitgleiche Inbetriebnahme ihres unterirdischen Ersatzes war demnach nie Teil des Sachverhaltes und des Streitgegenstandes der Klage vor dem BVerwG.

Die Einschätzung des Gutachtens von Prof. Kramer, dass die Gäubahn nicht „so einfach“ unterbrochen werden darf, sondern dass dafür seitens der DB ein Stilllegungsantrag gestellt werden muss, wurde auch noch durch ein Gutachten⁹ von Prof. Hermes im Auftrag der Anliegerkommunen an der Gäubahn bestätigt.

In einem Stilllegungsverfahren müssen auch die Interessen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen berücksichtigt werden und die DB AG kann nicht allein darüber entscheiden, ob ein umsteigefreier Verkehr auf der Gäubahn durchgeführt werden soll. So können z. B. private Bahngesellschaften Interesse an einem eigenwirtschaftlichen Verkehr zum Bodensee oder in die Schweiz und nach Italien anmelden. Auch Eisenbahngesellschaften mit historischen Fahrzeugen haben ein Interesse daran, Sonderzugfahrten von Stuttgart Hauptbahnhof über die Panoramabahn zu unternehmen. Gerade solche

⁸ https://www.bund-bawue.de/fileadmin/bawue/Dokumente/Themen/Stuttgart_21/2022-04-28_Gutachten_Gaeubahn_S_21_finale_Fassung.pdf

⁹ Kurzgutachten Prof. Dr. Georg Hermes (Goethe-Universität Frankfurt am Main), Juni 2022, „Bestehen Rechte von Anliegerkommunen gegen die Unterbrechung der direkten Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof?“, <https://www.horb.de/ceasy/resource/19958>

Prof. Dr. Georg Hermes (Goethe-Universität Frankfurt am Main), Juni 2022,

Züge können den zukünftigen S21-Tiefbahnhof nicht anfahren, so dass ein Interesse am Fortbestand zumindest von Teilen der bisherigen Infrastruktur besteht. Solche Fahrten fanden in der Vergangenheit bereits statt und fanden großes Interesse. Ein Rückbau des Gleisvorfelds würde einen solchen Betrieb verunmöglichen und darf auch deshalb nicht genehmigt werden.

B.4 Es besteht eine Betriebspflicht und es ist ein Freistellungsverfahren notwendig

Im Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.4 „Planrechtfertigung aus städtebaulicher Sicht“ wird festgestellt:

Für die Planrechtfertigung streitet auch der Gesichtspunkt der Förderung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Landeshauptstadt Stuttgart, insbesondere im Hinblick auf den dringend benötigten Wohnungsbau. Durch den beantragten Rückbau der Eisenbahnbetriebsanlagen, entsteht ein erheblicher Zeitvorteil für die städtebauliche Entwicklung, weil die Landeshauptstadt Stuttgart die zum Rückbau von Eisenbahnbetriebsanlagen erforderlichen Einzelgenehmigungen nach der Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG – die nach Lage der Dinge erst nach Inbetriebnahme des neuen unterirdischen Durchgangsbahnhofs in Betracht kommt – nicht einzuholen braucht, sondern sogleich mit ihren Umsetzungsmaßnahmen beginnen kann.

Das wäre ein Rechtsbruch, denn wie in Abschnitt 2.3 des Erläuterungsberichts richtig bemerkt wird, „verliert eine Fläche allein durch den Rückbau der dort befindlichen Infrastruktureinrichtungen nicht den Status als Betriebsanlage der Eisenbahn“. Dazu muss zuerst ein Verfahren zur Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG durchgeführt werden. Das kann erst nach Inbetriebnahme aller Funktionen des Gesamtprojektes „Stuttgart 21“, zu denen die neue Gäubahn-Anbindung gehört, erfolgen. Diese ist bis heute noch nicht planfestgestellt. Sollte die Planfeststellung scheitern, würde keine Gäubahn-Anbindung mehr bestehen; die bestehende Gäubahn-Anbindung wäre durch den Rückbau der Gleise unterbrochen. Es wird deutlich, dass dieses Vorgehen nicht sinnvoll sein kann. Vor einer Freistellung dürfen keine unumkehrbaren Fakten geschaffen werden.

Diese Ansicht wird von einem Gutachten¹⁰, das die Stadt Stuttgart in Auftrag gegeben hatte und das der Öffentlichkeit und auch dem Gemeinderat mindestens eineinhalb Jahre vorenthalten worden war, unterstützt. Das Gutachten, das im Juni 2022 schließlich doch noch veröffentlicht wurde, kam zum Ergebnis, dass für die Panoramastrecke eine weitere Betriebspflicht durch die Deutsche Bahn "zumindest im Interimszeitraum" besteht. Zu dieser Frage stellt das Gutachten folgendes fest (S. 46):

Die Betriebspflicht der DB Netz für die Panoramastrecke (Abschnitt zwischen Böblingen-Goldberg und Streckenübergang 4803/4860) entfällt nicht im mehrjährigen Zeitraum zwischen Kappung der Gleise der Panoramabahn und Fertigstellung der Flughafenanbindung, es sei denn, die Unternehmensgenehmigung wird (noch) durch eine Stilllegungsgenehmigung oder in sonstiger Weise geändert. Unter der Annahme der Fragestellung, dass bei Kappung der Gäubahn keine Ersatzverbindung zur Verfügung steht, ist insoweit ein Stilllegungsverfahren gemäß § 11 AEG erforderlich.

Im Stilllegungsverfahren wird die Strecke zunächst anderen Unternehmen zur Übernahme angeboten. Auch wenn kein Unternehmen Interesse an einem Betrieb der Infrastruktur der Gäubahn und des daran anschließenden Gleisvorfelds haben sollte und ein Stilllegungsantrag deshalb erfolgreich wäre, ist

¹⁰ Gutachten zur Betriebspflicht an der „Panoramastrecke“ in der Landeshauptstadt Stuttgart, November 2020, WMRC Rechtsanwälte Wichert und Partner mbB, <https://www.stuttgart.de/leben/stadtentwicklung/bahnprojekt-stuttgart-ulm/gaeubahn-faktencheck-2022/fragen-rund-um-die-gaeubahn.php.media/343130/gutachten-betriebspflicht-panoramabahn.pdf>

die Strecke weiterhin für den Schienenverkehr bis zum Hauptbahnhof gewidmet und es müsste zusätzlich noch eine Freistellung des Geländes von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG erfolgen. Diese wäre dann laut diesem Gutachten an Bedingungen geknüpft, siehe dazu Seite 30 des Gutachtens:

Nach der Konzeption des AEG entfällt die Zweckbindung des bahnnotwendigen Eisenbahnvermögens (Widmung) nicht durch tatsächliche Betriebsaufgabe. ...

Auch ein Erwerber wird von den Beschränkungen erst und nur dadurch frei, dass die Freistellung von Bahnbetriebszwecken im Verfahren nach § 23 Abs. 1 AEG festgestellt wird (...). Eine Freistellung darf nur bewilligt werden, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist (...).

