

Konzept zum Weiterbetrieb des Bahnhofs

Stuttgart Hbf

**nach Inbetriebnahme
von Stuttgart21**

Stuttgarter Netz AG
Tübinger Str. 15
70178 Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

1 Vorwort.....	3
2 Rahmenbedingungen.....	4
3 Verkehrsbedarf für den oberirdischen Bahnhof.....	5
4 Verfahren zur Übernahme der Infrastruktur.....	6
5 Infrastruktur für den Weiterbetrieb.....	7
6 Wirtschaftlichkeit.....	8
7 Ausblick.....	9

1 Vorwort

Die Stuttgarter Netz AG ist ein junges Unternehmen, das von der Deutschen Bahn nicht mehr benötigte Gleisanlagen übernehmen und im Wettbewerb mit der DB Netz AG betreiben will. Die Übernahme von Eisenbahninfrastruktur ist seit Beginn der Bahnprivatisierung üblich. Meist handelte es sich um Nebenbahnen, die von der ehemaligen Deutschen Bundesbahn aufgegeben wurden. Viele dieser von der Deutschen Bahn aufgegebenen Bahnen haben unter einem neuen Betreiber eine Renaissance erlebt und sich zu leistungsstarken Verkehrsträgern entwickelt.

Mit Stuttgart 21 bietet sich erstmals in Deutschland die Chance, einen von der Deutschen Bahn nicht mehr benötigten Großstadtbahnhof zu übernehmen. Das Marktpotenzial für diesen Bahnhof wird von der Stuttgarter Netz AG als sehr hoch eingeschätzt. Zur Bewältigung des Verkehrs wird das Schienennetz in Deutschland ständig ausgebaut. Neue Anbieter von Schienenverkehren drängen auf den Markt. Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs entwickeln immer dichtere Taktfahrpläne. In Stuttgart soll der PKW-Verkehr aus Umweltschutzgründen um 20% reduziert werden. Zur Verlagerung dieses Verkehrs auf die Schiene bedarf es einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur.

Gerade die Reduzierung der Gleise in dem neuen Stuttgarter Tiefbahnhof bietet Chancen für den Weiterbetrieb des Kopfbahnhofs. Allerdings gilt es vor der Übernahme eine juristische Hürde zu nehmen: die Durchführung eines Stilllegungsverfahrens nach dem Allgemeinen Eisenbahn Gesetz (AEG). Die Deutsche Bahn will unter Umgehung des AEG den Kopfbahnhof schließen, ohne das gesetzlich vorgegebene Stilllegungsverfahren durchzuführen, das vor dem Abbau nicht mehr benötigter Gleisanlagen ein Übernahmeangebot an Dritte vorschreibt. Deswegen klagt die Stuttgarter Netz AG gegen das Eisenbahn Bundesamt (EBA) als Aufsichtsbehörde, damit dieses die Deutsche Bahn verpflichtet, bei Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ein Stilllegungsverfahren für den Kopfbahnhof durchzuführen.

2 Rahmenbedingungen

Die Landeshauptstadt Stuttgart war nach einem Bericht der Stuttgarter Nachrichten von 31.03.2015 die „Stauhauptstadt“ Deutschlands. Nirgendwo in Deutschland stand ein Autofahrer länger im Stau als in Stuttgart. Damit belegt Stuttgart einen der ersten Plätze, neben Köln und Hamburg. Gleichzeitig werden in Stuttgart die Luftschadstoffgrenzwerte seit Jahren massiv überschritten. Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt hat das Ziel ausgegeben, den PKW-Verkehr in den nächsten Jahren um 20% reduzieren zu wollen. Eine Verlagerung zum öffentlichen Verkehr ist unumgänglich.

Im Stuttgarter Verkehrsverbund VVS werden mit rund 140 ÖV-Fahrten pro Einwohner pro Jahr signifikant weniger Fahrgäste befördert als beispielsweise im Züricher Verkehrsverbund ZVV (über 400 ÖV-Fahrten/Einwohner/Jahr) und im Münchner Verkehrsverbund MVV (240 ÖV-Fahrten/Einwohner/Jahr). Dass rund um Stuttgart noch weiteres Potential für den ÖPNV besteht, zeigen nicht nur diese Vergleichszahlen, sondern auch die stetig steigenden Fahrgastzahlen im VVS.

Gleichzeitig fahren S-Bahnen, Regional- und Stadtbahnen in der Hauptverkehrszeit nahezu an der Kapazitätsgrenze, so dass zusätzliche Angebote notwendig sind, um mehr Beförderungskapazität zu bieten. Dazu bedarf es aber auch entsprechender Eisenbahninfrastruktur.

Ein Vergleich mit anderen deutschen Großbahnhöfen zeigt, dass auch nach Fertigstellung von Stuttgart 21 ein Nachholbedarf an Schieneninfrastruktur besteht:

Stadt/Bahnhof	Einwohner	Durchfahrgleise	Kopfgleise	Gleise insgesamt
Stuttgart IST	610.000	2	17	19
Stuttgart 21	610.000+	8 + 2	0	10
Nürnberg	500.000	21	0	21
Zürich	390.000	8	18	26
Karlsruhe	300.000	14	2	18
Augsburg	280.000	9	9	18
Würzburg	130.000	11	2	13
Ulm	120.000	7	5	12

Die bereits im Raumordnungsverfahren vom Regierungspräsidium Stuttgart aufgestellte Forderung nach einem 9. und 10. Gleis im Tiefbahnhof kann auf absehbare Zeit nicht erfüllt werden.

Die permanente Überlastung im Straßenverkehr und die nicht ausreichende Kapazität an Schieneninfrastruktur setzen die Rahmenbedingungen für die **Stuttgarter Netz AG**. Der neue achtgleisige Stuttgarter Tiefbahnhof (Stuttgart 21) ist auf eine Kapazität von 32-35 Zügen in der Stunde ausgelegt. Mittel- und langfristig besteht ein erheblicher Bedarf an zusätzlichen Schienenverkehren, dem aber klare und bereits heute absehbare Kapazitätsgrenzen im neuen Tiefbahnhof gesetzt sind. So erwartet die Stuttgarter Netz AG leistungsbeschränkende Auflagen aufgrund der überhö-

ten Längsneigung der Bahnhofsgleise bei Stuttgart 21. Mit der Übernahme des bestehenden Kopfbahnhofs und seiner Zulaufstrecken will die Stuttgarter Netz AG diesen Bedarf decken. Weitere Verkehrspotentiale für die Schiene, die mit den bisherigen Konzepten nicht ausgeschöpft werden, bestehen in Stuttgart Vaihingen und Stuttgart Feuerbach.

So kann z.B. aus einem Gutachten im Auftrag des Verbandes Region Stuttgart aus dem Jahr 2013 zur Verlängerung der S-Bahn Stuttgart bis Vaihingen/Enz ein Fahrgastpotential von rund 900 Fahrgästen täglich durch die Einrichtung eines Halts in Stuttgart-Feuerbach für die Metropolexpresszüge Richtung Sachsenheim/Vaihingen/Enz abgeleitet werden. Diese Nachfrage kann nach Fertigstellung von Stuttgart 21 nicht befriedigt werden, weil der Regionalbahnhof Stuttgart-Feuerbach entfallen soll.

3 Verkehrsbedarf für den oberirdischen Bahnhof

Der bestehende Kopfbahnhof kann schon heute nicht alle Verkehrsbedürfnisse befriedigen. Aufgrund von Engpässen ist es heute nicht möglich, Verkehre von Regionallinien bis zum Hauptbahnhof zu führen. Als Beispiel sei hier nur auf die Strohgäubahn verwiesen, die mit ihren Dieseltriebwagen nicht bis zum Hauptbahnhof durchfahren kann. Die Linien werden im Außenbereich gebrochen, was sich negativ sowohl auf die Fahrzeiten als auch auf den Komfort auswirkt.

Nach Fertigstellung des Tiefbahnhofs und der Verlegung des Fernverkehrs und des regionalen Durchgangsverkehrs kann die Einbindung der folgenden Nebenbahnen aus dem Stuttgarter Umland in die Stadt mit dem Bahnhof der Stuttgarter Netz AG verbessert werden:

1. Verlängerung der **Strohgäubahn** über den heutigen Endpunkt Korntal hinaus bis zum Hauptbahnhof,
2. Verlängerung der **Gäubahn** über den zukünftigen Regionalbahnhof Stuttgart Vaihingen über die Panoramabahn bis zum Hauptbahnhof,
3. Verlängerung der **Schönbuchbahn** über den Endpunkt Böblingen über die Gäubahn bis nach Stuttgart,
4. Verlängerung der **Ammertalbahn** über den Endpunkt Herrenberg bis nach Stuttgart Hauptbahnhof (einzelne Sprinterzüge in der Hauptverkehrszeit),
5. Verlängerung der **Wieslaufalbahn** über den Endpunkt Schorndorf bis zum Hauptbahnhof (einzelne Sprinterzüge in der Hauptverkehrszeit),
6. Fortführung der mit Dieseltraktion betriebenen **Zollern-Alb-Bahn** von Albstadt-Ebingen als durchgehende Verbindung bis Stuttgart Hauptbahnhof.

