

RAe Keller & Kollegen GbR | Postfach 100336 | 70003 Stuttgart

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Vorab per Fax.....

Eilt! Bitte sofort vorlegen!

und E-Mail: poststelle@eba.bund.de

nachrichtlich: Volker Kefer

Register-Nr.: 161-1292/12

24. Januar 2012

Eilantrag

Baustopp im PFA 1.1 bis zur vollständigen Genehmigung von Stuttgart 21

Sehr geehrte Damen und Herren,

mittels beiliegender und bzw. noch nachzureichender Vollmachten zeige ich an, dass mich

Petra Bewer und Peter Conradi,
Peter Dübbers
Egon Hopfenzitz
Sigrid Klausmann-Sittler und Walter Sittler

mit der Wahrnehmung ihrer Interessen beauftragt haben. Als betroffene Stuttgarter Bürger stellen sie folgenden Antrag bzw. bitten um ein Einschreiten des Eisenbahnbundesamtes von Amts wegen:

Zu dem Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 1.1 ergeht eine nachträgliche, sofort vollziehbare Auflage mit folgendem Inhalt:

Die Vorhabenträgerin darf den Bau des Planfeststellungsabschnitts 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) erst fortsetzen, wenn Planfeststellungsbeschlüsse zu den Planfeststellungsabschnitten 1.3 (Filderbereich Flughafen, Flughafenbahnhof, Rohrer Kurve) und 1.6b (Abstellbahnhof) erlassen und unanfechtbar geworden sind.

Anna Fuchs-Keller
Rechtsanwältin

Jan Matthias Hesse
Rechtsanwalt und
Fachanwalt für Medizinrecht

Bernhard Ludwig
Rechtsanwalt

Kernerplatz 2
70182 Stuttgart

info@anwaltskanzlei-keller.de

Fon 0711-22 02 16 90
Fax 0711-22 02 16 91

www.anwaltskanzlei-keller.de

Bankverbindung
GLS Gemeinschaftsbank
Konto 103344500
BLZ 430 609 67

Steuer-Nr. 95131/17066

Kooperationspartner

Barkhoff & Partner GbR
Rechtsanwälte
Husemannplatz 3
44787 Bochum

Hohage, May & Partner
Rechtsanwälte • Steuerberater
Mittelweg 147
20148 Hamburg

Kanzlei Johanna Keller
Rechtsanwältin
Tannhäusering 60
68199 Mannheim

Vorsorglich bitten wir wegen der Dringlichkeit um den **Erllass eines vorläufigen Baustopps** ohne Anhörung der Vorhabenträgerin gem. § 28 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG, sollte eine Anhörung vor den geplanten Vollzugsmaßnahmen nicht möglich sein.

Begründung

Wie der Presse zu entnehmen ist, stehen ein nicht wieder gut zu machender Eingriff durch die DB Netz AG in die Natur des Stuttgarter Schlossgartens, eine Zerstörung eines für Stuttgart wichtigen Kulturdenkmals, nämlich des Bonatz-Baus, sowie Eigentumseingriffe unmittelbar bevor. Diese Maßnahmen sind solange rechtswidrig, wie das Gesamtvorhaben Stuttgart 21 nicht bestandskräftig planfestgestellt ist.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind zwei Szenarien denkbar: Entweder werden die noch ausstehenden Planfeststellungsabschnitte (1.3 und 1.6b) planfestgestellt oder die Genehmigung des Gesamtvorhabens scheitert aus rechtlichen Gründen, weil die Planfeststellungsabschnitte nicht genehmigungsfähig sind. Lässt man bereits jetzt in dieser offenen Situation die Vorhabenträgerin europarechtlich streng geschützte Arten gefährden, jahrhundertealte Bäume fällen sowie ein Kulturdenkmal teilweise zerstören, wird man bei einem Scheitern des Gesamtvorhabens feststellen, dass alles überflüssig und verfrüht war, man es aber nicht mehr rückgängig machen kann. Diese Vorstellung ist absurd und nicht nur für Stuttgarter Bürger unerträglich. Die Bahn will durch das Schaffen vollendeter Tatsachen das Projekt zur „Unumkehrbarkeit“ führen, noch bevor die Voraussetzungen dafür insgesamt vorliegen.

