



Stuttgarter Netz AG in Gründung: Übernahme von Gleisen im Stuttgarter Hauptbahnhof geplant

Die Deutsche Bahn möchte im Zuge des Projekts Stuttgart 21 den oberirdischen Kopfbahnhof durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzen. Dieser Durchgangsbahnhof ist so geplant, dass er unseres Erachtens keine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen wird. Geplante Haltezeiten von maximal zwei Minuten sind in den Hauptverkehrszeiten illusorisch. Angesichts des politisch unumstrittenen Ziels, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, ist es schwer verständlich, warum der Tiefbahnhof nur mit 8 Gleisen geplant wurde. Außerdem plant die DB Netz AG abweichend von der Regel mit einem Tunnelinnenradius von 4,05 m gegenüber regulär 4,70 m. Dies ist nur möglich unter Verzicht auf herkömmliche Signaltechnik und durch die Einführung des in Deutschland meist auf Hochgeschwindigkeitsstrecken verbreiteten Signalsystems ETCS.

Der unterirdische Durchgangsbahnhof ist weder von dieselgetriebenen Fahrzeugen noch von Fahrzeugen ohne ETCS-Ausrüstung zu befahren. Die derzeit durchgehenden Regionalexpress-Züge Stuttgart – Tübingen – Sigmaringen müssten zwischen Tübingen und Sigmaringen entfallen, sofern nicht gleichzeitig mit dem Bau des unterirdischen Durchgangsbahnhofs auch die Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn durchgeführt wird. Auch Abstell- und Wartungsmöglichkeiten im Raum Stuttgart soll es nach dem Bau des unterirdischen Bahnhofs nach den Plänen der Deutschen Bahn nur noch in stark reduziertem Maße im Bereich Untertürkheim geben. Konkurrierende Anbieter müssten zu ihrem wirtschaftlichen Nachteil weit entfernte Abstellkapazitäten nutzen.

Hiergegen wenden wir uns. Wir, das ist die Stuttgarter Netz AG in Gründung – ein Zusammenschluss von mittelständischen, privaten Eisenbahnen und Privatleuten aus der Eisenbahnbranche. Wir setzen uns ein für den Erhalt des oberirdischen Hauptbahnhofs von Stuttgart, für ausreichende Kapazität im Eisenbahnnetz, sowie für den Erhalt der Möglichkeit, Züge in Stuttgart zu bilden. Wir wenden uns nicht gegen den geplanten Tiefbahnhof. Der unterirdische Durchgangsbahnhof kann, sofern rechtsgültige Verträge vorliegen und die Finanzierung der Maßnahme gesichert ist, gebaut werden. Der oberirdische Bahnhof soll dagegen wenigstens in Teilen erhalten bleiben, um erwartete Verkehrszuwächse aufzufangen.

Die Deutsche Bahn AG behauptet, im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses, der für den Bereich des unterirdischen Durchgangsbahnhofs unter dem heutigen Hauptbahnhof bereits vorliegt, dürfe sie die oberirdischen Gleisanlagen ohne Öffentlichkeitsbeteiligung zurückbauen. Der Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG entfalte eine Konzentrationswirkung (Das bedeutet, alle übrigen sonst notwendigen Genehmigungen sind durch den Planfeststellungsbeschluss abgedeckt). Der Rückbau der oberirdischen Anlagen wäre dann eine sogenannte „notwendige Folgemaßnahme“ im Sinne von § 75 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG). Es handele sich bei dem Bau des unterirdischen Durchgangsbahnhofs nur um einen gleichwertigen Ersatz des oberirdischen Kopfbahnhofs.

Wir bestreiten das!

Die DB Netz AG führt die nach Stuttgart Hbf laufenden Strecken unter den Streckennummern 4700, 4701, 4800, 4801, 4802, 4860. Es handelt sich hierbei um gewidmete Streckeninfrastruktur. Möchte ein Infrastrukturbetreiber Strecken nicht mehr weiter betreiben, so muss er sie gemäß § 11 Absatz 1 AEG zur Abgabe an Dritte öffentlich ausschreiben. Ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 18 AEG kann ein Verfahren gemäß § 11 AEG nicht ersetzen, weil diese Vorschrift die speziellere Regelung enthält. Jeder Jurastudent lernt spätestens im zweiten Semester den allgemeinen, bereits im römischen Recht üblichen Grundsatz: „lex specialis derogat legi generali“ – was übersetzt heißt: Das speziellere Gesetz verdrängt das allgemeine.

Im Übrigen bestreiten wir, dass die neu geplante Infrastruktur mit dem unterirdischen Durchgangsbahnhof einen gleichwertigen Ersatz darstellt. Zum einen ist aufgrund des fehlenden Gleisvorfeldes eine Zugbildung alleine mit dem unterirdischen Bahnhof adäquat nicht möglich. Zum zweiten gibt es unterirdisch keine ausreichenden Kapazitäten (vor allem bei erwarteten Verkehrszuwächsen).

Da die Deutsche Bahn AG an ihrer Rechtsauffassung festhält, obschon sie nach dem Wortlaut des Gesetzes eindeutig im Unrecht ist, werden wir als eine der ersten Handlungen nach Eintragung der Gesellschaft im Handelsregister sowie anschließender Zulassung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Feststellungsklage erheben mit dem Ziel, festzustellen, dass die Rechtslage ist wie sie ist und wie sie von uns vorstehend dargelegt wurde.

Ziel ist es, die DB Netz AG zu zwingen, die oberirdische Streckeninfrastruktur im Bereich des Stuttgarter Hauptbahnhofs gesetzeskonform nach § 11 Absatz 1 AEG zur Abgabe an Dritte auszuschreiben, wenn sie diese nicht mehr weiter betreiben möchte. Die Stuttgarter Netz AG steht dann zur Übernahme bereit. Wir möchten die oberirdische Infrastruktur zumindest in Teilen weiter betreiben und sehen hierfür sowohl einen Markt als auch einen Bedarf. Derzeit existieren bereits Planungen Dritter, über eigenwirtschaftliche, täglich verkehrende Fernverkehrszüge Stuttgart an Berlin über Heilbronn – Würzburg – Schweinfurt und Erfurt anzubinden.

Vorab erhalten Sie auch weitere Informationen über unsere Internetplattform:

www.stuttgarter-netz.de

Stuttgart, 06.06.2011