Die Stuttgarter Netz AG wird vor Fertigstellung des Tiefbahnhofs auf die Aufgabenträger Land und Verband Region Stuttgart und die jeweiligen EVU zugehen und Trassen- und Bahnsteigkapazitäten zu attraktiven Preisen anbieten. Durch die Gewinnung von Regelverkehren wird sichergestellt, dass die Strecken und der Hauptbahnhof langfristig wirtschaftlich betrieben werden können.

Auch im Fernverkehr sieht die Stuttgarter Netz AG ein Potenzial für ihren Bahnhof: Am 18. 3. 2015 hat die DB AG gegenüber deren Aufsichtsrat eine neue Fernverkehrsstrategie vorgestellt. Darin ist u.a. vorgesehen, mehr ICE-Züge aus der Relation Mannheim nach Stuttgart zu fahren, die Zahl der ICE-Züge in der Relation Stuttgart-München und der IC-Züge Nürnberg-Stuttgart und Zürich-Stuttgart zu verdoppeln und eine neue IC-Linie Würzburg-Stuttgart-Tübingen im Zwei-Stunden-Takt einzurichten. Damit diese projektierten Züge gegenseitige Anschlüsse erhalten, müssten sie gleichzeitig im Tiefbahnhof zum Umsteigen präsent sein und werden daher mehrere Gleise des Tiefbahnhofs gleichzeitig belegen. Zur Schaffung optimaler Anschlüsse aus und in möglichst viele Relationen sollten Regional- und Nahverkehrszüge vor der Ankunft dieser Fernzüge einfahren und nach deren Abfahrt weiterfahren, also ebenfalls gleichzeitig jeweils ein Gleis belegen. Die Stuttgarter Netz AG wird in diesem Szenario ihre Bahnsteigkapazitäten offerieren, so dass trotz der stärkeren Belegung des Tiefbahnhofs mit Fernzügen alle notwendigen Nahverkehrsrelationen im direkten Anschluss bedient werden können.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass selbst die DB Fernverkehr AG in der Zukunft größere Teile ihres Fernverkehrs über den oberirdischen Bahnhof abwickeln könnte. Die DB Fernverkehr AG ist ein Unternehmen, das grundsätzlich darauf angelegt ist, Gewinn zu erwirtschaften. Es ist somit nicht undenkbar, dass die DB Fernverkehr AG sich zukünftig dafür entscheiden könnte, weiter einen günstigeren oberirdischen Bahnhof anzufahren; gleiches gilt für die DB Regio AG.

Die Stuttgarter Netz AG wird mit der Übernahme des oberirdischen Bahnhofs dazu beitragen, dass die Landeshauptstadt Stuttgart ein Bahnsystem erhält, das hinsichtlich Anschlusssicherung, Betriebsqualität und durchgängigem Bahnbetrieb auch bei Störungen und Bauarbeiten einen mit den Nachbarstädten vergleichbaren Standard gewährleistet. Diese Chancen und das künftige Wachstum im Schienenverkehr will die Stuttgarter Netz AG mit dem Weiterbetrieb des Stuttgarter Kopfbahnhofs nutzen.

Integraler Taktfahrplan

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung ist u.a. vereinbart, dass im gesamten Schienennetz der Bundesrepublik ein „integraler Taktfahrplan“ realisiert werden soll. Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene soll damit gestärkt werden, indem Knotenbahnhöfe eingerichtet werden, an denen sich die Züge aller Richtungen zu gleichen Zeiten treffen. Dadurch werden kurzfristige Anschlüsse ohne Wartezeiten in alle Richtungen möglich und kürzest mögliche Reisezeiten auch in Umsteigeverbindungen geschaffen.