Die bevorstehenden Maßnahmen sind nicht von dem Planfeststellungsbeschluss 1.1 gedeckt, weil er – bei verfassungskonformer Anwendung – der Vorhabenträgerin nicht das Recht einräumt, in Grundrechte, und streng arten- und denkmalschutzrechtlich geschützte Güter einzugreifen, ohne dass das Gesamtvorhaben Stuttgart 21 bestandskräftig genehmigt ist. Dies ergibt sich aus Folgendem:

- Im PFB 1.1 wurden die schwerwiegenden Eingriffe in Natur, Eigentum und Kulturdenkmäler allein mit den Vorteilen des Gesamtvorhabens gerechtfertigt. Diese Abwägung wurde so vom VGH Mannheim gebilligt. Ein isolierter Vollzug des PFB 1.1 mit der Schaffung eines funktionslosen Tiefbahnhofs ohne Anbindung an den Flughafen und die Neubaustrecke bietet keine Vorteile, sondern nur Nachteile. Diese „Planungsvariante“ wurde weder im Planfeststellungsverfahren abgewogen noch kann sie die schweren Rechtsbeeinträchtigungen rechtfertigen.

- Es muss zuerst rechtlich sicher gestellt sein, dass die bei der planerischen Abwägung eingestellten rechtfertigenden Vorteile überhaupt eintreten können, bevor die schwerwiegenden Eingriffe in die Rechtspositionen vollzogen werden dürfen. Die Planfeststellungsbehörde würde sich widersprüchlich und treuwidrig verhalten, wenn sie einerseits die Betroffenen zur Duldung von Beeinträchtigungen mit dem Verweis auf die Vorteile des Gesamtvorhabens Stuttgart 21 verpflichtet (und sie wegen der Vorteile z.T. von Rechtsmitteln abhält), dann aber die Rechtsbeeinträchtigung für eine ganz andere Maßnahme, nämlich die Schaffung eines nicht verkehrstauglichen Bahnhofstorsos unabhängig von der Genehmigung der Gesamtmaßnahme gestattet.
- Für die Deutsche Bahn gilt – auch im Vollzug eines Baurechts – eine unmittelbare Grundrechtsbindung (BVerfG NJW 2011, 1201). Auch sie darf nicht die Augen davor verschließen, dass die rechtfertigenden Vorteile des Gesamtvorhabens Stuttgart 21 noch nicht rechtlich gesichert sind. Es ist ihr deshalb nicht erlaubt, ohne eine bestandskräftige Genehmigung der Gesamtmaßnahme in Grundrechte einzugreifen.
- Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur zulässigen Abschnittsbildung im Eisenbahnrecht – auch ohne selbständige Verkehrsfunktion – rechtfertigt lediglich aus Gründen der Verfahrensökonomie die Einschränkung von Verfahrensrechten. Im Übrigen muss es bei verfassungskonformer Anwendung dieser Rechtsprechung dabei bleiben, dass ein Eingriff in materiell-rechtliche Rechtspositionen nur durch Maßnahmen zulässig ist, die ihrerseits ihre materiell-rechtliche Rechtfertigung in sich tragen (BVerwG NVwZ 1997, 165). Bei Abschnitten ohne selbständige Verkehrsfunktion ist das nicht der Fall. Der Schutz vor einer willkürlichen Verletzung der Grundrechte und sonstiger (naturschutzrechtlicher) Belange kann – bei zulässiger Abschnittsbildung – durch den Erlass einer Nebenbestimmung zum Verbot des Baubeginns vor Gesamtgenehmigung erreicht werden (BVerwGE 100, 238; VGH Mannheim, VBIBW 2003, 235). Diese kann gem. § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG auch noch nach Bestandskraft ergehen, z.B. um eine sonst missbräuchliche Verletzung von wichtigen Gütern und Rechten zu verhindern.

Gegen eine vorzeitige Invollzugsetzung des Planfeststellungsbeschlusses wenden sich nicht nur Stuttgarter Bürger wie Sigrid Klausmann-Sittler und Walter Sittler, ohne förmliche Betroffenheiten in rechtlich geschützten Interessen:

- Der Antragsteller Peter Dübbers ist Enkel und Erbe des Architekten Paul Bonatz, der den Stuttgarter Hauptbahnhof ("Bonatzgebäude") geplant und dessen Bauausführung geleitet hat. Das ererbte Urheberrecht des Herrn Dübbers wurde im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt und blieb im Planfeststellungsbeschluss gänzlich

unbeachtet. Obwohl er mit Schreiben vom 20.10.2002 – unter ausdrücklicher Bezugnahme auf seine Stellung als Nachkomme und Erbe des Paul Bonatz – Einwendungen erhoben hatte, wurde sein ererbtes Urheberrecht "missachtet" (OLG Stuttgart, Urteil vom 06.10.2010, Az.: 4 U 106/10, Rn. 11, 12, 156). Das OLG Stuttgart hat Urheberrecht grundsätzlich anerkannt und lediglich aufgrund einer Abwägung mit dem überwiegenden Interesse an der Realisierung des Projekts Stuttgart 21 zurückgestellt. Solange es aber noch rechtlich nicht gesichert ist, ob der Umbau des gesamten Bahnknotens Stuttgart tatsächlich wie geplant geschaffen wird, wäre es rechtsmissbräuchlich, den Abriss zuzulassen. Es muss dem Inhaber eines Urheberrechts möglich sein, eine rechtsmissbräuchliche Ausübung des Änderungsrechts auch dann (gerichtlich) untersagen zu lassen, wenn der Eingriff zwar bei vollständiger Realisierung des Projekts gerechtfertigt wäre, die Gesamtgenehmigung aber noch offen ist. Das weiterhin bestehende Urheberrecht des Herrn Dübbers begründet seine besondere Betroffenheit im Sinne von § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.

- Die im Bereich der festgestellten Planfeststellungsabschnitte ansässigen Grundstückseigentümer Egon Hopfenitz (PFA 1.1), Petra Bewert und Peter Conradi (PFA 1.2), in deren durch Art. 14 GG geschützte Eigentumspositionen im Zuge der Realisierung des Projektes eingegriffen werden wird, werden in ihren Rechtsschutzmöglichkeiten gegen die derzeit laufenden Planänderungen in diesem Bereich sowie gegen eine absehbare Enteignung durch einen vorzeitigen Baubeginn faktisch beeinträchtigt. Denn eine ergebnisoffene Entscheidung ist kaum noch denkbar, wenn eine Entscheidungsalternative der Rückbau teurer Baumaßnahmen wäre.

Das Eisenbahnbundesamt ist daher verpflichtet, zum Schutz von Natur, Kulturdenkmälern und Grundrechten die Vorhabenträgerin an einer treuwidrigen Ausnutzung einer formalen Rechtsposition zu hindern. Dies hat nicht nur in laufenden Planänderungsverfahren zu erfolgen, sondern auch im Wege der nachträglichen Auflage gem. § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG. Der isolierte Vollzug eines funktionslosen Abschnitts, der im Widerspruch zu den Zielen der Planung, zu ihrer Rechtfertigung und zur planerischen Abwägung steht, war nämlich bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht voraussehbar. Die Vorhabenträgerin selbst hatte keine Absicht eines isolierten Vollzuges ohne vorherige Genehmigung sämtlicher Abschnitte und deshalb auch im Planfeststellungsverfahren eine Nebenbestimmung vorgeschlagen (RP Stuttgart, Anhörungsbericht PFA 1.1 September 2003, S. 27). Im Realisierungsvertrag der Projektpartner vom 24.07.2001 war der Abschluss eines Finanzierungsvertrages von einer vollständigen Plangenehmigung abhängig gemacht worden. Außerdem ist man auf Grund der für alle Abschnitte eingereichten Unterlagen von einer rechtzeitigen Genehmigung insgesamt ausgegangen. Dass es der Bahn innerhalb von mehr als neun Jahren nicht gelingen

würde, eine genehmigungsfähige Planung für den PFA 1.3 vorzulegen, war nicht vorauszu-
sehen und lässt Zweifel an der Genehmigungsfähigkeit aufkommen.

