

Stuttgart 21 und das Recht der Stilllegung und Freistellung von Eisenbahninfrastruktur

VON FLORIAN J. ANDERS UND JULIAN NOLTE

Mit dem „Friedensvorschlag“ Heiner Geißlers und des Schweizer Ingenieurbüros SMA hat die Debatte um das Projekt Stuttgart 21 (S21) am 29.07.11 eine neue Dimension bekommen. Seither wird allenthalben über eine mögliche Kombination aus Kopf- und Tiefbahnhof diskutiert. Undenkbar ist die Koexistenz eines ober- und eines unterirdischen Bahnhofs im Zentrum Stuttgarts jedoch schon etwas länger nicht mehr, nachdem ein Zusammenschluss verschiedener privater Eisenbahngesellschaften angekündigt, Anlagen des gegenwärtig bestehenden Kopfbahnhofs übernehmen zu wollen (vgl. BAHN-REPORT 4/11, S. 11). Die Stuttgart Netz AG i.G., ein in Gründung befindliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), beruft sich dabei insbesondere auf die Rechtssprechung zur Wiehltalbahn in Nordrhein-Westfalen. Vor wenigen Jahren hatte die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) den Erhalt dieser von ihr betriebenen Nebenbahn im Oberbergischen gerichtlich gegen kommunale Interessen durchsetzen können. Wie auch die Gemeinden im Wiehltal möchte die Stadt Stuttgart die möglicherweise freiwerdenden Flächen, die gegenwärtig dem Eisenbahnbetrieb dienen, städtebaulich umnutzen. Zu einer Einstellung des Bahnverkehrs ist es im Wiehltal auf Grund des Fachplanungsrechts der Eisenbahn jedoch nicht gekommen, und es spricht einiges dafür, dass auch in Stuttgart nach der geplanten Inbetriebnahme des unterirdischen Durchgangsbahnhofs der bestehende Kopfbahnhof – zumindest in Teilen – sowie dessen Zulaufstrecken als Verkehrsanlage der Eisenbahn erhalten werden müssen, so sich tatsächlich ein EIU bereit erklären sollte, diese Anlagen zu übernehmen.

Grundlagen

Einer Kommune steht nach Art. 28 Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) das Recht zu, „alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln“. Dies begründet die so genannte kommunale Planungshoheit mit dem Recht der Bauleitplanung, was u.a. die Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen für das Gemeindegebiet umfasst. Maßgebliches Regelwerk für die Bauleitplanung ist das Baugesetzbuch (BauGB). § 38 BauGB schließt jedoch die Anwendung der üblicherweise geltenden Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans aus, sofern es sich bei der geplanten Anlage um eine bauliche Maßnahme von überörtlicher Bedeutung aufgrund eines Planfeststellungsverfahrens handelt. Hierunter fallen z.B. die Verkehrsanlagen der Eisenbahn i.S. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Bei bereits langfristig bestehenden Bahnanlagen wird die Planfeststellung bei fehlender Nachweisbarkeit durch entsprechende Unterlagen kraft der so genannten unvorstellbaren Verjährung vermutet.

Aus § 18 AEG, der die Planfeststellung für Verkehrsanlagen der Eisenbahn regelt, ergibt sich in Verbindung mit § 38 BauGB der so bezeichnete Fachplanungsvorbehalt für Eisenbahnanlagen. Flächen, die der fachplanerischen Planfeststellung unterliegen, sind damit der kommunalen Bauleitplanung entzogen. Anschaulich formuliert heißt das: Eine Gemeinde darf durch ihre kommunale Bauleitplanung nicht in die zweckentsprechende Nutzung eines Bahngeländes eingreifen.

Selbst eine förmlich nach § 11 AEG stillgelegte Strecke verliert noch nicht ihre Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn. Die allgemeine Planungshoheit über Bahnflächen erlangt eine Kommune erst nach dem Anschluss eines so genannten Freistellungsverfahrens nach § 23 AEG zurück, das die fachplanerische resp. eisenbahnspezifische Zweckbindung der Grundstücke beendet. Die Stilllegung nach § 11 AEG ist regelmäßig nur die Vorstufe der Freistellung eines Grundstückes von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG. Hierbei muss im Freistellungsverfahren insbesondere festgestellt werden, dass das öffentliche Verkehrsbedürfnis an der bahnspezifischen Nutzung der Fläche gegenwärtig und auf absehbare Zeit entfallen ist. Bis

zur AEG-Novelle von 2005 war insoweit von der – gesetzlich nicht geregelten, aber gleichwohl mehrheitlich anerkannten – Entwidmung die Rede. Mit dem neuen § 23 AEG wurde das Verfahren zur rechtlichen „Entsorgung“ von Betriebsanlagen der Eisenbahn erstmals positivrechtlich gefasst. Einen Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken können gemäß § 23 Abs. 1 AEG neben dem betroffenen EIU sowohl der Grundstückseigentümer als auch die Gemeinde, auf deren Gebiet sich das betreffende Grundstück befindet, stellen.

Der Rechtsstreit um die Wiehltalbahn

Auf das Antragsrecht in § 23 Abs. 1 AEG beriefen sich auch einige oberbergische Kommunen, als sie in den Jahren 2006–2008 versuchten, die Grundstücke der Strecke Osberghausen – Waldbröl von Bahnbetriebszwecken freistellen zu lassen. Die auch als Wiehltalbahn bezeichnete Strecke war auf Antrag von DB Netz im Dezember 1997 durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zunächst förmlich stillgelegt worden, nachdem DB Cargo den Güterverkehr eingestellt hatte. Ab Ende der 1990er Jahre fanden im Wiehltal jedoch

wieder Ausflugsfahrten und später auch Gütertransporte auf der Schiene statt, nun allerdings mit der RSE als EIU, welche die Grundstücke samt der darauf befindlichen Infrastruktur von der DB AG pachtete. Im Dezember 2006 erwarben die anliegenden Kommunen die Grundstücke und damit nach geltendem Zivilrecht – als so genannte wesentliche Bestandteile – auch zugleich die darauf befindlichen Bahnanlagen der Wiehltalbahn und diejenigen der anschließenden Wissertalbahn vom DB-Konzern. Den bestehenden Pachtvertrag mit der RSE wollten die neuen Eigentümer nun nicht mehr verlängern, um die aufgekauften Grundstücke einer angestrebten Neunutzung zuführen zu können. Das Bahngelände sollte z.B. für den Straßenbau und die Erweiterung zweier Großbetriebe umgenutzt werden.

Das Landesverkehrsministerium als zuständige Aufsichtsbehörde über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) in Nordrhein-Westfalen verweigerte der RSE nunmehr eine längerfristige Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG für die Wiehltalbahn, weil man in Düsseldorf nach dem Ende des Pachtverhältnisses keine recht-

Ein Brennpunkt im Streit um die Zukunft der Wiehltalbahn war der geplante Bahnübergang im Zentrum von Wiehl. Mit einer Stilllegung bzw. Freistellung der Eisenbahnanlagen erhofften sich die Bahngegner, auf dessen Bau verzichten zu können. Es kam anders – nun wird der Bahnübergang in konstruktiver Zusammenarbeit von Stadt Wiehl und RSE gebaut.



Foto (30.09.06; im Vordergrund die bereits damals auf die Gleise zuführende neue Straße): U. Clees

liche Grundlage mehr für den Bahnbetrieb auf dieser Strecke sah. Die RSE, welche die Wiehltalbahn weiterhin betreiben wollte, beschritt daraufhin den Rechtsweg und verklagte das Land Nordrhein-Westfalen auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung. Das Land berief sich hingegen auf die fehlende zivilrechtliche Befugnis der RSE zur Nutzung der Bahnanlagen, nachdem der Pachtvertrag ausgelaufen sei. Im Januar 2007 entschied das Verwaltungsgericht (VG) Köln zu Gunsten der RSE und verurteilte das Land Nordrhein-Westfalen, der RSE eine längerfristige Betriebsgenehmigung für die Wiehltalbahn zu erteilen. In der Urteilsbegründung heißt es sinngemäß, dass die öffentlich-rechtliche Eigenschaft eines Grundstückes als Bahnanlage auch im Genehmigungsverfahren höher zu bewerten sei als die zivilrechtliche Verfügungsbefugnis darüber. Die in § 6 AEG angeführten Anforderungen zur Erteilung einer Betriebsgenehmigung seien abschließend; die zivilrechtliche Verfügungsbefugnis durch Pacht oder Eigentum über die Infrastruktur einer Eisenbahnstrecke sei zu ihrem Betrieb nicht zwingend erforderlich¹. Daraus ergab sich, dass die RSE selbst ohne einen Pachtvertrag Anspruch auf die Erteilung einer Betriebsgenehmigung für die Wiehltalbahn hatte.

Obwohl das Verkehrsministerium zur Erteilung einer Betriebsgenehmigung verurteilt worden war, weigerte es sich zunächst, diese tatsächlich zu erteilen. Da die alte Betriebsgenehmigung auslief, musste die RSE erneut vor Gericht ziehen und die Erteilung der Betriebsgenehmigung im einstweiligen Rechtsschutz erzwingen.

Am 07.07.08 wies das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen zudem den Antrag des Landes auf Zulassung der Berufung in dem ersten Verfahren ab, was das o. g. Urteil des VG Köln vom 26.01.07 rechtskräftig werden ließ². Durch das nunmehrige Vorhandensein einer Betriebsgenehmigung für die RSE war eine erneute Stilllegung der Wiehltalbahn nach § 11 AEG und wegen des dadurch ermöglichten Verkehrs auch eine Freistellung nach § 23 AEG an sich schon von Rechts wegen unmöglich geworden.

Der Rechtsstreit um die Wiehltalbahn war dennoch nicht beendet: Nach Ansicht der Stadt Wiehl und der weiteren Anliegerkommunen ergab sich aus § 23 Abs. 1 AEG für sie trotzdem ein Anspruch auf die Freistellung der Streckengrundstücke, weshalb sie bereits im Mai 2007 einen derartigen Antrag bei der Bezirksregierung Köln gestellt hatten. Die Kölner Bezirksregierung als zuständige Aufsichtsbehörde über NE-Infrastruktur gab diesem Antrag am 21.09.07 auch statt und stellte trotz bestehender Betriebsgenehmigung und ohne förmliche Stilllegung die Grundstücke der Wiehltalbahn von Bahnbetriebszwecken frei. Die Bezirksregierung schloss sich damit der Auffassung der Kommunen an, dass aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsleistung auf der Wiehltalbahn kein Verkehrsbedürfnis mehr bestehe und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbindung nicht mehr zu erwarten sei.

Mit einer rechtskräftigen Freistellung hätten die Kommunen wieder die Planungshoheit über die Grundstücke der Wiehltalbahn erlangt, doch erneut beschritt die RSE den Rechtsweg und ging jetzt gegen die von der Bezirksregierung

erlassene Freistellung vor. Die Verwaltungsgerichtsbarkeit hatte dieses Mal die Frage zu klären, ob Kommunen und Grundstückseigentümer aus dem in § 23 Abs. 1 AEG kodifizierten Antragsrecht auch einen Freistellungsanspruch für solche Bahnflächen ableiten können, die nicht förmlich nach § 11 AEG stillgelegt sind und auf denen weiterhin Eisenbahnverkehr abgewickelt wird. Im November 2008 bestätigte das VG Köln die Auffassung der RSE, dass die Freistellung aufgrund des bestehenden Eisenbahnbetriebes nicht rechtmäßig gewesen sei³. Die durch die Bezirksregierung erteilten Freistellungsbescheide wurden durch das Urteil aufgehoben. Nachdem Anfang 2009 bekannt wurde, dass sowohl die Kölner Bezirksregierung als auch die Kommunen nicht gegen diese Entscheidung vorgehen würden, konnte auch dieser Rechtsstreit endgültig ad acta gelegt werden. Inzwischen wurde ein Pachtvertrag zwischen den Anliegerkommunen und der RSE geschlossen, der Weiterbetrieb der Wiehltalbahn durch die RSE ist somit gesichert (siehe dazu *BAHN-REPORT* 3/2011, S. 52).

Zusammenfassend lassen sich aus dem Rechtsstreit um die Wiehltalbahn zwei grundsätzlich interessante Feststellungen abschichten:

- Ein kommunaler Anspruch auf Freistellung lässt sich aus § 23 AEG nicht begründen, solange ein vorhandenes oder absehbares öffentliches Verkehrsbedürfnis für die betroffene Eisenbahninfrastruktur besteht. Das zeitliche Intervall der Fahrten oder die erbrachte Verkehrsleistung spielen dabei keine Rolle. Selbsttouristische Gelegenheitsverkehre würden sehr wahrscheinlich einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken entgegenstehen. Dazu das VG Köln: „Auch Wochenendfahrten in einer reizvollen Gegend können mit dem Ziel der Ortsveränderung und damit zur Befriedigung eines Verkehrsbedürfnisses durchgeführt werden“⁴. Diese Frage wurde im Rechtsstreit um die Wiehltalbahn jedoch nicht abschließend beantwortet, da die bestehenden Gütertransporte und der weitere Personenverkehr, etwa zu Stadtfesten, für die Rechtfertigung eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses herangezogen werden konnten⁵. Die Hürden für einen Nachweis, dass es kein Verkehrsbedürfnis für die Eisenbahninfrastruktur mehr gibt und diese freigestellt werden kann, wurden damit sehr hoch gelegt. In der Folgezeit hat daher beispielsweise das EBA im Fall der Ilztalbahn Passau – Freyung ein bloßes, tragfähiges Konzept zur Reaktivierung für den Nachweis des Verkehrsbedürfnisses genügen lassen.

- Ist eine Fläche als Verkehrsanlage der Eisenbahn planfestgestellt, so darf die Fläche keiner der Zweckbestimmung zuwiderlaufenden Nutzung zugeführt werden. Auch die Selbstverwaltungsgarantie der Kommunen in Art. 28 Abs. 2 GG oder das im Grundgesetz für Private (für Gemeinden als Teil des Staates gelten die Grundrechte ohnehin nicht als Begünstigungen) verankerte Eigentumsgrundrecht (Art. 14 GG) ändern daran nichts. Die sachenrechtliche Verfügungsbefugnis (etwa das Eigentum) ist im Fachplanungsrecht nämlich nicht ausschlaggebend: Die Wiehltaler Gemeinden wurden zwar Eigentümer der Bahngrundstücke, konnten aber trotzdem nicht nach Belieben mit diesen verfahren, weil

ein Gesetz dem entgegenstand bzw. entgegensteht. Das VG Köln befand zutreffend, dass das öffentlich-rechtliche Fachplanungsrecht die zivilrechtliche Verfügungsbefugnis über das Eigentum überlagert. Die Planfeststellung (bzw. – bei strenger Sicht – die nach ihr ohne eigene gesetzliche Grundlage auch noch erfolgte Widmung) darf daher als eine besonders „heftige“ – in der Sprache der Juristen – Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums angesehen werden.

