



Landesnaturschutzverband  
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-  
und Umweltschutzverbände  
in Baden-Württemberg  
(§ 51 Naturschutzgesetz)

Anerkannte Natur- und  
Umweltschutzvereinigung  
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

Stefan Frey  
Mitglied im LNV-Vorstand  
LNV-Referent für Verkehr

Stuttgart, 09.11.2023

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

An das  
Eisenbahnbundesamt  
Heinemannstraße 6  
53175 Bonn

Vorab an: [poststelle@eba.bund.de](mailto:poststelle@eba.bund.de); [Ref23@eba.bund.de](mailto:Ref23@eba.bund.de)

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom  
23-23igf/003-1107#088

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom  
eba-gäubahnkappung-Widerspruchsbegründung

Telefon/E-Mail  
0711/248955-23, anke.trube@lnv-bw.de

**Betreff: Langjährige Unterbrechung der internationalen Schienenverbindung Zürich-Stuttgart (sog. Gäubahn) in Stuttgart-Vaihingen (bzw. an einem noch zu bauenden Haltepunkt Stuttgart-„Nordhalt“) trotz Verkehrsbedarf; Antrag des LNV BW vom 20.06.2022; Bescheid des EBA vom 01.08.2023**

**hier: Begründung des Widerspruchs des LNV**

**Bezug: Ihr Az. 23-23igf/003-1107#088; Antrag des LNV vom 20.06.2023;  
Bescheid des EBA an den LNV vom 01.08.2022; Widerspruch des LNV vom 18.08.2023**

Sehr geehrte Damen und Herren,

unseren am 18.08.2023 eingelegten Widerspruch begründen wir wie folgt:

I

**1)** Das Eisenbahnbundesamt (EBA) lehnt die Zulässigkeit des Antrags des LNV im Wesentlichen damit ab, dass keine Antragsbefugnis gegeben sei, aufgrund welcher der LNV als Dritter ein Einschreiten gegenüber dem Betreiber der Strecke verlangen könnte. Es bestehe keine Möglichkeit der Rechtsverletzung (gemeint wohl im Sinne der Möglichkeitstheorie bei der verwaltungsgerichtlichen Klagebefugnis).

Die Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), so das EBA, vermitteln kein subjektives Recht, da sie nur partiell drittschützend seien. Der LNV gehöre nicht zum erfassten Personenkreis. Auch könne der LNV (als Nicht-Eisenbahnunternehmen) kein Übernahmemeinteresse an der stilllegungsgefährdeten Schieneninfrastruktur geltend machen.

**2)** Das Eisenbahnbundesamt übersieht oder verkennt mit seinem Bescheid die Stellung des LNV als anerkannte Umweltschutzvereinigung im Sinne des § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz.

Das völlige Ausblenden der Vorschriften des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes im Bescheid vom 01.08.2023 ist insofern erstaunlich, als die Deutsche Bahn in der Stellungnahme ihres Rechtsvertreters vom 5. Oktober 2022 sich über mehrere Seiten mit diesen Vorschriften auseinandersetzt; freilich, um nach diesem umfangreichem Vorbringen, wie erwartet, die Antragsbefugnis des LNV zu bestreiten.

**3)** Die Vorgaben des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes sind indes eindeutig. Sie gehen letztlich auf die auch von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnete Aarhus-Konvention von 1998 zurück, die ihren Niederschlag im Recht der Europäischen Union und im nationalen Recht gefunden hat.

Folge:

Anerkannte Umweltvereinigungen müssen – anders als einzelne Bürger – keine Verletzung eines eigenen subjektiven Rechts geltend machen, wenn sie nach den Vorgaben des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes gegen ein umweltrelevantes Vorhaben oder Unterlassen klagen. Ausreichend ist, dass sie durch ein solches Vorhaben in ihrem satzungsmäßigen Aufgabenbereich betroffen sind. Sie können die Fragen der Einhaltung aller für die Entscheidung oder das Unterlassen der Behörde maßgeblichen Rechtsvorschriften – also die gesamte inhaltliche und verfahrensmäßige Rechtmäßigkeit des Vorhabens – einer Kontrolle durch unabhängige Gerichte zuführen.

Eisenbahninfrastruktur ist umweltrelevant. Es gehört zum aktuellen Allgemeinverständnis, dass der ÖPNV auszubauen und zu fördern ist, um den erforderlichen Verkehr umweltverträglich abwickeln zu können.

Diese Infrastruktur ist auch im Interesse des Umweltschutzes zu erhalten.

Daher sind die Umweltverbände notwendige Beteiligte dieser Verfahren. Ohne Klagerechte wäre diese Beteiligung ein „stumpfes Schwert“.