Dass kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht, kann angesichts von heute etwa 8.000 Fahrgästen pro Tag auf dieser Verbindung ausgeschlossen werden. Diese Fahrgäste wollen ohne Umsteigen zum Hauptbahnhof fahren, denn diejenigen, die Ziele an der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Stuttgart-Vaihingen und dem Hauptbahnhof haben, steigen auch heute schon in Böblingen auf die S1 um, wo gute Anschlüsse am selben Bahnsteig bestehen.

Für die rechtliche Durchsetzung einer Freistellung haben sich vor kurzem die Voraussetzungen geändert. Im Zuge einer Gesetzesinitiative der Bundesregierung zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich haben Bundestag und Bundesrat im Dezember 2023 eine Änderung des § 23 AEG beschlossen¹¹. Der neu vorangestellte Absatz 1 dient der Klarstellung des Vorrangs des Erhalts von Eisenbahninfrastruktur auch für künftige Nutzungen und lautet jetzt¹²:

(1) Der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks, das Betriebsanlage einer Eisenbahn ist oder auf dem sich eine Betriebsanlage einer Eisenbahn befindet, liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der Aufrechterhaltung sowie der Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der kurz-, mittel- oder langfristig prognostizierbaren zweckentsprechenden Nutzung.

Mit dem neuen Abwägungskriterium des „überragenden öffentlichen Interesses“ wird der Maßstab für die Entscheidung auf Freistellung eines Grundstücks von der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung verstärkt, was die Hürden für eine „Entwidmung“ von Bahnflächen, wie sie im vorliegenden Planfeststellungsverfahren angestrebt wird, weiter erhöht. Die Nutzung für Bahnbetriebszwecke wird damit eindeutig vor anderen Nutzungen priorisiert.

B.5 Das Planungsrecht beim Projekt „Stuttgart 21“ ist nicht mehr gültig

Ein Rechtsgutachten¹³ von Prof. Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zu möglichen rechtlichen Auswirkungen einer Abbindung der Gäubahn verweist darauf, dass Stuttgart 21 als Gesamtprojekt genehmigt wurde. Die Planfeststellung ging davon aus, dass alle Abschnitte im engen zeitlichen Zusammenhang umgesetzt werden. Inzwischen wurde ein Abschnitt (1.3b) aufgegeben bzw. der Antrag am 2. April 2024 zurückgezogen und die Anbindung stattdessen in ein anderes Projekt, dem sogenannten „Gäubahnausbau Nord“, ausgegliedert. Indem nun ein Teil aus diesem Gesamtvorhaben

¹¹ <https://dip.bundestag.de/vorgang/gesetz-zur-beschleunigung-von-genehmigungsverfahren-im-verkehrsbereich-und-zur-umsetzung/299222?term=20/8922&rows=25&pos=2>

¹² <https://dsrerver.bundestag.de/btd/20/089/2008922.pdf>

¹³ Professor Dr. Remo Klinger, GEULEN & KLINGER Rechtsanwälte, April 2023, https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/Rechtsgutachten_Ga%CC%88ubahn.pdf

herausgelöst und in ein anderes Vorhaben eingebracht wird, das sich noch in einer sehr frühen Planungsphase befindet und dessen zeitnahe Finanzierung nicht sichergestellt ist, wird der planerische Zusammenhang der einzelnen Planfeststellungsabschnitte nach Auffassung des Gutachters verletzt. Die Genehmigung sowie die gesicherte Finanzierung für dieses neue Projekt stehen noch aus. Die alte Planung des Projekts „Stuttgart 21“ muss deshalb überarbeitet werden. Das Planungsrecht ist wegen der Heraustrennung der Gäubahnabbindung aus dem Gesamtprojekt nicht mehr gültig.

C. Für das Gleisvorfeld besteht für absehbare Zeit weiter ein Verkehrsbedürfnis

Im Erläuterungsbericht wird an mehreren Stellen festgestellt, dass das Gleisvorfeld nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nicht mehr für den Eisenbahnbetrieb benötigt wird, siehe Abschnitt „1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens), 1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahme“,

Der Antrag auf Rückbau des Gleisvorfelds Stuttgart Hbf resultiert aus der Entbehrlichkeit der Eisenbahnbetriebsanlagen des Gleisvorfeldes nach Inbetriebnahme des Projekts „Stuttgart 21“ sowie aus dem öffentlichen Interesse der Landeshauptstadt Stuttgart, diese freiwerdenden Flächen städtebaulich zu entwickeln.

Abschnitt „1.2 Lage des Planfeststellungsabschnitts“,

Nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 werden die hier antragsgegenständlichen Anlagen nicht mehr benötigt und können zurückgebaut werden.

Abschnitt „2.1 Allgemeine Einordnung“,

Für eine Nutzung besteht auch kein Bedürfnis, da alle Bahnstrecken, die heute in den Stuttgarter Kopfbahnhof führen, künftig an den neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof angebunden sein werden (BVerwG, Urt. v. 05.07.2018 – 3 C 21.16 –, juris Rn. 32).

und Abschnitt 3 „Varianten und Variantenvergleich, 3.1 Abschnittsbildung“

Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof übernimmt nach dessen Fertigstellung die Aufgaben des bestehenden Stuttgarter Kopfbahnhofes vollständig. Daher ist nach dem heutigen Stand kein Bedarf für den Erhalt des Kopfbahnhofes und des zugehörigen Gleisvorfeldes gegeben.

Die für Dezember 2026 geplante Inbetriebnahme von „Stuttgart 21“ ist nur eine „Teilinbetriebnahme“. Das Projekt „Stuttgart 21“ beinhaltet auch eine Anbindung der Gäubahnstrecke an den neuen Tiefbahnhof und geht erst dann vollständig in Betrieb, wenn die neue Gäubahnführung über den Flughafen fertiggestellt ist. Das ist frühestens im Dezember 2032 der Fall und solange übernimmt der neue Stuttgarter Hauptbahnhof hinsichtlich der Gäubahnzüge gerade nicht die Aufgaben des bestehenden Stuttgarter Kopfbahnhofs. In der Zwischenzeit werden sowohl die Strecke der Gäubahn als auch das Gleisvorfeld weiterhin benötigt, um Züge über die alte Führung via Panoramabahn zum Hauptbahnhof zu führen. Mehrere Gutachten – auch solche der DB AG selbst – bestätigen, dass dies technisch möglich wäre (siehe Abschnitt F. Die jüngsten Entwicklungen bei der Einrichtung der neuen digitalen Leit- und Sicherungstechnik im Pilotprojekt „Digitaler Knoten Stuttgart“ (DKS) legen es außerdem nahe, dass auch noch nach Aufnahme des Betriebs im Tiefbahnhof für einige Zeit ein Parallelbetrieb von neuer und alter Infrastruktur notwendig sein könnte, da Stuttgart sonst für längere Zeit teilweise vom Bahnverkehr abgeschnitten bleibt.

