

### Gleise statt Büroviertel

Einige Privatbahnen wollen Erhalt des Stuttgarter Kopfbahnhofs juristisch durchsetzen

Von Thomas Wüpper

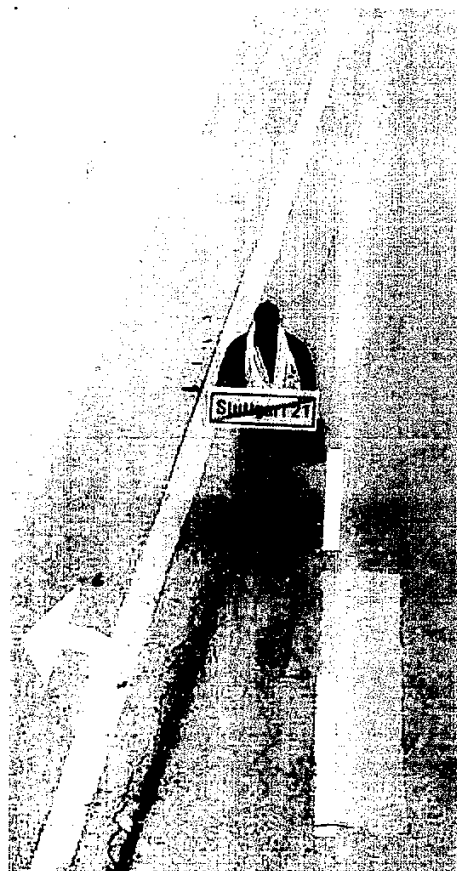
BERLIN. „Oben bleiben!“ So lautet seit Jahren die Kampparole der S21-Gegner, die den heutigen Stuttgarter Bahnhof lieber erhalten und modernisieren wollen. Auch Schlichter Heiner Geißler hält dies durchaus für sinnvoll. Zum Abschluss des Stresstests legte der CDU-Politiker einen Vorschlag auf den Tisch, den die Bahnexperten der angesehenen Schweizer Beratungsfirma SMA erarbeitet haben. Der Kompromiss sieht den Erhalt der oberirdischen Anlagen und den Bau eines etwas kleineren unterirdischen Bahnhofs vor. Ähnliche Lösungen gibt es auch in anderen Städten weltweit. Die Deutsche Bahn (DB) indes pocht weiter auf ihr Baurecht und lehnt die Idee ebenso ab wie die Stadt Stuttgart.

Das war vielleicht voreilig. Denn das umstrittene Milliardenprojekt birgt nicht nur Bau- und Kostenrisiken, es steht auch vor juristischen Hürden. Einige Privatbahnen wollen den Erhalt der oberirdischen Anlagen für Fern-, Regional- und Güterzüge notfalls vor Gericht durchsetzen, und machen jetzt Ernst. Mehrere Klagen stehen bevor. Dadurch bekommt Geißlers Vorschlag ungeahnten Rückenwind. Denn auch die Privatbahnen halten den SMA-Vorschlag für „die sinnvollste und wirtschaftlichste Lösung“. Die oberirdischen Anlagen blieben erhalten, der Tunnelbahnhof schuf zusätzliche Kapazitäten. Der Streitfall hätte sich erledigt.

Der Widerstand hat sich in der Sophienstraße 26 in Stuttgart eingerichtet. Dort sitzt die Stuttgarter Netz AG (SNAG) in Gründung, die demnächst die Zulassung als Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen beantragen wird. Erklärtes Ziel: Die SNAG will einige Gleise im Kopfbahnhof weiter betreiben und so den Abriss verhindern. Manche lachen über die kleine Firma. Doch die Chancen der SNAG gelten in Fachkreisen als durchaus gut. Offiziell spielt die DB die Sache herunter. Doch in den Chefetagen sorgt der Vorstoß dem Vernachlässigen nach für Unruhe. Schon in anderen Fällen scheiterte die Stilllegung von Bahnanlagen oder sorgte für große Probleme. Der Staatskonzern könnte auch die Rechtslage in Stuttgart falsch eingeschätzt haben.

#### Der Vorschlag sorgt für Unruhe in den DB-Chefetagen

Um das zu begreifen, muss man einen Blick ins Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) werfen. Dort ist die Stilllegung und Entwidmung von Bahnstrecken in den Paragraphen 11 und 23 streng reguliert. Aus gutem Grund: Nach der Bahnreform, mit der die Bundesbahn zur Aktiengesellschaft wurde, wollte die Politik so verhindern, dass der neue Konzern sich allzu großzügig wenig rentabler Strecken entledigt und das Netz zu sehr ausdünnert. Denn der Bahntochter DB Netz gehört der größte Teil der Schieneninfrastruktur. Das zweistufige Gesetzesverfahren schreibt vor, dass Stationen



Protestschild immer dabei: S21-Gegner in Stuttgart. DEFA/MARLON MURAT

und Strecken grundsätzlich erst einmal ausgeschrieben werden müssen, wenn die Bahn selbst keinen Bedarf mehr dafür sieht. Findet sich ein Interessent, der die Anlagen übernehmen will, ist keine Stilllegung mehr möglich. Dann sind dem neuen Betreiber Bahnhöfe und Strecken zu übergeben.

Genau darauf will die SNAG in Stuttgart pochen. Das Bündnis sieht weiter großen Bedarf für die oberirdischen Anlagen. „Wir wollen Teile des Kopfbahnhofs und der Gleise weiter betreiben, weil es dafür ein echtes Verkehrsbedürfnis gibt“, sagt Aufsichtsratschef Alexander Kirfel. Der Jurist und Bahnexperte leitet auch das Netzwerk Privatbahnen, das in Berlin rund 30 Güterbahnen vertritt. Gesellschafter der SNAG sind unter anderem die Aschaffenburg NBE Group und die SIS in Ellwangen. In der Chefetage sitzt ein halbes Dutzend erfahrene Bahn-Manager.

Das macht die neue Firma zu einem gefährlichen Gegner für die DB. Die Privatbahner kennen die betriebliche Seite und die juristischen Fallstricke des Geschäfts aus Erfahrung. Und sie haben stichhaltige Argumente für den Erhalt der oberirdischen Anlagen. „Der Tiefbahnhof wäre ein

Engpass“, warnt Kirfel. „Es droht eine massive Verschlechterung der Betriebsqualität, die vor allem zulasten der DB-Wettbewerber gehen könnte.“

Die SNAG kann Beispiele nennen. So sei Dieselzügen die Tunneldurchfahrt nicht erlaubt, die heutige „freizügige Durchbindung“ solcher Regionalbahnen nach Sigmaringen oder Albstadt also nicht mehr möglich. Auch fehlten mit dem Wegfall des oberirdischen Gleisfelds künftig Kapazitäten zum Rangieren und zur Zugbildung. Besonders die privaten Wettbewerber könnten dann von der DB Netz benachteiligt werden. Schließlich beherrsche der Konzern die Infrastruktur.

In den DB-Etagen hat man die Hartnäckigkeit der Konkurrenten offenbar lange unterschätzt. Der Staatskonzern geht bisher davon aus, dass die vorliegende Genehmigung zum Bau des Tunnelbahnhofs – der sogenannte Planfeststellungsbeschluss – auch den Abbau der oberirdischen Anlagen abdeckt. An dieser Rechtsauffassung halte man fest, betont ein Sprecher. Der Abriss der oberirdischen Anlagen stellt für die DB „eine notwendige Folgemaßnahme“ im Sinne des § 75 des Verwaltungsverfahrensgesetzes dar. Ein gesondertes Stilllegungs- und

Entwidmungsverfahren für Bahnhof und Gleisfeld sei daher nicht nötig, zumal neue Kapazitäten im Untergrund geschaffen würden.

Doch ein Rechtsgutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages widerspricht diese Annahme. Die Studie des Fachbereichs WD 7 von Hans Anton Illgers, die der Frankfurter Rundschau vorliegt, kommt zum eindeutigen Ergebnis, dass sowohl die Stilllegung als auch die Entwidmung der bestehenden oberirdischen Bahnanlagen keineswegs vom Planfeststellungsbeschluss für den Tiefbahnhof erfasst werden – und „in selbstständigen Verwaltungsverfahren zu prüfen“ seien.

Falls die Gerichte das auch so sehen, müssten die bestehenden Stuttgarter Bahnanlagen vor der Stilllegung zwingend ausgeschrieben werden. Bewerber wie die SNAG könnten dann zumindest Teilstrecken weiter betreiben – und zwar genau auf dem Gelände, wo nach 2019 neue Büro- und Wohnviertel entstehen sollen. Damit hätte vor allem die Stadt Stuttgart ein gewaltiges Problem.

Denn die Kommune hat das gesamte Areal schon 2001 von der DB für fast eine halbe Milliarde Euro erworben. Der Kauf war Teil der Finanzierung von S21. Mit der Vermarktung der Bahnflächen als Wohn- und Büro-Areale will Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU) den hohen Kaufpreis refinanzieren. Wenn dort aber auch künftig Züge fahren, wären die Pläne für neue Stadtviertel Makulatur – und die Stadt hätte sich total verspekuliert.

OB Schuster sieht diese Gefahr nicht. Sein Sprecher Markus Vogt verweist auf Anfrage auf den Planfeststellungsbeschluss, der die Bahn berechtige, die Gleise im Vorfeld des Bahnhofs zurückzubauen. „Die Rechtsauffassung der SNAG teilen wir nicht“, erklärt Vogt. Beim Bau von S21 handle es sich nicht um eine Stilllegung im Sinne von § 11 AEG. Vielmehr werde der Bahnhof durch „einen leistungsfähigeren Neubau“ im Untergrund ersetzt.

#### Rechtsgutachten des Bundestags stützt Position der Privaten

Bald könnte es mehr Klarheit geben. Denn die SNAG will nicht bis zur geplanten Stilllegung der Anlagen im Jahr 2019 warten, sondern die Rechtslage jetzt klären. „Wir werden bei den Verwaltungsgerichten demnächst Feststellungsklagen einreichen, dass die DB Netz verpflichtet ist, für den Kopfbahnhof und die zuführenden Strecken ein ordentliches Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG durchzuführen“, kündigt Kirfel an. Bekommt die SNAG Recht, stünde fest, dass der Staatskonzern die Bahnanlagen nicht wie geplant einfach abreißen kann.

Für Stuttgart 21 könnte dieses Urteil das Aus bedeuten. Der Kopfbahnhof bliebe in Betrieb. Der unterirdische Tunnelbau aber wäre zusätzlich möglich, so wie es die Schweizer SMA-Experten im Geißler-Papier vorgeschlagen haben.