

Rede von **Jürgen Resch**, Bundesgeschäftsführer Deutsche Umwelthilfe (DUH), auf der 745. Montagsdemo am 17.2.2025

Aktuelles zur Gäubahn – nach dem Prozess vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart

Liebe Freundinnen und Freunde eines leistungsfähigen und auch noch 2030 und 2040 funktionierenden Stuttgarter Bahnknotens,

heute möchte ich euch von meinen Erlebnissen in den vergangenen Wochen berichten, von unserem gemeinsamen Einsatz für den Erhalt der Gäubahn. Und hier vor allem von der Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart am vergangenen Mittwoch und Donnerstag den 12. und 13. Februar.

Verhandlung der Klage Deutsche Umwelthilfe gegen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und Deutsche Bahn AG

Das Ergebnis in der Sache war eine herbe Enttäuschung! Mit dazu beigetragen haben EBA und DB AG, die zum Teil atemberaubend argumentierten:

- Für mich überraschend war das Eingeständnis, dass es keinen bahnbetrieblichen Grund gibt, den Bahnviadukt bzw. die Rampe auf der Panoramastrecke zum 22. April 2026 zu unterbrechen. Aber Rechtsanwalt Schütz hat einen anderen Grund genannt, der zeigt, wie weit der Bahnvorstand von der Automobilindustrie gekapert und wie 20 Jahre Dominanz von Automobilmanagern im Bahn-Vorstand gewütet haben: Die DB argumentierte doch glatt vor Gericht, man brauche die Gäubahngleise im Kopfbahnhof für den Bau von bereits beschlossenen und nun unbedingt zu bauenden Autoparkplätzen!
- Wer glaubt eigentlich der DB, wenn sie Jahreszahlen für Fertigstellungen nennt? Aber so dreist habe ich die DB noch nicht erlebt, wie ihre Vertreter vor Gericht glatt logen. So zum Beispiel, dass ab 2026 mit dem Bau des Pfaffensteigtunnels begonnen werden könne. Wir haben auf die juristischen Klärungen hingewiesen.
Und was die Verzögerungen bei Bahn-Zeitplanungen mit Tunnelbau angeht, habe ich mal die KI befragt, ich möchte aus der Antwort zitieren (DeepSeek aus China): „Die DB ist bekannt für Verzögerungen bei Großprojekten“, und nannte mir dann gleich 10: **Fehmarnbeltunnel**, sollte 2021 in Betrieb gehen, aktuell träumt man von 2029, **S-Bahnring München** 2022, aktuell träumt man von 2036, **Deutschlandtakt** geplant ursprünglich 2030, wurde verschoben um 40 Jahre auf 2070.
- Schließlich die Tagträume des Vertreters des EBA zur Wahrscheinlichkeit der rechtzeitigen Fertigstellung des Pfaffensteigtunnels: Es sei absolut sicher, dass dieser gebaut und finanziert sei, weil er ja auch im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes stünde.

Ich habe mir erlaubt, andere sogar sehr viel verbindlicher geplante Projekte mal genauer anzusehen und erneut eine DeepSeek-Recherche getätigt: **Ausbau der Bahnstrecke Berlin–Dresden**, Status: Im vordringlichen Bedarf, aber bisher nur teilweise realisiert. Problem: Finanzierungsengpässe und Prioritätenverschiebungen haben den vollständigen Ausbau verhindert.

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar, Status: Im vordringlichen Bedarf, aber bisher nicht verwirklicht. Problem: Das Projekt wurde aufgrund von Finanzierungsproblemen und politischen Diskussionen zurückgestellt.

Neubaustrecke Hannover–Bielefeld, Status: Im vordringlichen Bedarf, aber bisher nicht verwirklicht. Problem: Das Projekt wurde aufgrund von Finanzierungsproblemen und politischen Prioritätenverschiebungen zurückgestellt.