Ein oft vorgebrachtes Argument, Stuttgart eigne sich wegen der Fahrzeit nach Mannheim (36 Min.) nicht zum Fahrplanknoten, kann entkräftet werden: Bei Tausch der Abfahrtszeiten von ICE und IC auf der Linie Mannheim–Stuttgart–München und Direktbedienung Frankfurt(M)-Stuttgart durch den ICE kann in Stuttgart ein ICE-Fahrplanknoten zur Minute 00 gebildet werden; die Anschlüsse von

Mannheim werden durch den nachlaufenden IC wahrgenommen. Bei dieser Lösung lassen sich (im Gegensatz zur aktuellen DB-Planung) auch in Ulm und Augsburg Fahrplanknoten für die ICE- bzw. IC-Linien bilden und dort optimale Anschlüsse herstellen.

Von/nach und über Stuttgart kommen die folgenden Linien in Betracht:

ICE Berlin – Frankfurt (M) - Ulm - München (T)
 ICE Dortmund - Mannheim - Ulm - München (T)
 ICE Hamburg – Frankfurt (M) - Tübingen (T)
 ICE Köln - Koblenz - Mannheim - Ulm - München (T)
 IC Frankfurt (M) - Mannheim - Ulm - Lindau (T)
 IC Saarbrücken - Mannheim - München - Salzburg (T)
 IC Köln - Mannheim - Tübingen (T)
 IC Karlsruhe - Nürnberg (T)
 IC Singen (Hohentwiel) - Zürich (K)
 TGV Paris (K) zeitw.
 IRE Würzburg - Heilbronn - Tübingen (T)
 IRE Karlsruhe - Tübingen - Aulendorf (T)
 IRE Karlsruhe - Göppingen - Ulm (T)
 RE Karlsruhe / Heidelberg (K)
 RE Aalen - Nürnberg (K)
 RE Schwäbisch Hall - Nürnberg (K)
 RE Göppingen - Ulm - Lindau (K)
 RE Plochingen - Tübingen (K)
 RE Horb – Singen (Hohentwiel) / Freudenstadt (K)
 RB Göppingen – Geislingen (Steige) (K)
 RB Heilbronn - Mosbach (Baden) (K)
 RB Heilbronn (zweistündlich, K)

Die über Stuttgart verkehrenden Züge benötigen dabei jeweils ein Bahnsteiggleis je Richtung.

TGV-Züge, die weiter nach München fahren, können voraussichtlich im Plan eines ICE's fahren.

Wenn die ICE-, IC- und IRE-Linien des Fernverkehrs im Zweistunden-Takt und die RE-Linien im Stunden-Takt verkehren, müssen zu jeder Haupt-Knotenzeit (Minute 00) 7 Fernverkehrszüge und 6 Regionalzüge, zur Neben-Knotenzeit (Minute 30) 4 Fern- und 5 Regionalzüge im Hauptbahnhof gleichzeitig halten, um wechselseitiges Umsteigen zu ermöglichen. Da der Tiefbahnhof nur 8 Bahnsteiggleise hat, ist das nur mit gemeinsamer Nutzung von Tiefbahnhof und Kopfbahnhof mög-

lich. Zweckmäßig und wirtschaftlich erscheint, zwei endende Fernverkehrslinien und 8/9 RE/RB-Linien in den Kopfbahnhof zu führen.

Nur dann, wenn der Kopfbahnhof erhalten bleibt, kann Stuttgart Knotenbahnhof in einem bundesweiten integralen Taktfahrplan werden, da der Tiefbahnhof selbst bei Belegung eines Bahnsteiggleises mit zwei Kurz-Zügen nicht genügend Bahnsteiggleise für alle Linien hat: Die Doppelbelegung im Tiefbahnhof ist mit ICE-Zügen wegen deren Länge und bei wendenden Zügen wegen des Gefälles der Bahnsteiggleise ausgeschlossen.

4 Verfahren zur Übernahme der Infrastruktur

Der Gesetzgeber hat im Zuge der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn mit dem Allgemeinen Eisenbahngesetz 1993 eine gesetzliche Grundlage für den Betrieb des Schienenverkehrs erlassen. Danach kann ein Eisenbahnunternehmen nicht willkürlich über seine Infrastruktur verfügen und weder Strecken noch Bahnhöfe stilllegen und anschließend gewinnbringend veräußern. Vor der endgültigen Stilllegung und Umnutzung beispielsweise als Gewerbe ist ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG durchzuführen. Erst danach ist eine Entwidmung von einer verkehrlichen Nutzung und eine Umnutzung möglich.

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) regelt im Paragraphen 11 die Abgabe und Stilllegung von Eisenbahnstrecken und Bahnhöfen. Darin heißt es:

„Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs oder die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke, so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen. Dabei hat es darzulegen, dass ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung durch Verkauf oder Verpachtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind. Bei den Übernahmeangeboten an Dritte sind Vorleistungen angemessen zu berücksichtigen.“

Beispiele für gelungene Übernahmen gibt es genügend: Genannt seien im Umkreis von Stuttgart die Ammertalbahn und die Schönbuchbahn. Die Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH mit Sitz in Karlsruhe hat im Schwarzwald, im Kraichgau und in der Pfalz etliche Strecken übernommen und darauf das Karlsruher Stadtbahnsystem aufgebaut. Die Rail&Logistik Center Wustermark GmbH&CO.KG. hat 2008 den Güterbahnhof Wustermark nahe Berlin übernommen und betreibt dort auf einer Fläche von 22 Hektar auf 70 Gleisen ein Güterverkehrszentrum.

In Verkennung der gesetzlichen Bestimmungen ist es bereits mehrfach vorgekommen, dass Gemeinden glaubten, eine seit Jahren nicht mehr genutzte Strecke oder Bahnhof zu erwerben, um dort einen Gewerbepark oder einen Radweg zu errichten. Bekannt wurden die Verfahren zur Wiehltalbahn und der Westeifelbahn.

Wiehltalbahn Osberghausen - Waldbröl

Die Wiehltalbahn im Oberbergischen Kreis (Nordrhein-Westfalen), rund 50 km östlich von Köln gelegen, wurde von der Bonner RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH erfolgreich reaktiviert. Der Reaktivierung ging ein langjähriger Rechtsstreit voraus. Die RSE hatte das Land Nordrhein-Westfalen, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die Stadt Wiehl verklagt. Die diversen Verfahren liefen vor dem Landgericht Bonn, dem Landgericht Köln, dem Verwaltungsgericht Köln und dem Oberverwaltungsgericht NRW in Münster (Westfalen). Streitgegenstand war der Umstand, dass eine bereits stillgelegte Eisenbahnstrecke wieder in Betrieb genommen werden sollte, weil die Gründe für die vom EBA genehmigte Stilllegung entfallen waren. Stattdessen hatte die Deutsche Bahn AG die Strecke an die Stadt Wiehl veräußert, die die Grundflächen der Strecke an diverse Anlieger verkaufen wollte. Hierdurch wäre ein Eisenbahnbetrieb unmöglich gemacht.

Die RSE wies dem Verwaltungsgericht Köln ein Verkehrsbedürfnis im Schienengüterverkehr nach. Es handelte sich um Holztransporte nach dem verheerenden Orkan Kyrill im Januar 2007. Das Gericht erkannte dieses Verkehrsbedürfnis uneingeschränkt an und erklärte das Eigentumsverhältnis für irrelevant. D.h., obwohl die gesamte Wiehltalbahn mittlerweile der Stadt Wiehl gehörte, stand der Betriebsgenehmigung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) nichts mehr im Wege. Die Stadt Wiehl wurde verurteilt, mit der RSE einen Pachtvertrag abzuschließen und das Landesverkehrsministerium NRW in Düsseldorf wurde verurteilt, der RSE eine EIU-Betriebsgenehmigung zu erteilen. Die vom Land NRW beim Oberverwaltungsgericht NRW in Münster (Westfalen) beantragte Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Köln wurde abgelehnt. Eine weitere Berufung beim Bundesgerichtshof in Karlsruhe wurde ebenfalls verworfen.

Das Verhältnis zwischen der RSE und der Stadt Wiehl, die politisch auf allen Ebenen gegen die Reaktivierungspläne kämpfte, normalisierte sich und die Strecke wurde zu einem symbolischen Preis von 1,00 EUR pro Jahr an die RSE verpachtet.

Westeifelbahn Gerolstein – Prüm

Diese Eisenbahnstrecke in der Eifel im westlichen Rheinland-Pfalz gelegen sollte zu einem Radweg umgebaut werden. Der Eisenbahnbetrieb ruhte, die Strecke war aber nicht stillgelegt. Nachdem die Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH (VEB) beim Land Rheinland-Pfalz erfolglos eine Genehmigung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen beantragt hatte, bat die VEB die RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH, einen erneuten Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung zu beantragen. Diesem Wunsch kam die RSE nach. Das zuständige Landesverkehrsministerium Rheinland-Pfalz in Mainz lehnte den Antrag der RSE mit der Begründung ab, die RSE sei angesichts des technischen und baulichen Zustandes der Westeifelbahn finanziell nicht in der Lage, die Strecke sicher zu betreiben. Die finanzielle Leistungsfähigkeit der RSE wurde vom Landesverkehrsministerium Rheinland-Pfalz nicht anerkannt.

