

Frankfurter Rundschau 09.06.2011

Klage gegen Stuttgart 21

Der Bau von Stuttgart 21 muss mit neuen Gegnern kämpfen. Ein Bündnis von Privatbahnen befürchtet Wettbewerbsnachteile durch das Tunnelprojekt und will daher den Weiterbetrieb einiger oberirdischer Gleise notfalls auch juristisch durchsetzen. Das könnte womöglich das Aus für S21 bedeuten.



Das Lager der Gegner von Stuttgart 21 wächst.

Foto: dpa

Ein Bündnis von Privatbahnen macht mobil gegen das Bauprojekt Stuttgart 21. Die Konkurrenten der Deutschen Bahn (DB) haben die Stuttgarter Netz AG (SNAG) gegründet. Ziel des neuen Bündnisses: der Erhalt des bestehenden Kopfbahnhofs am Neckar. Die SNAG befürchtet schwere Wettbewerbsnachteile durch das Tunnelprojekt Stuttgart 21 und will daher den Weiterbetrieb einiger oberirdischer Gleise notfalls auch juristisch durchsetzen.

Das könnte womöglich das Ende für S21 bedeuten. Denn mit dem Weiterbetrieb wären die Pläne für die nach 2019 geplanten neuen Stadtviertel auf dem bestehenden Gleisfeld Makulatur. Die DB könnte die Bahnanlagen nicht wie geplant stilllegen, entwidmen und abreißen. Der Staatskonzern geht bisher davon aus, dass die vorliegende Genehmigung zum Bau des Tunnelbahnhofs – der sogenannte Planfeststellungsbeschluss – den Abbau der oberirdischen Anlagen mit beinhaltet.

Die Privatbahnen bezweifeln das schon länger und sehen sich nun durch ein aktuelles Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages voll bestätigt, das der FR vorliegt. Die Studie 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, bedeutet das, dass die bestehenden Stuttgarter Bahnanlagen vor der Stilllegung zwingend ausgeschieden werden müssen. Bewerber könnten sich dann bewerben und zumindest Teilstrecken weiter betreiben – und zwar auf dem Gelände, wo nach 2019 Büro- und Wohnviertel entstehen sollen. Genau diesen Weiterbetrieb beabsichtigen einige Privatbahnen nun.

Im Internet (www.stuttgarter-netz.de) hat sich das neue Bündnis schon formiert. Mit einer Feststellungsklage will die Stuttgarter Netz AG die DB zwingen, die bestehenden oberirdischen

Anlagen auszuschreiben. Sie will dann einige Zufahrten und Rangiergleise übernehmen, weiter betreiben und so Stilllegung und Abbau verhindern. Das Bündnis sieht unter anderem Bedarf für Fernzüge auf der Strecke Stuttgart-Berlin in Konkurrenz zur DB und rechnet fest mit einem juristischen Erfolg.

Hinter der Klage steht unter anderem der Jurist Alexander Kirfel. Der Bahnexperte leitet auch das Netzwerk Privatbahnen, das in Berlin die Interessen von rund 30 Güterbahnen vertritt. „Die Rechtslage ist eindeutig“, betont Kirfel und verweist auf Paragraph 11 im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Demnach dürfen Bahnanlagen nur stillgelegt werden, wenn sich kein Betreiber mehr findet. Vor dem Gleisabbau müssen die Anlagen zwingend öffentlich ausgeschrieben werden.

Die Deutsche Bahn vertritt die Ansicht, der Planfeststellungsbeschluss für den Tunnelbahnhof reiche aus und eine Ausschreibung sei nicht nötig. Beim Staatskonzern sieht man den Vorstoß daher betont gelassen.

Die SNAG dagegen ist sicher, dass die DB die oberirdischen Anlagen ausschreiben muss. Der Experte verweist auf den Präzedenzfall Wiehltalbahn, der in der Branche für einiges Aufsehen sorgte. Im Rheinland scheiterte bereits die – von der DB und einigen Kommunen beabsichtigte – Stilllegung und Bebauung von Betriebsgelände, weil ein DB-Konkurrent erfolgreich dagegen klagte und den Weiterbetrieb vor Gericht durchsetzte. Mit der Feststellungsklage, die schon bald eingereicht werden soll, will die SNAG einen ähnlichen Coup landen, der S21 im Erfolgsfall die Grundlage entziehen würde.

„Wir wollen die Rechtsverhältnisse klären, bevor weitere Tatsachen geschaffen werden“, sagt Torsten Sewerin, neuer Verbandschef des Netzwerks Privatbahnen, der die Klage ebenfalls unterstützt. Im Hauptberuf leitet der Bahnmanager das Unternehmen NBE Rail in Aschaffenburg. Namentlich wollen die Unternehmen und Privatleute, die der SNAG angehören, noch nicht genannt werden – aus Furcht vor Repressalien des großen Konkurrenten DB, der das gesamte deutsche Streckennetz besitzt und betreibt.

Das Bündnis befürchtet durch den Tunnelbahnhof massive Wettbewerbsnachteile. Erstens sei S21 mit nur noch acht statt bisher 16 Gleisen nicht ausreichend leistungsfähig. Zweitens könnten in den Tunneln nur Züge mit teurer neuer Signaltechnik (ETCS) und zudem keine Dieselmotoren fahren. Zudem fielen Abstell- und Wartungsmöglichkeiten weg.

Die SNAG-Partner wollen daher den oberirdischen Bahnhof wenigstens in Teilen erhalten, um erwarteten Verkehrszuwachs auf der Schiene aufzufangen. Zwei konkrete Streckenabschnitte hat man sich für den Weiterbetrieb bereits ausgesucht.

Das Aus für S21 würde das Netzwerk Privatbahnen kaum bedauern. Bereits bei der Schlichtung hatte es sich gegen das Vorhaben ausgesprochen. „Stuttgart 21 und die ICE-Neubaustrecke bringen unseren Güterbahnen kaum Vorteile, verschlingen aber mindestens 7 bis 8 Milliarden Euro, die für viel wichtigere Bahnprojekte bundesweit gebraucht werden“, kritisiert Sewerin.