Darüber hinaus ist die Aussage, dass „alle Bahnstrecken *die heute in den Stuttgarter Kopfbahnhof führen, künftig an den neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof angebunden sein werden*“, nicht zutreffend. Die S-Bahnstrecken von Feuerbach und Bad Cannstatt, die heute sowohl zur S-Bahn-Station „Stuttgart Hbf. tief“ als auch zur Station „Stuttgart Hbf oben“ führen, werden zukünftig nur noch zur S-Bahn-Station „Stuttgart Hbf. tief“ führen, werden aber nicht in den unterirdischen Durchgangsbahnhof ein- oder angebunden sein. Aktuell finden Bauarbeiten auf der S-Bahn-Stammstrecke statt, die S-Bahnen fahren stattdessen den Stuttgarter Kopfbahnhof an. Zukünftig besteht diese Flexibilität nicht mehr, so dass ein Verbleib von oberirdischen Anlagen für den Störungsfall erforderlich erscheint. Das S-Bahn-Notfallkonzept wurde von der Vorhabenträgerin in den vergangenen Jahren mehrfach überarbeitet und muss erst noch seine Wirksamkeit in der Realität beweisen.

Zum Rückbau der technischen Anlagen auf dem Gleisvorfeld wird im Erläuterungsbericht, Abschnitt 3 „Varianten und Variantenvergleich, 3.1 Abschnittsbildung“ festgestellt:

Im Planfeststellungsabschnitt 1.1 zu Stuttgart 21 wurde für das Teilgebiet A3, das unmittelbar an das Teilgebiet A2 anschließt, der Rückbau der dort befindlichen Anlagen beantragt und bewilligt. Dies bedeutet der bestehende Interimsquerbahnsteig und ca. 80 m Bahnsteige der Gleise 1 bis 16 und die überdeckende Bedachung werden zurückgebaut. Gleiches gilt für die Infrastruktur bei der auf einer Länge von ca. 80 m je Bahnsteig Gleise, Anlagen der Oberleitung, Sicherungstechnik etc. zurückgebaut werden.

Dieser planfestgestellte Rückbau ist ebenfalls erst umsetzbar nach vollständiger Inbetriebnahme des Projektes „Stuttgart 21“ inklusive der neuen Gäubahnbindung. Solange diese nicht realisiert ist, besteht weiterhin ein Verkehrsbedarf, so dass ein Rückbau zu unterbleiben hat. Die in der Planfeststellung aufgeteilten Abschnitte hängen bahnbetriebstechnisch miteinander zusammen und müssen darum auch zusammen betrachtet werden.

D. Das Gleisvorfeld wird als Rückfallebene gebraucht

Nach einer Sitzung des S21-Lenkungskreises am 01.12. 2023 wurde bekannt, dass es beim erstmaligen Einsatz eines digitalen Leit- und Sicherungssystems in einem großen Bahnknoten zu Problemen kommt und dass der Zeitplan der Inbetriebnahme gefährdet ist, siehe Zitat aus einer Präsentation¹⁴ der DB mit einer roten Ampel-Bewertung des Projektstatus:

Fazit DKS: „Die Entwicklungen für den DKS sind derzeit nicht sichergestellt. Die IBN des DSTW in der ZE Untertürkheim hat sich dadurch auf 05/2024 verschoben. Die Inbetriebnahmen der weiteren Zentraleinheiten befinden sich derzeit in Überprüfung.“

Bereits vorher wurde bekannt, dass zum geplanten Zeitpunkt der Inbetriebnahme (IBN) nicht genug Fahrzeuge mit ETCS-Ausrüstung zur Verfügung stehen. Da große Teile der Infrastruktur von Stuttgart 21 wegen der Leit- und Sicherungstechnik des DKS nur von solchen Fahrzeugen befahren werden können, besteht die Gefahr, dass Stuttgart über längere Zeit teilweise vom Schienenverkehr abgeschnitten wird, da die alte Infrastruktur als Rückfallebene nicht zur Verfügung steht. Deshalb darf das Gleisvorfeld nicht vorschnell abgeräumt werden, sondern muss während einer Übergangszeit parallel zur neuen Infrastruktur genutzt werden können.

¹⁴ <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/detail/download/01122023-lenkungskreis/mediaParameter/download/Medium/>

Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 durch die Aufrüstung zum digitalen Knoten deutlich erhöht werden soll, um zukunftsfähig zu sein. Doch gerade die Umsetzung des dafür notwendigen 3. Bausteins ist derzeit nicht geklärt (Gremievorbehalt des DB-Konzerns). So lange weder die Finanzierung des Projektes geklärt noch der praktische Nachweis der erhöhten Leistungsfähigkeit des digitalen Knotens erbracht ist, wird das Gleisvorfeld als Rückfallebene benötigt.

E. Das Projekt „Stuttgart 21“ hat ohne Gäubahnanschluss und Gleisvorfeld ein Kapazitätsdefizit

Im Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.3 „Planrechtfertigung aus eisenbahntechnischer Sicht“ wird festgestellt:

Diese Zuläufe weisen keine geringere Kapazität auf als der heutige Zulauf, der in seiner Leistungsfähigkeit durch den „Flaschenhals“ des heutigen Gleisvorfelds begrenzt ist. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass der heutige Kopfbahnhof letztlich nur über drei Zuläufe verfügt (aus Richtung Cannstatt und Feuerbach und über die Gäubahn), während der neue unterirdische Durchgangsbahnhof aus Richtung Cannstatt und Feuerbach, über den Fildertunnel und aus Richtung Ober- und Untertürkheim angefahren werden kann. Der bestehende Kopfbahnhof wird dadurch gleichwertig ersetzt. Die Abstellkapazitäten des Abstellbereichs im „Rosenstein“ werden durch den Abstellbahnhof in Untertürkheim (PFA 1.6b) des Projekts Stuttgart 21 ersetzt (BVerwG, Urt. v. 05.07.2018 – 3 C 21.16 –, juris Rn. 37 f.). Es entsteht daher kein verkehrlich-betriebliches oder kapazitives Defizit, das den Weiterbetrieb auch nur eines Teils der zur Planfeststellung beantragten Eisenbahnbetriebsanlagen angezeigt erscheinen lassen könnte.

Das ist nicht zutreffend. Die Gäubahn hat heute eine eigenständige Einführung in den Stuttgarter Hauptbahnhof. Diese ist durchgängig zweigleisig, nur auf einem kurzen Abschnitt kurz vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof ist die Strecke 4860 eingleisig (von km 1,6 bis 2,2).

