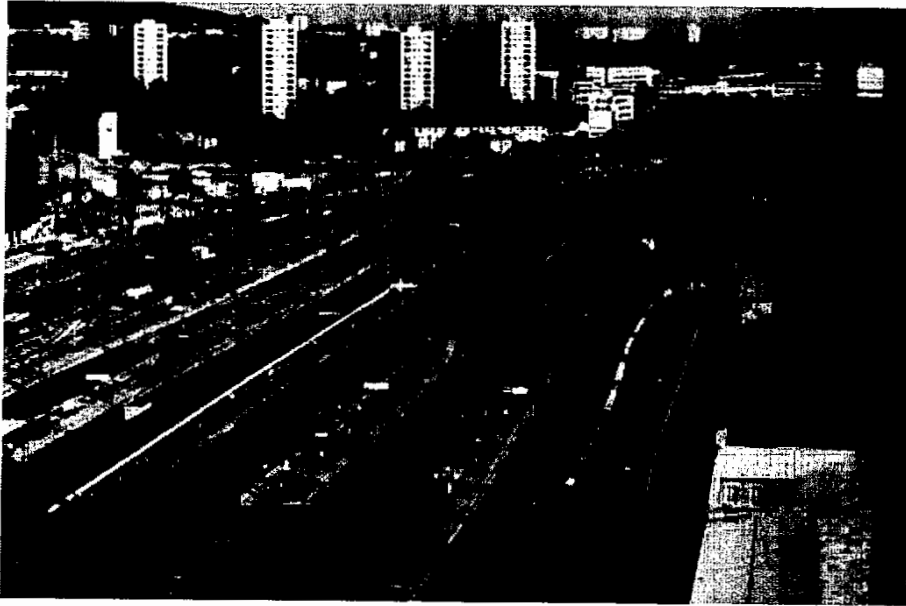


PRESSESPIEGEL

DB-Rivalen wollen Kopfbahnhof retten

Von Josef Schunder, aktualisiert am 10.08.2011 um 18:24



Noch führen Gleise oberirdisch in den Stuttgarter Hauptbahnhof. Aus Sicht der Netz AG soll das auch künftig so bleiben. Foto: dpa

Stuttgart - Auf dem Weg zur Inbetriebnahme eines Tiefbahnhofs und zum Abbau des heutigen Gleisfeldes schiebt sich der Deutschen Bahn ein weiteres juristisches Hindernis in den Weg. Mehrere Privatbahngesellschaften wollen mit gerichtlicher Hilfe Stuttgarts Kopfbahnhof retten.

Alexander Kirfel ist "zu 100 Prozent" davon überzeugt: Der Kopfbahnhof wird nicht abgebaut, sondern erhalten werden. Der Geschäftsführer des Netzwerks Privatbahnen in Berlin hat sich zu diesem Zweck mit ein paar "mittelständischen Eisenbahnunternehmen und Führungskräften der Eisenbahn-Branche" zusammengetan und die Stuttgarter Netz AG gegründet.

Stadtverwaltung stimmt Bahn zu

Am 3. August sei sie durch notarielle Beurkundung bereits als "Vorgesellschaft" aus der Taufe gehoben worden, teilte Kirfel mit. So bald sie ins Handelsregister eingetragen und rechtsfähig sei, soll sie zweierlei tun: ihre Zulassung als "Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen" beantragen und beim Verwaltungsgericht Klage einreichen - eine sogenannte Feststellungsklage. Das Gericht soll feststellen, dass vor der Aufhebung des Kopfbahnhofs mit seinem Gleisvorfeld und seinen Zulaufstrecken erst einmal ein sogenanntes Freistellungsverfahren gemäß dem Allgemeinen Eisenbahn-Gesetz (AEG) notwendig ist.

Dieses Gesetz sieht vor, dass vor der Beseitigung von Eisenbahnanlagen diese zuerst für andere Interessenten ausgeschrieben werden. Von den Bietern werden dann allerdings ein Betriebskonzept und ein finanzieller Ausgleich erwartet.

Die DB allerdings pochte bisher stets darauf, sie könne auf der Grundlage der Genehmigungen für den Bau des unterirdischen Durchgangsbahnhofes die oberirdischen Gleisanlagen als "notwendige Folgemaßnahme" gemäß Paragraf 75 des Verwaltungsverfahrensgesetzes ohne Stilllegungs- bzw. Freistellungsverfahren zurückbauen. Die Stadtverwaltung stimmte am Mittwoch der Haltung der DB zu. Man glaube nicht, dass es sich um eine Stilllegung des Bahnhofs handle, sondern um eine Erneuerung zugunsten von mehr Leistungsfähigkeit. Weil es dazu eine Anfrage der Grünen gibt, werde man noch einmal mit der DB Kontakt aufnehmen.

Die Stuttgarter Netz AG ist überzeugt, dass sie selbst die Rechtslage richtig interpretiert und Erfolg haben wird, sagt Kirfer, der als Aufsichtsratsvorsitzender fungiert. Sicherlich werde man nicht den kompletten Kopfbahnhof nutzen können. Ein Teil davon werde reichen. Welcher Teil das sein soll, müsse man jetzt noch nicht präzisieren. Gleiches gelte für den Preis der Übernahme.

Grundsätzlich komme Pacht oder Kauf infrage, sagt Kirfer. Bei der Bestimmung des Preises werde man aber nicht über Grundstückswerte in der Größenordnung von 700 Millionen Euro für die jetzigen Gleisflächen hinter dem Bahnhofsgebäude reden, wie es zurzeit in der S-21-Diskussion geschieht. Ausschlaggebend sei der Ertragswert der Eisenbahn-Infrastruktur.

Netz AG unterstützt Geißlers Kombi-Lösung

"Die DB will eine Monopol-Infrastruktur aufbauen", kritisiert Kirfer. Anders als die DB erkennt die Netz AG ein "echtes Verkehrsbedürfnis" daran, dass auf jeden Fall Teile des oberirdischen Kopfbahnhofs erhalten werden - selbst wenn S21 realisiert wird. Sonst könnten dieselbetriebene Züge nicht mehr nach Hechingen, Albstadt, Balingen und Sigmaringen durchgebunden werden, weil Dieselloks nicht in den Tiefbahnhof einfahren dürften. Die Strecke der Zollern-Alb-Bahn nach Balingen müsste dann elektrifiziert werden. Ohne Kopfbahnhof wären beim Regionalverkehr künftig auch keine Verkehrszuwächse mehr möglich, da acht Gleise im Tiefbahnhof nicht ausreichen würden. Überdies verteuere sich der Nahverkehr in dem auf den Fernverkehr ausgelegten Tiefbahnhof drastisch zum Nachteil der öffentlichen Kassen.

Die Netz AG unterstützt ausdrücklich den Vorschlag von S-21-Schlichter Heiner Geißler (CDU), den gesamten Nahverkehr auf zehn bis zwölf der bisher 16 Gleise an der Erdoberfläche zu lassen und im unterirdischen Durchgangsbahnhof nur vier Gleise vorzusehen: "Aus verkehrlichen Gründen wäre dies für Stuttgart die sinnvollste und zudem die wirtschaftlichste Lösung."