

Fehlerhafte Entscheidungsgrundlage des Beschlusses des Stuttgarter Gemeinderats zur Zulässigkeit des 4. Bürgerbegehrens gegen Stuttgart 21. – Ergänzung: Unrichtige und unvollständige Angaben im Gemeinderat und in Beschlussvorlage und Bescheid der Stadt

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317

christoph.engelhardt@wikireal.org

Garching, 05.10.2015

Die Entscheidung des Stuttgarter Gemeinderats vom 02.07.2015, das 4. Bürgerbegehren (BB) zum Leistungsrückbau durch Stuttgart 21 als rechtlich unzulässig einzustufen, basiert auf zahlreichen unrichtigen und unvollständigen Angaben.

Soweit dies das Gutachten von Prof. Dr. Christian Kirchberg aus Karlsruhe¹ betrifft, wurde dies in der Kritik des Unterzeichners² dokumentiert, die am 28.07.2015 bei der Stadt Stuttgart eingereicht worden war³. Hier wird klar nachgewiesen, dass selbst unter den für S21 günstigen Abschätzungen die vom VGH und Gutachter bestätigte S21-Kapazität von 32 Zügen in der Spitzenstunde deutlich hinter dem aktuellen Verkehr von mindestens 38 Zügen zurückbleibt.

Hinzu kommen die zahlreichen unrichtigen Tatsachenaussagen in der Beschlussvorlage⁴ und dem Bescheid⁵ der Stadt Stuttgart, den Aussprachen im Verwaltungsausschuss am 01.07.⁶ und dem Plenum des Stuttgarter Gemeinderats am 02.07.2015⁷.

Zusammenfassung der Hauptkritikpunkte

- Beschlussvorlage, Gemeinderat und Bescheid stützen sich auf das unrichtige Gutachten.
- Beschlussvorlage, u.a.: Erkenntnisse für den Rückbau seien nicht genannt, aber: $32 < 38!$
- Bescheid, u.a.: Es sei kein Anhalt für den Schaden am Gemeinwohl genannt, aber: $32 < 38!$

Im Gemeinderat wurden weitere unrichtige Tatsachenaussagen zur Begründung gemacht:

- Der Finanzierungsvertrag zu S21 sei zu „miserabel“ um gekündigt werden zu können.
- Die ausreichende Leistungsfähigkeit habe der VGH bestätigt, zuletzt im Jahr 2014.
- Das Plus von 50 % im Finanzierungsvertrag beziehe sich nur auf Taktverkehre.
- Das Bürgerbegehren verfolge ein „rechtswidriges Ziel“.
- Das Bürgerbegehren konterkarriere die Volksabstimmung zu Stuttgart 21.
- Rückbau ($32 < 38$) als „Einzelmeinung eines besonders engagierten Gegners“ dargestellt.

Diese Fehler konnten nicht richtiggestellt werden, das rechtliche Gehör wurde nicht gewährt,

- da im Gemeinderat den Vertrauensleuten des BB ein Rederecht verweigert wurde.

Dagegen wurde der Rückbau erneut eingestanden, als auch im Gemeinderat vom Gutachter

- die vom VGH festgestellte S21-Kapazität von 32 Zügen bestätigt wurde (da $32 < 38$).

Damit ist die Geschäftsgrundlage des S21-Finanzierungsvertrags entfallen und das 4. Bürgerbegehren zur Kündigung des Finanzierungsvertrags sehr wohl rechtlich zulässig. Die auf unrichtigen und unvollständigen Angaben beruhende Entscheidung zur Begründung der Unzulässigkeit des 4. Bürgerbegehrens ist nach § 48 LVwVfG zurückzunehmen. Der Streit darüber, ob 32 weniger ist als 38 und die zahlreichen unrichtigen und unvollständigen Angaben in der Ablehnung des 4. BB könnten die Stadt Stuttgart in ihrem Ansehen belasten. Es könnte der Eindruck eines neuen „Schilda“ entstehen. Der angekündigte freiwillige Faktencheck zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 bietet die Chance, die zuletzt unklare Faktenlage für die Öffentlichkeit aufzuklären und den entstandenen Schaden an der Bürgerbeteiligungskultur zu begrenzen.

Inhalt

I. Gutachten von Prof. Kirchberg	2
Vollständigkeitshalber: Übersicht der Fehler im Kirchberg-Gutachten	2
II. Beschlussvorlage der Stadt Stuttgart	4
Weitere Fehler in der Beschlussvorlage	4
III. Aussprachen im Gemeinderat	5
1. Berufung auf unrichtige Beschlussvorlagen	5
2. Unrichtige Tatsachenaussagen in den Gemeinderatsaussprachen	6
3. Kein Rederecht und keine Korrekturmöglichkeit für die Fehlaussagen	7
4. Bestätigung des Rückbaus durch Prof. Kirchberg	8
IV. Bescheid der Stadt Stuttgart	8
Weitere Fehler im abschließenden Bescheid der Stadt.....	8
V. Fazit	9
Einzelnachweise	11

I. Gutachten von Prof. Kirchberg

Vollständigkeitshalber: Übersicht der Fehler im Kirchberg-Gutachten

Die Hauptkritik an dem von Prof. Dr. Christian Kirchberg für die Stadt Stuttgart erstellten Gutachten (Kirchb.¹) soll nachfolgend der Vollständigkeit halber kurz zusammengefasst werden, da sich sämtliche nachfolgenden Dokumente und Entscheidungsempfehlungen der Fraktionssprecher darauf berufen. Eine derart fehlerhafte Begründung kann nicht die Grundlage einer Entscheidung über ein legitimes Bürgerbegehren zehntausender Stuttgarter Bürger sein. Ohne diese Fehler hätte das Gutachten die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens bestätigen müssen (Kirchb.-Kritik²):