Fazit von DeepSeek: *„Trotz ihrer hohen Priorität im Bundesverkehrswegeplan werden viele Bahnprojekte im vordringlichen Bedarf aufgrund von Finanzierungsproblemen, politischen Entscheidungen oder praktischen Hindernissen nicht oder nur teilweise verwirklicht.“*

In seinem Schlusswort ist Dr. Schütz, der Anwalt der Bahn, dann sogar persönlich geworden und hat mir vorgeworfen, ich würde mit dieser Klage erreichen wollen, dass der Kopfbahnhof erhalten bleibt. Was für ein Vorwurf der Bahn! Wie verpeilt ist dieses von Automanagern und Controllern heruntergewirtschaftete Staatsunternehmen, sich für die Fertigstellung von Parkplätzen auf der Fläche der Gäubahngleise einzusetzen und das Engagement von Bürgern für die Bahn als angeblichen Skandal zu brandmarken?

Die DB plant die Abtrennung der Gäubahn vom Stuttgarter Bahnknoten nach 146 Jahren und ebenfalls erstmals eine Verkleinerung des Stuttgarter Bahnhofs. Und wenn sich ein Verband dafür einsetzt, zusätzlich zu einem viel zu kleinen Tiefbahnhof auch noch bestehende Gleise zu erhalten – dann wird dies als „Skandal“ auch noch gegeißelt!

Mir hat dieser Vorwurf – so unverschämt er auch ist – irgendwie auch geschmeichelt. Und ich habe mir die Freiheit genommen, danach nochmals das Wort zu ergreifen und so das tatsächlich letzte Wort zu haben: Ich habe dem Gericht die Richtigkeit bestätigt, dass ich tatsächlich für den Erhalt des ununterbrochenen Anschlusses der Gäubahn an den Kopfbahnhof kämpfe und – außerhalb dieses Verfahrens – es für notwendig erachte, dass sich Bund, Land und Stadt verpflichten, wenn sie schon die Gäubahn erhalten, noch weitere Gleise vorzuhalten, um eben auch den Verkehr von 2030 und 2040 in Stuttgart auf der Schiene zu bewältigen.

Wir wissen, wie das Verfahren ausging.

Die inhaltlichen Argumente beeindruckten das VG Stuttgart ebenso wenig wie die auch erwähnten Forderungen aller Oberbürgermeister, der Delegierten der Landesgrünen, des CDU-Bezirksverbandes Südbaden und vieler anderer, die unsere Rechtsauffassung teilen.

Die fünf Richterinnen und Richter machte sich ihre rechtliche Prüfung, wie ich meine, sehr einfach. Sie betrieben Wortgenese der einzelnen Sätze und eben nicht des Gesamtzusammenhangs der fünf Planfeststellungsbeschlüsse zu Stuttgart 21.

Ich erlaube mir aus der Pressemitteilung zum Urteil zu zitieren:

„Die 8. Kammer des Verwaltungsgerichts Stuttgart hat mit Urteil vom 13.02.2025 (Az.: 8 K 6924/23) die Klage des Deutsche Umwelthilfe e.V. gegen die Abbindung der Gäubahn abgewiesen... Der Kläger ist der Ansicht, dass die mehrjährige Abbindung der Gäubahn vom Stuttgarter Hauptbahnhof dem Inhalt der das Projekt Stuttgart 21 umsetzenden Planfeststellungsbeschlüsse widerspricht. Daher begehrt er mit seiner Klage im Wesentlichen, die beklagte Bundesrepublik Deutschland zu verpflichten, zur korrekten Umsetzung der Planfeststellungsbeschlüsse durch aufsichtsrechtliche Verfügung gegenüber der beigeladenen DB-InfraGO AG die Abbindung der Gäubahn vom Stuttgarter Hauptbahnhof für einen längeren Zeitraum zu verhindern.“

Die 8. Kammer hat die Klage als unbegründet abgewiesen.

Sie ist zu dem Ergebnis gelangt, der Kläger im Hinblick auf die von ihm beanstandete längerfristige Abbindung der Gäubahn keinen Anspruch auf das geltend gemachte aufsichtsrechtliche Einschreiten des Eisenbahnbundesamtes gegen die DB InfraGO AG hat.

Die Planfeststellungsbeschlüsse enthalten – entgegen der Ansicht des Klägers – keine Hinweise darauf, dass nur von einer wenige Monate andauernden Abbindung der Gäubahn vom Stuttgarter Hauptbahnhof ausgegangen und dieser Inhalt auch bestandskräftig planfestgestellt wurde.

Ein Konzept der „unmittelbaren zeitlichen Folge der Umsetzung der Planfeststellungsbeschlüsse“, das nach Ansicht des Klägers deren Geschäftsgrundlage ist, findet sich in den Planfeststellungsbeschlüssen nicht. Aus diesen ergibt sich nur, dass die verschiedenen Planfeststellungsabschnitte zeitlich aufeinanderfolgend planfestgestellt werden sollen. Vorgaben für den zeitlichen Rahmen der Umsetzung enthalten sie nicht.

Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig. Die Berufung wurde nicht zugelassen. Der Kläger kann aber innerhalb eines Monats einen Antrag auf Zulassung der Berufung zum Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg stellen. Diese Frist beginnt erst mit der Zustellung des vollständigen schriftlichen Urteils.“

Daraus folgt: Die Bahn dürfte beliebig lang und damit auch dauerhaft abgrenzen. Damit erteilt das VG Stuttgart der Bahn einen Freibrief für die Zerstörung der Gäubahn. Dies ist ein Weckruf an die Politik – und an die Menschen im Lande!

Wer mehr zum Verfahren erfahren möchte: Klaus Gietinger hat einen sehenswerten Film über das Wochenende angefertigt, ich empfehle euch ihn anzusehen. Und ihr werdet sehen, dass darin weder ich noch unser Anwalt Remo Klinger zerknirscht wirkten nach dem Urteil.

Ja, es hat uns geärgert. Aber wir haben uns auch über zwei Punkte ausdrücklich gefreut:

1. Unsere Klageberechtigung wurde uneingeschränkt bejaht. Dies ist deshalb bemerkenswert, weil wir erstmals auf Einhaltung eines Planfeststellungsbeschlusses – und nicht dagegen – geklagt haben. Damit können wir uns auf die Berufung, die wir im Eilverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof Mannheim (VGH) einlegen werden, sobald das schriftliche Urteil vorliegt, konzentrieren. Und ich bin zuversichtlich, dass Mannheim den Sachverhalt anders sieht und eben nicht die zeitliche Abfolge von Planungen, sondern eine maximal wenige Monate dauernde Abtrennung der Gäubahn aus den Planfeststellungsbeschlüssen herausliest.
2. Wenn aber Mannheim das Stuttgarter Urteil im Kerngehalt so bestätigt, dann hat uns das Gericht eine neue Argumentation gegeben, die ich mir bis Donnerstag letzter Woche nicht hätte vorstellen können. Für diesen Fall – dass nämlich die DB die Gäubahn beliebig lange oder gar dauerhaft amputiert – haben wir einen Rechtsanspruch, dass das EBA den Planfeststellungsbeschluss 1.5 ändern muss.

Wir gehen nun vor dem VGH Mannheim per Zangenangriff gegen EBA und DB vor: Mit Unterstützung von Hans-Jörg Jäkel haben wir bis gestern Nacht einen Antrag ans EBA fertiggestellt, den Remo Klinger heute Vormittag übermittelt hat. Wir werden morgen den Antrag vorstellen, ihr seid die ersten, die davon im Detail erfahren:

„An das

Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart - 17. Februar 2025

Planfeststellung zum Abschnitt 1.5 für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart „Projekt Stuttgart 21“; hier: Abbindung der sogenannten Gäubahn

Sehr geehrte Damen und Herren,

bekanntlich vertreten wir die rechtlichen Interessen des Deutsche Umwelthilfe e. V., wegen der mindestens langfristigen Abbindung der sogenannten Gäubahn; die entsprechende Bevollmächtigung wird anwaltlich versichert.

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat die Klage unseres Mandanten mit Urteil vom 13. Februar 2025 mit der Begründung abgewiesen, dass ‚die Planfeststellungsbeschlüsse (...) entgegen der Ansicht des Klägers keine Hinweise darauf (enthalten), dass nur von einer wenige Monate andauernden Abbindung der Gäubahn vom Stuttgarter Hauptbahnhof ausgegangen und dieser Inhalt auch bestandskräftig planfestgestellt wurde‘.