Zurück zu S21

Wie wirken sich die gewonnenen Erkenntnisse nun auf das Vorhaben S21 aus? Zur Beantwortung dieser Frage muss man vorrangig mehrere andere Fragen stellen und beantworten:

- Zu klären ist, ob der bisherige Kopfbahnhof dem Anwendungsbereich des § 11 AEG unterfällt. Dazu könnte auf den Wegfall eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofes oder auf die nicht unerhebliche Verringerung der Kapazität abgestellt werden, sofern es sich bei dem neuen Bahnhof nicht schlicht um einen gleichwertigen Ersatz handelt. Letzteres erscheint angesichts der betrieblichen Restriktionen im geplanten Tiefbahnhof (z.B. ist kein Einsatz von Dieselfahrzeugen vorgesehen) jedoch fragwürdig.

- Wenn § 11 AEG anwendbar ist, hätte diese Norm zwar aufgrund der so genannten formellen Konzentrationswirkung möglicherweise bereits im Planfeststellungsverfahren für den Bahnhofsneubau angewendet werden können. Das ist aber nicht geschehen, wie auch eine Antwort des Staatssekretärs Ferlemann im Bundesverkehrsministerium an den Vorsitzenden des Bundestagsverkehrsausschusses Hofreiter belegt⁶. Diese Tatsache unterstreicht, dass mit der Planfeststellung für S21 eine neue Betriebsstelle geschaffen wird und mit dieser neue Zulaufstrecken errichtet werden, die genau genommen nichts mit der gegenwärtigen Betriebsstelle Stuttgart Hbf zu tun haben und deren Existenz sowie die Zuläufe des Kopfbahnhofs an sich zunächst unberührt lassen, sieht man von baubedingten Einschränkungen ab. Mangels einer so genannten materiellen – sprich: inhaltlichen – Konzentrationswirkung der Planfeststellung bleiben die Vorschriften des § 11 AEG bei S21 weiter zu beachten, wenn also der Kopfbahnhof eines Tages aufgegeben werden soll.

- § 11 AEG hat für die Erteilung der dann nötigen Stilllegungsgenehmigung durch das EBA zur Voraussetzung, dass die Infrastruktur Dritten zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen zur Übernahme angeboten wurde. Auch wenn es bisher weder einen „Markt“ für solche Übernahmen von Bahnhöfen samt ihrer Zulaufstrecken noch überhaupt derart gelagerte Präzedenzfälle gibt, zeigt ein Blick ins Gesetz, dass es bei den genannten „üblichen Bedingungen“ um den bei einem Weiterbetrieb der Flächen für die Eisenbahn erzielbaren Verkaufs- bzw. Mieterlös und nicht um die „Versilberung“ für andere Zwecke geht. Allerdings wird wohl von dem an der Übernahme interessierten EIU ein ernsthaftes und tragfähiges Betriebskonzept zu verlangen sein (so auch das EBA bei der erwähnten Ilztalbahn).

- Besteht danach gleichsam ein „Übernahmeanspruch“ interessierter dritter EIU, folgt aus dem damit möglichen „Zugriff“ auf die Infrastruktur (sogar unabhängig davon, ob es zum Abschluss eines Pacht- oder Kaufvertrages mit der Stadt Stuttgart als derzeitiger Eigentümerin der Grundstücke des Kopfbahnhofs kommt), aus der skizzierten Rechtsprechung zur Wiehltalbahn, dass das übernahmewillige EIU Anspruch auf eine Betriebsgenehmigung für den Kopfbahnhof samt Zulaufstrecken hat, sobald die DB Netz AG den dortigen Betrieb aufgibt. Bis dahin ist DB Netz – auch das ist mittlerweile durch das so genannte Hunsrückurteil höchstrichterlich geklärt – zum Weiterbetrieb der Infrastruktur verpflichtet und darf sie nicht einfach sperren usw.
- Angesichts dieses Befundes besteht dann (bei Vorliegen des schon im Rahmen des § 11 AEG geforderten ernsthaften Betriebskonzeptes des Übernehmers) auch ein öffentliches Verkehrsinteresse und -bedürfnis bezüglich der oberirdischen Gleisanlagen, so dass deren Grundstücke – auch ungeachtet der um § 11 AEG kreisenden Fragen – keine Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG erfahren dürfen. Eine städtebauliche Umnutzung des Bahngeländes, wie sie derzeit geplant ist, wäre dann unmöglich.

Fazit

In der allgemeinen Diskussion über S21 scheint das Schicksal der oberirdischen Gleisanlagen im Stuttgarter Stadtzentrum bereits besiegelt, seitdem die Stadt Stuttgart Grundstücke von der DB AG erworben hat. Ein zivilrechtlicher Vorgang, wie der Kauf ein solcher ist, kann jedoch nie öffentlich-rechtliche Fragen wie etwa die des Fachplanungsvorbehalts klären bzw. obsolet machen. Wenn die – in der Öffentlichkeit nach wie vor als „die Bahn“ wahrgenommene – DB AG Grundstücke verkauft, heißt dies nämlich noch lange nicht, dass diese Flächen zwingenderweise dem System Eisenbahn entzogen werden. Spätestens seit der Bahnreform ist die Staatsbahn nicht mehr der Alleinvertreter des Verkehrsträgers Schiene in Deutschland, und so können heutzutage übernahmewillige EIU nach dem in § 11 AEG vorgeschriebenen Verfahren Anlagen der Eisenbahninfrastruktur, die zur Stilllegung vorgesehen sind, übernehmen. Erst wenn keine Übernahme zustande kommt, kann die Infrastruktur stillgelegt und nötigenfalls darüber hinaus die betroffenen Grundstücke von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden. Bis zur Freistellung bleiben die Flächen planfestgestellt und sind solange der kommunalen Bauleitplanung entzogen. Ob sich die Verantwortlichen der Stadt Stuttgart dieses Umstands bei der Unterzeichnung des Grundstückkaufvertrags mit der DB AG bewusst waren und geflissentlich darüber hinwegsehen oder ob man naiverweise wirklich glaubte, durch ein zivilrechtliches Geschäft, „mit der Bahn“ eine öffentlich-rechtliche Zweckbestimmung auflösen zu können, bleibt dahingestellt. Fakt ist jedoch, dass die Stadt einen dreistelligen Millionenbetrag für Grundstücke bezahlt hat, die sie für ihre planerischen Zwecke erst nutzen kann, nachdem sich die Eisenbahn – wohlgerne: die Eisenbahn, nicht die DB AG! – von dort zurückgezogen haben sollte. Hinterfragenswert



Nach den Vorstellungen der Stadt Stuttgart soll im heutigen Kopfbahnhof in einigen Jahren kein Gleis mehr liegen und das Bahngelände städtebaulich umgenutzt werden. Dem steht jedoch die Absichtserklärung der Stuttgarter Netz AG i.G. entgegen, die oberirdischen Gleisanlagen zumindest teilweise für den Eisenbahnverkehr erhalten zu wollen.

Foto (Stuttgart Hbf, 27.08.09): Archiv BAHN-REPORT

erscheint in besonderem Maße daher die Rolle der Verantwortlichen bei der DB AG. Von diesen sollte man schließlich annehmen können, sich mit den Gegebenheiten des Eisenbahnrechts besser auszukennen und die Partner auf die abschließende Wirkung der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung auf die kommunale Bauleitplanung zumindest aufmerksam zu machen... Immerhin findet sich in einer Beschlussvorlage des Referats Städtebau und Umwelt der Stadt Stuttgart vom November 2010 der Hinweis, dass von der Stadt erworbene Grundstücke zuerst nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden müssen, bevor hierfür rechtskräftige Bebauungspläne für die städtebauliche Umnutzung erlassen werden können⁷. Wie die vorherige Darstellung zeigt und wie die Kommunen im Wiehltal erfahren mussten, sind die Voraussetzungen für ein erfolgreiches Freistellungsverfahren jedoch sehr hoch, solange ein Verkehrsbedürfnis für die betroffenen Flächen nachgewiesen werden kann.

Auf die geschilderte Rechtssprechung zur Wiehltalbahn beruft sich die Stuttgarter Netz AG i.G., die den bestehenden Kopfbahnhof sowie für dessen Betrieb notwendige Zulaufstrecken erhalten möchte. Ein Verkehrsbedürfnis zur Erhaltung zumindest einiger oberirdischen Gleise sieht man u.a. dadurch gegeben, dass in den geplanten Tiefbahnhof keine dieselgetriebenen Züge einfahren dürften und ohne den Kopfbahnhof die heute bereits bestehende Durchbindung von Zügen nach Albstadt oder Sigmaringen aufgegeben werden müsste. Mit einer Feststellungsklage will die Stuttgarter Netz AG i.G. nach ihrer Zulassung als EIU feststellen lassen, dass die DB Netz AG verpflichtet ist, für die auf den Kopfbahnhof zuführenden Strecken sowie für den eigentlichen Bahnhof ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG mit der Möglichkeit zur Übernahme durch Dritte durchzuführen⁸, bevor die DB Netz AG die dortige Eisenbahninfrastruktur aufgeben könnte. Die Deutsche Bahn beruft sich in diesem Zusammenhang auf die bestehende

Planfeststellung für den Tiefbahnhof, doch – wie vom Parlamentarischen Staatssekretär im BMVBS bestätigt⁹ – beinhaltet diese weder Entscheidungen nach § 11 AEG noch nach § 23 AEG. Auch heißt es im Planfeststellungsbeschluss vom 28.01.05, dass der Rückbau des Gleisvorfeldes nicht Gegenstand des Verfahrens sei⁹.

Stuttgart 21 ist ein Verkehrs- und ein Städtebauprojekt gleichermaßen. Dass sich die städtebauliche Umnutzung der gegenwärtigen oberirdischen Bahnflächen bei einem wie auch immer gearteten Erhalt des Kopfbahnhofs nicht oder zumindest nicht in dem bislang geplanten Maße verwirklichen lässt, wird in der aktuellen Diskussion als Argument sowohl gegen das Konzept Kopfbahnhof 21 als auch gegen den Vorschlag von Geißler und SMA angeführt. Doch selbst bei einem Bau des geplanten achtgleisigen Tiefbahnhofs ist keinesfalls sicher, dass im Zuge von Stuttgart 21 auch das Städtebauprojekt wie geplant umgesetzt werden kann, sollte die Stuttgarter Netz AG i.G. oder ein anderes EIU oberirdische Gleisanlagen erhalten können. Kleine, bislang eher unbeachtete Vorschriften des Eisenbahnrechts und die Rechtsprechung zu scheinbar kaum bedeutsamen Nebenstrecken könnten ein großes Projekt mitten „im neuen Herz Europas“ mittelbar möglicherweise zu Fall bringen. **E**

Quellen

- 1 vgl. VG Köln, Urteil vom 26.01.2007, Az.: 18 K 1195/06, Rz. 23
- 2 vgl. OVG Münster, Beschluss vom 07.07.2008, Az.: 20 A 802/07
- 3 vgl. VG Köln, Urteil vom 14.11.2008, Az.: 18 K 1780/08
- 4 ebd., Rz. 90
- 5 vgl. ebd., Rz. 91
- 6 vgl. Deutscher Bundestag, Drucksache 17/6658, S. 72
- 7 vgl. Beschlussvorlage Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften S21, Teilgebiet C 1 (Stgt 151), Teilbereich Stgt 151.1 S-Nord vom 30.11.2010. GRDrs 879/2010
- 8 vgl. Pressemitteilung der Stuttgarter Netz AG i.G. vom 05.08.2011
- 9 vgl. Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart „Projekt Stuttgart 21“ Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) vom 28.01.2005, Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 (Talquerung), S. 158