

PRESSESPIEGEL

»Das ist keine Illusion, sondern eine klare Chance«

Verbund von Privatbahnen will den Abriss des Stuttgarter Hauptbahnhofs per Klage verhindern. **Ein Gespräch mit Matthias Oomen**

Ein Verbund mehrerer Privatbahnen hat am Montag angekündigt, den Abriss des Stuttgarter Hauptbahnhofs mittels eines Übernahmeartrags für die letzte Meile der Bahntrasse doch noch verhindern zu wollen. Ist der Vorstoß ernst zu nehmen?

Auf alle Fälle, denn er greift einen gravierenden Projektfehler auf. Für Großprojekte wie »Stuttgart 21« ist ein Planfeststellungsbeschluss notwendig, der gewisse rechtliche Folgen hat. Doch die Wirkung dieser Folgen ist ungeklärt. Die strittige Frage lautet: Ersetzt der Neubau den Altbau? Die Deutsche Bahn zieht sich hier auf die »Konzentrationswirkung« eines Planfeststellungsbeschlusses nach Paragraph 75 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz zurück, die eine Entwicklungsfähigkeit des Kopfbahnhofs bedeuten würde. Neben anderen Experten kommen allerdings auch das Netzwerk Privatbahnen und wir als Fahrgastverband Pro Bahn zum Schluss, daß diese »Konzentrationswirkung« im Stuttgarter Fall nicht pauschal gegeben ist, denn hier gilt, daß ein besonderes Gesetz das allgemeine Gesetz verdrängt. Wir meinen, daß Paragraph 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in diesem Fall nach wie vor greift.

Und Sie glauben, daß die Gerichte das genauso sehen werden?

Zunächst wird ein breites Bündnis, in dem eben auch die Beteiligung der Bürgerschaft vorgesehen ist, eine Feststellungsklage anstreben und somit eine Ausschreibung um die Abgabe der letzten Meile erzwingen. Für das Projekt »Stuttgart 21«, bei dem es immer um Immobilienwerte und nie um



Matthias Oomen ist Bundespressesprecher des gemeinnützigen Fahrgastverbands Pro Bahn e.V.

Verkehrswerte ging, ist die letzte Meile der eigentliche Motor. Die letzten Gleiskilometer befinden sich in bester Innenstadtlage und sollen bebaut werden. Fällt diese hochwertige Bebauungsmöglichkeit weg, wird »Stuttgart 21« auch für Spekulanten und deren Gönner uninteressant.

Die Bahn AG leitet aus dem Planfeststellungsbeschluss dagegen das Recht ab, die betreffenden Gleise zurückbauen zu können. Weil der Betrieb lediglich verlegt werde, müsse auch nicht ausgeschrieben werden. Was geben Sie darauf?

Die Streckeninfrastruktur ab Abzweig Rosenstein bis Stuttgart Hauptbahnhof ist eigenständig, führt auch eine eigenständige Streckennummer der DB Netz AG und wird eben nicht durch den Tiefbahnhof ersetzt. Davon abgesehen, erlaubt der Tiefbahnhof keinen wettbewerbsoffenen Verkehr mit Diesellokomotiven. Gerade auch die Gefahr, daß die Deutsche Bahn AG ihre Marktstellung festigen könnte, ist einer unserer Hauptbeweggründe gegen das Projekt.

Die Einschätzung des Netzwerks Privatbahnen – der treibenden Kraft hinter dem Vorhaben – auf diesem Wege womöglich das ganze Projekt »Stuttgart 21« verhindern zu können, wäre demnach nicht illusorisch?

Dahinter stecken keine Illusion, son-

dern eine klare Chance, ein starker Wille und ein breites Netzwerk in der Branche. Ich bin überzeugt davon, daß dieses Vorhaben gelingt.

Aber die fraglichen Flächen hat die Bahn doch längst an die Stadt und andere Projektträger verkauft.

Das müssen die Stadt Stuttgart und die Deutsche Bahn untereinander ausmachen, gegebenenfalls eben auch ausklagen. Das politische Fehlverhalten Dritter in der Vergangenheit kann und darf unsere Entscheidung hier nicht beeinflussen. Das wäre verantwortungslos, schließlich will auch die Mehrheit der Stuttgarter Bevölkerung das Projekt nicht. An dieser Mehrheit haben auch verdrehte Fakten, großangelegte Werbekampagnen oder 157 000 größtenteils eingekaufte Facebook-Accounts nichts geändert.

Wäre eine andere Alternative auch die, daß irgendwann zwei Bahnhöfe bestehen, einer über und einer unter der Erde?

Ja, diese Möglichkeit würde zumindest technisch ohne weiteres bestehen.

Angenommen, es kommt zum Rechtsstreit. Könnte allein die Aussicht auf eine Schlappe die

Verfechter zur Umkehr bewegen?

Wenn die Grundstücke in Stuttgart wegfallen, gibt es mit »Stuttgart 21« nichts mehr zu verdienen. Das wird so manchem, der in der Vergangenheit viel Einfluß auf das Projekt genommen hat, die Laune nachhaltig verderben. Und von dieser Tatsache geht ein klares Signal aus: Ihr könnt versuchen, den Stuttgarter Tiefbahnhof zu bauen. Aber ihr werdet an »Stuttgart 21« keine Sekunde Spaß haben.

Interview: Ralf Wurzbacher