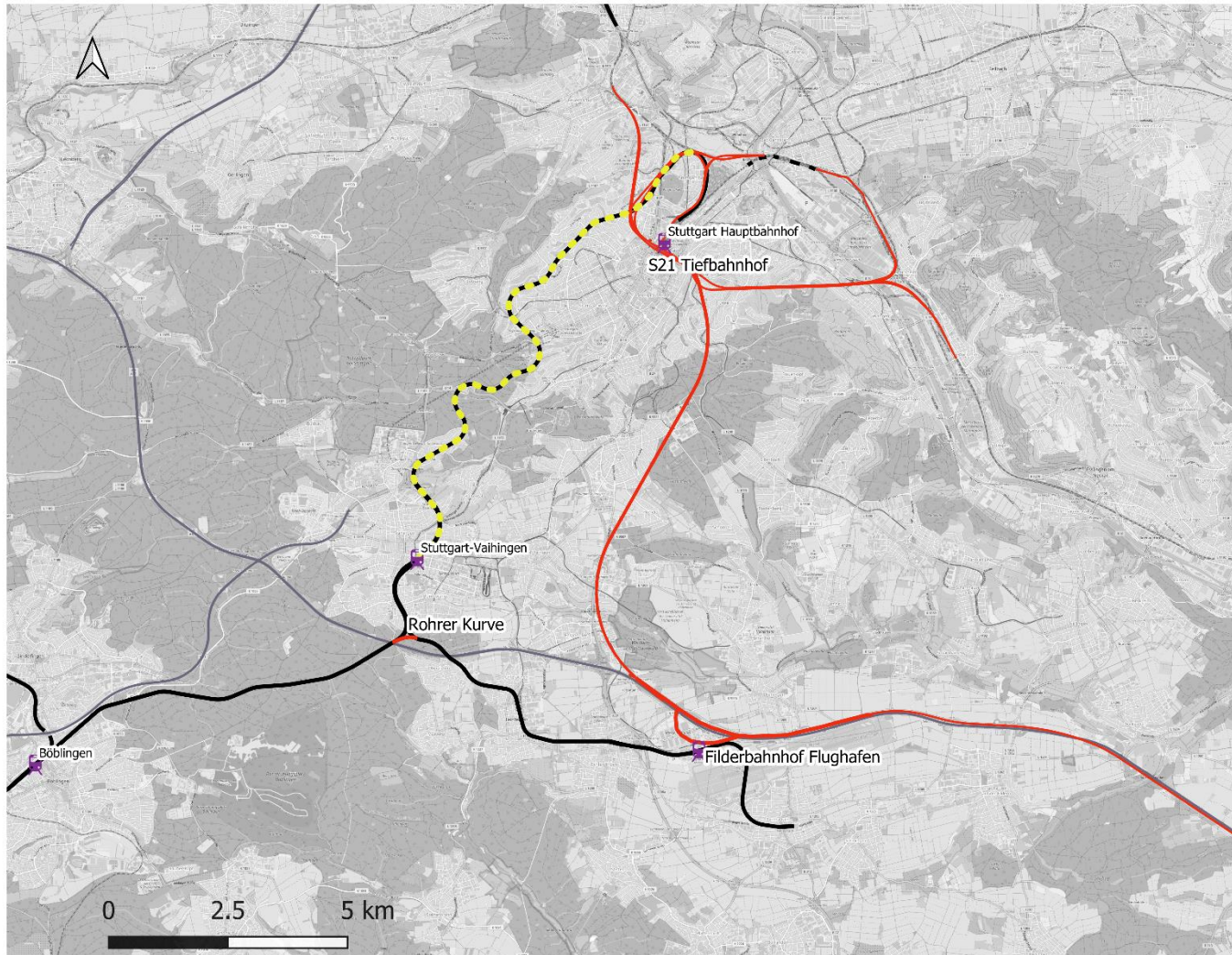







**Eisenbahnrechtliche Bewertung der  
„Abbindung“ der heutigen „Gäubahnstrecke“  
zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und  
Stuttgart-Vaihingen bzw. dem neu zu  
errichtenden „Nordhalt“**

# A. Sachverhalt



## Legende

-  Bahnhöfe
-  Panoramabahn
-  S21 Strecken (in Bau oder Planung)
-  Bahnstrecke
-  Autobahnen

## Quellen

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH  
Open Street Map + Mitwirkende

### I. Kein Entgegenstehen der Rechtskraft des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG; vom 05.07.2018 – Az.: 3 C 21/16)

- Eine veränderte Sachlage durchbricht die Rechtskraft, namentlich **„alle Entwicklungen tatsächlicher Art, die den vom Streitgegenstand erfassten Sachverhalt verändern“** (*Clausing*).
- Das BVerwG ging noch von einer nahezu **lückenlosen Übergangsphase im Parallelbetrieb** aus; eine Unterbrechung der „Gäubahn“ war nicht Teil des Sachverhaltes wie auch des Planfeststellungsbeschlusses.