Gegen die Ablehnung des Antrags ging die RSE vor dem Verwaltungsgericht Koblenz juristisch vor. Streitpunkt waren die von der RSE kalkulierten Kosten für die Instandsetzung und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur, die das Landesverkehrsministerium Rheinland-Pfalz anzweifelte. In diesem Zusammenhang ging es auch um die Frage, ob das entscheidende Kriterium für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung die finanzielle Leistungsfähigkeit des Gesamtunternehmens oder nur die finanzielle Leistungsfähigkeit in Bezug auf die konkrete Eisenbahnstrecke ist.

Vor dem Verwaltungsgericht Koblenz unterlag RSE in erster Instanz. Gegen diese Entscheidung ging die RSE vor dem Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz in Koblenz in Revision. Die zweite Instanz beauftragte im Einvernehmen mit dem Kläger und dem Beklagten ein unabhängiges Planungsbüro als Gutachter, der die Kalkulation der RSE objektiv und kritisch prüfen sollte. Der Gutachter bestätigte die Zahlen der RSE und daraufhin wurde das Landesverkehrsministerium Rheinland-Pfalz verurteilt, der RSE eine Betriebsgenehmigung mit diversen Bedingungen zu erteilen.

Im Falle des Stuttgarter Kopfbahnhofs sind die Interessenlagen ähnlich. Die Deutsche Bahn AG und die Stadt Stuttgart, die das Bahngelände bereits gekauft hat, sind der Auffassung, dass ein Stilllegungsverfahren nach §11 AEG nicht notwendig sei, weil der Stuttgarter Hauptbahnhof nicht stillgelegt, sondern nur verlegt werde. Diese Rechtsauffassung wird vom Wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestags nicht geteilt. Das Gutachten vom Mai 2011 kommt zu dem Schluss, dass eine Stilllegung nicht durch ein Planfeststellungsverfahren erfolgen kann, sondern in einem Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG zu prüfen ist.

Der Gesetzgeber hat darauf reagiert und versucht, durch eine Änderung des AEG die rechtliche Grundlage für die Stilllegung des Stuttgarter Kopfbahnhofs zu verändern. In der auch als Lex Stuttgart21 bezeichneten Gesetzesnovelle sollte die Umwandlung von Kopfbahnhöfen in Durchgangsbahnhöfe von einem Stilllegungsverfahren ausgeschlossen werden. Nach Protesten von Verbänden und Landesregierungen hat die regierende Koalition aus CDU und SPD diesen Entwurf im Herbst 2014 wieder zurückgezogen.

Die Stuttgarter Netz AG geht davon aus, dass ihre Klage auf Durchführung eines Stilllegungsverfahrens vor dem Verwaltungsgericht gute Chancen auf Erfolg hat, weil im neuen Stuttgarter

Tiefbahnhof sowohl die Anzahl der Bahnsteiggleise als auch die Anzahl der Zulaufgleise erheblich reduziert wird. So stehen aus Richtung Zuffenhausen nur noch halb so viele Zulaufgleise zur Verfügung und Stuttgart 21 hat nur noch acht statt der ursprünglich geforderten zehn Gleise. Deshalb wird Stuttgart 21 eine geringere Kapazität haben als der Kopfbahnhof heute. Zwanzig Jahre nach der Planung von Stuttgart 21 muss auch der Verkehrsbedarf neu bewertet werden. Zusätzliche Verkehrsbedürfnisse lassen sich nur durch den Kopfbahnhof decken.

5 Infrastruktur für den Weiterbetrieb

5.1 Zulaufstrecken

Zum Anschluss des Kopfbahnhofs will die Stuttgarter Netz AG folgende Zulaufstrecken übernehmen:

Strecken-Nr. 4700: Ab Bahnhof Stuttgart-Bad Cannstatt die Gleise der Fernbahn bis zum Hauptbahnhof (Streckenlänge ca. 3,4 km).

