

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Karin Binder, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/3136 –**

Verringerung der Kapazität durch Stuttgart 21

Vorbemerkung der Fragesteller

Im August 2010 begann die Deutsche Bahn AG mit dem Abriss des Nordflügels des Stuttgarter Hauptbahnhofes. Das war der Auftakt für dessen in der Bevölkerung hoch umstrittenen Umbau, der unter dem Begriff Stuttgart 21 firmiert. An Stelle des bisherigen Kopfbahnhofes mit 17 Gleisen soll ein unterirdischer Bahnhof mit acht Durchgangsgleisen entstehen. Auch die Zu- und Ablaufstrecken werden neu gestaltet.

Der „stern“ vom 8. Juli 2010 veröffentlichte in einem Beitrag von Arno Luik Auszüge aus der Studie der renommierten schweizerischen Firma SMA und Partner AG vom Juni 2008 zum Projekt Stuttgart 21. Diese Studie belegt, dass durch Stuttgart 21 eine deutliche Verringerung der Kapazität erfolgen würde. In dem SMA-und-Partner-Bericht wird festgestellt, dass es bei Realisierung von Stuttgart 21 nur noch „eine geringe Gestaltungsmöglichkeit des Fahrplans“ geben würde, dass Stuttgart 21 insgesamt ein „schwer beherrschbares Gesamtsystem“ sei und dass Stuttgart 21 auf mehreren Verbindungen des S- und Regionalbahnverkehrs mit Fahrtzeitverlängerungen verbunden wäre (z. B. auf der Interregio-Express-Strecke Stuttgart–Tübingen und auf der Gäubahn). Bei einzelnen Zügen seien Standzeiten im neuen Durchgangsbahnhof von bis zu 12 Minuten erforderlich. Der für eine qualitative Verbesserung des Schienenverkehrs erforderliche integrale Taktfahrplan wäre bei Verwirklichung von Stuttgart 21 ausgeschlossen. Insgesamt würde der neue Bahnhof zu einem Nadelöhr.

§ 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) schreibt vor, dass auch eine „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke“ ein Stilllegungsverfahren erfordert. Die Genehmigung ist bei Eisenbahnen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der zuständigen Landesbehörde zu erteilen. Im „Eisenbahnrecht“ (Wolfgang Kunz (Hrsg.) Baden-Baden, 1994, Stand 1. August 2010) heißt es, dass § 11 Absatz 1 Satz 1 AEG „auch die für den Betriebsablauf wichtigen Bahnhöfe“ erfasst.

*** Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 15. Oktober 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der Umbau des Stuttgarter Bahnhofes angesichts der Verringerung der Zahl der Gleise im neuen Hauptbahnhof von derzeit noch 17 auf dann nur noch acht eine mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität bedeutet (bitte mit Begründung)?

Die gegenwärtige Anzahl der Gleise im Kopfbahnhof beruht auf der seinerzeitigen Dimensionierung für eine Vielzahl endender und beginnender Nahverkehrs- und Eilzüge mit Rangierfahrten Richtung Abstellbahnhof oder längerem Aufenthalt sowie ggf. Lokwechsel bei der Wende am Bahnsteig. Bei dem künftigen Durchgangsbahnhof ist vorgesehen, die Zahl der unmittelbaren Zulaufstrecken von drei auf vier zu erhöhen sowie bisher endende und beginnende Nahverkehrslinien durchzubinden. Nach Mitteilung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) wurden die Kapazität und die Entwicklungsmöglichkeiten sowohl des vorhandenen als auch des künftigen Bahnhofs ausführlich im Planfeststellungsverfahren sowie im verwaltungsgerichtlichen Verfahren behandelt, u. a. auf der Basis verschiedener Fachgutachten und Betriebssimulationen. Einzelheiten können dem Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 vom 28. Januar 2005 und den Urteilen des Verwaltungsgerichtshofs Mannheim vom 8. Februar 2007 (z. B. Az. 5 S 2177/05) entnommen werden. Danach hat der Durchgangsbahnhof mit entsprechend verbesserten Zulaufstrecken trotz der geringeren Anzahl von Bahnsteiggleisen ein günstigeres Leistungsverhalten bei größerer Zugzahl und damit größere Reserven als der bestehende Kopfbahnhof.

2. Wie definiert die Bundesregierung eine „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität“ (§ 11 Absatz 1 Satz 1 AEG), vor dem Hintergrund, dass die frühere Regelung einer „deutlichen“ Verringerung der Kapazität mit einem Rückgang der Kapazität um 25 Prozent definiert wurde?

Eine lediglich geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke liegt vor, wenn sie keinen merkbaren Einfluss auf die Betriebsabwicklung hat. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn

die Kapazität der Strecke nach Durchführung der Maßnahme den Anforderungen an die Streckenkapazität aus der Bundesverkehrswegeplanung (einschließlich Bezugsstrecken) genügt oder

die Verringerung unterhalb von 10 Prozent liegt und nach Durchführung der Maßnahme eine Mindestreserve für zukünftige Entwicklungen (mind. 20 Prozent) verbleibt.

3. Wie viele Verfahren nach § 11 AEG wurden im Jahr 2009 durchgeführt?

Im Jahr 2009 wurden beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) drei Verfahren für vier Streckenabschnitte durchgeführt. Einzelheiten veröffentlicht das EBA auf seiner Homepage (Pfad: Fachthemen > Infrastruktur > Stilllegung > Stillgelegte Strecken in Deutschland). Über Verfahren bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

4. Teilt die Bundesregierung die im „Eisenbahnrecht“ vertretene Rechtsauffassung, dass § 11 Absatz 1 Satz 1 AEG auch für Bahnhöfe gilt (bitte mit Begründung)?

Nach § 11 Abs. 1 Satz 1 AEG ist ein Verfahren gemäß den Bestimmungen dieser Vorschrift auch für die dauernde Einstellung des Betriebes eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs erforderlich.

5. Trifft es zu, dass für den Umbau des Stuttgarter Bahnhofes kein Stilllegungsverfahren auf Basis von § 11 AEG durchgeführt wurde?

Wenn ja, warum?

6. Trifft es zu, dass für die Neugestaltung der Zu- und Ablaufstrecken zum neuen Stuttgarter Bahnhof kein Stilllegungsverfahren auf Basis von § 11 AEG durchgeführt wurde?

Wenn ja, warum?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Soweit sich bei der Verlegung des Bahnhofs Stuttgart Hbf sowie der dazu gehörenden Zulaufstrecken Genehmigungstatbestände gemäß § 11 AEG erweisen sollten, wäre es ausreichend, die Verfahren zeitnah zur Veränderung der Betriebsführung zu führen.

7. Trifft es zu, dass es eine Weisung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an das EBA gab, für Stuttgart 21 auf entsprechende Verfahren zu verzichten?

Nein.

elektronische Vorab-Fassung*

elektronische Vorab-Fassung*