

Stadtverwaltung Böblingen, Postfach 19 20, 71009 Böblingen
Referat Oberbürgermeister

Datum: 22. Juni 2022

Gemeinsame Pressemitteilung der Oberbürgermeister der Großen Kreisstädte Singen, Rottweil, Tuttlingen, Villingen-Schwenningen, Horb a. N., Herrenberg und Böblingen

Das Gutachten und seine Ergebnisse

Die Großen Kreisstädte Singen, Rottweil, Tuttlingen, Villingen-Schwenningen, Horb am Neckar, Herrenberg und Böblingen haben die rechtlichen Voraussetzungen für die beabsichtigte „Abbindung“ der Gäubahn vom Stuttgarter Hauptbahnhof prüfen lassen. Der Spezialist für Infrastrukturrecht an der Goethe-Universität Frankfurt a. M., Prof. Dr. Georg Hermes, kommt in seinem Kurzgutachten zu dem Ergebnis, dass die geplante „Abbindung“ der Gäubahn eines vorherigen eisenbahnrechtlichen Stilllegungsverfahrens bedarf. Außerdem bedürfe eine zukünftige Nutzung der Grundstücke auf der bisherigen Panoramabahntrasse für andere als Eisenbahnzwecke eines vorherigen Freistellungsverfahrens nach dem Eisenbahngesetz. Schließlich spreche trotz der noch unklaren planungsrechtlichen Situation viel dafür, dass das Schicksal der Gäubahn in der mehr als fünfjährigen Übergangsphase bis zur Fertigstellung der Anbindung über den Flughafen zum Gegenstand eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens gemacht werden müsse. Prof. Hermes bestätigt damit die Ergebnisse der rechtlichen Prüfung, die Prof. Kramer aus Passau im April vorgelegt hatte.

Auf dieser Grundlage prüft das Gutachten Hermes, ob den Anliegerkommunen der Gäubahn eine Rechtsposition zukommt, die eine verwaltungsgerichtliche Klage gegen die Abbindung der Gäubahn ermöglicht. Denn die mehrjährige Unterbrechung der Anbindung an den Stuttgarter Hauptbahnhof bedeute für Fahrgäste der Bahn und insbesondere für Pendlerinnen und Pendler aus Richtung Singen, Rottweil, Tuttlingen, Villingen-Schwenningen, Horb, Herrenberg und Böblingen erhebliche Nachteile insbesondere im Hinblick auf Fahrzeiten und Anschlussmöglichkeiten in Stuttgart an den Nah- und Fernverkehr. Für die Anliegerkommunen der Gäubahn bedeute dies einen (Standort-)Nachteil, der mehrere (voraussichtlich mindestens fünf) Jahre andauern würde und dessen Ende nicht bestimmbar sei.

Diese Nachteile bedeuten nach Hermes zwar keinen Eingriff in das verfassungsrechtlich garantierte Selbstverwaltungsrecht der Anliegerkommunen. Ein gerichtliches Vorgehen der Kommunen sei deshalb schwierig. Allerdings besteht die theoretische Möglichkeit, sich selbst oder durch ein beauftragtes Eisenbahnunternehmen als „Dritte“ an dem erforderlichen Stilllegungsverfahren zu beteiligen mit dem Ziel, die Gäubahn-Strecke zwischen Vaihingen und Stuttgart Hauptbahnhof weiter zu betreiben bzw. betreiben zu lassen, bis die Alternativstrecke über den Flughafen fertiggestellt und befahrbar ist.

Die an der Gäubahn gelegenen Großen Kreisstädte könnten also über ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegen eine – mangels Durchführung eines vorherigen Stilllegungsverfahrens oder wegen fehlerhafter Erteilung einer Stilllegungsgenehmigung – rechtswidrige Abbindung der Gäubahn gerichtlich vorgehen, wenn sie über Eisenbahninfrastrukturunternehmen glaubhaft machen, an der Übernahme der Strecke durch Kauf oder Pacht interessiert zu sein. Die glaubhaft gemachte Absicht, die Strecke (nach Übernahme) während der Übergangszeit bis zur Anbindung der Gäubahn über den Flughafen durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreiben zu lassen, würde ausreichen.

Einordnung und Bewertung des Ergebnisses durch die Oberbürgermeister (Einschätzungen und Perspektiven)

Die von der DB beabsichtigte Unterbrechung der Gäubahn über einen mehrjährigen Zeitraum – der mit jeder planerischen Veränderung und Verkündung neuer Zeitabläufe bisher immer länger geworden ist – benachteiligt die über 1,4 Millionen Anwohner*innen der Gäubahn massiv. Die Versprechungen einer nur sechsmonatigen Unterbrechung an den Stuttgarter Hauptbahnhof sehen wir massiv gebrochen.

Die derzeitige Faktenlage bedeutet nicht nur, dass die Realisierung des Projekts und der eventuellen Vorteile für die Gäubahn-Anlieger*innen sich nachzeitigem Stand von 2019 auf 2025 verschoben haben, sondern die Gäubahn-Anlieger*innen dafür auch noch danach über viele (mindestens fünf, eher mehr als zehn) Jahre nicht direkt zum Flughafen fahren können und zum Hauptbahnhof Stuttgart in Stuttgart-Vaihingen in S- oder Stadtbahn umsteigen müssen.