Ergänzend weisen wir darauf hin, dass erhebliche Bedenken gegen die Genehmi-
gungsfähigkeit der noch offenen Planfeststellungsabschnitte bestehen und auch ein „vorläu-
figes positives Gesamturteil“ als Voraussetzung jeglicher Abschnittsbildung nicht mehr be-
steht.

- Die in die Abwägung eingestellte Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 ist auf der Grundlage der Bau- und Projektbeschreibung, die die Projektpartner im Finanzierungsvertrag vereinbart haben und bereit sind zu finanzieren, nicht erzielbar. Dies haben die sog. Schlichtung, der Stresstest und dessen kritische Überprüfung durch die Organisation Wikireal (http://de.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest) ergeben, wonach zahlreiche Nachbesserungen an den bisherigen Planungen erforderlich sind („Stuttgart 21 plus“). Die Deutsche Bahn AG hat auch ihren Willen erklärt, die erforderlichen Nachbesserungen umzusetzen (z.B. Pressemitteilung vom 24.06.2011). Eine Einigung über deren Realisierbarkeit und Finanzierung steht jedoch aus. Insbesondere ohne eine zweigleisige westliche Anbindung des Flughafenbahnhofs wird das Projekt Stuttgart 21 die geforderte Leistungsfähigkeit nicht erreichen können. Die Finanzierung eines zweiten Gleises ist aber zwischen den Projektpartnern nicht geklärt. Während die Deutsche Bahn AG einen gesonderten Finanzierungsvertrag mit einem Nachschuss der öffentlichen Hand fordert, vertreten alle übrigen Projektpartner die Auffassung, die Maßnahme sei bereits im Rahmen des bisherigen Finanzierungsvertrags aus dem vorhandenen Projektbudget zu stemmen. Auf Grund des Koalitionsvertrages ist jedoch nicht mit einem Nachschuss der öffentlichen Hand zu rechnen. Ohne eine Einigung darüber kann die Bahn nur einen Plan mit einer eingleisigen westlichen Anbindung des Flughafenbahnhofs beim Eisenbahnbundesamt beantragen, der sich aber als unzureichend erwiesen hat und dem somit die Genehmigungsfähigkeit fehlt.
- Die Mischfinanzierung ist verfassungswidrig und es ist ausgeschlossen, dass die Vorhabenträgerin das Vorhaben allein finanzieren kann. Im Rahmen der Anfechtung der noch offenen Planfeststellungsabschnitte wird diese Frage vom VGH Mannheim geprüft werden.
- Entgegen der Annahme in den Planfeststellungsverfahren sind die städtebaulichen Vorteile nicht zu erzielen, weil das erforderliche Planfeststellungsverfahren zur Stilllegung der Anlagen gem. § 11 AEG an dem Interesse von privaten Eisenbahnunternehmen zum Beibehalt der Anlagen scheitern wird. Von dem Erfordernis der

Planfeststellung ist selbst die Vorhabenträgerin im Kaufvertrag mit der Stadt Stuttgart ausgegangen (§ 7 Nr. 2.6).

- Es ist ohnehin mit deutlichen Verzögerungen zu rechnen, weil die betroffenen Eigentümer keine Enteignung bzw. vorzeitige Besitzeinweisung dulden müssen, solange nicht die Realisierbarkeit der Gesamtmaßnahme bestandskräftig feststeht. Außerdem sind durch die 5. und die 7. Planänderung zum PFA 1.1 weitere Verzögerungen zu erwarten.

Lassen Sie es nicht dazu kommen, dass Stuttgart 21 ein Beispiel für eine sinnlose Zerstörung von Umwelt und Kulturdenkmal sowie einer verfassungswidrigen Verletzung von Eigentum wird, für die das Eisenbahnbundesamt verantwortlich gemacht werden wird.

Wir gehen davon aus, dass mit einschneidenden Maßnahmen der Deutschen Bahn am Donnerstag, 26.01.2012, begonnen werden wird und **bitten daher um Ihre Rückäußerung** bis spätestens

Mittwoch, 25.01.2012, 18 Uhr.

Wir behalten uns bei einer Untätigkeit des Eisenbahnbundesamts einen gerichtlichen Eilantrag vor, bitten aber in jedem Fall um eine förmliche Bescheidung.

Mit freundlichen Grüßen

Bernhard Ludwig
- Rechtsanwalt -