Unterstellt man diese Rechtsauffassung als zutreffend, hat unser Mandant einen Rechtsanspruch auf den befristeten Teilwiderruf derjenigen Bestandteile des Planfeststellungsbeschlusses zum Planfeststellungsabschnitt 1.5, die die bauliche Abtrennung der Gäubahn im Jahr 2026 regeln. Denn einer bereits im Jahr 2026 erfolgenden Abbindung bedarf es nicht.

Als rechtmäßiger Verwaltungsakt kann der Planfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsabschnitt 1.5 teilweise befristet widerrufen werden. Dies ist nach § 49 Abs. 2 Nummer 3 VwVfG dann der Fall, wenn die Behörde auf Grund nachträglich eingetretener Tatsachen berechtigt wäre, den Verwaltungsakt nicht zu erlassen, und wenn ohne den Widerruf das öffentliche Interesse gefährdet würde. Dies ist hier der Fall.

Bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zum Planfeststellungsabschnitt 1.5 ging man noch davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.3 (später 1.3b) folgen wird. Dies ist nicht der Fall. Nunmehr soll die Strecke über den Pfaffensteigtunnel geführt werden. Die dafür nötige Planfeststellung ist aber noch nicht ergangen. Der Planfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsabschnitt 1 ist noch nicht erlassen, die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung ist nicht abgeschlossen. Selbst wenn dies der Fall wäre, fehlt der Planfeststellungsabschnitt 2, zu dem bisher kein Antrag eingereicht wurde, so dass noch kein Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

Eine Finanzierungsvereinbarung liegt trotz Aufnahme des Pfaffensteigtunnels in den Bedarfsplan noch nicht vor (§ 9 BSWAG). Ob es sie geben wird, ist ungeklärt. Ein Vorhaben, das im vordringlichen Bedarf genannt ist, wird nicht automatisch finanziert. Die tatsächliche Finanzierung erfolgt weiterhin je nach Haushaltslage des Bundeshaushalts, Änderungen in der Haushaltsplanung, etwa mit Blick auf neue politische Schwerpunktsetzungen, insbesondere zur Verteidigung Deutschlands, können zu Änderungen in der Finanzierungsbereitschaft führen. Dies gilt auch dann, wenn sich die Kosten-Nutzen-Berechnung ändert. Die Finanzierung ist daher weiter ungesichert, sodass sich der Bau und die Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels auf unabsehbare Zeit verzögern kann.

Gründe, die Gäubahn gleichwohl in wenigen Monaten (Frühjahr 2026) von ihrer direkten Zufahrt in den Stuttgarter Hauptbahnhof über viele Jahre, möglicherweise sogar auf unabsehbare Zeit, abzubinden, bestehen nicht.

Soweit der rechtliche Vertreter des Eisenbahn-Bundesamtes in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart am 13. Februar 2025 mitteilte, dass die Abbindung deshalb erfolge, weil man die Anbindung nicht mehr benötige, ist dies unzutreffend.

Die Gäubahn wird dringend benötigt, um eine umsteigefreie Verbindung für die Bahnreisenden, vor allem Pendler, zu haben, die die Gäubahn nutzen. Die Nachteile, vor allem mit Blick auf den Klimaschutz, sind erheblich und im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorgetragen worden. Ein Grund, nun alsbald vollendete Tatsachen zu schaffen, ohne die rechtliche und tatsächliche Sicherheit zu haben, dass es den Pfaffensteigtunnel geben wird und ohne dass es nötig ist, während der Bauzeit des Pfaffensteigtunnels die Strecke dauerhaft zu unterbrechen, ist nicht erkennbar.

Dies auch deshalb, weil der Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.5, Seite 268 die Abbindung der Gäubahn nur deshalb vorsah, um eine provisorische S-Bahn-Strecke zu schaffen. Diese provisorische S-Bahn-Strecke wird nicht mehr gebaut.

Die für Ende 2026 geplante Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs Stuttgart ist ebenfalls kein Grund, von der direkten Anbindung der Gäubahn an den Hauptbahnhof abzusehen. Zum einen ergibt sich dies aus den oben genannten Vorteilen der direkten Anbindung der Gäubahn an den Hauptbahnhof für die Bahnreisenden, damit auch für den Klimaschutz. Zum anderen ist aber nicht gesichert, dass der neue unterirdische Hauptbahnhof tatsächlich im Dezember 2026 mit einer Kapazität in Betrieb geht, die die vollständige Ersetzung des oberirdischen Bahnhofs erlaubt.

