

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Karin Binder, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Annette Groth, Heike Hänsel, Caren Lay, Thomas Lutze, Ulrich Maurer, Jens Petermann, Richard Pitterle, Michael Schlecht, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Verringerung der Kapazität durch Stuttgart 21

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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)?

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?
3. Wie viele Verfahren nach § 11 AEG wurden im Jahr 2009 durchgeführt?
4. Teilt die Bundesregierung die im „Eisenbahnrecht“ vertretene Rechtsauffassung, dass § 11 Absatz 1 Satz 1 AEG auch für Bahnhöfe gilt (bitte mit Begründung)?
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?
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?

Berlin, den 29. September 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion