

Stuttgart, 16.01.2013

Persönlich!

«Name1»

«Name2»

«z_Hd»

«Strasse»

«Land»«PLZ» «Ort»

Stuttgart 21 - wenig beachtete Fakten

Sehr geehrter Herr

Wir möchten Sie als Mandatsträger über bislang in der Öffentlichkeit wenig beachtete Fakten zum Projekt Stuttgart 21 informieren und senden Ihnen deshalb in der Anlage Kurzinformationen und Dokumente zu folgenden für die Stadt wichtigen Bereichen des Projekts:

- **Städtebauliche Option auf der Gleisfläche vor dem Kopfbahnhof**

Eine Voraussetzung für die städtebauliche Nutzung des freiwerdenden Gleisvorfelds wäre ein Stilllegung dieses Teils der Eisenbahn-Infrastrukturanlage, die vom Eisenbahn-Bundesamt nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes genehmigt werden müsste. Diese kann nur erteilt werden, wenn u.a. Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot zur Nutzung zu üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind. Im Hinblick auf das bereits bekannt gewordene Interesse an der Nutzung von Teilen des Kopfbahnhofs durch private Bahnunternehmen wird dies wohl kaum zustande kommen. Die Aussage im Planfeststellungsbeschluss zum Tiefbahnhof, es handle sich nicht um einen Rückbau, sondern um einen Umbau, ist sachlich offensichtlich unzutreffend. Das folgt zwingend aus § 14 AEG, nach dem auch anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen die diskriminierungsfreie Benutzung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur zu gewähren ist.

Die Stuttgarter Netz AG – SNAG – hat einen solchen Anspruch bereits bekundet und, soweit dies bekannt wurde, schon eine entsprechende Klage eingereicht.

<http://www.stuttgarter-netz.de/>

(s. Anmerkung 1)

Als ein für derartige Privatnutzung typisches Beispiel sei auf die Wiehltalbahn verwiesen, bei der der Versuch einer Gemeinde, die von der Bahn das Gleisgelände erworben hatte und dem Betreiberverein die Betriebserlaubnis entziehen wollte, vor dem Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen scheiterte.

(s. Anmerkung 2)

- **Rückbau der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit des Bahnknotens durch Stuttgart 21**

Stuttgart 21 wurde noch 2007 mit einer Leistungserhöhung um 100% beworben (im Turmforum findet man dieses Versprechen sogar heute noch!). In den Finanzierungsverträgen zu S21 von 2009 wurde eine Leistungserhöhung für S21 um 50% verbindlich vereinbart. Diese Zahl lag den Entscheidungen der Parlamente zu Grunde. Inzwischen ist belegt und gerichtlich bestätigt, dass Stuttgart 21 nur 32 Züge in der Stunde leistet und auch so ausgelegt wurde. Stuttgart 21 leistet also weniger als der aktuelle Kopfbahnhof.

(Dokument s. Anlage)

- **Verkehrlicher Leistungsvergleich Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21 und Wertschöpfung**

(Studie der SMA im Auftrag der ehemaligen Ministerin Tanja Gönner),

siehe auch Faltblatt „Warum der Fortschritt oben fährt“, Kapitel 5. (Dokument s. Anlage)

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. haraldschorr@arcor.de
 Weitere Informationen finden Sie auch unter <http://www.ingenieure22.de/>

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Harald Schorr Dipl.-Ing. Wolfgang Jakubeit Dipl.-Ing. Prof. Dr. Uwe Dreiss Dipl.-Ing. Frieder Faig Heidi Keilbach

Anmerkung 1: Zur Situation Planfeststellung:

(Zitat aus Planfeststellungsbeschluss des EBA zum Abschnitt 1.1 Seite 158;
 EBA-Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 (Talquerung) Datum: 28.01.2005.)

„Auch der Rückbau des Gleisvorfeldes ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Insofern besteht kein Anlass, über die Frage des §11 AEG zu entscheiden.“

Die Stadt hat also aufgrund der bisherigen Genehmigungen keinerlei Sicherheit oder Anspruch darauf, die Flächen städtebaulich zu nutzen.

Anmerkung 2: Zum Ausgang des Rechtsstreites um die Wiehltalbahn:

(<http://de.wikipedia.org/wiki/Wiehltalbahn#Rechtsstreit> / Bundesanzeiger).

Die Gemeinde Wiehl beharrte jedoch weiterhin auf dem Abriss der Bahnstrecke und stellte Anfang Mai 2007 einen Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG bei der Bezirksregierung Köln. Im November 2008 wurde vom Verwaltungsgericht Köln entschieden, dass die **Entwidmung** aufgrund des bestehenden Betriebes nicht rechtens war. **Zudem empfahl das Gericht** den klagenden Kommunen, zu überdenken, weitere Klagen zu erheben, **da ein anderer Ausgang von Verfahren aufgrund der eindeutigen Rechtslage nicht zu erwarten sei** und diese Klagen mit Steuergeldern bezahlt würden.

Stuttgart 21 und das Recht der Stilllegung und Freistellung von Eisenbahninfrastruktur

VON FLORIAN J. ANDERS UND JULIAN NOLTE

Mit dem „Friedensvorschlag“ Heiner Geißlers und des Schweizer Ingenieurbüros SMA hat die Debatte um das Projekt Stuttgart 21 (S21) am 29.07.11 eine neue Dimension bekommen. Seither wird allenthalben über eine mögliche Kombination aus Kopf- und Tiefbahnhof diskutiert. Undenkbar ist die Koexistenz eines ober- und eines unterirdischen Bahnhofs im Zentrum Stuttgarts jedoch schon etwas länger nicht mehr, nachdem ein Zusammenschluss verschiedener privater Eisenbahngesellschaften angekündigt, Anlagen des gegenwärtig bestehenden Kopfbahnhofs übernehmen zu wollen (vgl. BAHN-REPORT 4/11, S. 11). Die Stuttgart Netz AG i.G., ein in Gründung befindliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), beruft sich dabei insbesondere auf die Rechtssprechung zur Wiehltalbahn in Nordrhein-Westfalen. Vor wenigen Jahren hatte die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) den Erhalt dieser von ihr betriebenen Nebenbahn im Oberbergischen gerichtlich gegen kommunale Interessen durchsetzen können. Wie auch die Gemeinden im Wiehltal möchte die Stadt Stuttgart die möglicherweise freiwerdenden Flächen, die gegenwärtig dem Eisenbahnbetrieb dienen, städtebaulich umnutzen. Zu einer Einstellung des Bahnverkehrs ist es im Wiehltal auf Grund des Fachplanungsrechts der Eisenbahn jedoch nicht gekommen, und es spricht einiges dafür, dass auch in Stuttgart nach der geplanten Inbetriebnahme des unterirdischen Durchgangsbahnhofs der bestehende Kopfbahnhof – zumindest in Teilen – sowie dessen Zulaufstrecken als Verkehrsanlage der Eisenbahn erhalten werden müssen, so sich tatsächlich ein EIU bereit erklären sollte, diese Anlagen zu übernehmen.

Grundlagen

Einer Kommune steht nach Art. 28 Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) das Recht zu, „alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln“. Dies begründet die so genannte kommunale Planungshoheit mit dem Recht der Bauleitplanung, was u.a. die Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen für das Gemeindegebiet umfasst. Maßgebliches Regelwerk für die Bauleitplanung ist das Baugesetzbuch (BauGB). § 38 BauGB schließt jedoch die Anwendung der üblicherweise geltenden Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans aus, sofern es sich bei der geplanten Anlage um eine bauliche Maßnahme von überörtlicher Bedeutung aufgrund eines Planfeststellungsverfahrens handelt. Hierunter fallen z.B. die Verkehrsanlagen der Eisenbahn i.S. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Bei bereits langfristig bestehenden Bahnanlagen wird die Planfeststellung bei fehlender Nachweisbarkeit durch entsprechende Unterlagen kraft der so genannten unvorstellbaren Verjährung vermutet.

Aus § 18 AEG, der die Planfeststellung für Verkehrsanlagen der Eisenbahn regelt, ergibt sich in Verbindung mit § 38 BauGB der so bezeichnete Fachplanungsvorbehalt für Eisenbahnanlagen. Flächen, die der fachplanerischen Planfeststellung unterliegen, sind damit der kommunalen Bauleitplanung entzogen. Anschaulich formuliert heißt das: Eine Gemeinde darf durch ihre kommunale Bauleitplanung nicht in die zweckentsprechende Nutzung eines Bahngeländes eingreifen.

Selbst eine förmlich nach § 11 AEG stillgelegte Strecke verliert noch nicht ihre Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn. Die allgemeine Planungshoheit über Bahnflächen erlangt eine Kommune erst nach dem Anschluss eines so genannten Freistellungsverfahrens nach § 23 AEG zurück, das die fachplanerische resp. eisenbahnspezifische Zweckbindung der Grundstücke beendet. Die Stilllegung nach § 11 AEG ist regelmäßig nur die Vorstufe der Freistellung eines Grundstückes von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG. Hierbei muss im Freistellungsverfahren insbesondere festgestellt werden, dass das öffentliche Verkehrsbedürfnis an der bahnspezifischen Nutzung der Fläche gegenwärtig und auf absehbare Zeit entfallen ist. Bis

zur AEG-Novelle von 2005 war insoweit von der – gesetzlich nicht geregelten, aber gleichwohl mehrheitlich anerkannten – Entwidmung die Rede. Mit dem neuen § 23 AEG wurde das Verfahren zur rechtlichen „Entsorgung“ von Betriebsanlagen der Eisenbahn erstmals positivrechtlich gefasst. Einen Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken können gemäß § 23 Abs. 1 AEG neben dem betroffenen EIU sowohl der Grundstückseigentümer als auch die Gemeinde, auf deren Gebiet sich das betreffende Grundstück befindet, stellen.

Der Rechtsstreit um die Wiehltalbahn

Auf das Antragsrecht in § 23 Abs. 1 AEG beriefen sich auch einige oberbergische Kommunen, als sie in den Jahren 2006–2008 versuchten, die Grundstücke der Strecke Osberghausen – Waldbröl von Bahnbetriebszwecken freistellen zu lassen. Die auch als Wiehltalbahn bezeichnete Strecke war auf Antrag von DB Netz im Dezember 1997 durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zunächst förmlich stillgelegt worden, nachdem DB Cargo den Güterverkehr eingestellt hatte. Ab Ende der 1990er Jahre fanden im Wiehltal jedoch

wieder Ausflugsfahrten und später auch Gütertransporte auf der Schiene statt, nun allerdings mit der RSE als EIU, welche die Grundstücke samt der darauf befindlichen Infrastruktur von der DB AG pachtete. Im Dezember 2006 erwarben die anliegenden Kommunen die Grundstücke und damit nach geltendem Zivilrecht – als so genannte wesentliche Bestandteile – auch zugleich die darauf befindlichen Bahnanlagen der Wiehltalbahn und diejenigen der anschließenden Wissertalbahn vom DB-Konzern. Den bestehenden Pachtvertrag mit der RSE wollten die neuen Eigentümer nun nicht mehr verlängern, um die aufgekauften Grundstücke einer angestrebten Neunutzung zuführen zu können. Das Bahngelände sollte z.B. für den Straßenbau und die Erweiterung zweier Großbetriebe umgenutzt werden.

Das Landesverkehrsministerium als zuständige Aufsichtsbehörde über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) in Nordrhein-Westfalen verweigerte der RSE nunmehr eine längerfristige Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG für die Wiehltalbahn, weil man in Düsseldorf nach dem Ende des Pachtverhältnisses keine recht-

Ein Brennpunkt im Streit um die Zukunft der Wiehltalbahn war der geplante Bahnübergang im Zentrum von Wiehl. Mit einer Stilllegung bzw. Freistellung der Eisenbahnanlagen erhofften sich die Bahngegner, auf dessen Bau verzichten zu können. Es kam anders – nun wird der Bahnübergang in konstruktiver Zusammenarbeit von Stadt Wiehl und RSE gebaut.



Foto (30.09.06; im Vordergrund die bereits damals auf die Gleise zuführende neue Straße): U. Clees

liche Grundlage mehr für den Bahnbetrieb auf dieser Strecke sah. Die RSE, welche die Wiehltalbahn weiterhin betreiben wollte, beschritt daraufhin den Rechtsweg und verklagte das Land Nordrhein-Westfalen auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung. Das Land berief sich hingegen auf die fehlende zivilrechtliche Befugnis der RSE zur Nutzung der Bahnanlagen, nachdem der Pachtvertrag ausgelaufen sei. Im Januar 2007 entschied das Verwaltungsgericht (VG) Köln zu Gunsten der RSE und verurteilte das Land Nordrhein-Westfalen, der RSE eine längerfristige Betriebsgenehmigung für die Wiehltalbahn zu erteilen. In der Urteilsbegründung heißt es sinngemäß, dass die öffentlich-rechtliche Eigenschaft eines Grundstückes als Bahnanlage auch im Genehmigungsverfahren höher zu bewerten sei als die zivilrechtliche Verfügungsbefugnis darüber. Die in § 6 AEG angeführten Anforderungen zur Erteilung einer Betriebsgenehmigung seien abschließend; die zivilrechtliche Verfügungsbefugnis durch Pacht oder Eigentum über die Infrastruktur einer Eisenbahnstrecke sei zu ihrem Betrieb nicht zwingend erforderlich¹. Daraus ergab sich, dass die RSE selbst ohne einen Pachtvertrag Anspruch auf die Erteilung einer Betriebsgenehmigung für die Wiehltalbahn hatte.

Obwohl das Verkehrsministerium zur Erteilung einer Betriebsgenehmigung verurteilt worden war, weigerte es sich zunächst, diese tatsächlich zu erteilen. Da die alte Betriebsgenehmigung auslief, musste die RSE erneut vor Gericht ziehen und die Erteilung der Betriebsgenehmigung im einstweiligen Rechtsschutz erzwingen.

Am 07.07.08 wies das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen zudem den Antrag des Landes auf Zulassung der Berufung in dem ersten Verfahren ab, was das o. g. Urteil des VG Köln vom 26.01.07 rechtskräftig werden ließ². Durch das nunmehrige Vorhandensein einer Betriebsgenehmigung für die RSE war eine erneute Stilllegung der Wiehltalbahn nach § 11 AEG und wegen des dadurch ermöglichten Verkehrs auch eine Freistellung nach § 23 AEG an sich schon von Rechts wegen unmöglich geworden.

Der Rechtsstreit um die Wiehltalbahn war dennoch nicht beendet: Nach Ansicht der Stadt Wiehl und der weiteren Anliegerkommunen ergab sich aus § 23 Abs. 1 AEG für sie trotzdem ein Anspruch auf die Freistellung der Streckengrundstücke, weshalb sie bereits im Mai 2007 einen derartigen Antrag bei der Bezirksregierung Köln gestellt hatten. Die Kölner Bezirksregierung als zuständige Aufsichtsbehörde über NE-Infrastruktur gab diesem Antrag am 21.09.07 auch statt und stellte trotz bestehender Betriebsgenehmigung und ohne förmliche Stilllegung die Grundstücke der Wiehltalbahn von Bahnbetriebszwecken frei. Die Bezirksregierung schloss sich damit der Auffassung der Kommunen an, dass aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsleistung auf der Wiehltalbahn kein Verkehrsbedürfnis mehr bestehe und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbindung nicht mehr zu erwarten sei.