Zukünftig soll die geplante Gäubahnbindung (Pfaffensteigtunnel) in den zweigleisigen unterirdischen Flughafen-Fernbahnhof einmünden und von dort über den Fildertunnel in den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof (Tiefbahnhof) geführt werden. Es ist unmittelbar einsichtig, dass die Leistungsfähigkeit einer unabhängigen Strecke höher ist als die einer Strecke, die schon rund 10 Kilometer vor dem Hauptbahnhof in eine dicht befahrene Strecke aus Richtung Ulm einmündet, so dass sich die Züge der Gäubahn den Fahrplanzwängen dieser Hauptstrecke unterordnen müssen. Für einen ehrlichen Vergleich muss die grundsätzliche und nicht die wegen Jahrzehntelanger Vernachlässigung reduzierte Leistungsfähigkeit der heutigen Bestandsstrecke (Gäubahn) zugrunde gelegt werden. Auch hinsichtlich der Zuläufe von Zuffenhausen ist die Darstellung falsch. Heute bestehen vier Zulaufgleise von Zuffenhausen bis zum Hauptbahnhof unter Mitnutzung der S-Bahngleise bei Abweichungen, während es zukünftig nur noch zwei Zulaufgleise aus Richtung Zuffenhausen zum neuen Tiefbahnhof sind. Dies ist kein gleichwertiger Ersatz, sondern stellt eine Kapazitätsminderung dar, die erst durch die Realisierung der P-Option und des zusätzlichen Nordzulaufs (Nordtunnel) im Rahmen der Deutschland-Takt-Maßnahmen behoben werden soll (Fertigstellung frühestens etwa 2035). Solange diese Maßnahmen nicht umgesetzt sind, besteht ein verkehrlich-betriebliches bzw. Kapazitätsdefizit, das den Weiterbetrieb der Eisenbahnbetriebsanlagen angezeigt erscheinen lässt. Insbesondere die Flexibilität, im Störungsfall zwischen S-Bahn- und Ferngleisen im Zulauf nach Stuttgart wechseln zu können, besteht nicht mehr.

Auch im Hinblick auf die nach wie vor ungeklärte Frage, ob eine Doppelbelegung von Gleisen im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof (Tiefbahnhof) zulässig ist bzw. ob der Nachweis der Sicherheit dafür geführt

werden kann,¹⁵ stellt sich die Kapazitätsfrage im neuen Tiefbahnhof. Aufgrund der starken Gleisneigung, die sechsfach über dem Sollwert der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für die Maximalneigung liegt, ist fraglich, ob ein entsprechender Sicherheitsnachweis erbracht werden kann.

Solange diese Fragen nicht geklärt sind, kann auch keine Genehmigung für einen Rückbau von Gleisanlagen erteilt werden, da ohne Doppelbelegungen nach den derzeitigen Planungen die notwendige Kapazität im neuen Tiefbahnhof nicht erbracht werden kann und damit rechtliche Gründe einer Planenehmigung entgegenstehen.

F. Die Unterbrechung der Gäubahn ist technisch nicht notwendig und mit geringem Aufwand vermeidbar

Im Erläuterungsbericht, Abschnitt 3.2 „Rückbau und Bauverfahren“ wird festgestellt:

Auch ein nur teilweiser Rückbau der Eisenbahnbetriebsanlagen kann der Vorhabenträgerin nicht angesonnen werden. Denn für einen Teilerhalt der Eisenbahnbetriebsanlagen müssten auch die Einrichtungen der eisenbahntechnischen Ausrüstung, insbesondere der Leit- und Sicherungstechnik kostenaufwändig aufrechterhalten werden.

Die ursprünglich für die Anbindung des neuen Tunnels der S-Bahn aus Richtung Bad Cannstatt an die neue Haltestelle Mittestraße geplante Inanspruchnahme des Gäubahndamms für ein Baugleis, auf dem die S-Bahn während des Baus der Anbindung verkehren sollte, ist aufgrund eines geänderten Bauverfahrens nicht mehr notwendig. Nach aktueller Planung ist nur noch eine Verschwenkung der S-Bahngleise auf eine neue Rampe geplant, die bereits weitgehend fertiggestellt ist, siehe zum Vergleich die Darstellung unten links (DB, 2015) und rechts (DB, 2020):

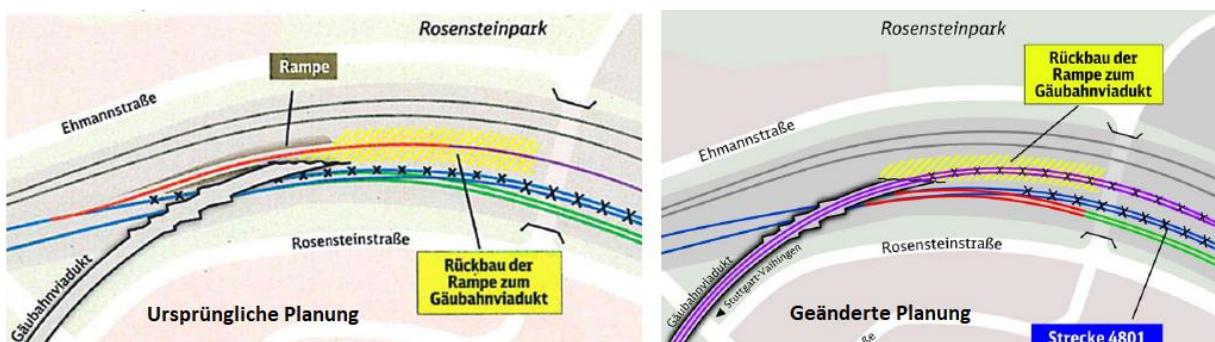


Abbildung 1: Ursprüngliche¹⁶ und geänderte Planung¹⁷ für den Anschluss der S-Bahn

Die Unterbrechung wurde im Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.5 genehmigt. Da sie aber nicht mehr notwendig ist, muss dafür eine Planänderung erfolgen. Die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH hat im Jahr 2018 selbst eine Lösung zur Vermeidung der Unterbrechung der Gäubahn in einer Machbarkeitsstudie¹⁸ untersucht. Darin wurde festgestellt, dass mit einem Aufwand von etwa 1,5 Mio. Euro ein Weiterbetrieb der heutigen Gäubahn möglich ist.

¹⁵ dies soll erst im Rahmen der Inbetriebnahmegenehmigung geklärt werden, vgl. Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes vom 9.8.2022 an den VCD Baden-Württemberg e.V.

¹⁶ Übergangskonzept für Gäubahnverkehre zwischen der Inbetriebnahme der Planfeststellungsabschnitte 1.3a und 1.3b, DB Projekte Stuttgart-Ulm GmbH, I.GC(P), 21. Dezember 2015, S. 6

¹⁷ Rückbau Zuführung Gäubahn in den Stuttgarter Hauptbahnhof, DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Präsentation Dr. Florian Bitzer, 29.06.2020

¹⁸ Machbarkeitsprüfung Aufrechterhaltung Gäubahn, DB Projekt Stuttgart Ulm GmbH, I.GT(I), März 2018

In Gutachten der Firmen Ramboll¹⁹ und sma²⁰, die der Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn in Auftrag gegeben hatte, wurde aufgezeigt, dass mit überschaubarem Aufwand die Brückenbauwerke, die Gleise, die Bahnsteige und die Stromversorgung weiterbetrieben werden können. Auch für die Leit- und Sicherungstechnik kann mit einem sogenannten Stichstreckenblock eine vereinfachte Lösung verwirklicht werden, die zunächst nur einen Betrieb mit einem Zug pro Stunde erlauben würde. Die Panoramabahn soll gemäß eines Kooperationsvertrags zwischen den Projektpartnern grundlegend saniert und bis zum Nordbahnhof weiterbetrieben werden. Dann müsste dieses Verfahren, das z. B. auch für den Betrieb der Teckbahn angewendet wird, nur noch auf einem etwa 3 km langen Abschnitt zwischen Nordbahnhof und dem Hauptbahnhof eingerichtet werden, was den Betrieb weiterer Züge erlauben würde. Es bestehen also keine technischen Gründe für eine Unterbrechung der bisherigen Trasse der Gäubahn kurz vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof.