Zur Klagebefugnis der Umweltverbände gibt es zahlreiche Beispiele. Die Nichtdurchführung der notwendigen Verfahren z. B. nach Eisenbahnrecht oder den Rechtsvorschriften zu erforderlichen Planfeststellungsverfahren würde die Rechte der Umweltverbände zur Wahrung der Umweltbelange aushebeln und die vorgesehenen Rechtsschutzmöglichkeiten abschneiden.

**4)** Die Stilllegung einer Schienenstrecke – als relativ umweltfreundlichem Transportmedium – betrifft einen Belang, der den satzungsmäßigen Aufgabenbereich des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg e.V. berührt: Die Gäubahnkappung in Stuttgart-Vaihingen

oder an einem noch zu bauenden Nordhalt in etwa 2,5 km Entfernung vom Hauptbahnhof macht Bahnfahrten weniger attraktiv. Die Kappung bewirkt Verlagerungen von der Schiene auf die Straße (in diesem Fall voraussichtlich noch verstärkt durch den kürzlich begonnenen sechsspurigen Ausbau der parallelen Autobahn A 81 Singen-Stuttgart zwischen Böblingen und Stuttgart.) Die langjährige Einbuße an Schieneninfrastruktur führt zu einer Zunahme von Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffen und Lärm durch mehr motorisierten Individualverkehr.

**5a)** Die zahlenmäßigen Aufbereitungen, mit welchen die Deutsche Bahn darzulegen versucht, dass ein Endpunkt S-Vaihingen für viele Reisende Vorteile biete und nur relativ wenige Bahnreisende durch die Kappung Nachteile erführen, überzeugen nicht.

Wenn ein Halt in Stuttgart-Vaihingen für eine nennenswerte Zahl von Reisenden so vorteilhaft wäre, stellt sich die Frage, warum die Bahn nicht heute schon mehr als nur ein- oder zweimal täglich einen Halt des Zuges von und nach Singen-Zürich in S-Vaihingen vorsieht. Für die Mehrzahl der Reisenden bringt die Kappung Nachteile: sowohl bei einem „reiseplanmäßig“ vorgesehenen Umstieg in Stuttgart in den weiterführenden Fernverkehr, als auch bei einem Umstieg in den Regionalverkehr und bei einem Fahrtziel in Stuttgart selbst. Die Vorteile der Durchbindung der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof für die Reisenden belegt auch der Vergleich des S-Bahn- und des Stadtbahnangebots in einerseits Stuttgart-Vaihingen und andererseits am Stuttgarter Hauptbahnhof; siehe Abschnitt 5b)

Wie fragwürdig und widersprüchlich die Argumentation der Bahn ist, zeigt sich schon daran, dass die Bahn bzw. die Bundesrepublik Deutschland trotz des angeblich so geringen Nutzens der Durchbindung der Gäubahn dann doch für (mindestens) 1 Milliarde Euro den 11 km langen zweiröhrigen Pfaffensteigtunnel zwischen Böblingen und Stuttgart-Flughafen bauen will, um dann endlich ab 2032 oder später wieder die – wenigen? – Reisenden der Gäubahn umsteigefrei bis zum Hauptbahnhof Stuttgart zu befördern.

Das Argument der Bahn und ihrer Anwälte, in Stuttgart-Vaihingen gäbe es während der viele Jahre dauernden Unterbrechung „attraktive Umsteigeverbindungen“ in die S-Bahn und in die Stadtbahn, ist hinterfragungswürdig und lässt eine nur begrenzte Kenntnis der Bedürfnisse der Bahnreisenden erkennen. Besser als eine „attraktive Umsteige Verbindung“ ist das heute – noch – bestehende Bahnangebot, das durch schlichtes Fehlen eines Umsteigerfordernisses gekennzeichnet ist. Kein Umsteigevorgang kann so attraktiv sein wie ein Nichtumsteigen. Mit dem als attraktiv gepriesenen Umsteigen in S-Vaihingen kommt man mit einmal Umsteigen in „attraktiver“ Fahrzeit nur in wenige Vororte. Bei (temporärem) Beibehalt der Durchbindung der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof aber besteht, wie schon angedeutet, dort optimaler Anschluss sowohl an den (weiteren) Fernverkehr als auch konkret an elf schnelle

Regionalverkehrsverbindungen (Interregio-Express-, Regionalexpress- und Metropolexpress-Linien).