Mit einer rechtskräftigen Freistellung hätten die Kommunen wieder die Planungshoheit über die Grundstücke der Wiehltalbahn erlangt, doch erneut beschritt die RSE den Rechtsweg und ging jetzt gegen die von der Bezirksregierung

erlassene Freistellung vor. Die Verwaltungsgerichtsbarkeit hatte dieses Mal die Frage zu klären, ob Kommunen und Grundstückseigentümer aus dem in § 23 Abs. 1 AEG kodifizierten Antragsrecht auch einen Freistellungsanspruch für solche Bahnflächen ableiten können, die nicht förmlich nach § 11 AEG stillgelegt sind und auf denen weiterhin Eisenbahnverkehr abgewickelt wird. Im November 2008 bestätigte das VG Köln die Auffassung der RSE, dass die Freistellung aufgrund des bestehenden Eisenbahnbetriebes nicht rechtmäßig gewesen sei³. Die durch die Bezirksregierung erteilten Freistellungsbescheide wurden durch das Urteil aufgehoben. Nachdem Anfang 2009 bekannt wurde, dass sowohl die Kölner Bezirksregierung als auch die Kommunen nicht gegen diese Entscheidung vorgehen würden, konnte auch dieser Rechtsstreit endgültig ad acta gelegt werden. Inzwischen wurde ein Pachtvertrag zwischen den Anliegerkommunen und der RSE geschlossen, der Weiterbetrieb der Wiehltalbahn durch die RSE ist somit gesichert (siehe dazu *BAHN-REPORT* 3/2011, S. 52).

Zusammenfassend lassen sich aus dem Rechtsstreit um die Wiehltalbahn zwei grundsätzlich interessante Feststellungen abschichten:

- Ein kommunaler Anspruch auf Freistellung lässt sich aus § 23 AEG nicht begründen, solange ein vorhandenes oder absehbares öffentliches Verkehrsbedürfnis für die betroffene Eisenbahninfrastruktur besteht. Das zeitliche Intervall der Fahrten oder die erbrachte Verkehrsleistung spielen dabei keine Rolle. Selbsttouristische Gelegenheitsverkehre würden sehr wahrscheinlich einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken entgegenstehen. Dazu das VG Köln: „Auch Wochenendfahrten in einer reizvollen Gegend können mit dem Ziel der Ortsveränderung und damit zur Befriedigung eines Verkehrsbedürfnisses durchgeführt werden“⁴. Diese Frage wurde im Rechtsstreit um die Wiehltalbahn jedoch nicht abschließend beantwortet, da die bestehenden Gütertransporte und der weitere Personenverkehr, etwa zu Stadtfesten, für die Rechtfertigung eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses herangezogen werden konnten⁵. Die Hürden für einen Nachweis, dass es kein Verkehrsbedürfnis für die Eisenbahninfrastruktur mehr gibt und diese freigestellt werden kann, wurden damit sehr hoch gelegt. In der Folgezeit hat daher beispielsweise das EBA im Fall der Ilztalbahn Passau – Freyung ein bloßes, tragfähiges Konzept zur Reaktivierung für den Nachweis des Verkehrsbedürfnisses genügen lassen.

- Ist eine Fläche als Verkehrsanlage der Eisenbahn planfestgestellt, so darf die Fläche keiner der Zweckbestimmung zuwiderlaufenden Nutzung zugeführt werden. Auch die Selbstverwaltungsgarantie der Kommunen in Art. 28 Abs. 2 GG oder das im Grundgesetz für Private (für Gemeinden als Teil des Staates gelten die Grundrechte ohnehin nicht als Begünstigungen) verankerte Eigentumsgrundrecht (Art. 14 GG) ändern daran nichts. Die sachenrechtliche Verfügungsbefugnis (etwa das Eigentum) ist im Fachplanungsrecht nämlich nicht ausschlaggebend: Die Wiehltaler Gemeinden wurden zwar Eigentümer der Bahngrundstücke, konnten aber trotzdem nicht nach Belieben mit diesen verfahren, weil

ein Gesetz dem entgegenstand bzw. entgegensteht. Das VG Köln befand zutreffend, dass das öffentlich-rechtliche Fachplanungsrecht die zivilrechtliche Verfügungsbefugnis über das Eigentum überlagert. Die Planfeststellung (bzw. – bei strenger Sicht – die nach ihr ohne eigene gesetzliche Grundlage auch noch erfolgte Widmung) darf daher als eine besonders „heftige“ – in der Sprache der Juristen – Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums angesehen werden.

Zurück zu S21

Wie wirken sich die gewonnenen Erkenntnisse nun auf das Vorhaben S21 aus? Zur Beantwortung dieser Frage muss man vorrangig mehrere andere Fragen stellen und beantworten:

- Zu klären ist, ob der bisherige Kopfbahnhof dem Anwendungsbereich des § 11 AEG unterfällt. Dazu könnte auf den Wegfall eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofes oder auf die nicht unerhebliche Verringerung der Kapazität abgestellt werden, sofern es sich bei dem neuen Bahnhof nicht schlicht um einen gleichwertigen Ersatz handelt. Letzteres erscheint angesichts der betrieblichen Restriktionen im geplanten Tiefbahnhof (z.B. ist kein Einsatz von Dieselfahrzeugen vorgesehen) jedoch fragwürdig.

- Wenn § 11 AEG anwendbar ist, hätte diese Norm zwar aufgrund der so genannten formellen Konzentrationswirkung möglicherweise bereits im Planfeststellungsverfahren für den Bahnhofsneubau angewendet werden können. Das ist aber nicht geschehen, wie auch eine Antwort des Staatssekretärs Ferlemann im Bundesverkehrsministerium an den Vorsitzenden des Bundestagsverkehrsausschusses Hofreiter belegt⁶. Diese Tatsache unterstreicht, dass mit der Planfeststellung für S21 eine neue Betriebsstelle geschaffen wird und mit dieser neue Zulaufstrecken errichtet werden, die genau genommen nichts mit der gegenwärtigen Betriebsstelle Stuttgart Hbf zu tun haben und deren Existenz sowie die Zuläufe des Kopfbahnhofs an sich zunächst unberührt lassen, sieht man von baubedingten Einschränkungen ab. Mangels einer so genannten materiellen – sprich: inhaltlichen – Konzentrationswirkung der Planfeststellung bleiben die Vorschriften des § 11 AEG bei S21 weiter zu beachten, wenn also der Kopfbahnhof eines Tages aufgegeben werden soll.

- § 11 AEG hat für die Erteilung der dann nötigen Stilllegungsgenehmigung durch das EBA zur Voraussetzung, dass die Infrastruktur Dritten zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen zur Übernahme angeboten wurde. Auch wenn es bisher weder einen „Markt“ für solche Übernahmen von Bahnhöfen samt ihrer Zulaufstrecken noch überhaupt derart gelagerte Präzedenzfälle gibt, zeigt ein Blick ins Gesetz, dass es bei den genannten „üblichen Bedingungen“ um den bei einem Weiterbetrieb der Flächen für die Eisenbahn erzielbaren Verkaufs- bzw. Mieterlös und nicht um die „Versilberung“ für andere Zwecke geht. Allerdings wird wohl von dem an der Übernahme interessierten EIU ein ernsthaftes und tragfähiges Betriebskonzept zu verlangen sein (so auch das EBA bei der erwähnten Ilztalbahn).

- Besteht danach gleichsam ein „Übernahmeanspruch“ interessierter dritter EIU, folgt aus dem damit möglichen „Zugriff“ auf die Infrastruktur (sogar unabhängig davon, ob es zum Abschluss eines Pacht- oder Kaufvertrages mit der Stadt Stuttgart als derzeitiger Eigentümerin der Grundstücke des Kopfbahnhofs kommt), aus der skizzierten Rechtsprechung zur Wiehltalbahn, dass das übernahmewillige EIU Anspruch auf eine Betriebsgenehmigung für den Kopfbahnhof samt Zulaufstrecken hat, sobald die DB Netz AG den dortigen Betrieb aufgibt. Bis dahin ist DB Netz – auch das ist mittlerweile durch das so genannte Hunsrückurteil höchstrichterlich geklärt – zum Weiterbetrieb der Infrastruktur verpflichtet und darf sie nicht einfach sperren usw.
- Angesichts dieses Befundes besteht dann (bei Vorliegen des schon im Rahmen des § 11 AEG geforderten ernsthaften Betriebskonzeptes des Übernehmers) auch ein öffentliches Verkehrsinteresse und -bedürfnis bezüglich der oberirdischen Gleisanlagen, so dass deren Grundstücke – auch ungeachtet der um § 11 AEG kreisenden Fragen – keine Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG erfahren dürfen. Eine städtebauliche Umnutzung des Bahngeländes, wie sie derzeit geplant ist, wäre dann unmöglich.

Fazit

In der allgemeinen Diskussion über S21 scheint das Schicksal der oberirdischen Gleisanlagen im Stuttgarter Stadtzentrum bereits besiegelt, seitdem die Stadt Stuttgart Grundstücke von der DB AG erworben hat. Ein zivilrechtlicher Vorgang, wie der Kauf ein solcher ist, kann jedoch nie öffentlich-rechtliche Fragen wie etwa die des Fachplanungsvorbehalts klären bzw. obsolet machen. Wenn die – in der Öffentlichkeit nach wie vor als „die Bahn“ wahrgenommene – DB AG Grundstücke verkauft, heißt dies nämlich noch lange nicht, dass diese Flächen zwingenderweise dem System Eisenbahn entzogen werden. Spätestens seit der Bahnreform ist die Staatsbahn nicht mehr der Alleinvertreter des Verkehrsträgers Schiene in Deutschland, und so können heutzutage übernahmewillige EIU nach dem in § 11 AEG vorgeschriebenen Verfahren Anlagen der Eisenbahninfrastruktur, die zur Stilllegung vorgesehen sind, übernehmen. Erst wenn keine Übernahme zustande kommt, kann die Infrastruktur stillgelegt und nötigenfalls darüber hinaus die betroffenen Grundstücke von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden. Bis zur Freistellung bleiben die Flächen planfestgestellt und sind solange der kommunalen Bauleitplanung entzogen. Ob sich die Verantwortlichen der Stadt Stuttgart dieses Umstands bei der Unterzeichnung des Grundstückkaufvertrags mit der DB AG bewusst waren und geflissentlich darüber hinwegsehen oder ob man naiverweise wirklich glaubte, durch ein zivilrechtliches Geschäft, „mit der Bahn“ eine öffentlich-rechtliche Zweckbestimmung auflösen zu können, bleibt dahingestellt. Fakt ist jedoch, dass die Stadt einen dreistelligen Millionenbetrag für Grundstücke bezahlt hat, die sie für ihre planerischen Zwecke erst nutzen kann, nachdem sich die Eisenbahn – wohlgerne: die Eisenbahn, nicht die DB AG! – von dort zurückgezogen haben sollte. Hinterfragenswert



Nach den Vorstellungen der Stadt Stuttgart soll im heutigen Kopfbahnhof in einigen Jahren kein Gleis mehr liegen und das Bahngelände städtebaulich umgenutzt werden. Dem steht jedoch die Absichtserklärung der Stuttgarter Netz AG i.G. entgegen, die oberirdischen Gleisanlagen zumindest teilweise für den Eisenbahnverkehr erhalten zu wollen.

Foto (Stuttgart Hbf, 27.08.09): Archiv BAHN-REPORT

erscheint in besonderem Maße daher die Rolle der Verantwortlichen bei der DB AG. Von diesen sollte man schließlich annehmen können, sich mit den Gegebenheiten des Eisenbahnrechts besser auszukennen und die Partner auf die abschließende Wirkung der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung auf die kommunale Bauleitplanung zumindest aufmerksam zu machen... Immerhin findet sich in einer Beschlussvorlage des Referats Städtebau und Umwelt der Stadt Stuttgart vom November 2010 der Hinweis, dass von der Stadt erworbene Grundstücke zuerst nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden müssen, bevor hierfür rechtskräftige Bebauungspläne für die städtebauliche Umnutzung erlassen werden können⁷. Wie die vorherige Darstellung zeigt und wie die Kommunen im Wiehltal erfahren mussten, sind die Voraussetzungen für ein erfolgreiches Freistellungsverfahren jedoch sehr hoch, solange ein Verkehrsbedürfnis für die betroffenen Flächen nachgewiesen werden kann.

Auf die geschilderte Rechtssprechung zur Wiehltalbahn beruft sich die Stuttgarter Netz AG i.G., die den bestehenden Kopfbahnhof sowie für dessen Betrieb notwendige Zulaufstrecken erhalten möchte. Ein Verkehrsbedürfnis zur Erhaltung zumindest einiger oberirdischen Gleise sieht man u.a. dadurch gegeben, dass in den geplanten Tiefbahnhof keine dieselgetriebenen Züge einfahren dürften und ohne den Kopfbahnhof die heute bereits bestehende Durchbindung von Zügen nach Albstadt oder Sigmaringen aufgegeben werden müsste. Mit einer Feststellungsklage will die Stuttgarter Netz AG i.G. nach ihrer Zulassung als EIU feststellen lassen, dass die DB Netz AG verpflichtet ist, für die auf den Kopfbahnhof zuführenden Strecken sowie für den eigentlichen Bahnhof ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG mit der Möglichkeit zur Übernahme durch Dritte durchzuführen⁸, bevor die DB Netz AG die dortige Eisenbahninfrastruktur aufgeben könnte. Die Deutsche Bahn beruft sich in diesem Zusammenhang auf die bestehende

Planfeststellung für den Tiefbahnhof, doch – wie vom Parlamentarischen Staatssekretär im BMVBS bestätigt⁹ – beinhaltet diese weder Entscheidungen nach § 11 AEG noch nach § 23 AEG. Auch heißt es im Planfeststellungsbeschluss vom 28.01.05, dass der Rückbau des Gleisvorfeldes nicht Gegenstand des Verfahrens sei⁹.

Stuttgart 21 ist ein Verkehrs- und ein Städtebauprojekt gleichermaßen. Dass sich die städtebauliche Umnutzung der gegenwärtigen oberirdischen Bahnflächen bei einem wie auch immer gearteten Erhalt des Kopfbahnhofs nicht oder zumindest nicht in dem bislang geplanten Maße verwirklichen lässt, wird in der aktuellen Diskussion als Argument sowohl gegen das Konzept Kopfbahnhof 21 als auch gegen den Vorschlag von Geißler und SMA angeführt. Doch selbst bei einem Bau des geplanten achtgleisigen Tiefbahnhofs ist keinesfalls sicher, dass im Zuge von Stuttgart 21 auch das Städtebauprojekt wie geplant umgesetzt werden kann, sollte die Stuttgarter Netz AG i.G. oder ein anderes EIU oberirdische Gleisanlagen erhalten können. Kleine, bislang eher unbeachtete Vorschriften des Eisenbahnrechts und die Rechtsprechung zu scheinbar kaum bedeutsamen Nebenstrecken könnten ein großes Projekt mitten „im neuen Herz Europas“ mittelbar möglicherweise zu Fall bringen. **E**

Quellen

- 1 vgl. VG Köln, Urteil vom 26.01.2007, Az.: 18 K 1195/06, Rz. 23
- 2 vgl. OVG Münster, Beschluss vom 07.07.2008, Az.: 20 A 802/07
- 3 vgl. VG Köln, Urteil vom 14.11.2008, Az.: 18 K 1780/08
- 4 ebd., Rz. 90
- 5 vgl. ebd., Rz. 91
- 6 vgl. Deutscher Bundestag, Drucksache 17/6658, S. 72
- 7 vgl. Beschlussvorlage Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften S21, Teilgebiet C 1 (Stgt 151), Teilbereich Stgt 151.1 S-Nord vom 30.11.2010. GRDRs 879/2010
- 8 vgl. Pressemitteilung der Stuttgarter Netz AG i.G. vom 05.08.2011
- 9 vgl. Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart „Projekt Stuttgart 21“ Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) vom 28.01.2005, Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 (Talquerung), S. 158

Stuttgart 21: Warum der Kopfbahnhof erhalten bleibt!

Der wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestags hat festgestellt: Die geplante Stilllegung vorhandener Bahnanlagen in Stuttgart und deren Freistellung vom Bahnbetrieb müssen gemäß dem **Allgemeinen Eisenbahngesetz** in förmlichen Verfahren geprüft werden und unterliegen damit gerichtlicher Überprüfung:

1. **Die Stilllegung** darf nur dann genehmigt werden, wenn kein anderes Unternehmen die Bahnanlagen kaufen oder pachten will; dabei muss die Pacht nach dem Ertragswert bemessen werden.
2. **Die Freistellung** darf nur dann genehmigt werden, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung nicht mehr zu erwarten ist.

Zu 1.: Für einen Weiterbetrieb der Bahnanlagen des Kopfbahnhofs werden sich Unternehmen finden und werden **die Stilllegung verhindern**, u. a. weil

- Diesel(trieb)züge auf geplanten Bahnanlagen nicht verkehren können,
- Züge zur Nutzung der neuen Anlagen gem. den Plänen der DB AG das extrem teure Sicherheitssystem ECTS für Hochgeschwindigkeitsverkehr benötigen,
- Trassenpreise und Stationsgebühren der neuen Anlagen substantiell höher sein werden als heute: Jede Zugfahrt in den Kopfbahnhof ist daher wesentlich kostengünstiger – auch für das Land B-W als Besteller der Nahverkehrszüge!

Zu 2.: Ein Vergleich mit der benachbarten Schweiz zeigt, dass die Bedingung für die **Freistellung der Bahnanlagen nicht erfüllt sein wird**: Denn es kann erwartet werden, dass die Bürger Baden-Württembergs „langfristig“ so viel per Bahn fahren werden, wie zum Beispiel deren Nachbarn in der Schweiz:

	Deutschland	Schweiz	CH/D %
Gefahrene Bahnkilometer je Einwohner und Jahr	852	1672	196
Tausend Zugkilometer je Netzkilometer und Jahr	28,9	47,3	164

Quelle: UIC

Unter dieser Prämisse fahren zukünftig zwei Drittel mehr Züge und leisten doppelt so viele Personenkilometer. Dies erscheint im System „Stuttgart 21“ ausgeschlossen, da es gemäß Planung der DB nur für die derzeitigen Zugzahlen ausgelegt ist: Die Personenstromanalyse zeigt bereits bei 32 Zügen/Stunde massive Engpässe!

Auch im Vergleich mit dem Hauptbahnhof Zürich zeigt sich evident, dass „Stuttgart 21“ die zu erwartenden wesentlich höheren Leistungen nicht erbringen kann:

	Stuttgart	Zürich	Z/S %
Tausend Einwohner	580	391	67
Tausend Reisende im Hauptbahnhof je Tag	240	400	167
Bahnsteiggleise heute*	16+2	22+4	144
Bahnsteiggleise geplant/im Bau*	0+10	18+8	260
Bahnsteiggleise gesetzeskonform voraussehbar*	10+10	18+8	130

* Kopfgleise+Durchfahrgleise einschl. S-Bahn

Zur Stilllegung und Freistellung der Bahnanlagen des Kopfbahnhofs wird es nicht gelingen, gesetzeskonform nachzuweisen, dass in Stuttgart (bei 50% mehr Einwohnern) der Bahnverkehr in Zukunft zuverlässig mit nur 38% der Bahnsteiggleise des Hauptbahnhofs Zürich geleistet werden kann:

Daher ist vorhersehbar, dass gemäß den Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes der Kopfbahnhof (mit z.B. 10 Gleisen) erhalten bleiben muss.

Was leistet Stuttgart 21 wirklich? (oder: Das Ende des Leistungsmärchens)

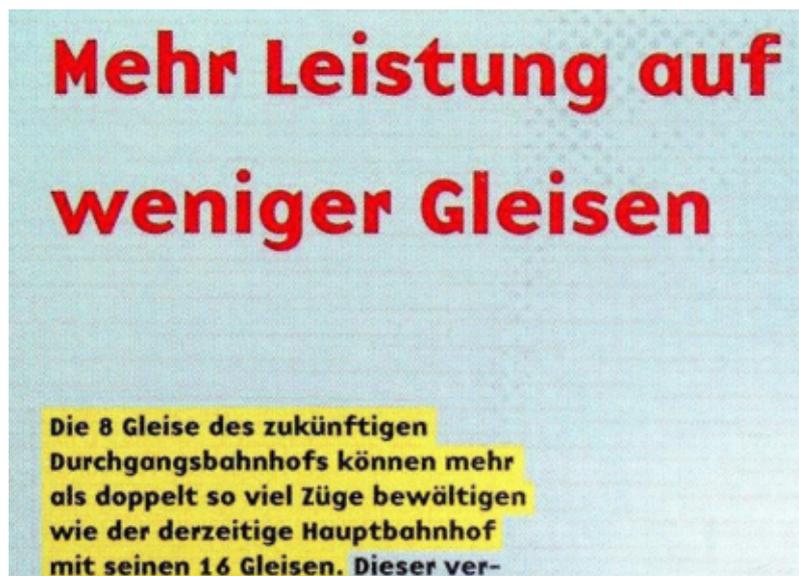
Die wundersame Leistungssteigerung des Tiefbahnhofs

Seit 1994 heißt es, im Tiefbahnhof mit seinen 8 Gleisen können viel mehr Züge abgefertigt werden als im alten Kopfbahnhof mit seinen 17 Gleisen. In den Gutachten und Werbekampagnen wurden ganz unterschiedliche Zugzahlen präsentiert: mal 35 Züge, mal 39, mal 44, 49, 51, ja, sogar 60 und 70 Züge sollten auf den 8 Gleisen in der Spitzenstunde abgefertigt werden können.

Bei unveränderter Planung wurde 2007 in Hochglanzprospekten für Stuttgart 21 sogar die doppelte Leistungsfähigkeit (also Kapazität) gegenüber dem bestehenden Kopfbahnhof versprochen! Die liegt aber - wie die Landesregierung bestätigt hat - heute schon bei 50 Zügen pro Stunde. Der Tiefbahnhof müsste demzufolge 100 Züge schaffen.

Auch der EU wurde 2008 die doppelte Kapazität versprochen, woraufhin ein Zuschuss von 114 Millionen Euro bewilligt wurde - zu Unrecht?

2011 wurden im sogenannten „Stresstest“ für Stuttgart 21 jedoch nur noch 49 Züge in der Spitzenstunde gefordert, also weniger als der Kopfbahnhof heute schon leisten kann.



Noch heute wird im Turmforum des Stuttgarter Hauptbahnhofs mit der doppelten Leistung gegenüber dem Kopfbahnhof geworben! (Zuletzt gesichtet: 23.11.2012)