G. Der Rückbau gefährdet ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene

Im Erläuterungsbericht, Abschnitt 2. „Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens), 2.1 Allgemeine Einordnung“ wird festgestellt:

Die zur Planfeststellung beantragten Rückbaumaßnahmen werden von einer Planrechtfertigung getragen. Insbesondere dienen diese Rückbaumaßnahmen den fachplanungsrechtlichen Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (§ 1 Abs. 1 AEG). Hierzu gehört insbesondere die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene. ...

Durch die im Allgemeinen Eisenbahngesetz verankerte Zielvorgabe der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene soll die Rolle des Schienenverkehrs bei der Bewältigung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse und der Entlastung der anderen Verkehrsträger gesichert werden. Insoweit ist zu beachten, dass es sich bei der Schiene auch um ein klimafreundliches Verkehrsmittel handelt.

Eine Rückbaumaßnahme, durch die eine stark frequentierte Strecke ersatzlos unterbrochen wird, dient sicher nicht dem Ziel eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene.

Der Abbau von Schieneninfrastruktur der Panoramabahn und des Gleisvorfelds macht einen Weiterbetrieb der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof für eine längere Zeit von etwa 7 - 15 Jahren bis zur Fertigstellung der Anbindung über den Flughafen unmöglich und zwingt die Fahrgäste zum Umsteigen in Stuttgart-Vaihingen. Sie müssen dazu in vielen Fällen auf einen anderen Bahnsteig wechseln²¹, was in Stuttgart-Vaihingen besonders unbequem und beschwerlich ist, denn es gibt dort nur eine Unterführung am Ende des Bahnsteigs mit schmalem Treppenaufgang und nur einem Aufzug. Auch sind die S-Bahnen, sofern sie nicht von dort starten, häufig schon sehr gut ausgelastet, wie z. B. die S2 vom Flughafen oder die S1 aus Herrenberg, so dass beim Zustieg von mehreren Hundert Fahrgästen aus der Gäubahn die Kapazitätsgrenzen erreicht werden. Die Fahrgäste des Fernverkehrs führen oft größeres

¹⁹Ramboll GmbH: Plausibilitätsprüfung der techn. Aussagen zum Weiterbetrieb der bisherigen Bahnanlagen bis Hbf Stg, Juli 2023, ... https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/814082a1285a2dbf8ae71a2b9e74de89234084/Ramboll_GmbH_Gutachten_-_Gebahn_Plausibilisierung_der_Aussagen.pdf

²⁰sma GmbH: Plausibilitätsprüfung der Varianten der DB Netz AG (V1-5) und weitere Varianten, August 2023, https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/814082a1285a2dbf8ae71a2b9e74de89234084/sma_Gutachten_-_2023-08-29_Plausibilitaetsprfung_Faktencheck_2-00.pdf

²¹nach derzeitigem Planungsstand ist laut Aussage des Verkehrsministeriums BW bei einer Sitzung des IV GNBB am 24.11.2023 bei einem Teil der Umsteigeverbindungen ein Bahnsteigwechsel in S-Vaihingen notwendig.

Reisegepäck mit sich, für das es in der S-Bahn keine geeignete Aufbewahrungsmöglichkeit gibt und die Mitnahme eines Fahrrads ist anders als im Fernverkehr nicht reservierbar.

Auch das Umsteigen am Hauptbahnhof zwischen der tiefer liegenden S-Bahn und dem Tiefbahnhof ist dann noch mit zusätzlichen Wegen und einem Wechsel der Ebene verbunden.

Dieser zusätzliche Bruch in der Reisekette bringt nicht nur eine Verlängerung der Reisezeit mit sich, sondern stellt auch einen Unsicherheitsfaktor für das Erreichen der Anschlüsse im Stuttgart Hauptbahnhof bzw. in Stuttgart-Vaihingen dar. Anschlüsse, die heute bequem erreicht werden, werden in Zukunft schon bei kleinen Verspätungen der S-Bahn verpasst, was im Fernverkehr dann in der Regel eine Reisezeitverlängerung von mindestens einer Stunde bedeutet. Schon jetzt ist klar, dass der heute noch in Stuttgart bestehende Anschluss an den ICE nach Norden verpasst wird und dass auch der Regionalexpress nach Nürnberg nicht mehr erreicht wird.

Die S-Bahnen zwischen Stuttgart-Vaihingen und dem Hauptbahnhof verkehren häufig unpünktlich und fallen bei Störungen im Stammstreckentunnel auch ganz aus. Heute halten die S-Bahnen in solchen Fällen im Kopfbahnhof und einzelne S-Bahnen können über die sogenannte Panoramabahn ausweichen und so die Verbindung zwischen dem Süden der Region und dem Hauptbahnhof aufrechterhalten. Mit dem Rückbau des Gleisvorfelds fällt diese Ausweichmöglichkeit weg. Das im September 2022 von der DB AG vorgestellte Störfallkonzept²² setzt in Zukunft neben einer Umsteigeverbindung am Flughafen sehr stark auf die alternative Nutzung der SSB-Stadtbahnenlinien. Fahrgäste der Gäubahn, die im Bahnhof Vaihingen ankommen und wegen eines Störfalls die S-Bahn zum Hauptbahnhof nicht nutzen können, werden bevorzugt auf die Linie U14 ausweichen, die von dort direkt zum Hauptbahnhof fährt. Diese Verbindung erscheint viel attraktiver als der Umweg über den Flughafen, der ein Umsteigen am Flughafen mit einem weiten Fußweg zwischen der S-Bahn-Station und der Station Fernbahnhof/Messe erfordert. Die Stadtbahnenlinie U14 kann jedoch wegen kurzer Bahnsteige zwischen Stuttgart-Heslach und Stuttgart-Vaihingen nur in Einfachtraktion verkehren, so dass im Störungsfall eine völlige Überlastung droht.

Teilweise wird argumentiert, dass es nur eine geringe Zahl von Umsteigern aus der Gäubahn auf die Züge des Fernverkehrs gäbe und deshalb ein zusätzlicher Umstieg in Stuttgart-Vaihingen zumutbar sei. Weiter wird ausgeführt, dass der Halt in Stuttgart-Vaihingen für die Mehrzahl der Fahrgäste große Vorteile hätte, die den Nachteil des Wegfalls der Direktverbindung zum Hauptbahnhof überwiegen würde. Tatsächlich wurde der Regionalbahnsteig in Stuttgart-Vaihingen vor wenigen Jahren in Betrieb genommen, doch es halten dort nur 3 Züge je Tag und Richtung. Als Begründung führt DB Fernverkehr und der Aufgabenträger für den Regionalverkehr (Verkehrsministerium Baden-Württemberg) an, dass mit einem Zusatzhalt in Stuttgart-Vaihingen der wichtige ICE-Anschluss in Stuttgart Hbf nicht erreicht werden könnte und dieser Anschluss Vorrang vor einem Zusatzhalt in Stuttgart-Vaihingen habe. Dies zeigt die hohe Bedeutung der Führung der Gäubahnzüge bis zum Hauptbahnhof.

