

»Unzulässige Wettbewerbsverzerrung«

Torsten Sewerin: Der Geschäftsführer der Nordbayerischen Eisenbahn will den überirdischen Stuttgarter Hauptbahnhof für den Nahverkehr retten

Aschaffenburg/Stuttgart Den oberirdischen Stuttgarter Hauptbahnhof zumindest teilweise erhalten, wenn der unterirdische Durchgangsbahnhof »Stuttgart 21« gebaut wird: Dies will die Nordbayerische Eisenbahn GmbH (NBE), die im Leiderer Hafen in Aschaffenburg sitzt. Die NBE verfolgt dieses Ziel als Mitgesellschafterin der in Gründung befindlichen »Stuttgarter Netz AG«, die dafür sogar den Klageweg nicht scheut.



Hintergrund ist unter anderem, dass dieselgetriebene Züge, die meist den Nahverkehr bedienen, in den Tiefbahnhof nicht einfahren dürfen. Über Ziele und Beweggründe sprach unser Mitarbeiter Ernst Bäßler mit NBE-Geschäftsführer Torsten Sewerin. Der 40-Jährige ist einer der beiden Vorstände der Anfang August in Aschaffenburg notariell beurkundeten Vorgesellschaft der neuen AG.

Heiner Geißler hat den Vorschlag gemacht, den unterirdischen Durchgangsbahnhof nur viergleisig für den Fernverkehr auszubauen und den Nahverkehr oberirdisch zu belassen. Ging danach ein »Ruck« durch Sie oder hatten sich Ihre Geschäftspartner und Sie schon vorher mit der »Kombilösung« befasst?

Dass Geißlers Schlichtungsauftritt und unsere Gesellschaftsgründung so dicht aufeinander folgten, ist vielleicht Zufall. Die NBE ist Mitglied eines Netzwerks von 30 privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Unser Gremium stand von Anfang an dem DB-Projekt »Stuttgart 21« ablehnend gegenüber. Da in den unterirdischen Bahnhof nur Elektrozüge einfahren dürfen, würden alle unsere Mitglieder, die durchgehende Verbindungen mit dieselbetriebenen Zügen von ländlichen Nebenstrecken direkt in die City anbieten wollen, ausgesperrt bleiben. Dies ist eine unzulässige Wettbewerbsverzerrung zugunsten der DB. Aus diesem Grunde haben wir seit Herbst letzten Jahres intensiv an der Umsetzung der Kombilösung gearbeitet.

Warum bedurfte es dazu der Gründung einer neuen Gesellschaft? Könnte theoretisch nicht auch die NBE Rail den oberirdischen Bahnhof übernehmen?

Das wäre rechtlich nicht möglich. Aus gutem Grund sorgt der Gesetzgeber seit der Bahnreform für eine Trennung von Netz und Betrieb. Die »Stuttgarter Netz AG« ist ein reines Infrastrukturunternehmen und wird niemals selbst Verkehr betreiben.

Die NBE-Rail wiederum ist ein reines Verkehrsunternehmen, dem keine Schienenstränge gehören dürfen.

Sie wissen, dass die Bahn die Kombilösung ablehnt. Die in Stuttgart mitregierende SPD steht ebenfalls nicht dahinter, und auch die grün-rote Landesregierung hat sich sehr skeptisch geäußert. Wie wollen Sie ihr Konzept gegen den Willen der Bahn durchsetzen?

Wir werden um eine Feststellungsklage nicht umhin kommen...

.. egal, wie hoch das Prozessrisiko ist? Woher nehmen Sie Ihren Optimismus? Die Bahn-Juristen werden Ihnen den Planfeststellungsbeschluss um die Ohren hauen und Ihnen zurufen: »Dadurch sind alle entbehrlich gewordenen Anlagen automatisch entwidmet.«

Genau das stimmt nicht. Hier wird die Öffentlichkeit für dumm verkauft. Wir berufen uns auf festgeschriebenes Recht, das Allgemeine Eisenbahngesetz. Dort ist klar geregelt, dass ein Stilllegungsverfahren von Bahngleisen getrennt vom Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Ein Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages bestätigt unsere Rechtsauffassung, wenn wir sagen: Die Bahn muss - Planfeststellung hin oder her - die oberirdischen Anlagen zur Übernahme durch Dritte förmlich ausschreiben. Wenn wir als »Dritte« zur Übernahme bereit sind, darf nichts stillgelegt werden. Hierzu gibt es eine gefestigte Rechtsprechung, die auch der DB bekannt sein dürfte. Es gibt einen Parallelfall: Im Rheinland müssen vier Kommunen eine Strecke weiter betreiben. Nach dem Kauf der Trasse für einen sechsstelligen Betrag waren sie im Irrglauben, diese für eisenbahnfremde Zwecke nutzen zu können. Heute rollen dort nach einem erfolgreichen Klageverfahren die Züge eines privaten Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Und wenn der unterirdische Bahnhof nicht gebaut wird, weil entweder die geplante Volksabstimmung das Projekt kippt oder sich die Ansicht des Verfassungsrechtlers Hans Meyer durchsetzt, der den Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 sei nichtig, weil verfassungswidrig - was machen Sie dann?

Die neue Gesellschaft hat nicht nur den Stuttgarter Hauptbahnhof im Fokus. Ich betone nochmals: Sie ist eine Netzbetreiberin, die in ganz Deutschland Streckeninfrastrukturanlagen, die die Deutsche Bahn zur »Übernahme durch Dritte« ausschreibt, übernehmen möchte, um sie vor einer Stilllegung zu bewahren. Ein Beispiel aus der Region: Die Demontage der Gleise nach Großostheim hätte verhindert werden können, wenn ein Unternehmen wie die Stuttgarter Netz AG zur Übernahme bereit gewesen wäre.

Die Mitarbeit der NBE in der Stuttgarter Netz AG ist ja nur eine von verschiedenen Aktivitäten. Wie geht es in Ihrem sächsischen Engagement voran? Was machen die Aktivitäten in Polen?

In Sachsen fahren wir auf dem Dieselnetz rund um Dresden sehr stabil und mit guter Auslastung. Auch unsere touristischen Angebote rund um das Erzgebirge, die Sächsische Schweiz und die »Bierstadt« Radeberg laufen hervorragend. In Polen erhielten wir am Anfang April die förmliche Zulassung für den Personen- und Güterverkehr. Wir haben auch schon einen Stamm ernsthafter Interessenten an unseren Leistungen, so zum Beispiel grenzüberschreitende Regionalverkehrszüge. Nach Erhalt des sogenannten »SMS-Sicherheitszertifikats« werden wir dann östlich der Oder durchstarten.