Strecken-Nr. 4800: Ab dem zukünftigen Abzweig Stuttgart-Feuerbach Borsigstraße zum neuen Tiefbahnhof die bestehenden Ferngleise durch den Pragtunnel bis zum Hauptbahnhof einschließlich dem Haltepunkt Feuerbach (Streckenlänge ca. 4,8 km).

Strecken-Nr. 4860: Die Gäubahn (Panoramabahn) ab dem Bahnhof in Stuttgart-Vaihingen bis zum Hauptbahnhof (Streckenlänge ca. 15,6 km).

Die Strecke von/nach Stuttgart-Bad Cannstatt (Strecke 4700) wird nach dem Vorbild der Strecke von/nach Böblingen (Strecke 4860) nach dem Einfahrsignal von Weiche 225 über Gleis 111 bis Weiche 255 auf ein Gleis reduziert. Parallele Ein- und Ausfahrten auf der gleichen Strecke sind dann zwar nicht mehr möglich, aber diese Einschränkung wird durch eine entsprechende fahrplantechnische Gestaltung ausgeglichen werden.

5.2 Gleisanlagen im oberirdischen Bahnhof und Abstellbahnhof

Der Betrieb wird in einer ersten Stufe über die Bahnsteiggleise 6 bis 13 erfolgen. Diese können von allen Richtungen erreicht werden. Aus Richtung Stuttgart-Feuerbach könnte die östliche Einführung in die Gleise 13-16 entfallen. Außerdem werden für den Betrieb die Vorstellgruppe (Gleise 332 bis 334) sowie die betriebsnotwendigen Abstellgleise benötigt. Für die Verbindung zwischen den Bahnsteigen und dem Abstellbahnhof wird aber nur noch eines (via Gleis 503) statt der heute fünf Gleise benötigt.

Die Stuttgarter Netz AG ist davon überzeugt, dass die kurze Entfernung zur Abstellung für die EVU besonders interessant ist. In Bezug auf die Abstellgleise könnte der größte Teil der 600er Gleisgruppe übernommen werden. Damit zusammen werden die Anlagen zur Ver- und Entsorgung

der Fahrzeuge, Vorwärmanlagen sowie Lokabstellplätze und die Tankstelle für Dieselfahrzeuge (Gleis K7) weiterhin angeboten.

Die Signal- und Sicherungstechnik und mit ihr das Stellwerk Sf werden weiterhin genutzt. Die Bauform als Spurplanstellwerk (Sp Dr L60) ist sehr robust und weit verbreitet. Trotz des Rückbaus von Weichen und Gleisen werden alle (signalabhängigen) Fahrstraßen weiter verwendet. Da es sich eben um ein Spurplanstellwerk handelt, sind keine Umbauarbeiten zwischen Außenanlage und Stellwerk erforderlich. Alle Änderungen durch stillgelegte Weichen und Gleise können im Stellwerk ausgeführt werden. Abhängig vom Erhaltungszustand bei Übernahme ist allerdings mittelfristig eine Erneuerung geplant.

Die zu übernehmenden Gleise und Weichen befinden sich überwiegend in einem guten Betriebszustand. Im Zuge der Bauarbeiten von Stuttgart 21 wurde das Weichenvorfeld fast vollständig umgebaut und erneuert. Bei einer Lebensdauer von über 30 Jahren besteht kurzfristig nur ein überschaubarer Erneuerungsbedarf bei den Anlagen.

Für den Betrieb des Kopfbahnhofs werden neben der Gäubahntrasse rund 25 Prozent der bisherigen Flächen des bestehenden Kopfbahnhofs benötigt. Alle übrigen Flächen stehen für die städtebauliche Entwicklung zur Verfügung.

6 Wirtschaftlichkeit

Die Stuttgarter Netz AG erwartet Erträge aus Trassengebühren, Einnahmen für die Stationsnutzung sowie der Vermietung von Gleisen im Abstellbahnhof Rosenstein. Die Anzahl der Züge muss dazu abgeschätzt werden, da zum jetzigen Zeitpunkt kein EVU eine verbindliche Bestellung abgeben kann.

Die Stuttgarter Netz AG erwartet, dass private Anbieter von Schienenfernverkehren und regionale Verkehrslinien den Kopfbahnhof regulär anfahren. Ferner kommen Fahrten zur Entlastung des Tiefbahnhofs und Sonderfahrten hinzu. Darüber hinaus besteht mit der Verbindung über die Gäubahn eine Fahrtalternative für die S-Bahn bei einer Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke zur Verfügung. Insgesamt wird werktäglich mit bis zu 100 Zügen gerechnet, die den Kopfbahnhof und die Gleisanlagen nutzen werden. Über ein Jahr wird mit 32.000 Zügen gerechnet.