Mit der Unterbrechung der Gäubahn wird ausgerechnet ein klimafreundliches Verkehrsmittel stark gegenüber dem Pkw-Verkehr benachteiligt. Fast zeitgleich wird nämlich die Leistungsfähigkeit der parallelen Autobahnverbindung deutlich gesteigert, denn bis Ende 2026 wird der Streckenabschnitt der A 81 zwischen der AS Sindelfingen-Ost und der AS Böblingen-Hulb auf sechs Fahrstreifen erweitert²³.

²² https://region-stuttgart.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpD2NXNFDcExjZftItL-uhZRmuG3bvqyho9RVdNF4ByxzqPyfqexPiN0m8/Stoerfallkonzepte_in_den_einzelnen_IBN-Phasen.pdf

²³ <https://www.deges.de/projekte/projekt/a-81-erweiterung-as-sindelfingen-ost-as-boeblingen-hulb/>

Dadurch treten Staus in Zukunft seltener auf und der Individualverkehr wird beschleunigt. Die Erfahrung zeigt, dass solche einseitigen Veränderungen bei miteinander konkurrierenden Verkehrsträgern die Verkehrsmittelwahl von Reisenden stark beeinflussen können. So muss man davon ausgehen, dass als Folge der Gäubahnunterbrechung zahlreiche Fahrgäste auf den Individualverkehr umsteigen und dadurch die Treibhausgas-Emissionen und andere verkehrsbedingte Emissionen (Luftschadstoffe, Lärm) ansteigen werden. Insbesondere das Erreichen der Klimaziele im Verkehr wird dadurch noch schwerer. Wegen der geschilderten Nachteile für die Nutzer des öffentlichen Verkehrs ist der Rückbau des Gleisvorfelds daher abzulehnen.

H. Gleichwertiger Ersatz und zukünftiger Bedarf

Unter 2.3 auf Seite 11 wird ausgeführt, dass durch den neuen Durchgangsbahnhof der Kopfbahnhof gleichwertig ersetzt werde und dass die Abstellkapazitäten des Abstellbereichs im „Rosenstein“ durch den Abstellbahnhof in Untertürkheim (PFA 1.6b) des Projekts Stuttgart 21 ersetzt würden. Tatsächlich sollen aber im Bereich des neuen Abstellbahnhofs in Untertürkheim keine Außenreinigungsanlagen und keine Ver- und Entsorgungsanlagen für die Zugtoiletten entstehen. Damit fehlen im Zentrum des Eisenbahnnetzes wesentliche Serviceeinrichtungen, die für einen für die Fahrgäste komfortablen Zugbetrieb notwendig sind. Schon heute gibt es regelmäßige Fahrgastbeschwerden über „dreckige Züge“, da die heute schon bestehenden Außenreinigungsanlagen nicht ausreichend oder häufig gestört sind (z.B. in Heilbronn und Tübingen). Wenn nun bestehende Außenreinigungsanlagen (Stuttgart Rosenstein) nicht ersetzt werden, ist dies kein gleichwertiger Ersatz. Gleches gilt für die Ver- und Entsorgungseinrichtungen von Zugtoiletten, auch hier gibt es landesweit einen Mangel und regelmäßige Fahrgastbeschwerden.

Außerdem ist fraglich, ob ein gleichwertiger Ersatz eines 100 Jahre alten Bahnhofs, der inzwischen erkennbar an seiner Kapazitätsgrenze angekommen ist, ausreichend ist oder ob hier nicht vielmehr der Nachweis geführt werden muss, dass die Anlagen auch den zukünftigen Anforderungen genügen werden. Zumal die aufwändigen Tunnelanlagen zukünftig schwerlich erweitert werden können und mit dem Abräumen des Gleisvorfeldes und der geplanten städtebaulichen Nutzung dann auch später keine Flächen mehr für die Eisenbahnnutzung zur Verfügung stünden. Soweit unter 2.3 ausgeführt wird, dass das Land Baden-Württemberg anstelle einer früher geplanten „Ergänzungsstation“ am Hauptbahnhof nunmehr mit der P-Option, der T-Spanne und dem Nordkreuz an anderer Stelle infrastrukturelle Ergänzungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes rund um Stuttgart plane, ist festzuhalten, dass dies jeweils unterstellt, dass durch die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik im gesamten Knoten Stuttgart schon eine signifikant höhere Leistungsfähigkeit des neuen Durchgangsbahnhofs samt seiner Zulaufstrecken unterstellt ist. Hier wurden 96 Züge je Stunde als zukünftige Leistungsfähigkeit genannt. Wie schon unter C. ausgeführt, ist dieser Nachweis in der Praxis jedoch nicht erbracht. Außerdem stellen diese vom Land als erforderlich bewerteten Ergänzungen nur Überlegungen dar, sind aber nicht konkretisiert oder beschlossen. Somit könnten sich zukünftig auch noch andere Konzepte unter Einbeziehung des bestehenden Gleisvorfeldes ergeben. Mit der Formulierung „Die Zuläufe weisen keine geringere Kapazität als der heutige Zulauf“ und dem Hinweis auf den „gleichwertigen Ersatz“ räumt die Vorhabenträgerin vielmehr ein, dass die neue Infrastruktur nur gleichwertig ist und stellt damit diese versprochene Leistungssteigerung selbst in Frage. Die Vorhabenträgerin hat damit nicht ausreichend dargelegt, dass den Anforderungen aus § 23 (1) AEG hinsichtlich der mittel- und langfristig prognostizierbaren zweckentsprechenden Nutzung genügt wird. Vielmehr sehen wir die Voraussetzungen für eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken als nicht erfüllt an und deshalb erübrigts sich auch der beantragte Rückbau des Gleisvorfeldes, da die Anlagen noch benötigt werden.

I. Schutz von Natur, Umwelt und Stadtklima

Das gemäß „Unterlage 14 – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ bei den Bestanduntersuchungen zu artenschutzrechtlich relevanten Artengruppen in den Jahren 2018 und 2019 lediglich kleine Teilareale als Probeflächen untersucht wurden, um dann auf die Gesamtfläche zu extrapolieren, erscheint uns im Vorgehen fraglich – insbesondere da diese nicht nach Repräsentativität der Besiedlung als viel mehr nach Zugänglichkeit ausgewählt wurden. Die Erhebungen dienten ausschließlich der vertiefenden Untersuchung. Eine vollständige Artenerhebung erfolgte zuletzt 1996²⁴. Angesichts der seitdem stattgefundenen Klimaerwärmung ist von einer erheblich veränderten Artenzusammensetzung bezogen auf den gesamten Vorhabenbereich auszugehen. Die Datenaktualität überschreitet in jedem Fall das im Allgemeinen gültige Maximum von 5 Jahren.

Zum Absatz 3.3 Umsiedlung der Zauneidechsen im Erläuterungsbericht:

Für das Vorhaben „Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, PFA Rückbau Betriebsgleise (PFA RB BG)“ sollen dort vorkommende streng geschützte Zauneidechsen auf Flächen im Bereich der Egelseer Heide bei Stuttgart-Untertürkheim umgesiedelt werden. Hierzu ist eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung erforderlich im Sinne von § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG.

Die drei Ausnahmeveraussetzungen, die alle zutreffen müssen, sind

1. Nachweis der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses,
2. Nachweis fehlender zumutbarer Alternativen zum Vorhaben und
3. Nachweis der Wahrung des Erhaltungszustands der Populationen der betroffenen Arten,

Das Projekt Stuttgart 21 wurde ursprünglich damit gerechtfertigt, dass nach Inbetriebnahme des Bahnhofs mit seinen unterirdischen, um 90° gedrehten Gleisanlagen die oberirdischen Gleise ihre Anbindung und die dortigen Anlagen jede verkehrliche und betriebliche Funktion im Bahnknoten Stuttgart verlieren. Sämtliche oberirdische Anlagen wären daher nach Inbetriebnahme des Projekts Stuttgart 21 entbehrlich.

Stand heute soll Stuttgart 21 aber anders verwirklicht werden:

- Es sollen über einen noch unbekannten Zeitraum hinweg Teilinbetriebnahmen erfolgen.
- Die Anbindung der Gäubahn ist noch völlig offen. Für den geplanten Pfaffensteigtunnel auf den Fildern fehlt ein noch ausstehendes, aufwändiges Planfeststellungsverfahren, geschweige ein rechtsicherer Planfeststellungsbeschluss und eine abgesicherte Finanzierung.

Aus den bisher vorgetragenen Punkten dieser Stellungnahme ist ein Weiterbetrieb der Gäubahn bis in den heutigen Kopfbahnhof für längere Zeit notwendig oder gar auf Dauer wahrscheinlich. Das bedeutet, dass für eine artenschutzrechtliche Ausnahme die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses fehlen und dass es zumutbare Alternativen zum Vorhaben gibt, nämlich – die Gäubahn bleibt wo sie heute verläuft.

Für die Zauneidechsen im Gleisvorfeld bedeutet dies – zumindest in Teilenbereichen – ein Fortbestand ihres Lebensraumes ist möglich. Eine Umsiedlung ist somit obsolet bzw. unzulässig.

Die Schaffung von Wohnbaufläche ist kein unüberwindbares Hindernis im Sinne von Ausnahmeveraussetzung § 45 Absatz 7 Satz 2 BNatSchG (Zumutbare Alternativen). Mit ihrem aktuellen Programm

²⁴ Untersuchungen zur Umwelt, Heft 5 1997

„Nachhaltiges Bauflächenmanagement Stuttgart (NBS)“ hat die Stadt selbst den Nachweis erbracht, dass es hinreichend alternative Bauflächen im Stadtgebiet gibt.

Zu den geplanten Zauneidechsen-Ersatzflächen in S-Untertürkheim: In den Unterlagen wird nur vage spekuliert, dass auf diesen Flächen noch keine Zauneidechsen vorkommen. Eine Vorbesiedlung der anvisierten Ersatzhabitare durch Zauneidechsen kann nicht vollständig ausgeschlossen werden. Es wird zwar ein eher geringes Habitatpotential konstatiert, es fehlt aber eine aktuelle, fachliche fundierte Kartierung der Flächen über den „IST-Besatz von Zauneidechsen“. Im unmittelbar angrenzenden Bereich wurden bereits bei der stadtweiten Eidechsenkartierung 2018 einzelne Individuen der Zauneidechse aufgefunden.

Im Gegensatz zur Mauereidechse gehen die Bestände der Zauneidechse in Deutschland wie im Stuttgarter Stadtgebiet weiter zurück, weshalb die Art seit 2022 in der landesweiten Roten Liste als „gefährdet“ eingestuft ist. Eine weitere Verschlechterung des Erhaltungszustands, und sei es durch Individuverluste aufgrund innerartlichen Revierverhaltens, sind unbedingt zu vermeiden.

Zum Bodenverwertungs- und -entsorgungskonzept (Unterlage 16.1 – BoVEK):

Dort wird im Abschnitt 4 „Beschreibung des Baumaßnahme und des Baufeldes, 4.2 Beschreibung der logistischen Situation“ folgendes zur Logistik festgestellt:

Der Abtransport aller Rückbaumassen erfolgt mit Lkw über die angrenzenden, öffentlichen Straßen sowie je nach Verfügbarkeit von Gleisen und Gleisanschlüssen mit Bahnwagen über die Schiene.

...

4.2.1 Zufahrten zum Baufeld und Baustraßen

Aufgrund der unzureichenden Schienenanbindung nach Inbetriebnahme von S21 und geplanter, nachlaufender Erweiterungen werden Abtransporte überwiegend auf der Straße durchgeführt und – sofern möglich und wirtschaftlich – Teilmengen auch auf der Schiene abtransportiert.

Das Entsorgungskonzept setzt nahezu ausschließlich auf die Straße mit wesentlich schlechterer (in den Unterlagen nicht ausreichend quantifizierter) Emissionsbilanz bezüglich Treibhausgasen, Luftschadstoffen, Lärm. Die Nutzung der Schiene ist nur eine Option, die voraussichtlich kaum eingesetzt werden wird, da die Lkw-Transporte wesentlich flexibler und preiswerter durchgeführt werden können.

Zu Wasser und Stadtklima:

Bei den Schutzgütern Boden (Versiegelung), Wasser und Luft (Stadtklima) gibt es laut Planrechtfertigung keine Veränderung, aber der Rückbau des Gleisvorfelds hängt mit der Neubebauung der Fläche zusammen (in der Planrechtfertigung wird auf den Städtebau verwiesen). Dadurch ergeben sich Veränderungen im Wasserhaushalt, Kaltluftströme werden blockiert, die Stadt heizt sich weiter auf und zusätzliche Parkplätze (in den geplanten Tiefgaragen) sorgen für weiteren Autoverkehr.

Im Erläuterungsbericht, Abschnitt 9.4.5 Schutzgut „Wasser“ wird festgestellt:

Es kommt nicht zu relevanten baubedingten Auswirkungen auf Oberflächengewässer oder das Grundwasser.

Die spätere Bebauung, die in der Planrechtfertigung aus städtebaulicher Sicht (Abschnitt 2.4) als Zielzustand beschrieben wird und Teil der Planrechtfertigung ist (siehe auch Abschnitt D.4), hat dann jedoch gravierende Auswirkungen auf die Entwässerungssituation der Fläche, denn es ist eine verdichtete Bebauung geplant, mit der der Großteil des Bodens versiegelt wird, so dass Regenwasser vor allem in die Kanalisation fließt.