**Über die Genehmigungsbedürftigkeit einer Stilllegung der „Gäubahn“ unter den heutigen Umständen hat das Gericht bislang noch gar nicht entschieden. Ein neuer Prozess hierzu ist möglich.**

### II. Die „Abbindung“ der „Gäubahn“ ist stilllegungsbedürftig

#### § 11 Abs. 1 S. 1 und 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG):

**<sup>1</sup>Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen sind zum Betrieb ihrer Eisenbahninfrastruktur verpflichtet.** <sup>2</sup>Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen

1. die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke,
  2. **die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke**, eines Personenbahnsteigs oder einer Laderampe oder
  3. die dauernde Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung,
- so hat es dies **bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen.**

- Die „Abbindung“ der „Gäubahn“ stellt die **dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke**, namentlich der „Panoramastrecke“ ab Stuttgart-Vaihingen bzw. dem neu zu schaffenden „Nordhalt“ als Teil der „Gäubahn“, dar, so dass ein Stilllegungsverfahren durchgeführt werden muss.
- Denkbar ist überdies eine **mehr als geringfügige Kapazitätsreduzierung auf der Gesamtstrecke**.
- Dass die „Abbindung“ der „Gäubahn“ **nicht endgültiger Natur** ist, ist dabei unerheblich: Auch eine länger andauernde Betriebseinstellung ohne konkrete Pläne zur Behebung des die Betriebseinstellung hervorrufenden Ereignisses ist **genehmigungsbedürftig**. Die konkrete Infrastruktureinrichtung (Strecke) wird hier stillgelegt.
- Der Stilllegung steht nicht entgegen, dass für **Schienenersatzverkehr** in Form des Ausbaues der S-Bahn-Verbindungen gesorgt wird: Die Strecke wird dennoch in Stuttgart-Vaihingen bzw. im neu zu errichtenden „Nordhalt“ enden.



- Die **Betriebspflicht endet** erst mit der erfolgten **Stilllegung**. Sie trifft jedenfalls **nicht die Stadt Stuttgart als Eigentümerin** der Grundstücke, **sondern** das jeweilige **Eisenbahninfrastrukturunternehmen** mit einer Unternehmensgenehmigung, im konkreten Fall also die DB Netz AG. Vgl. § 11 Abs. 1 S. 1 AEG.
- Zuständige Aufsichtsbehörde ist das **Eisenbahn-Bundesamt** für die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

### III. Die „Abbindung“ der „Gäubahn“ ist freistellungsbedürftig, nicht aber freistellungsfähig

#### § 23 Abs. 1 S. 1 AEG:

Die zuständige Planfeststellungsbehörde stellt für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Eigentümers des Grundstücks, der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, oder des Trägers der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße, der diese Grundstücke für Zwecke des Straßenbaus zu nutzen beabsichtigt, die **Freistellung von den Bahnbetriebszwecken** fest, wenn **kein Verkehrsbedürfnis** mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.

- Die (vorübergehende) „Abbindung“ der „Gäubahn“ in Stuttgart-Vaihingen bzw. ab dem „Nordhalt“ ist unabhängig von der (hier gar nicht gegebenen) gleichzeitigen Inbetriebnahme eines gleichwertigen „Ersatzes“ in Bezug auf die Trassengrundstücke **freistellungsbedürftig**: Der **Widmungszweck „Eisenbahn“** entfällt für diese schlicht.
- Der Freistellung der betroffenen Grundstücke steht aber inhaltlich entgegen, dass mit der **Verhinderung von „gebrochenem Verkehr“** und der **Erhaltung von Umleitungsmöglichkeiten** (für die S-Bahn) ein ausreichendes Verkehrsbedürfnis für die weitere Widmung der Trassengrundstücke besteht.
- Zuständige Behörde ist im Fall der DB Netz AG wieder das **Eisenbahn-Bundesamt**.



### IV. Der Planfeststellungsbeschluss muss geändert werden

#### § 18d AEG:

<sup>1</sup>Für die **Planergänzung und das ergänzende Verfahren** im Sinne des § 75 Abs. 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass im Falle des § 76 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von einer Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden kann. <sup>2</sup>Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.

### § 75 Abs. 1a VwVfG:

<sup>1</sup>**Mängel bei der Abwägung** der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. <sup>2</sup>Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können; die §§ 45 und 46 bleiben unberührt.

### § 76 Abs. 1 VwVfG:

Soll vor Fertigstellung des Vorhabens der **festgestellte Plan geändert werden**, bedarf es eines neuen Planfeststellungsverfahrens.

- Der heute gültige **Planfeststellungsbeschluss muss an die Realität angepasst** werden: Auf die „Abbindung“ der „Gäubahn“ und das Verweisen ihrer Fahrgäste auf die S-Bahn-Verbindungen statt des (nahezu) lückenlosen Überganges zu ihrer neuen Streckenführung muss planerisch in Form eines **Planänderungsverfahrens gemäß § 18d AEG i. V. mit § 76 Abs. 1 VwVfG** reagiert werden.
- Hinsichtlich des zu realisierenden **Szenarios für die Übergangszeit** bedarf es zudem eines **Planergänzungsverfahrens nach § 18d AEG i. V. mit § 75 Abs. 1a VwVfG**, das die von der geänderten Sachlage betroffenen privaten und öffentlichen Belange berücksichtigt.

### § 11 Abs. 1 S. 3 AEG:

Dabei hat es darzulegen, dass ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit **Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung durch Verkauf oder Verpachtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde**, erfolglos geblieben sind.

- Ein **Dritter** als „Streckenübernehmer“ nach § 11 Abs. 1 S. 3 AEG ist **befugt, beide genannten Verfahren zur „Um-Planfeststellung“ beim zuständigen Eisenbahn-Bundesamt in Ganz zu setzen.**

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. Urs Kramer  
Institut für Rechtsdidaktik  
Universität Passau  
Dr.-Hans-Kapfinger-Straße 14b  
94032 Passau  
Tel. 0851/ 509-2390  
Fax 0851/ 509-2392  
Mail: [Urs.Kramer@uni-passau.de](mailto:Urs.Kramer@uni-passau.de)