**5b)** Ähnlich gut sehen (nur) ab Hauptbahnhof die S-Bahn- und Stadtbahn-Verbindungen aus.

**Der nachstehende Vergleich der Anzahl von S-Bahnlinien und von Stadtbahnlinien-Ästen in Stuttgart-Vaihingen und in Stuttgart-Hauptbahnhof zeigt die Unterlegenheit der bahnkundenfeindlichen Kappungs-„Lösung“ auch im städtischen Nahverkehr (Stand nach dem Fahrplan ab 10. Dezember 2023; der Klammerzusatz bei den Stadtbahnen betrifft die künftige Linie 5 b über die Möhringer Kurve direkt nach Plieningen/Hohenheim):**

	<b>Stuttgart- Vaihingen</b>	<b>Stuttgart-Hauptbahnhof</b>
<b>S-Bahnlinien:</b>	<b>3 (künftig 4)</b>	<b>6</b>
<b>Stadtbahnlinien</b>	<b>3</b>	<b>8 (künftig 9)</b>
<b>Stadtbahnlinien-Äste</b>	<b>3</b>	<b>15 (künftig 16)</b>
<b>U 14 zum Hbf und nach S-Mühlhausen</b>		<b>Linienäste führen durch die Haltestelle Hbf und 4 Linienäste durch die neue U Haltestelle Hbf-Südausgang/Staatsgalerie; ohne Doppelzählungen der beide Hbf-Haltestellen bedienenden Linien U 1, U 9 sowie Linie U 11, welche letztere bei Großveranstaltungen verkehrt.</b>
<b>U 3 nach S-Plieningen</b>		
<b>U 8 nach Ostfildern-Nellingen (nur werktags)</b>		

**Den drei Stadtbahnlinienästen ab Stuttgart-Vaihingen stehen 15 Stadtbahnlinienäste ab Stuttgart-Hauptbahnhof gegenüber.**

**Zur ausgezeichneten Erschließungsfunktion der Stadtbahn ab Stuttgart Hauptbahnhof ist noch festzuhalten, dass die derzeit 15 Stadtbahnlinien-Äste insgesamt 20 Fahrtziele in Stuttgart und sechs angrenzenden Städten (darunter fünf Große Kreisstädte) direkt mit dem Hauptbahnhof verbinden. Dieser systematische Ausbau der Stadtbahnlinien auch in die Nachbarstädte Stuttgarts ist weiterhin im Gang.**

**6)** Die Gäubahnkappung steht konträr zu einem zentralen Ausgangspunkt des Stuttgart 21-Konzepts, nicht 2 km vom Hauptbahnhof entfernt eine zusätzliche Bahnstation mit

Umsteigerfordernis zu errichten. Eine solche Station war in den späten 1980er und frühen 1990er Jahren von der Bahn angedacht, und zwar im Bereich des Neckar-Knies bei Bad Cannstatt (sog. Rosenstein-Bahnhof mit Shuttle-Service zum Hauptbahnhof); die Landeshauptstadt Stuttgart und das Land BW haben diese Überlegungen der Bahn rundum abgelehnt.

Auch steht die Kappung der Gäubahn im Widerspruch zu einer der S21-Zielsetzungen, nämlich möglichst viele Durchmesserlinien anzubieten. erinnert sei an die einstige Werbe-Aussage für den neuen tiefen Durchgangsbahnhof zu mehr Direkt-Verbindungen ohne Umsteigen, nachzulesen im digital als Anlage 2 beigefügten Stuttgart 21 Projektmagazin vom Herbst 1997:

*»Mehr Direktverbindungen ersparen Umsteigen und bringen kürzere Fahrzeiten. Dadurch gewinnt der öffentliche Nahverkehr neue Kunden. So werden in der Stuttgarter City-Erweiterung zukünftig zwei Drittel der Verkehrsteilnehmer Busse und Bahnen benutzen. Stuttgart 21 ist ein Meilenstein für den Öffentlichen Personennahverkehr der Region auf dem Weg ins nächste Jahrtausend.«*

*Dr.-Ing. Werner Meier, Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, VVS*

oder hier aus der ebenfalls digital beigefügten Broschüre "21 gute Gründe für S21" vom Dezember 2008 (Anlage 3):

### **3. OHNE UMSTEIGEN QUER DURCHS LAND**

*Fern- und Regionalverkehr werden durch den neuen Schienenring in Stuttgart schneller und besser aufeinander abgestimmt. Alle Fahrgäste werden davon profitieren – sei es von kürzeren Reisezeiten, sei es von der Anbindung an Flughafen und Messe. Und Umsteigen gibt es dann nur noch auf wenigen Strecken, weil die Züge nicht mehr im Hauptbahnhof enden und es dadurch mehr Direktverbindungen gibt.*

Der Hinweis des Eisenbahnbundesamts (S. 4, zweitletzter Absatz) auf den nun vorgesehenen teilweisen Erhalt der Panoramabahn bis zu einem noch zu bauenden Nordhalt 2,5 km vom Hauptbahnhof entfernt ist nur bedingt hilfreich. Wir begrüßen zwar diese von der Deutschen Bahn und den weiteren Verantwortlichen getroffene Entscheidung als Schritt in die richtige Richtung. Doch selbst für die begrenzte Zahl von Reisenden, für die der Nordhalt Vorteile bringen kann, liegen diese Vorteile erst in der mittleren Zukunft. Sichere Fertigstellungsaussagen für den Nordhalt gibt es nicht. Grob geschätzt kann vielleicht auf eine Inbetriebnahme 2028/2029 gehofft werden. Vor allem ändert ein künftiger Nordhalt an den grundsätzlichen Problemen einer Kappung und eines Umstiegserfordernisses (oft mit Anschlussverlusten) für viele Reisende nichts.

7) Soweit sich der Schriftsatz der die Deutsche Bahn vertretenden Rechtsanwälte auf die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses (PFB 1.5) von vor fast 20 Jahren beruft, ist dieser durch die zahllosen Planänderungen in seiner verbliebenen Substanz zu relativieren.

Muss in diesem Zusammenhang und bei der Frage des Vertrauensschutzes der Vorhabenträgerin nicht auch die Frage gestellt werden, ob bei der Beurteilung der angeblich uneingeschränkten Bestandskraft zwischenzeitliche grundsätzliche Änderungen der Rahmenbedingungen in die Beurteilung der Reichweite und „Schutzwürdigkeit einer Bestandskraft“ Eingang finden müssen?

Zu nennen sind: die politisch im Grundsatz unstreitige Notwendigkeit der Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen und die verfassungsrechtlich insbesondere durch den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 verschärften Vorgaben für Klimaschutz und gesunde Lebensverhältnisse. Diese Vorgaben verbieten ein „Vor-sich-Herschieben“ der Reduzierung von Treibhausgasen und erst recht auch Schritte, die sich über Jahre emissionserhöhend auswirken, wie die Kappung einer von 8.000 Fahrgästen täglich genutzten Schienenverbindung, mit der Folge der Verlagerung jedenfalls eines Teils des Verkehrs auf die Straße.

Die aktuelle Planung hat in dem wichtigen Bereich Gäubahn/Filder die Basis der ursprünglichen Planung verlassen. Dies gilt sowohl für die Streckenführung als auch für die zeitliche Komponente. Konkret ist mit der Fertigstellung der neuen Gäubahnführung über die Zufahrt durch den geplanten Pfaffensteigtunnel zum Flughafen und von dort zum neuen Tiefbahnhof nach Angaben der Bahn frühestens sieben Jahre nach der Kappung zu rechnen. Realistisch ist nach allen Erfahrungen ein deutlich längerer Zeitbedarf.

8) Gerade weil die Zeitdauer der Umlegung der Strecke einst „von unwesentlicher Bedeutung“ war (weil nur etwa vier bis sechs Monate angenommen wurden), hat man keine Festlegungen zur zulässigen Dauer der Unterbrechung getroffen. Das heißt aber nicht, dass die Dauer in das Belieben der Vorhabenträgerin gestellt wird. Sechs Monate einst und nach heutigem Stand mindestens sieben Jahre (84 Monate) Dauer andererseits trennt der Faktor 14. Die Deutsche Bahn muss nun ein Planfeststellungs- oder Änderungsverfahren durchführen. Die von der Bahn geplante Abbindung ist zu untersagen.

**Im Verfahren der Stilllegung kann dann sichergestellt werden, dass die dringend gebotene – ggf. schrittweise – Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nicht bezüglich der Kappung der Gäubahn mit dem Makel einer unsicheren Rechtsgrundlage und, fast schlimmer, mit dem gravierenden Fahrgastnachteil einer zu frühen und unnötig langen Unterbrechung der Gäubahn behaftet und belastet ist.**

II

Zur weiteren Begründung nehmen wir, insbesondere zu den eisenbahnrechtlichen Aspekten, Bezug auf unseren Antrag vom 20.06. 2022 einschließlich der Ergänzungen hierzu durch unsere Erwiderung vom 28.03.2023 auf die Stellungnahme der DB und der in dieser Erwiderung vom 28.03.2023 (Anlage 1, dort S. 1) festgehaltenen Einbeziehung auch des Planfeststellungsabschnitts (PfA) 1.5 in unseren Antrag. Unser Schreiben vom 28.03.2023 fügen wir zur Geschäftsvereinfachung nochmal bei (Anlage1).

Freundliche Grüße



gez. Stefan Frey

Dr. Gerhard Bronner  
Vorsitzender

Anlagen:

- 1, LNV-Schreiben vom 28.03.2023
- 2, Stuttgart 21 Projektmagazin vom Herbst 1997
- 3, Broschüre "21 gute Gründe für S21" vom Dezember 2008