- a) **Vermeintlich unzureichend „konkrete“ Begründung.** Der Gutachter stellt dabei ungerechtfertigt die Ansprüche eines Sonderkündigungsschreibens an die Begründung des Bürgerbegehrens (s.a. Prot. 02.07. S. 2). Dabei reicht laut VGH aus, „Sachverhalt und Argumente der Initiatoren“ darzustellen. Dass letzteres gelungen ist, zeigt sich darin, dass der Gutachter kein Problem hatte, die zugehörigen Diskussionen zutreffend zu identifizieren (Kirchb.-Kritik I.).
- b) **Vermeintliche Falschaussage zur Erhöhung des Zugangebots um 50 %.** Dieser Verweis in der Begründung des Bürgerbegehrens ist jedoch so wie formuliert vollkommen korrekt, unabhängig davon, ob er sich auch auf die Züge in der Spitzenstunde bezieht (Kirchb.-Kritik II.). Für Letzteres spricht vieles, insbesondere soll hier aber ergänzt werden, dass dies auch 2007 die Erwartung des Stuttgarter Gemeinderats bei dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung war:⁸ „Damit 50 % mehr Züge den Stuttgarter Hauptbahnhof anfahren können, ist die Umgestaltung des Kopfbahnhofs in einen leistungsstärkeren Durchgangsbahnhof notwendig.“ Sollten die 50 % Wachstum nicht als Leistungsanforderung gelten, ergäbe sich darüber hinaus die Frage der Nichtigkeit des Finanzierungsvertrags aufgrund der Unbestimmtheit der Leistungsvereinbarung.

- c) **Der Gutachter zitiert selektiv und übergeht dabei die Beweise**, er blendet alles aus, was gegen seine These spricht: Er übergeht den weiteren Verlauf der Diskussionen mit dem Landesverkehrsministerium (MVI) und zu Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3, aus dem eben keine Entkräftung der Kritik ableitbar ist.⁹ Und er übergeht die im Bürgerbegehren angeführten eingestandenen Fehler in Stresstest und Martin-Gutachten (Kirchb.-Kritik III.). Dabei waren diese Fehler in der vom Gutachter selbst zitierten Einwendung (Kirchb. S. 11) zu PFA 1.3 deutlich dargestellt worden.
- d) **Wesentliche Argumente des Bürgerbegehrens wurden vollkommen übergangen:** Z.B.: Verbesserung des Verkehrsangebots, Leistungsgrenze 32,8 Züge, etc. sowie aber insbesondere die Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen als zweite unabhängige Begründung des Leistungsrückbaus, diese zweite Säule der Begründung des Rückbaus blieb vollkommen unbearbeitet und damit unentkräftet (Kirchb.-Kritik IV.).
- e) **Falschaussagen zu wesentlichen Belegen der Leistungsfähigkeit:** Z.B.: Der Stresstest sei von SMA durchgeführt worden, die Kritik sei in der Diskussion mit dem MVI einvernehmlich widerlegt worden. Es ist fraglich, ob der Gutachter sich überhaupt mit den von ihm angeführten Vorgängen und Dokumenten auseinandergesetzt hatte (Kirchb.-Kritik VII.1, VII.3).
- f) **Unaufgelöste Widersprüche: Ist 32 nicht weniger als 38 und als 50?** Der Gutachter zitiert den VGH mit der S21-Kapazität von 32 Zügen/h ohne die Diskrepanz gegenüber den 38 Zügen des aktuellen Bedarfs sowie gegenüber den von ihm behaupteten „deutlichen Kapazitätsreserven“ aus den Untersuchungen des Stresstests (49 Züge/h) und von Prof. Martin (51 Züge/h) zu erklären. Das Gutachten ist damit in sich widersprüchlich (Kirchb.-Kritik VII.1.c).
- g) **Rechtsfehlerhafte Wertungen des Gutachters:** Die Verfristung trifft nicht zu (die gegenteilige Bewertung des VG Stuttgart wird übergangen) (Kirchb.-Kritik V.). Das VGH-Urteil von 2014 bestätigt nicht die Rechtmäßigkeit (ausreichende Leistungsfähigkeit) sondern lediglich die Rechtskraft des Urteils von 2006, wobei ausdrücklich die Kapazität von Stuttgart 21 von nur 32 Zügen/h und damit der faktische Rückbau bestätigt wird (Kirchb.-Kritik III.2.a). Insofern ist auch Kirchbergs Aussage, der VGH habe auch 2014 „der Sache nach“, also zum Leistungsrückbau entschieden (Prot. 02.07. S. 2, ähnlich Prot. 01.07. S. 2), sachlich falsch, da es nur um die Rechtskraft ging (Kirchb.-Kritik III.2).

Selbst konservativste Abschätzungen bestätigen den Leistungsrückbau und den Wegfall der Geschäftsgrundlage anhand der von VGH und Gutachter akzeptierten Prämissen (Kirchb.-Kritik VI.). Die auf dem Kirchberg-Gutachten gründende Beschlussvorlage der Stadt Stuttgart und der entsprechende Gemeinderatsbeschluss beruhen somit auf unrichtigen und unvollständigen und in Teilen auch widersprüchlichen Angaben. Das Gutachten ist dabei in einem Ausmaß fehlerhaft, dass seine Vergütung nicht mehr gerechtfertigt erscheint, was für die Stadt Stuttgart zu weiterer Veranlassung aus haushälterischer Verantwortung führen könnte bzw. sollte. Erhebliche Haftungsrisiken für Bürgermeister und Gutachter sind zu befürchten, sofern diese Entscheidungsbasis nicht korrigiert wird (Kirchb.-Kritik VII.).

II. Beschlussvorlage der Stadt Stuttgart

Weitere Fehler in der Beschlussvorlage

Die Beschlussvorlage der Stadt „schließt sich den Ausführungen der gutachterlichen Äußerung an“ und wiederholt sie sinngemäß, insbesondere auch die unangemessene Forderung, dass die „konkreten Anhaltspunkte“ in der Qualität der Begründung eines Sonderkündigungsschreibens verlangt werden (Stadt⁴ S. 2). Es kommen weitere Fehler hinzu, die in der Kritik am Kirchberg-Gutachten (Kirchb.-Kritik²) noch nicht aufgeführt worden waren. In einem Punkt nimmt die Beschlussvorlage das Argument der Verfristung von Kirchberg aus der Diskussion (Punkt f). Im Ergebnis belegt die Beschlussvorlage die ausreichende Leistungsfähigkeit von S21 genauso wenig wie das Gutachten von Prof. Kirchberg:

- a) **Vermeintlich fehlende Nennung der Erkenntnisse für den Leistungsrückbau.** Während Kirchberg die Begründung des Bürgerbegehrens (ungerechtfertigt) als nicht hinreichend „konkret“ oder „substantiiert“ kritisiert, heißt es in der Beschlussvorlage der Stadt (Stadt S. 3 oben), es würde „nicht ausgeführt, auf welche Erkenntnisse die mangelnde Leistungsfähigkeit zurückgeführt wird.“ Dies ist unzutreffend und wird auch von Kirchberg nicht behauptet. Es werden vielmehr in der Begründung des Bürgerbegehrens neben dem aktuellen Bedarf von 38 Zügen/h die Auslegung des Tiefbahnhofs auf 32 Züge/h und seine Leistungslimitierung auf 32,8 Züge/h in den Gutachten der Planfeststellung genannt, sowie die aufgrund eingestandener Fehler untauglichen Leistungsuntersuchungen von Prof. Martin und dem Stresstest. Gegenüber dem im Finanzierungsvertrag fixierten Wachstumsziel von 50 % oder aber wenigstens einer „Verbesserung des Verkehrsangebots“ ergibt sich die mangelnde Leistungsfähigkeit, ohne weiter erklärt werden zu müssen (da $32 < 38$).
- b) **Unrichtige Unterstellung eines „rechtswidrigen Ziels“.** Kirchberg stellt klar, dass das BB ein „grundsätzlich bürgerentscheidsfähiges Sonderkündigungsrecht“ geltend macht (Kirchb. Punkte 2 a und b). Dagegen behauptet die Stadt unzutreffend, das BB verfolge ein „rechtswidriges Ziel“ (Stadt S. 4), was Kirchberg zufolge ausdrücklich nicht der Fall ist. Allenfalls könnte also die Stadt die unzureichende Begründung des rechtlich zulässigen Ziels einer Sonderkündigung angreifen, was aber auch nicht belegbar ist (Kirchb.-Kritik I., II.).
- c) **Unrichtige Unterstellung einer fixierten Zugzahl im Finanzierungsvertrag.** Es wird angeführt (Stadt S. 3): „Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg stellt dazu fest, dass »die Anzahl von Zügen oder Gleisbelegungen pro Stunde (...) im Finanzierungsvertrag vom 02. April 2009 nicht ausdrücklich geregelt ist.«“ Hierfür wird keine Quelle genannt. Diese Aussage trifft zwar zu, es wurde aber auch etwas Derartiges in der Begründung des Bürgerbegehrens gar nicht behauptet (vgl. Kirchb.-Kritik II.c). Vielmehr wurde darauf verwiesen, dass im Finanzierungsvertrag eine relative Leistungszusage gemacht wird mit der „Verbesserung des Verkehrsangebots“ bzw. der Erhöhung des Zugangebots um 50 % ggü. 2001, das ist hinreichend genau. Zum Vergleich: Wenn bei einem Autokauf vereinbart wurde, das neue Auto habe anderthalb mal mehr Leistungsfähigkeit wie das alte, und das hatte 100 PS, dann sind 150 PS versprochen, obwohl kein Leistungswert beziffert wurde.
- d) **Irreführender Verweis auf Akzeptanz des Stresstests durch die Landesregierung:** „Die Landesregierung hat das Ergebnis des Stresstests in quantitativer Hinsicht akzeptiert“ (Stadt S. 3). Diese Aussage war beispielsweise im Mai 2013 auf der Homepage des MVI zu finden.

Am 02.07.2013 antwortete Landesverkehrsminister Hermann auf die Anfrage von Herrn Harald Schorr jedoch: „Eine Aufarbeitung der Kritikpunkte am Stresstest hat im Frühjahr 2012 begonnen [...] und ist nicht abgeschlossen.“ Am 30.09.2013 teilte das MVI dann mit, Bahn und SMA hätten diese Diskussion abgebrochen (siehe Kirchb.-Kritik III.5). Es ist seither keine Aussage des MVI bekannt, dass der Stresstest als Nachweis einer ausreichenden Leistungsfähigkeit anerkannt wird. Dass der Stresstest nicht als Nachweis der laut Schlichtung vereinbarten „guten Betriebsqualität“ zählt, hatte der grüne Teil der Landesregierung schon in der Broschüre zur Volksabstimmung¹⁰ klargestellt (dort S. 6).

- e) **Falschbehauptung: Die Kritik sei lange bekannt.** Unrichtig ist die Bewertung, es handle sich bei der Begründung des Bürgerbegehrens um lange bekannte Kritik, die sich nicht durchgesetzt habe (Stadt S. 4). Die von Kirchberg als Beleg für den „objektiv“ nicht vorliegenden Leistungsrückbau zitierten Gutachten belegen gerade das Gegenteil. Und selbst der VGH hatte zuletzt die Kapazität von 32 Zügen/h von S21 bestätigt, was der Gutachter auch zitiert. Außerdem waren insbesondere die Rücknahme seiner Kapazitätsaussage von 51 Zügen/h durch Prof. Martin und der Abbruch der Diskussion zu den eingestandenen Fehlern im Stresstest ganz neue grundlegende Belege für den Leistungsrückbau, die das Bürgerbegehren auch auslösten (siehe Kirchb.-Kritik V.).
- f) **Erledigt: Mögliche Verfristung.** Da die Beschlussvorlage der Stadt die Frage der möglichen Verfristung nicht anspricht, ist dieses Argument mutmaßlich auch nicht Grundlage der Abstimmung des Gemeinderats (vgl. weiter unten S. 9 Punkt c).

III. Aussprachen im Gemeinderat

In den Aussprachen des Gemeinderats wurden unzutreffende Tatsachenaussagen für die Unzulässigkeit des 4. Bürgerbegehrens vorgebracht, die über das Kirchberg-Gutachten und die Beschlussvorlage der Stadt hinausgehen. Protokolle der Aussprachen wurden den Vertretern des Bürgerbegehrens für den Verwaltungsausschuss vom 01.07. erst am 29.07. und für die Sitzung des Plenums erst am 18.08. bzw. 05.10.2015 zugänglich.

1. Berufung auf unrichtige Beschlussvorlagen

Die Fraktionssprecher der großen Fraktionen beriefen sich fast durchgehend zur Begründung ihrer Einschätzung, das 4. Bürgerbegehren als rechtlich unzulässig einzustufen, auf das Gutachten von Prof. Kirchberg bzw. die sich darauf stützende Beschlussvorlage der Stadt, als Grundlage für die entsprechende Abstimmung ihrer Fraktionen: StR Alexander Kotz (CDU), StR Martin Körner (SPD), StRin Rose von Stein (FW), StR Dr. Matthias Oechsner (FDP) sowie Oberbürgermeister Fritz Kuhn (90/GRÜNE) (Prot. 01.07., Prot. 02.07.). Das Kirchberg-Gutachten und die Beschlussvorlage der Stadt sind jedoch wie gezeigt in Argumentation und Ergebnis unzutreffend, sie beruhen auf unrichtigen und unvollständigen Angaben.

StR Jochen Stopper (90/GRÜNE) vertrat „nicht die Auffassung, dass das Bürgerbegehren nicht konkret genug begründet sei. Hier würden zu hohe Anforderungen an eine Unterschriftenliste für ein Bürgerbegehren gestellt. Zudem habe der Gutachter Gutachten und Stellungnahmen der Bahn AG sowie ein Urteil des VGH zitiert, die zum Zeitpunkt der Initiierung noch nicht vorgelegen hätten.“ Seine Fraktion sehe einen „bahnverkehrlichen Engpass“. „Auf Grund der miserablen Verträge“ sei „ein Ausstieg nicht möglich“. In Bezug auf die rechtliche Zulässigkeit aber schloss

er sich dem Gutachter an, so dass die Fraktion bis auf zwei Mitglieder der Vorlage zustimmte (Prot. 02.07. S. 3).

Prof. Dr. Lothar Maier hielt „weder aus juristischer noch aus politisch-stilistischer Sicht“ „das Bürgerbegehren für unzulässig“ und enthielt sich mit seiner Fraktion bei der Abstimmung wegen der Intransparenzen der Kapazitätsberechnung. StR Dr. Ralph Schertlen (STd) und StR Hannes Rockenbauch (SÖS-LINKE-PluS) lehnten die Beschlussvorlage ab und stimmten mit ihren Fraktionen dagegen.

2. Unrichtige Tatsachenaussagen in den Gemeinderatsaussprachen

Darüber hinaus kam es in der Aussprache des Gemeinderats sowohl am 01.07.2015 im Verwaltungsausschuss wie auch im Plenum am 02.07.2015 zu weiteren unzutreffenden Tatsachenbehauptungen wie nachfolgend aufgeführt:

- a) **Unrichtig: Die Verträge seien zu „miserabel“ für eine Kündigung.** StR Stopper argumentierte, dass die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen es „auf der rechtlichen Seite für ausgeschlossen“ hält, „dass die Frage der Leistungsfähigkeit eine rechtlich angreifbare Geschäftsgrundlage darstellt“ (Prot. 01.07. S. 4) bzw. dass „auf Grundlage der miserablen Verträge ein Ausstieg nicht möglich“ sei (Prot. 02.07. S. 3). Tatsächlich ist die Vertragslage aber hinreichend klar, um einen Wegfall der Geschäftsgrundlage zu begründen, da im Minimum die „Verbesserung des Verkehrsangebots“ nicht gegeben ist (Kirchb.-Kritik II., VI.). Wäre der Finanzierungsvertrag so miserabel wie behauptet, dann wäre er nichtig (Kirchb.-Kritik II.e).
- b) **Unrichtig: Ausreichende Leistungsfähigkeit durch VGH bestätigt.** StR Stopper berief sich bei voriger Aussage auf die von Prof. Kirchberg angeführten „Gerichtsurteile“ (Prot. 02.07. S. 3), also insbesondere auf das Urteil des VGH von 2014. Dieses liefert jedoch keine Bestätigung der ausreichenden Leistungsfähigkeit, sondern lediglich eine Bestätigung der Rechtskraft des Urteils von 2006. 2014 hatte der VGH vielmehr die S21-Kapazität von nur 32 Zügen/h gerichtlich festgestellt und damit den faktischen Leistungsrückbau bestätigt (Kirchb.-Kritik S. 8 ff III.1 und III.2, vgl. zuvor S. 3 Punkt g).
- c) **Unrichtig: Das Bürgerbegehren würde die Volksabstimmung konterkarieren.** Stadtrat Stopper argumentierte, man würde mit dem Bürgerbegehren die Instrumente der direkten Demokratie missbrauchen, da zur Volksabstimmung die „Leistungsfähigkeit, quasi in exakt der gleichen Weise“ Thema gewesen wäre, argumentierte Stopper (Prot. 01.07. S. 4), man versuche „wenige Monate nach der Volksabstimmung“ ohne „neue Erkenntnisse“ „die Volksabstimmung zu wiederholen“, was „weder ehrlich noch besonders demokratisch“ sei (Prot. 02.07. S. 3). Und Oberbürgermeister Fritz Kuhn sagte dazu, unabhängig von der Informationsbasis der Volksabstimmung könne man ihr Ergebnis nicht einfach „beiseiteschieben“ (Prot. 01.07. S. 11), er habe sich als Oberbürgermeister „an die Volksabstimmung zu halten“ (Prot. 02.07. S. 5). Einerseits sind tatsächlich die Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen, die Auslegung auf lediglich 32 Züge und insbesondere die Eingeständnisse von Prof. Martin und zum Stresstest erst nach der Volksabstimmung zutage gekommen (vgl. Kirchb.-Kritik S. 25 V.2.a). Andererseits sind Ergebnisse von Volksabstimmungen nicht unabänderlich wie wiederholte Abstimmungen in der Schweiz¹¹ oder Irland¹² oder die Korrektur des Bürgerentscheids zu Lindau21 nach nur 3 Monaten¹³ zeigen. Die Volksabstimmung zu Stuttgart 21 basiert überdies auf zahlreichen Falschinformationen im Vorfeld wie etwa den 1,5 Mrd. Euro Ausstiegskosten (statt damals vielmehr 350 Mio. Euro laut Märkischer Revision)¹⁴ oder dem Ausbau von Südbahn und Gäubahn, die ohne S21 nicht realisiert werden

würden¹⁵. Eine Korrektur einer auf derart unzutreffenden Begründungen beruhenden Entscheidung wäre daher schon sachlich geboten.

- d) **Unrichtig: Überzogene Leistungsforderung in der Spitzenstunde.** Es sei das „zentrale Problem“ des 4. BB, dass „eine Leistungsfähigkeit weit über der, wie sie die Bahn ansetzt und wie sie im Vertrag vereinbart ist, gefordert sein soll“, argumentierte Stopper (Prot. 01.07. S. 5 und ähnlich am 02.07.). Dies trifft nicht zu. Die Vereinbarung des Finanzierungsvertrags von einer Erhöhung des Zugangebots um 50 % war in der Begründung des Bürgerbegehrens korrekt zitiert worden. Es sind der Gutachter, die Stadtverwaltung und Stopper, die unterstellen, das Bürgerbegehren würde dieses Wachstum auf die Züge der Spitzenstunde beziehen. In der Begründung des Bürgerbegehrens wird diese Forderung so nicht gestellt (obwohl einiges dafür spricht, dass das Wachstumsziel für das gesamte Zugangebot gelten müsste). Vielmehr wird von S21 schon die laut Finanzierungsvertrag im Minimum geforderte „Verbesserung des Zugangebots“ verfehlt. Die Schaffung eines Engpasses in der maßgeblichen Spitzenstunde kann keine solche Verbesserung sein (Kirchb.-Kritik VI., II.c).
- e) **Unrichtig: 50 % allein auf Taktverkehre beschränkt.** Oberbürgermeister Fritz Kuhn verwies unzutreffend darauf, dass die 50 % Erhöhung des Zugangebots durch eine Fußnote ausschließlich auf Taktverkehre bzw. „Taktzüge“ beschränkt sei (Prot. 01.07. S. 13 und 02.07. S. 5). Das ist jedoch nicht begründbar, da diese Taktzüge nur eine „Verdeutlichung“ und keine Leistungsvorgabe sind (Kirchb.-Kritik II.d und Abb. 2 sowie unten S. 8 Punkt IV.a).
- f) **Unfairer und unrichtiger Beitrag von SSB-Chef Arnold.** Während man den Vertrauensleuten der Bürgerbegehren ein Rederecht verweigert hatte, wurde Wolfgang Arnold, dem technischen Vorstand der SSB, in der Aussprache im Verwaltungsausschuss nach Vorschlag von OB Kuhn Rederecht erteilt (Prot. 01.07. S. 12). Herr Arnold argumentierte für die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 durch den vollkommen untauglichen Vergleich mit einem „homogenen Stadtbahnssystem“ mit 24 Zügen pro Stunde und Gleis. Eine solche Stadtbahnhaltestelle ist jedoch in keiner Weise mit S21 vergleichbar. Auch ist Arnolds Argumentation unzutreffend, der Kopfbahnhof werde durch die Berücksichtigung von Leerfahrten „leistungsfähiger gerechnet“.¹⁶ Vielmehr wurde gerade die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 verschiedentlich günstiger dargestellt, indem entgegen der Lastrichtung Leerfahrten in verkehrlich genutzte Ankünfte und Abfahrten gewandelt werden, für die kein Bedarf besteht.
- g) **Unrichtig: Das 4. BB verfolge ein „rechtswidriges“ Ziel.** Am 02.07.2015 wurde dann die Behauptung aus der Beschlussvorlage, das 4. BB verfolge ein „rechtswidriges Ziel“, von dem CDU-Fraktionsvorsitzenden Alexander Kotz aufgegriffen und zur Begründung der Verweigerung des Rederechts herangezogen: Es dürfe im Gemeinderat nicht für ein „rechtswidriges Ziel“ geworben werden.^{17,18} Somit konnten die Fehlbewertungen nicht durch die Vertrauensleute korrigiert werden, insbesondere auch nicht diese Fehlbewertung, mit der die Verweigerung des Rederechts begründet wurde. Erst in seinem nachfolgenden Beitrag sprach Prof. Kirchberg und hier auch nur betreffend das 3. BB davon, es werde damit ein „rechtswidriges Ziel“ verfolgt.¹⁹ Für das 4. BB ist jedoch dieser Vorwurf überhaupt nicht haltbar und wird auch von Kirchberg nicht behauptet (siehe zuvor S. 4 Punkt II.b).

3. Kein Rederecht und keine Korrekturmöglichkeit für die Fehlaussagen

Die unrichtigen und unvollständigen Angaben im Gutachten von Prof. Kirchberg und der Beschlussvorlage der Stadt sowie die unzutreffenden Tatsachenaussagen der Fraktionssprecher in den Aussprachen am 1. und 2. Juli 2015, konnten von Vertretern des Bürgerbegehrens nicht

korrigiert werden. Den Vertrauensleuten des Bürgerbegehrens wurde durch Mehrheitsbeschluss sowohl im Verwaltungsausschuss²⁰ als auch im Plenum des Gemeinderats¹⁷ ein Rederecht verwehrt, es wurde somit kein rechtliches Gehör gewährt.

Darüber hinaus wurde auch Stadtrat Hannes Rockenbauch per Mehrheitsbeschluss die Verwendung von Folien für seinen Beitrag untersagt,²¹ so dass die Kritik seiner Fraktion nur unvollständig präsentiert werden konnte. Die Folien, die Stadtrat Rockenbauch im Gemeinderat nicht zeigen durfte, wurden später im Internet veröffentlicht.²²

4. Bestätigung des Rückbaus durch Prof. Kirchberg

In der Aussprache des Gemeinderats am 02.07. stellte Prof. Kirchberg noch einmal unmissverständlich klar (Prot. 02.07. S. 2): „Eine Leistungsfähigkeit, umschrieben mit 32 Zügen pro Höchstbelastungsstunde, ist von vornherein Gegenstand der Planfeststellung gewesen, hat ihr also zugrunde gelegen, und ist auch vom Verwaltungsgerichtshof in den Verfahren, die unmittelbar gegen den Planfeststellungsbeschluss gerichtet wurden, wiederholt bestätigt worden.“

Angesichts einer erbrachten Leistung im Kopfbahnhof von unzweifelhaft 38 Zügen in der Spitzenstunde (2011 sogar 39 Züge, siehe Kirchb.-Kritik IV.2) ist unverständlich, wie Kirchberg nachfolgend den VGH in Bezug auf den angeklagten Rückbau zitieren kann, die Argumentation des Unterzeichners sei die „Einzelmeinung eines besonders engagierten Gegners“ (Prot. 02.07. S. 2, vgl. Kirchb.-Kritik III.2 d). Bei Würdigung der gesamten Argumentation des Bürgerbegehrens müsste erkannt werden, dass die Gültigkeit der Ungleichung „32 < 38“ keineswegs als „Einzelmeinung“ diskreditiert werden dürfte (vgl. auch Kirchb.-Kritik VI.).

IV. Bescheid der Stadt Stuttgart

Weitere Fehler im abschließenden Bescheid der Stadt

Der Bescheid der Stadt über die Unzulässigkeit des 4. Bürgerbegehrens, datiert vom 29.07.2015, wurde am 03. und 05.08.2015 den drei Vertrauensleuten zugestellt. Er beruft sich auf den Gemeinderatsbeschluss vom 02.07.2015 sowie das Gutachten von Prof. Kirchberg (Bescheid⁵ S. 1, 4) und wiederholt die schon kritisierten unzutreffenden Argumentationen aus dem Kirchberg-Gutachten und der Beschlussvorlage der Stadt. Hinzu kommt:

- a) **Leistungsvorgabe vermeintlich nur auf Vertaktung bezogen.** Während Gutachter Kirchberg die 50 % Erhöhung des Zugangebots auf nachfolgend genannte Ganztageszahlen bezieht (was schon nicht zutrifft, Kirchb.-Kritik S. 6 Punkt II.d), heißt es im Bescheid dazu (Bescheid S. 5): „Dabei wurden die vertraglich fixierten Zugzahlen seinerzeit durch die Planung von vertakteten Linien ermittelt.“ Das ist gleichermaßen unhaltbar wie die Argumentation des MVI zu den „30 vertakteten Zügen“ (Kirchb.-Kritik S. 5 Abschnitt II.b, S. 16 III.6).
- b) **Vermeintlich keine Anhaltspunkte für Schaden am Gemeinwohl genannt.** Im Bescheid heißt es, „schwere Nachteile für das Gemeinwohl“ kämen nur in Betracht, „wenn außergewöhnliche Gefährdungen oder Verletzungen überragender Interessen der Allgemeinheit zu befürchten wären“, wofür keine Anhaltspunkte genannt seien noch vorlägen (Bescheid S. 7). Dagegen waren in der Begründung des BB die Reduktion der Kapazität auf 32 Züge/h und der aktuelle Bedarf von 38 Zügen/h genannt worden und damit „schwere und nicht korrigier-

bare Schäden für den Schienenverkehr“ begründet worden. Es erscheint nicht weiter erklärungsbedürftig, warum ein solcher Engpass für den Bahnverkehr Südwestdeutschlands kein schwerer Nachteil für das Gemeinwohl sein sollte (da $32 < 38$).

- c) **Verfristung nur noch „naheliegend“.** Während die Stadt in der Beschlussvorlage die Verfristung nicht mehr anführte (siehe zuvor S. 5), wird im Ablehnungsbescheid die Formulierung gebraucht, die Verfristung des BB „liegt nahe“ (Bescheid S. 8), wird dieses Argument Kirchbergs praktisch schon aus der Diskussion genommen. Denn man kann ein Bürgerbegehren wohl kaum aufgrund lediglich „nahe liegender“ Überlegungen für rechtlich unzulässig erklären. Die von Kirchberg zur Begründung gemachten Ausführungen sind einerseits nicht zutreffend (Kirchb.-Kritik S. 25 V.), andererseits stehen sie hier unter dieser Generaleinschränkung, die ihnen die Relevanz nimmt.
- d) **Unterstellung zur Projektbeendigung.** Die Aussage zur Möglichkeit einer Projektbeendigung ist nicht zutreffend. Es heißt (Bescheid S. 8): „Die Ausführungen zur Kostendeckung sind irreführend, da der Eindruck erweckt wird, es sei möglich, dass das Projekt wegen einer Kündigung der Stadt beendet werden könne. Dies ist völlig unrealistisch und durch nichts belegt.“ Diese Aussage wird in der Begründung des Bürgerbegehrens nicht gemacht. Vielmehr heißt es: „Kostendeckung: Die wirksame Vertragsbeendigung würde die künftigen Zahllasten der Stadt beenden, sie also kostenmäßig nicht belasten. Würde als Folge davon das Projekt beendet werden, so hat die Stadt [...]“ Es wurde also ohne eine Aussage zur Wahrscheinlichkeit die Möglichkeit einer Projektbeendigung als Bedingung für die Kostenbetrachtung angesprochen. Die Kostendeckung ist für diese Eventualität zu klären. Sie ist keineswegs so unwahrscheinlich, wie im Bescheid dargestellt.²³

V. Fazit

Schon das Gutachten von Prof. Kirchberg beruht auf unrichtigen und unvollständigen Angaben. Indem der Gutachter zahlreiche Vorgänge nur selektiv betrachtet, Teile der Begründung des Bürgerbegehrens vollkommen übergeht und rechtsfehlerhafte Bewertungen trifft, verkehrt er die Faktenlage zur rechtlichen Zulässigkeit des Bürgerbegehrens ins Gegenteil. Sein Gutachten ist in einem solchen Umfang fehlerhaft, dass sich die Frage stellt, in wieweit er sich mit den zugrundeliegenden Vorgängen überhaupt befasst hat und in wieweit für diese Arbeit eine Honorierung überhaupt gerechtfertigt ist.

Auf dieses Gutachten berufen sich die nachfolgenden Begründungen für die Ablehnung des 4. Bürgerbegehrens. Es werden aber in Beschlussvorlage und Bescheid der Stadt sowie in den Aussprachen im Gemeinderat darüber hinaus weitere untaugliche Begründungen gegeben, z.B.:

- Beschlussvorlage, u.a.: Erkenntnisse für den Rückbau seien nicht genannt, aber: $32 < 38$!
- Bescheid, u.a.: Es sei kein Anhalt für den Schaden am Gemeinwohl genannt, aber: $32 < 38$!
- Der Finanzierungsvertrag zu S21 sei zu „miserabel“ um gekündigt werden zu können.
- Die ausreichende Leistungsfähigkeit habe der VGH bestätigt, zuletzt im Jahr 2014.
- Das Plus von 50 % im Finanzierungsvertrag beziehe sich nur auf Taktverkehre.
- Das Bürgerbegehren verfolge ein „rechtswidriges Ziel“.
- Das Bürgerbegehren konterkarriere die Volksabstimmung zu Stuttgart 21.
- Rückbau ($32 < 38$) als „Einzelmeinung eines besonders engagierten Gegners“ dargestellt.

Durch die Verweigerung des Rederechts für die Vertrauensleute konnten diese Fehler nicht korrigiert werden und wurde den Vertretern des Bürgerbegehrens kein rechtliches Gehör gewährt. Die vorliegende und in der vorausgehenden Stellungnahme (Kirchb.-Kritik) dargestellte Kritik an dieser Gemeinderatsentscheidung ist substantiell. Sie wird mit den Aussagen und Dokumenten der Bahn und ihrer Gutachter belegt, mit dem Wortlaut des Finanzierungsvertrags sowie mit Urteilen des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (VGH).

Die Entscheidung, das 4. Bürgerbegehren als unzulässig zu erklären, beruht somit auf unrichtigen und unvollständigen Angaben. Das Landesverwaltungsverfahrensgesetz (§ 48 LVwVfG BW²⁴) sieht in diesem Fall eine Rücknahme der Entscheidung vor, wenn der Sache nicht auf anderem Wege abgeholfen würde. Andernfalls müsste eine Ablehnung dieser Beschwerde sehr gründlich und nachvollziehbar im Einzelnen begründet werden, um jeglichen Verdacht auf Willkür zu zerstreuen, auch zur Begrenzung von Haftungsrisiken der Stadt und des Gutachters.

Insbesondere wird aber der Leistungsrückbau ausdrücklich bestätigt, wenn Gutachter Prof. Kirchberg die schon in den Entscheidungen des VGH festgestellte

- Kapazität von Stuttgart 21 in Höhe von 32 Zügen in der Spitzenstunde wiederholt feststellt.

Damit ist angesichts der wenigstens 38 Züge im bestehenden Kopfbahnhof selbst bei S21-günstigster Abschätzung der Rückbau bewiesen (Kirchb.-Kritik VI.2). Die im Finanzierungsvertrag mindestens geforderte „Verbesserung des Verkehrsangebots“ ist in der „für die Bemessung maßgeblichen“ Spitzenstunde unzweifelhaft nicht erreichbar, die Geschäftsgrundlage ist entfallen.

Der Streit darüber, ob 32 weniger ist als 38, das Ausmaß an unrichtigen und unvollständigen Angaben des städtischen Gutachters, die untauglichen zusätzlichen Argumente des Gemeinderats von einem „rechtswidrigen Ziel“, der Bestätigung der ausreichenden Leistungsfähigkeit durch den VGH, der unumstößlichen Volksabstimmung, etc. könnten die Stadt Stuttgart in ihrem Ansehen belasten. – Es könnte der Eindruck eines neuen „Schilda“ entstehen.

Unabhängig vom weiteren Fortgang dieses Verfahrens erscheint der angekündigte freiwillige Faktencheck zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 angebracht zur Aufklärung der zuletzt widersprüchlichen Aussagen. Die Gemeinderatsfraktionen der SPD, Grünen und AfD,²⁵ wie auch schon die seit langem um Aufklärung in der Sache bemühte Fraktion SÖS/LINKE PluS,²⁶ wie auch die geschlossene Opposition im Bundestag der Grünen²⁷ und der Linken²⁸ und zuletzt auch der frühere Stuttgart 21-Schlichter Dr. Heiner Geißler²⁹ befürworten einen solchen Faktencheck. Zur Vermeidung einer „Show- oder Schauveranstaltung“¹⁷ und zur Gewährleistung einer effizienten Aufklärung der Sachfragen erscheint insbesondere eine professionelle Moderation durch einen erfahrenen und unabhängigen Gruppen-Moderator hilfreich.

Garching, 05.10.2015



gez. Dr. rer. nat. Christoph Engelhardt

Einzelnachweise

- ¹ Prof. Dr. Christian Kirchberg, „Gutachtliche Stellungnahme zur Zulässigkeit des Bürgerbegehrens IV (»Leistungsrückbau«) gegen »Stuttgart 21«“, 24.06.2015, (kurz zitiert als „**Kirchb.**“, pdf [stuttgart.de](#))
- ² C. Engelhardt, Kritik am Kirchberg-Gutachten, „Fehlerhafte Entscheidungsgrundlage des Beschlusses des Stuttgarter Gemeinderats zur Zulässigkeit des 4. Bürgerbegehrens gegen Stuttgart 21“, 28.07.2015 („**Kirchb.-Kritik**“, pdf [wikireal.org](#))
- ³ J. Schoeller, Einwendung gegen den Beschluss des Gemeinderats zum 4. Bürgerbegehren, 28.07.2015 (pdf [wikireal.org](#)). Die Kenntnisnahme dieser Einreichung vom 28.07. sowohl durch Rechtsamt und Oberbürgermeister wurde bestätigt.
- ⁴ Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, „Bürgerbegehren »Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt«, Entscheidung über Zulässigkeit, Beschlussvorlage, GR Drs 574/2015, 25.06.2015 (kurz „**Stadt**“, Seitenangaben nach der pdf-Fassung, online auf [stuttgart.de](#))
- ⁵ Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart, Ablehnungsbescheid, „Antrag gemäß § 21 Abs. 3 Gemeindeordnung auf Durchführung eines Bürgerbegehrens gegen das Projekt Stuttgart 21 »Leistungsrückbau«, 29.07.2015 („**Bescheid**“)
- ⁶ Protokoll des Verwaltungsausschusses des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart, „Bürgerbegehren »Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt« Entscheidung über Zulässigkeit“, 01.07.2015, Niederschrifts-Nr. 198, TOP 4, Drucksache 547/2015 („**Prot. 01.07.**“)
- ⁷ Protokoll des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart, „Bürgerbegehren »Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt« Entscheidung über Zulässigkeit“, 02.07.2015, Niederschrifts-Nr. 91, TOP 3, Drucksache: 574/2015 („**Prot. 02.07.**“)
- ⁸ Gemeinderat der Stadt Stuttgart, Anlage zu GR Drs 609/2007, „Stuttgart 21 Ausführlicher Bericht zum Sachstand“, S. 1
- ⁹ Inzwischen legte der Vorhabenträger im Anhörungsverfahren zu PFA 1.3 eine neue Stellungnahme vor: DB Netz AG (anonymer Autor), „Stellungnahme des Vorhabenträgers zu den Anträgen des BUND im Rahmen des Erörterungsverfahrens im Planfeststellungsabschnitt 1.3 des Projekts Stuttgart 21“, 14.08.2015, veröffentlicht gegenüber dem Regierungspräsidium Stuttgart am 02.09.2015 (pdf [bahnprojekt-stuttgart-uhl.de](#), [rp.baden-wuerttemberg.de](#)).
Diese Stellungnahme vermag die Kritik nicht zu entkräften. Vollkommen unbearbeitet blieben die Anträge 31, 32, 94, 115, 117, 122-124, 137, 138, 155, 164, 205, 206, was nicht einmal begründet wurde. Auch dort, wo die Bahn zu auf mehrere Anträge summarisch antwortete, blieb der Großteil der Einzelfragen unbearbeitet. Der Text enthält zahlreiche neue unzutreffende Sachverhalte und Unterstellungen. Insbesondere wurden die schon zuvor eingestandenen Fehler im Stresstest auch jetzt nicht entkräftet. Diese Stellungnahme wird mit einer Einwendung beim Regierungspräsidium Stuttgart beantwortet werden, die dann auch veröffentlicht wird.
- ¹⁰ „Information der Landesregierung Baden-Württemberg zur Volksabstimmung am 27. November 2011“, 10.2011 (pdf [lpb-bw.de](#))
- ¹¹ Ohne die Wiederholung der Volksabstimmung von 1954 im Jahr 1977 hätten die Schweizer noch heute kein Frauenwahlrecht ([de.wikipedia.org](#)). Die EU forderte zuletzt von der Schweiz weniger als ein Jahr nach der Volksabstimmung zur Zuwanderung deren Wiederholung (z.B. [DWN 11.04.2015](#)).
- ¹² Die Volksabstimmung der Iren gegen Europa von 2008 wurde nach einem guten Jahr durch erneute Abstimmung gekippt (z.B. [FAZ 03.10.2009](#)).
- ¹³ https://de.wikipedia.org/wiki/Lindau_21#Bürgerentscheide_2011/2012
- ¹⁴ 03.11.2011, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Verkehrsminister: Ausstieg ist viel günstiger“
- ¹⁵ Z.B.: 01.10.2011, [schneider-biberach.de](#), „Volksabstimmung: Klares NEIN zum Ausstieg“
- ¹⁶ 01.07.2015, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Kuhn will von Rückbau nichts mehr wissen“.
- ¹⁷ Protokoll des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart, „Antrag zur Geschäftsordnung – Antrag Nr. 199/2015 der Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS vom 18.06.2015, »Rederecht für Vertrauenspersonen bei Debatte im Gemeinderat zu ‚Storno21‘ und ‚Leistungsrückbau durch S21‘«, 02.07.2015, Niederschrifts-Nr. 89.

- ¹⁸ 02.07.2015, stuttgarter-zeitung.de, „Stadt stoppt zwei S-21-Bürgerbegehren“
- ¹⁹ Protokoll des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart, „Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 "Storno 21", Entscheidung über Zulässigkeit“, 02.07.2015, Niederschrifts-Nr. 90, TOP 2, Drucksache 318/2015, S. 3/4
- ²⁰ Protokoll des Verwaltungsausschusses des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart, „Antrag zur Geschäftsordnung – Antrag Nr. 199/2015 der Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS vom 18.06.2015, »Rederecht für Vertrauenspersonen bei Debatte im Gemeinderat zu ‚Storno21‘ und ‚Leistungsrückbau durch S21‘«, 01.07.2015, Niederschrifts-Nr. 196a
- ²¹ Protokoll des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart, „Zur Geschäftsordnung – mündlicher Antrag von StR Kotz (CDU) –“, 02.07.2015, Niederschrifts-Nr. 92
- ²² 13.07.2015, soeslinkeplus.de, „Präsentation zum Bürgerbegehren »Leistungsrückbau durch S21«“
- ²³ Die Entscheidung zum Weiterbau von Stuttgart 21 wurde mit einem relativen Kostenvorteils von 77 Mio. Euro begründet und ging nur mit den Zuschüssen der Finanzierungspartner in voller Höhe auf (Entscheidung des DB-Aufsichtsrats vom 05.03.2013). Es bedarf keiner weiteren Begründung, dass nach Wegfall substantieller Finanzierungsanteile das Projekt in Frage gestellt ist. Für diesen Fall muss eine Aussage zur Kostendeckung gemacht werden.
- ²⁴ <http://dejure.org/gesetze/LVwVfG/48.html>
- ²⁵ 10.08.2015, stuttgarter-zeitung.de, „Faktencheck zu S21 geplant“.
10.08.2015, stuttgarter-zeitung.de, Kommentar Nauke, „Tatsachen auf den Tisch“.
01.07.2015, stuttgarter-zeitung.de, „Kuhn will von Rückbau nichts mehr wissen“.
02.07.2015, stuttgarter-zeitung.de, „Heftige Kritik am Gutachter der Stadt“.
- ²⁶ 12.08.2015, [facebook.com](https://www.facebook.com), Hannes Rockenbauch, „Ungeschminkte Gedanken am Morgen, Teil VI: Oben Bleiben!“
- ²⁷ 28.07.2015, matthias-gastel.de, „Stuttgart 21: Enge Fußgängeranlagen“
- ²⁸ 13.08.2015, linksfraktion.de, „Bankrotterklärung der Bundesregierung zum Brandschutz bei Stuttgart 21“
- ²⁹ 21.09.2015, swrfernsehen.de, Geißler-Interview „Ein erneuter Faktencheck zu Stuttgart 21 ist »richtig, aber wahrscheinlich nicht konsensfähig.«“