Im Erläuterungsbericht, Abschnitt 9.4.6 Schutzgut „Klima, Luft“ wird festgestellt:

In Bezug auf das Stadtklima sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Nach Untersuchungen des Amts für Umweltschutz, Abteilung Stadtclimatologie hat die geplante Bebauung jedoch eine Reduzierung der Kaltluftströmung um 10 – 15 % zur Folge, siehe Abbildung 2.

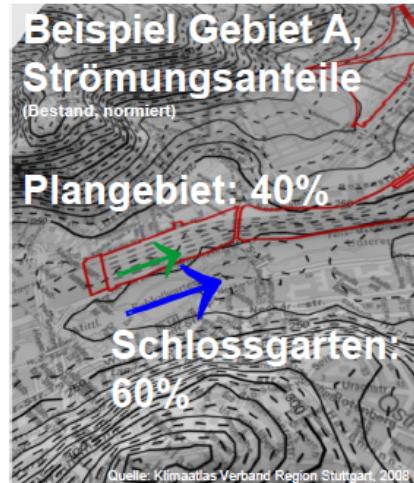
Kaltluftströmung



Beurteilung der planerischen Auswirkungen von Kaltluftflüssen

Prozentuale Änderung gegenüber dem Ist-Zustand	≤ 5 %	≤ 10 %	> 10 %
Auswirkung	gering	mäßig	hoch
Veränderung der Häufigkeit des Auftretens (in Jahresstunden)			
Prozentuale Änderung gegenüber dem Ist-Zustand	≤ 5 %	≤ 10 %	> 10 %
Auswirkung	gering	mäßig	hoch

Quelle: VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5: Umweltmeteorologie, Lokale Kaltluft (12/2003, zuletzt bestätigt 2019)



- Höhe der Grundbebauung bis 21 m:
Reduzierung im Gesamtquerschnitt um etwas über 10 % (A) und um 10 % (B)
- Höhe der Grundbebauung bis 21 m und 30 m-Hochpunkte => erzielter Kompromiss:
Reduzierung im Gesamtquerschnitt um 10 - 15 % (A) und um 15 % (B)
- Höhere Bebauung über 15 %

Amt für Umweltschutz Stuttgart, Abteilung Stadtclimatologie

3

Abbildung 2. Änderungen der Kaltluftströmung in den Planfeststellungsabschnitten A und B²⁵

²⁵ Stuttgart Rosenstein Teilgebiete A2, A3 und B, Auswirkungen der geplanten Bebauung unter Betrachtung verschiedener Hochpunktvarianten auf die Durchlüftung, Amt für Umweltschutz Stuttgart, Präsentation der Abteilung Stadtclimatologie zum Antrag Nr. 86/2023 vom 24.03.2023 der Gemeinderatsfraktion Die FrAKTION

Im Erläuterungsbericht fehlen zuverlässige Angaben über die Auswirkungen auf (Klein-)Klima, Luftqualität. Grundsätzlich verbietet sich bei der vorliegenden Luftsituation und der zu erwartenden Häufung von Hitzetagen durch den Klimawandel jede Verschlechterung der Kaltluftströmung im Talkessel von Stuttgart. Die zukünftige Bebauung des Gleisvorfelds führt insbesondere zu einer Verringerung der nächtlichen Abkühlung und verschlimmert somit die enorme prognostizierte gesundheitsschädliche Hitzebelastung der Menschen im Stadtteil. Auch sich bezüglich einer möglichen Häufung von Extremwetterereignissen durch den Klimawandel lediglich auf die Abräumarbeiten zu beziehen, erscheint wenig zielführend und fachlich fragwürdig.

J. Denkmalschutz

Wie im Erläuterungsbericht unter 9.4.8 ausgeführt ist, stehen im Vorhabenbereich die Anlagen des Gleisvorfelds sowohl als Einzelobjekte als auch in Sachgesamtheit unter Denkmalschutz. Das Gleisvorfeld mit dem Gleisgebirge (Stuttgarter Gleisbögen) ist defacto eine technische Meisterleistung. Die denkmalgeschützten Bauwerke fungieren als Zeugen des frühen Stahlbetonbaus im Eisenbahnwesen und prägen die städtebauliche Struktur des Stuttgarter Nordens. Sie sind als solche einmalig und dringend erhaltenswert. Der mit den Bauarbeiten verbundene Verlust ausgewiesener Kulturgüter ist mindestens so lange vermeidbar und nicht zu rechtfertigen, wie es keine Aussicht auf eine zuverlässige und rechtsverbindliche Freistellung der Bahnstrecken gibt. Ein Funktionsverlust der Gleisanlagen, der zu einer Aberkennung des Denkmalwerts führen würde, ist derzeit nicht erkennbar. Auch ohne weiterbestehenden Bahnbetrieb ist ein Komplettverlust des Denkmalwerts mehr als fraglich, sofern anderweitige Nutzungen denkbar sind.

In jedem Fall ist zu prüfen, ob wichtige Einzelbauwerke erhalten oder denkmalschützerisch gerettet werden können. Zudem ist das Gesamtbauwerk des Gleisvorfeldes mit dem Gleisgebirge in Karten, Fotos und maßstabsgereuen Modellen zu dokumentieren, so dass es nachfolgen-den Generationen als Dokumentation erhalten bleibt.

Fazit:

Der beantragte Rückbau der Gleisanlagen ist erst nach einer vollständigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 inklusive einer neuen Gäubahnbindung und dem praktischen Nachweis einer deutlich höheren Leistungsfähigkeit dieser Anlagen gegenüber dem heutigen Kopfbahnhof zulässig. Das jetzt von der DB AG beantragte Verfahren bezieht sich jedoch auf eine Teilinbetriebnahme von Stuttgart 21 ohne vollständige Übernahme aller bisherigen Verbindungen und ist somit unzulässig. Nach dem gegenwärtigen Stand ist – insbesondere wegen Verzögerungen bei der Einführung von ETCS – ein vorläufiger Fortbestand dieser Gleise als Rückfallebene notwendig, um einem Abhängen oder einer wesentlichen Verschlechterung der Erreichbarkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs vorzubeugen. Auch vor dem Vorliegen der Inbetriebnahmegenehmigung des neuen Tiefbahnhofs, die den Nachweis der Sicherheit für Doppelbelegungen beinhaltet, ist eine Entscheidung über den vorliegenden Rückbauantrag unzulässig, da erst mit dem Vorliegen der Inbetriebnahmegenehmigung die Kapazität des neuen Tiefbahnhofs bestimmt werden kann. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die geplante städtebauliche Verwertung der Flächen der heutigen Eisenbahnanlagen es erfordert, dass zuvor der praktische Nachweis einer deutlich erhöhten Leistungsfähigkeit (96 Züge je Stunde) des neuen Durchgangsbahnhofs erbracht wurde, da spätere Erweiterungen aufgrund der Tunnellage nahezu ausgeschlossen sind.

Stuttgart, 19.08.2024

Dr. Wolfgang Staiger,
Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Landesverband Baden-Württemberg

Gero Treuner,
Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Bastian Greiner,
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Stefan Frey,
Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV)