

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.