

Die Frage ist: Welcher Bahnhof leistet mehr?

Richter: Projekt braucht eine besondere Rechtfertigung

Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim (VHG) hat sich am ersten Tag der Verhandlung zu Stuttgart 21 mit Grundsatzfragen des Milliardenprojekts befasst. Das Gericht relativierte dabei bereits einige Vorwürfe, die die Kritiker vorgebracht hatten.

Von Mathias Bury

Ein Jahr ist es jetzt her, dass die Klagen gegen das Herzstück von Stuttgart 21, den als Durchgangsbahnhof konzipierten Tiefbahnhof, beim Verwaltungsgerichtshof in Mannheim eingegangen sind. Dass man in dieser Zeit den "umfangreichen Streitstoff" habe bewältigen können, sei keine geringe Leistung, sagte Günther Schnebelt, der Vorsitzende Richter des 5. Senats.

Am ersten der auf zwei Tage angesetzten mündlichen Verhandlung vor dem höchsten Verwaltungsgericht des Landes ging es nochmals um die Grundfragen von Stuttgart 21: Der Landesverband für Umwelt und Naturschutz (BUND) und zwei Privatpersonen hatten gegen die Genehmigung des Tiefbahnhofes durch das Eisenbahnbundesamt (Eba) geklagt. Im ersten Schritt der Erörterung gingen die Richter der Frage nach, ob der Bau des Tiefbahnhofes nicht durch den Bundesverkehrswegeplan gerechtfertigt sei. Der Rechtsbeistand der Deutschen Bahn, Josef-Walter Kirchberg, vertrat die Auffassung, dass das Gleisstück zwischen Zuffenhausen und Wendlingen, das durch den Tiefbahnhof führen wird, Teil der Schnellbahnstrecke Stuttgart-Ulm sei und somit wie diese im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes sei. Das Gericht schloss sich in dieser Frage allerdings der Haltung der Kläger an, die immer wieder betont haben, dass Stuttgart 21 dort nicht aufgeführt sei und deshalb einer besonderen Rechtfertigung bedürfe.

Einige andere zentralen Kritikpunkten relativierte der Richter aber. So hatte der Anwalt Armin Wirsing als einen Grund dafür, dass Stuttgart 21 nicht genehmigt werden dürfe, genannt, dass in dem Tiefbahnhof "keine Dieselloks mehr fahren können". Dadurch würden Schienengesellschaften, die nur über Dieselfahrzeuge verfügten - zum Beispiel die Hohenzollerische Landesbahn - diskriminiert. Schnebelt vertrat dagegen die Auffassung, eine Vorschrift, dass in jedem Bahnhof auch der Betrieb von Dieselloks möglich sein müsse, "steht im Deutschen Eisenbahngesetz nicht drin".

Beim Vergleich der von den Projektgegnern favorisierten Sanierung des bestehenden Kopfbahnhofes und Stuttgart 21 hat die Bahn ein neues Gutachten zur Leistungsfähigkeit der beiden Konzepte vorgelegt. Ullrich Martin von der Uni Stuttgart ist zu dem Ergebnis gekommen, dass der Durchgangsbahnhof nicht nur eine deutlich höhere Kapazität als der ausgebauter Kopfbahnhof hätte, sondern auch deutlich weniger störanfällig wäre (siehe Interview auf dieser Seite).

Armin Wirsing stellte einige Grundannahmen der bisherigen Untersuchungen in Frage. So seien etwa unrealistisch kurze Wartezeiten für den Tiefbahnhof angenommen worden, dessen Kapazität sei keineswegs so groß wie dargestellt. Dem widersprach auch der emeritierte Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl. Er hat errechnet, dass mit dem Durchgangsbahnhof von Stuttgart 21 das Angebot im Regionalverkehr unter anderem dank des Schienenanschlusses auf die Filder "fast verdreifacht" werden könnte. Günther Schnebelt machte deutlich, dass bei der Prüfung der Baugenehmigung für Stuttgart 21 die Frage der Leistungsfähigkeit der beiden Alternativen von zentraler Bedeutung sei.

Die Kläger sind überdies der Ansicht, dass Stuttgart 21 so lange nicht genehmigt werden dürfe, bis die Finanzierung nicht gesichert sei. Dies treffe zwar zu, so der Vorsitzende Richter, "die Finanzierung ist noch offen". Voraussetzung für die Genehmigung eines solchen Bauvorhabens sei in der Rechtsprechung aber nur, "dass die Finanzierung nicht ausgeschlossen sei".

Uneins waren sich die Parteien auch in der Frage, ob neben bahnbetrieblichen auch andere Gründe die Genehmigung des Projektes rechtfertigen, etwa die städtebaulichen Vorteile oder die Verminderung des Zuglärms. Der Vorsitzende Richter signalisierte, dass die Verwaltungsgerichtsbarkeit für solche Projekte durchaus "verschiedene Ziele als legitim anerkennt". Wann das Urteil vorliegt, war gestern noch nicht bekannt.

Keine Dieselloks im Tiefbahnhof

Unrealistisch kurze Wartezeiten