Angesichts dieser Tatsachen und der Zumutung der jahrelangen Verschlechterung für die Anwohner*innen durch den geplanten Projektablauf nach der Inbetriebnahme von Teilen von Stuttgart 21 können und wollen wir es nicht hinnehmen, dass wir vom Eisenbahnknoten Stuttgart und damit vom internationalen Fernverkehr auf unabsehbare Zeit faktisch abgeschnitten werden. Wir haben deshalb juristisch prüfen lassen, ob wir als betroffene Kommunen spezifische Rechtsgüter für juristische Argumentationen geltend machen können.

Das Gutachten von Prof. Hermes sehen wir mit einem lachenden und einem weinenden Auge.

Ernüchternd ist die Klarheit seines Gutachtens, dass wir als Anlieger*innen einer Eisenbahninfrastruktur keine Rechtsgüter bei einer Verschlechterung an einer außerhalb unserer Gemarkung liegenden Stelle haben – Rechte für Anlieger*innen oder Fahrgäste sind interessanterweise im Eisenbahnrecht nicht vorgesehen. Ebenso werden wir in unseren prinzipiellen kommunalen Rechten wie z.B. Planungs-, Finanz- und Personalhoheit nicht eingeschränkt.

In der Zeit zwischen Beauftragung und heute wurden zwei weitere Rechtsgutachten zur Frage der Abbindung bzw. Betriebspflicht für den Stuttgarter Teil der Gäubahn, die Panoramabahn, öffentlich. Bezugnehmend auf das Gutachten von Prof. Kramer,

Passau, hat Prof. Hermes dessen Auffassung geprüft und bestätigt, dass die Gäubahn nicht „so einfach“ unterbrochen werden darf, sondern dafür seitens der DB ein Stilllegungsantrag gestellt werden muss. Ebenso gilt dies für eine extra zu beantragende und laut Prof. Kramer wohl kaum genehmigungsfähige Freistellung bzw. Entwidmung der Gleisfläche der Panoramabahn. Der dritte ermutigende übereinstimmende Punkt ist die Einschätzung, dass die geänderte Faktenlage ergibt, „dass die mehrjährige Verzögerung der Verlagerung der Gäubahn auf die neue Verbindung über den Flughafen durch den Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 nicht mehr gedeckt ist und die deshalb erforderliche ‚Zwischenlösung‘ einer neuen bzw. einer Änderungsplanfeststellung bedarf“ – das Eisenbahnbundesamt (EBA) wird sich damit auseinandersetzen müssen, dass die DB Stuttgart 21 in – auch die Unterbrechung der Gäubahn betreffenden – Teilen nicht mehr so plant und baut, wie in ihren Anträgen beim EBA behauptet und vom EBA in den Planfeststellungsbeschlüssen festgelegt.

Prof. Hermes hat uns in seinem Gutachten darauf aufmerksam gemacht, dass wir unsere Interessen auch im Rahmen des notwendigen Stilllegungsverfahrens geltend machen können. Sollte die DB die Stilllegung beantragen und eventuell genehmigt bekommen, haben Dritte das Recht, die Strecke zu übernehmen und zu betreiben. Sowohl der Gemeinderat der Stadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart durch Gremienbeschlüsse als auch die Landesregierung in ihrem Koalitionsvertrag haben sich politisch zu einer Erhaltung der Panoramabahn mindestens bis zu einem noch zu errichtenden Nordhalt bekannt. Wir werden nun im politischen Raum die Gespräche suchen und führen mit unserer Botschaft „**Keine Abbindung ohne Alternative**“. Die neue Führung über den Flughafen muss zuerst fertiggestellt sein, damit der Betrieb der Gäubahn über den Flughafen ohne Unterbrechung vorstattengehen kann.

Wir sehen vor allem die Landesregierung mit ihren Partnern in der Pflicht, die Interessen eines guten, zukunftsfähigen Schienenverkehrs zu verfolgen und mutig zu vertreten. Zusagen für Finanzierungen, Plan- und Vertragsänderungen gegenüber der DB müssen aus unserer Sicht von der Landeshauptstadt, der Region und dem Land mit der Betriebspflicht der ganzen Gäubahn bis zum Hauptbahnhof erfolgen. Wir sagen sogar: Sie sind in der Pflicht.

Inwiefern dies mit einer Lösung für den dauerhaften Erhalt der Panoramastrecke, d.h. auch nach Inbetriebnahme der Verbindung Stuttgart – Zürich über den Flughafen in den 2030er-Jahren, verbunden wird, lassen wir zum heutigen Zeitpunkt offen. Dies müsste sich für die Gäubahn-Anlieger*innen als positiv in die Zukunft wirkende Infrastruktur nachweislich herausstellen.

Für eine solche lösungsorientierte Politik („Keine Abbindung ohne Alternative“) werden wir uns jetzt weiter stark machen und fühlen uns an dieser Stelle vom Gutachten ermutigt und bestärkt – das ist das lachende Auge.