Als Preisbasis könnte exemplarisch das heutige Niveau für Trassen-, Stations- und Vermietungspreise der DB Netz AG angenommen werden. Auf dieser Grundlage schätzt die Stuttgarter Netz AG Einnahmen in Höhe von 1,8 Mio. Euro pro Jahr. 78 Prozent der Einnahmen entfallen auf Trassen- und Stationsgebühren, 22 Prozent entfallen auf Dienstleistungen und aus Vermietung und Verpachtung.

Demgegenüber würden Kosten für Personal, Pacht, Energie und Fremdleistungen in Höhe von 1,6 Mio. Euro anfallen. Zum Betrieb des Kopfbahnhofs werden 18 Arbeitsplätze neu geschaffen.

7 Ausblick

Eine Übernahme des Kopfbahnhofs durch die Stuttgarter Netz AG kann nach Ankündigung der Bahn frühestens 2022 erfolgen, wenn Stuttgart 21 in Betrieb genommen ist. Dann wird die Deutsche Bahn ihren Zugverkehr in den Tiefbahnhof verlagern und der Kopfbahnhof muss zur Übernahme an Dritte ausgeschrieben werden. Ein Bedarf an einer Weiternutzung ist bereits heute vorhanden.

Eine Marktumfrage der Stuttgarter Netz AG hat ergeben, dass bereits heute sieben private Eisenbahngesellschaften ein konkretes Interesse an der Weiternutzung des Kopfbahnhofs kundgetan haben.

Der Markt für private Eisenbahngesellschaften wird sich in den nächsten Jahren weiter verändern. Die Deutsche Bahn verliert bei Ausschreibungen immer mehr Netze an die private Konkurrenz.

Während es beim Betrieb von Regionalzügen einen inzwischen intensiven Wettbewerb gibt, fehlt ein solcher Wettbewerb bislang beim Betrieb der Infrastruktur. Hier hat die DB Netz AG ein weitgehendes Monopol mit in der Folge stetig steigenden Preisen für die Nutzung der Infrastruktur. Durch alternative Betreiber von Eisenbahninfrastruktur entsteht auch im Bereich der Infrastruktur ein Wettbewerb um die günstigsten Angebote mit der Folge günstigerer Preise für die Aufgabenträger. Rund die Hälfte der Kosten einer Zugfahrt entfällt auf die Infrastruktur und unterliegt derzeit nicht dem Wettbewerb.

Mit der Stuttgarter Netz AG können die Aufgabenträger flexibler auf Preissteigerungen des bisherigen Monopolanbieters DB Netz AG reagieren, indem sie einzelne Zugleistungen statt über den Tiefbahnhof über den Kopfbahnhof führt und damit Trassen- und Stationspreise einspart. Aufgrund der insgesamt geringeren Kapazität des von der Stuttgarter Netz AG fortgeführten Kopfbahnhofs im Vergleich zum Tiefbahnhof Stuttgart 21 besteht allerdings nicht die Gefahr einer Unwirtschaftlichkeit des Tiefbahnhofs durch den Weiterbetrieb von Teilen des Kopfbahnhofs.

Eine große Chance für regionale Eisenbahngesellschaften besteht darin, wenn sie ihre Fahrgäste mit eigenen Fahrzeugen direkt und ohne Umsteigen in das Zentrum von Stuttgart transportieren dürfen. Die Stuttgarter Netz AG wird diesen Gesellschaften die notwendigen Bahnsteigkapazitäten anbieten.

Die politischen Rahmenbedingungen für den Weiterbetrieb sind gut. Die Europäische Kommission wie auch die Bundesregierung setzen auf mehr Wettbewerb im Schienenverkehr. Die Monopolkommission zur Regulierung im Schienenverkehr hat diesen Wettbewerb in ihrem neuesten Bericht eingefordert und sich für eine klare Trennung von Netz und Betrieb ausgesprochen. Deswegen erwartet die Stuttgarter Netz AG, dass auch das Verwaltungsgericht Stuttgart das berechtigte Interesse der Stuttgarter Netz AG anerkennt und den Weg zu einem Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG eröffnet.

September 2015

Stuttgarter Netz AG

Rainer Bohnet

(Vorstand)