Dies ergibt sich u.a. aus der notwendigen Inbetriebnahme der neuen Zugsicherungstechnik ETCS. Dafür müssen sowohl die Infrastruktur als auch alle verkehrenden Züge damit ausgerüstet werden.

Da die nötigen Ausschreibungen und Bestellungen für einen Betrieb auf der Gäubahn in der zweiten Jahreshälfte 2026 alsbald erfolgen müssen, ist es erforderlich, den Planfeststellungsbeschluss 1.5 teilweise zu widerrufen.

Namens und in Vollmacht unseres Mandanten beantragen wir daher den bis zur Inbetriebnahme des Pfaffensteigtunnels befristeten Teilwiderruf derjenigen Bestandteile des Planfeststellungsbeschlusses zum Planfeststellungsabschnitt 1.5 vom 13. Oktober 2006 - Az.: 59160 PapPS 21-PFA 1.5 - (in seiner derzeit aktuellen Fassung), die die bauliche Abtrennung der Gäubahn (insbesondere Abtragung des Damms nach Lageplan Anlage 4.3, Blatt 1 und 2 auf der Strecke 4860) regeln.

Der Antrag ist statthaft, insbesondere ist unser Mandant antragsbefugt. Dies ist höchstrichterlich durch das Urteil des BVerwG vom 23. Juni 2020 – 9 A 22/19 „Stadtallendorf“ geklärt.

Der Antrag ist auch begründet. Denn das Eisenbahn-Bundesamt ist nach § 49 Abs. 2 Nummer 3 VwVfG wegen nachträglich eingetretener Tatsachen berechtigt, den Planfeststellungsbeschluss in dieser Form nicht zu erlassen, insbesondere nicht ohne eine Sicherheit, dass eine alsbaldige Anbindung der Gäubahn über den Pfaffensteigtunnel gelingt, erst recht, wenn noch nicht einmal gesichert ist, dass die Gäubahn nicht abgekappt wird, obwohl der oberirdische Kopfbahnhof noch in Betrieb ist.

Ohne den hier begehrten Teilwiderruf wäre das öffentliche Interesse deshalb gefährdet, weil ein Umsteigen der Reisenden der Gäubahn in Vaihingen zu einer deutlichen Attraktivitätsreduzierung der Bahnstrecke führt, ein Umstieg vieler Passagiere auf das Auto mit den damit verbundenen zusätzlichen Treibhausemissionen wäre die Folge.

Soweit es die Bescheidung des Antrags angeht, ist in zeitlicher Hinsicht zu berücksichtigen, dass die Ausschreibungen zum Betrieb der Strecke über das Frühjahr 2026 hinaus alsbald beginnen. Es ist daher Eile geboten. Wir notieren wir uns daher eine Frist von zwei Wochen.

Mit freundlichen Grüßen Prof. Dr. Remo Klinger (Rechtsanwalt)“

Ich danke euch heute für eure Geduld. Aber ihr seht, die DUH kämpft für eine moderne Bürgerbahn in der Fläche. Für Klimaschutz durch einen Stuttgarter Bahnknoten, der auch den geplanten Bahnverkehr in 2030 und 2040 aufnehmen kann.

Dafür bitte ich euch alle um DRUCK MACHEN in der verbleibenden Woche vor der Bundestagswahl. Fordert von den GRÜNEN und der CDU dass sie sich nicht nur in Landes-Delegierten- und Bezirksversammlungen der Forderung der DUH anschließen, dass die Gäubahn nicht länger oder dauerhaft abgetrennt wird. Wir fordern Taten!

Und für den Fall, dass die Regierungen in Bund, Land und Stadt erneut vor der Immobilienwirtschaft und den Autokonzernen kuschen – unterstützt unsere nun zwei Rechtsverfahren gegen EBA und Bahn!

Was ist unser Motto? – OBEN BLEIBEN!

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.