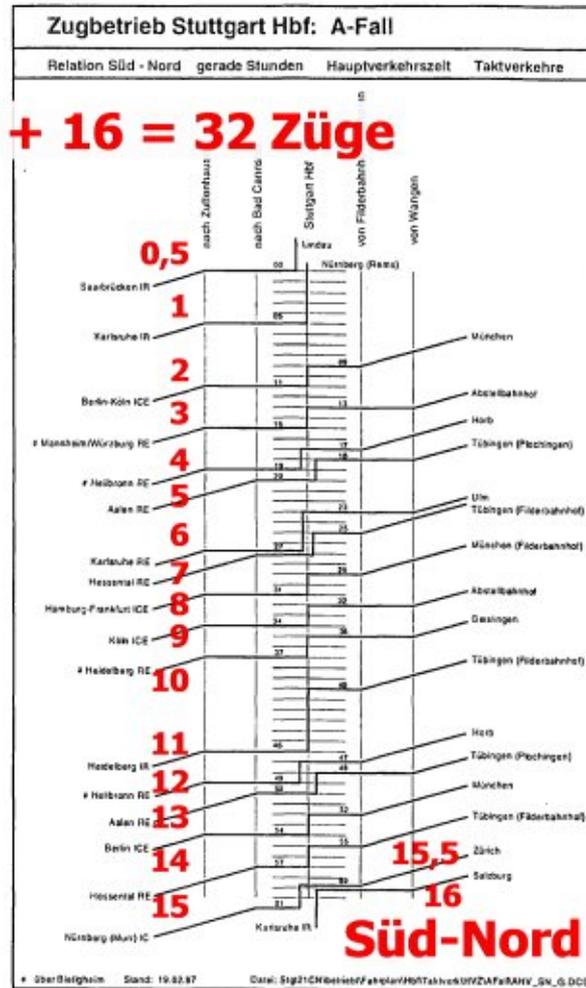
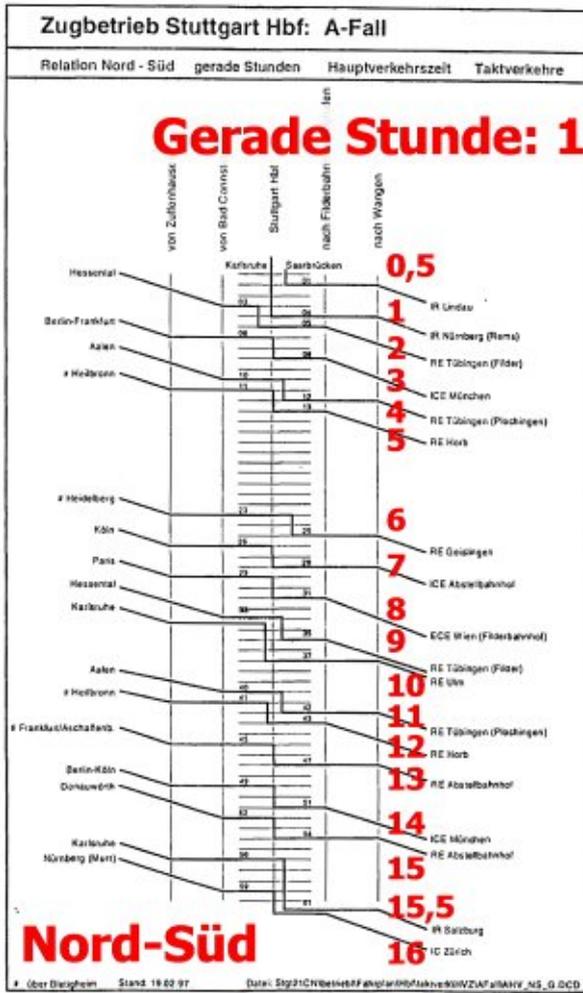
Die Originalunterlagen zu Stuttgart 21 beweisen:

Die Leistungssteigerung ist ein Märchen.

Der Tiefbahnhof war von Anfang an als Nadelöhr geplant!

Welche Zahl stimmt denn nun – für welche Leistung wurde der Tiefbahnhof tatsächlich ausgelegt? Dies ist eines der bestgehüteten Geheimnisse des milliardenschweren Projekts Stuttgart 21!

Der Analyst Dr. Christoph Engelhardt hat sich auf die Suche gemacht und die Planungsunterlagen samt Gutachten und Anhängen akribisch durchforstet. Er stellte fest: Dieser wichtigste Wert des Projekts wurde in sämtlichen veröffentlichten Unterlagen gut versteckt. Doch zuletzt wurde er fündig: Im Anhang eines Gutachtens von Professor Heimerl kann jedermann die Leistung anhand von vier Plänen zu den Zugabläufen selbst abzählen – und staunen: Es sind gerade mal 32 Züge pro Spitzenstunde!



Gut versteckt (Gerhard Heimerl, 1997-II, Anlage 21-24): Das „Szenario A“ zum Abzählen! Verteilt auf zwei Fahrtrichtungen und gerade/ungerade Stunden finden sich nur 32 Züge zur Hauptverkehrszeit (hier die gerade Stunde als Beispiel, fette Beschriftung und Zugzahlen ergänzt). Eine Linie liefert immer 1 Zug mit Ankunft und Abfahrt. Liegt nur Ankunft oder Abfahrt in der Zählstunde, wird dies als halber Zug gezählt.

Dieses nur im „Kleingedruckten“ dargestellte sogenannte „Szenario A“ von 1997 enthält die einzig rechtlich verbindliche Leistungsdarstellung. Hierfür hatte Prof. Schwanhäuser eine „gute bis sehr gute Betriebsqualität“ ermittelt.

Schwanhäuser hatte seinerzeit auch festgestellt, dass die absolute Leistungsgrenze von Stuttgart 21 bei 32,8 Zügen liegt (ohne weitere, nicht geplante Ausbauten der Zulaufstrecken).

Über all die Jahre wurde verschleiert, dass Stuttgart 21 von Anfang an nur auf 32 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt war! Denn die Zahl 32 raubt dem Projekt seine Legitimation.

Nur 32 Züge - das sind deutlich weniger als im Kopfbahnhof mit seinen 17 Gleisen: Dort fahren heute schon 38 Züge in der Spitzenstunde und seine Kapazität beträgt ohne weitere Ausbauten sogar 50 Züge pro Stunde.

Dagegen würde der geplante 8-gleisige Tiefbahnhof von Stuttgart 21 nicht mal den heutigen Verkehr bewältigen - von Kapazitätsreserven ganz zu schweigen. Der jahrzehntelang versprochene Leistungszuwachs entpuppt sich als Luftnummer.

Fazit: Stuttgart 21 bringt keine Mehrleistung, sondern ist ein Rückbau von Eisenbahninfrastruktur! Dieser Rückbau ist weder genehmigt noch genehmigungsfähig. Die Zahl 32 wurde all die Jahre verschleiert, denn dadurch verliert Stuttgart 21 seine Legitimation.

Weiterer Beleg: Auch bei der Personenstromanalyse sind es nur 32 Züge

Sehr aufschlussreich ist auch die von der Bahn beauftragte Personenstromanalyse der Durth Roos Consulting GmbH (1998 erstellt, 2009 und 2012 aktualisiert). Darin wurde ermittelt, wie die Zugänge, Treppen und Aufzüge im Tiefbahnhof dimensioniert sein müssen – und zwar wieder für nur 32 Züge in der Spitzenstunde!

Das heißt, der ganze Bahnhof ist nur auf das Personenaufkommen dieser 32 Züge ausgelegt. Pikant ist dabei, dass diese Studie der Öffentlichkeit bei der sogenannten Schlichtung mit Heiner Geißler im Jahr 2010 vorenthalten wurde und dass die Bahn auch im Jahr 2012 versucht hat, die Veröffentlichung der aktualisierten Studie zu verhindern.

Vergleiche führen ebenfalls zu maximal 32 Zügen pro Stunde

Vergleich mit Wien

Auf welche Zugzahlen werden andere moderne Bahnhöfe ausgelegt? In Wien wird neben anderen bestehenden Bahnhöfen ein neuer Hauptbahnhof gebaut. Er hat ebenfalls 8 Gleise für den Fern- und Regionalverkehr (von 12 Gleisen gesamt). Allerdings ist dieser Bereich auf 30 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt. Wie sollen dann in Stuttgart bei gleich vielen Gleisen so viel mehr Züge fahren können?

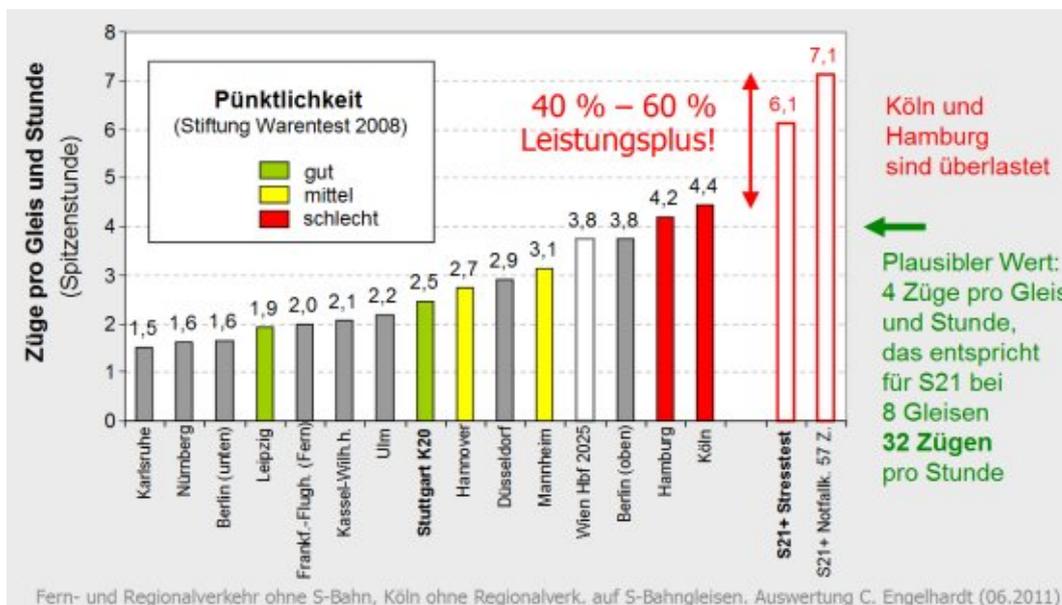
Vergleich mit anderen deutschen Großbahnhöfen

Die Maximalwerte bei der Gleisbelegung werden in Deutschland von den Hauptbahnhöfen in Hamburg und Köln erreicht. Mit etwas über 4 Zügen pro Gleis und Stunde leiden diese Bahnhöfe jedoch unter Überlastung und finden sich regelmäßig unter den unpünktlichsten Großbahnhöfen Deutschlands wieder. Der Vergleich zeigt: Mehr als 4 Züge pro Gleis und Stunde können nicht in vertretbarer Qualität abgefertigt werden. Damit sind für Stuttgart 21 mit seinen 8 Gleisen 32 Züge pro Stunde realistisch.

Kennzahl „Belegungsgrad“

Eine der wichtigsten Größen in der Kapazitätsplanung von Bahnhöfen ist der Belegungsgrad der Gleise. Wenn man die etablierten Richtwerte für den Belegungsgrad zugrunde legt, erreichen Bahnhöfe mit noch vertretbaren Verspätungswerten nicht über 4 Züge pro Bahnsteiggleis und Stunde. Das entspräche für Stuttgart 21 einem realistischen Leistungswert von 32 Zügen in der Spitzenstunde.

Fazit: So wie es heißt, alle Wege führen nach Rom, so führen alle Vergleiche und Plausibilitätsbetrachtungen auf 32 Züge pro Stunde.



Vergleich deutscher Großbahnhöfe: Bahnhöfe mit über 4 Zügen pro Gleis und Stunde sind überlastet (die grauen Säulen wurden nicht in der Untersuchung der Stiftung Warentest behandelt, Wien Hbf ist noch im Bau).

Sogar gerichtlich bestätigt: 32 bis 35 Gleisbelegungen pro Stunde

Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim wies am 06. April 2006 eine gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 vom 28.01.2005 gerichtete Klage ab und führte in der Begründung aus, der 8-gleisige Durchgangsbahnhof reiche „für abgestimmte Betriebsprogramme mit 32 bis 35 Gleisbelegungen pro Stunde aus“ (Entscheidung 5 S 848/05, Randziffer 59).

Das Leistungsmärchen wird enttarnt

Die Leistung von Stuttgart 21 wurde mit vielerlei Tricks und gravierenden methodischen Fehlern schön gerechnet. Dies erkennt man, wenn man sich in die Gutachten zur Leistung des Tiefbahnhofs vertieft.

Methodische Fehler

Ein Beispiel: Es wurden Haltezeiten von nur 2 Minuten zugrunde gelegt, da diese auf deutschen Bahnhöfen üblich seien. Aber: Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist kein Kleinbahnhof, sondern ein großer Bahnknoten mit einem der höchsten Fahrgastwechsel in Deutschland – vergleichbar mit Köln oder Hannover – und dort hält praktisch kein Zug kürzer als 3 Minuten.

Nachts mehr Züge als mittags

Wie erreicht man ein gigantisches Wachstum bei den täglichen Zugzahlen, obwohl in den Spitzenzeiten nur 32 Züge stündlich fahren? Man lässt nachts Unmengen (leerer) Züge fahren. So wurde die Zugverteilung am tatsächlichen Bedarf vorbei konstruiert.

Tatsächliche Nachfrage ignoriert

In Stoßzeiten geht der Bedarf an Zügen vor allem in eine Richtung: morgens nach Stuttgart hinein, abends aus der Stadt heraus. Dadurch kommt es zu Abstellfahrten, bei denen leere Züge abgestellt oder bereitgestellt werden. Diese leeren Abstellfahrten wurden einfach weitgehend abgeschafft. So wurde die tatsächliche Nachfrage ignoriert. Stattdessen wurde unterstellt, dass eine große Zahl an Bahnfahrern morgens aus Stuttgart heraus fährt. Auf diese Weise wurden vermeintliches Verkehrswachstum und ausgelastete Züge vorgetäuscht.

Stresstest-Fehler: zum großen Teil von der Bahn eingestanden

Im sogenannten „Stresstest“ von 2011 musste die Bahn 49 Züge in der Spitzenstunde nachweisen. Dies gelang nur durch unzählige Regelverstöße gegen bahneigene Richtlinien und unzulässige Eingriffe, die die Bahn inzwischen weitgehend eingestanden hat. Einige Beispiele dazu:

Statt der vereinbarten „guten Betriebsqualität“ wurde nur „wirtschaftlich optimale“ Qualität testiert. Dazu wurde auch noch regelwidrig bis zu 1 Minute Verspätungsaufbau zugelassen, was nur bei der nächstschlechteren Stufe „risikobehaftet“ zulässig ist. Die Bahn hat dies inzwischen bestätigt.

Gerade die Spitzenwerte der Verspätungen, die die Störungen, also den „Stress“ abbilden sollten, wurden auf harmlose Werte gekappt. Die Bahn gesteht den Eingriff ein und argumentiert außerdem falsch, zwei halb so große Verspätungen wären herausfordernder als eine große - das Gegenteil ist richtig.

Vor und nach der Spitzenstunde wurden zu wenig Züge berücksichtigt, was die größte „Erleichterung“ im Stresstest bewirkte. Auch wurde entgegen der Vorgabe die Betriebsqualität unter Einbeziehung der weniger belasteten Stunden ermittelt.

Laut Regelwerk hätte zur Vergleichbarkeit auch ein „Stresstest“ für den Kopfbahnhof mit den gleichen Prämissen durchgeführt werden müssen – dieser unterblieb jedoch!

Fazit: Alle höheren Leistungszusagen bis hin zu der öffentlich versprochenen doppelten Leistung gegenüber dem Kopfbahnhof sind entweder vollkommen haltlos und unbelegt oder die zugrunde liegenden Simulationen sind grob fehlerhaft. Die höheren Zusagen sind auch allesamt nicht rechtlich verbindlich.

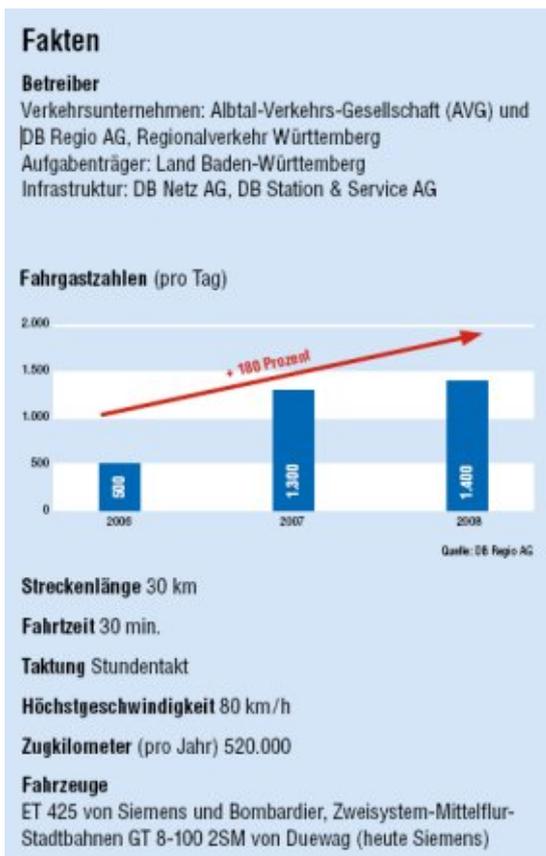
Die Öffentlichkeit und die Parlamente wurden jahrelang getäuscht.

Korrigiert man die Fehler und unzulässigen Annahmen in den Gutachten und im Stresstest, so landet man wieder bei rund 32 Zügen pro Stunde für Stuttgart 21.

Kann es wirklich sein, dass von Anfang an ein Rückbau geplant wurde?

Ja! Dies ist nachvollziehbar, wenn man die Zeit betrachtet, in der die Planungen für Stuttgart 21 stattfanden. Stuttgart 21 wurde Mitte der 80er Jahre konzipiert und von 1988 bis 1994 ausgearbeitet. In dieser Zeit zog sich die Bahn immer mehr aus der Fläche zurück. Aufgrund langjähriger hoher Defizite sollten nur noch die gewinnbringendsten Strecken befahren werden. Ein deutlicher Rückgang des Regionalverkehrs war die Folge. Die Zukunft wurde im schnellen Fernverkehr gesehen. In diesem Umfeld fand die Planung für Stuttgart 21 statt - und so erklärt sich, dass damals ein „kleinerer“ Bahnhof für nur noch 32 Züge pro Stunde, also ein Rückbau der Kapazität, geplant wurde.

Doch die Zeiten änderten sich. Durch die Bahnreform 1994/1996 und andere Faktoren erlebte der Regionalverkehr eine Renaissance und verzeichnet seither starke Zuwächse.



Ein Beispiel von vielen: Durch verbesserte Verbindungen verdreifachten sich die Fahrgastzahlen auf der Gäubahn im Regionalverkehr nahezu in nur zwei Jahren.

Die Planungen von Stuttgart 21 wurden den zunehmenden Zugzahlen jedoch nicht angepasst! Geändert wurde nur die Marketing-Kampagne. Bei nahezu unveränderter Planung sollte Stuttgart 21 plötzlich viel mehr Züge abfertigen können. Der Rückbau des Bahnknotens wurde nun fälschlicherweise als wahres Kapazitätswunder verkauft.

Fazit: Stuttgart 21 ist eine längst überholte Planung aus einer Zeit, als der Bahnverkehr auf dem Rückzug war. Daher wurde damals ein „kleinerer“ Bahnhof geplant, der allerdings schon für den heutigen Bahnverkehr unterdimensioniert ist.

Konsequenzen aus der Enttarnung des Leistungsmärchens?

Stuttgart 21 ist ein Nadelöhr! Der geplante 8-gleisige Bahnhof ist unterdimensioniert und weit weniger leistungsfähig als der Kopfbahnhof. Zudem sind im räumlich beengten Tiefbahnhof keine weiteren Ausbaumöglichkeiten vorhanden.

Die Leistungsgrenze von 32-35 Zügen wurde sogar 2006 vom VGH Mannheim bestätigt!

Da Stuttgart 21 ein deutlicher Kapazitätsrückbau ist, ist die Planrechtfertigung entfallen.

Im Finanzierungsvertrag von 2009 waren ca. 50 % Verkehrswachstum durch Stuttgart 21 verbindlich zugesagt worden. Die Schlussbestimmung darin „das Projekt trägt maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei“ ist definitiv nicht erfüllbar. Die Geschäftsgrundlage des Finanzierungsvertrags ist entfallen, eine Kündigung muss geprüft werden.

3. Anforderungen an die Streckenleistungsfähigkeit im Korridor Stuttgart – Ulm

3.1 Anforderungen an die künftige Eisenbahninfrastruktur des Bahnnotens Stuttgart

Das Betriebsszenario BVWP 2003 sieht für die Zukunft eine Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 % im Bahnhof Stuttgart Hbf und um ca. 30 % in Ulm Hbf gegenüber dem Angebot von 2001 vor. Die Gegenüberstellung dieser Zugangebote mit denen des

Finanzierungsvertrag Stuttgart 21 Anlage 3.2a Anhang 1

6/14

SS

Auszug aus dem
Finanzierungsvertrag von 2009:
Erhöhung Zugangebot um ca. 50 %
in Stuttgart

Was sagt die Landesregierung dazu?

Obwohl das Verkehrsministerium bereits im Juni 2012 darüber informiert wurde, dass die Originalunterlagen der Planfeststellung den Rückbau belegen, gab es bisher keine Stellungnahme dazu.

Und die Bahn?

Die Bahn konnte der Leistungskritik keine Sachargumente entgegensetzen. Sie verweist lediglich auf das Renommee der sich selbst widersprechenden Gutachter.

Stuttgart 21 ist der größte technisch-wissenschaftliche Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte!

Ausführliche Informationen finden Sie unter www.wikireal.org.

Literaturnachweise zu Heimerl und Schwanhäüßer:

Gerhard Heimerl, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil II, Kapazitätsreserven beim geplanten Stuttgarter Hauptbahnhof sowie beim Betriebskonzept Stuttgart 21“, 1997, Anl. 21-24

Wulf Schwanhäüßer, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 3, Leistungsverhalten und Bemessung des geplanten Stuttgarter Hauptbahnhofes und seiner Zulaufstrecken“, Verkehrswissenschaftliches Institut der RWTH Aachen, 20.07.1997

S21

K21

5. Verkehrlicher Leistungsvergleich und Wertschöpfung

- Durchschnittlicher Fahrzeitgewinn pro Reisendem 0,5 Minuten.
- Reisezeitgewinn für alle Reisenden pro Jahr: 35 556 Tage.
- **Der volkswirtschaftliche Nutzen (**)** ist für **S21 ca. 400 Millionen Euro pro Jahr geringer** als für K21.

- Durchschnittlicher Fahrzeitgewinn pro Reisendem 0,9 Minuten.
- Reisezeitgewinn für alle Reisenden pro Jahr: 64 000 Tage.
- **K21 spart für alle Betriebsjahre 28 444 Reisetage mehr pro Jahr** im Vergleich zu S21.

Im Herbst 2010 beauftragte die ehemalige Ministerin Tanja Gönner im Vorfeld der „Schlichtung“ ein Gutachten bei SMA (*) zur vergleichenden Bewertung der verkehrlichen Leistung von S21 und K21, welches sie aber weder vor noch nach der Schlichtung veröffentlichte. In dem Gutachten werden 196 Bahnhöfe und 400 000 Reisende pro Tag betrachtet.

(*) SMA-Studie „Stuttgart 21 und Kopfbahnhof 21 – Vergleichende Analyse der Reisezeiten, Version 2-00 , vom 26. November 2010, 55 Seiten“, inzwischen (14.11.2011) vom Verkehrsministerium (MVI) veröffentlicht.

(**) Mit der gleichen Methodik wie bei der Studie zur "Volkswirtschaftlichen Bewertung von S21" wurde der "Erreichbarkeitsindizierte Bruttowertschöpfungszuwachs" ermittelt.

Kapitel 5 aus „Warum der Fortschritt oben fährt“ <http://url9.de/wtc>

SMA-Studie siehe <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/104355/>