

Fridrich Bannasch & Partner, Kartäuserstraße 51a, D-79102 Freiburg

Regierungspräsidium Stuttgart  
Ruppmannstraße 21  
70565 Stuttgart

**Alexandra Fridrich**

Rechtsanwältin  
Fachanwältin für Verwaltungsrecht  
Mitglied des VerFGH BadWürtt

**Till Bannasch**

Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

**Dr. Tobias Lieber**

Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

**Dr. Clemens Bushart**

Rechtsanwalt  
Mediator

Freiburg, 27. April 2021  
Rechtsanwalt Dr. Lieber  
Sekretariat Frau Baumer  
Durchwahl (0761) 383789-33

unser AZ: 00298/13-LIE/bau  
(Bitte angeben)

Dok. 84331.1

**Schutzgemeinschaft Filder e.V. ./ BRD  
wg. Projekt Stuttgart 21 PfA 1.3  
Erörterungstermin zum Planfeststellungsabschnitt 1.3b**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Schutzgemeinschaft Filder e.V. geben wir zum Protokoll der Erörterungsverhandlung folgende **Stellungnahme** ab:

Der Antragsplanung fehlt schon deshalb die Planrechtfertigung, weil die für den Mischverkehr erforderliche Ausnahmegenehmigung nur bis zum Jahr 2035 gilt.

1. Die vom Bundesverkehrsministerium unter dem 18.06.2010 erteilte Ausnahmegenehmigung für die Nutzung der S-Bahn-Tunnel auf den Fildern durch den Fernverkehr ist zwingende Voraussetzung für die Realisierbarkeit und damit die Planrechtfertigung der Antragsplanung. Das Eisenbahn-Bundesamt hat dies bereits im Jahr 2005 in einem internen Schreiben einmal wie folgt festgehalten:

Kartäuserstraße 51a  
D-79102 Freiburg  
Tel.: (0761) 383789-0  
Fax: (0761) 383789-11  
info@fb-rae.de

Amtsgericht Freiburg  
PR 700194

„Ohne das Vorliegen der Ausnahmegenehmigung fehlt es an der Planrechtfertigung, denn das den planfeststellungsbedürftigen Änderungen im Abschnitt 1.3 zugrundeliegende Betriebskonzept kann ohne die Genehmigung nicht umgesetzt werden.“

Im Jahr 2005 lehnte das Bundesverkehrsministerium eine derartige Ausnahmegenehmigung noch kategorisch ab:

„Die von der DB AG entgegen den grundlegenden national maßgebenden Mindestparametern als „machbar“ definierte Primitivlösung, bei der ein neuer europäischer Eisenbahnkorridor unter betrieblichen Einschränkungen durch vorhandene enge S-Bahn-Tunnel geführt werden soll, stellt die großartigen Anstrengungen im deutschen Eisenbahnnetz seit Inkrafttreten der BO [Betriebsordnung] von 1928 in Frage, unter denen bis heute ein Gleisabstand von mindestens 4 m nahezu netzweit erreicht und somit weitsichtig auch die Infrastrukturvoraussetzungen für die Entwicklung breiterer und schnellerer Fahrzeuge geschaffen wurden. Daher ist die kurzsichtige Abkehr von diesem Grundsatz unverständlich und würde insbesondere beim Neubau eines europäischen Eisenbahnkorridors der Stärkung der Eisenbahn am Verkehrsmarkt zuwiderlaufen. [...].

Der Eindruck drängt sich auf, dass die vorgelegte Lösungsvariante eher von der Motivation dominiert ist, die Kosten für das Gesamtprojekt schönzurechnen, als ein bautechnisch akzeptables und realisierungsfähiges Plankonzept zu entwickeln.

Die mit dem Antrag vorgelegte, nicht hinreichend seriöse Projektplanung genügt nicht den allgemeinen Anforderungen an Sicherheit und Ordnung und stellt daher keine Basis für die beantragte Zulassung einer Ausnahme nach § 3 Abs. 1 Nr. 1a EBO dar.“

2. Erst nach massiven politischen Interventionen wurde im Jahr 2010 die bis Ende 2035 befristete Ausnahmegenehmigung erteilt. Nur wenig später hatte aber die Vorhabenträgerin bereits selbst rechtliche Bedenken hinsichtlich der kurzen Laufzeit dieser Ausnahmegenehmigung. In einem internen Schreiben der Rechtsberatung der Vorhabenträgerin wurde deshalb bereits im Jahr 2014 vorgeschlagen, dem Bundesverkehrsministerium die Ersetzung der Befristung durch einen Widerrufsvorbehalt nahezulegen.



„Für die DB Netz AG wäre durch einen Widerrufsvorbehalt das Problem der Planrechtfertigung aus der Welt geschafft. Die Ausnahmegenehmigung würde nämlich nicht mehr automatisch zu einem bestimmten Datum ablaufen. Sie bliebe, sofern sie nicht aufgrund des Widerrufsvorbehalts ganz oder teilweise widerrufen wird, gleichsam ewig in Kraft.

Allein der Umstand, dass die Ausnahmegenehmigung aufgrund des Widerrufsvorbehalts von der Behörde zu irgendeinem künftigen Zeitpunkt ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden könnte, nähme den Planungen im PfA 1.3 mit Sicherheit nicht die Planrechtfertigung. Das Totschlagargument, es liege ja sowieso nur noch für 14 Jahre eine Genehmigungslage vor, entfielen in diesem Fall.

Der Vorschlag eines Widerrufsvorbehalts hätte für das Ministerium möglicherweise auch den Charme, dass das Ministerium über die Frage der Ausnahmegenehmigung nicht noch einmal neu nachdenken müsste.

Man könnte ja so argumentieren, dass die Ersetzung der Befristung durch einen Widerrufsvorbehalt die Interessen des Ministeriums wahrt, den Zweck der Ausnahmegenehmigung (nämlich die Führung der Gäubahn über den Flughafen im Rahmen des PfA 1.3 zu ermöglichen) erfüllt, ohne durch die rechtstechnische Ausgestaltung diesen Zweck ad absurdum zu führen (weil die Befristung Zweifel an der Planrechtfertigung weckt).“

Diese Anregung griff der damalige Infrastrukturvorstand der Vorhabenträgerin in einem an das Bundesverkehrsministerium gerichteten Schreiben vom 15.10.2014 auf:

„Die Laufzeit dieser Entscheidung ist befristet bis zum 31.12.2035, um dann die Zweckmäßigkeit der zugelassenen Lösung zu überprüfen. Diese Befristung stellt nun möglicherweise ein Problem für die Planfeststellung durch das EBA dar, sowie für die öffentliche Kommunikation. Grund ist, dass eine Planfeststellung für knapp 15 Jahre erteilt wurde, was für Neubauten eine zu kurze Zeitspanne darstellt. Diesem Schreiben beigelegt ist ein Vorschlag unserer Rechtsberatung, wie mit diesem Thema umgegangen werden könnte.“

3. Es dauerte weitere 4 Jahre bis im November 2018 vom Bundesverkehrsministerium die Befristung der Ausnahmegenehmigung aufgehoben wurde. Gegen diese Entscheidung hat die Schutzgemeinschaft Filder e.V. Umweltverbandsklage erhoben. Der Klage kommt aufschiebende Wirkung zu. Infolge dieser aufschiebenden Wirkung – und völlig unabhängig vom Ergebnis

dieses Klageverfahrens – haben alle Behörden die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums vom November 2018 als rechtlich nicht existent zu behandeln. Für die Zwecke des vorliegenden Erörterungstermins ist somit weiterhin davon auszugehen, dass die erteilte Ausnahmegenehmigung bis zum Jahr 2035 befristet ist und dem antragsgegenständlichen Vorhaben deshalb die Planrechtfertigung fehlt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Lieber  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht