

Oberbürgermeister Fritz Kuhn
Marktplatz 1
70173 Stuttgart

Vertreter des 3. und 4. Bürgerbegehrens gegen
Stuttgart 21, von WikiReal.org, den Ingenieuren22
und dem Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Zur Übergabe im S21-Ausschuss

Stuttgart, 26.10.2016

Stuttgart 21 – zu klärende Fragen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Kuhn, sehr geehrte Gemeinderäte,

am 06.07.2016 beschloss der Verwaltungsausschuss des Stuttgarter Gemeinderats einstimmig die Sondersitzungen des S21-Ausschusses, deren erste heute stattfand. Sie, Herr Kuhn, hatten die Veranstaltung umrissen als eine "Information des Gemeinderats und der Öffentlichkeit" über die Frage, wie die Verwaltung den Projektstand unter den "verschiedenen in der Öffentlichkeit und auch im Gemeinderat diskutierten Aspekten" im Herbst 2016 einschätzt.

Wir können den willkürlichen Ausschluss der von uns vorgeschlagenen ausgewiesenen unabhängigen Experten und die Beschränkung auf die Vertrauensleute und Experten der Bürgerbegehren nicht nachvollziehen. Wir melden als Vertreter der fachlichen Kritiker von Stuttgart 21 dazu unseren Protest an. Wir möchten ausdrücklich klar stellen, der heutige Termin kann nicht die Anhörung der Vertreter der Bürgerbegehren sein. Eine solche Anhörung betrifft die rechtlichen Aspekte der Bürgerbegehren und muss in dem entsprechenden Termin der Abhilfeprüfung erfolgen. Wir bedauern außerdem, dass trotz des hohen öffentlichen Interesses und der Bedeutung dieses Termins eine Videodokumentation nicht zugelassen wird, nur eine Videoübertragung.

Oberbürgermeister Kuhn hatte zugesagt, in der Veranstaltung solle deutlich werden, "welche Fragestellungen" von wem "geklärt" werden müssten.¹ Wir möchten darauf hinweisen, dass das bisher bekannte Format des heutigen Termins nicht dieser Grundlage des einstimmigen Beschlusses im Verwaltungsausschuss entspricht. Wir melden auch hierzu unseren Protest an. Eine Fragenklärung in Rede und Gegenrede war unsere wesentliche Motivation, eine Verschiebung des Abhilfeverfahrens zu den Bürgerbegehren um weitere Monate hinzunehmen, wie wir Ihnen schrieben.

Als unterstützende Maßnahme zu dem seinerzeit verkündeten Ziel erlauben wir uns, nachfolgend 9 Fragestellungen aufzuführen, die vordringlich zum Projekt Stuttgart 21 geklärt werden müssen:

1. **Ist 32 < 38?** Wenn ja, dann hat der Gemeinderat ein Problem mit der Argumentation seines Gutachters Prof. Kirchberg, dass ein Leistungsrückbau nicht gegeben sei, weil 2014 der VGH ja 32 Züge bestätigt habe.² Heute fahren sogar 39 Züge bei allein 37 Ankünften in der Stunde. Der Leistungsrückbau ist also unübersehbar. Der Gemeinderat hat also zu klären, ob ein anderer, höherer rechtsverbindlicher Leistungsnachweis für S21 vorliegt.
2. **Wie kann Stuttgart 21 anderthalb mal besser sein, als die besten vergleichbaren Bahnhöfe?** Wie ist die Leistungssteigerung um 50 % gegenüber den besten Knoten- und Umsteige-Durchgangsbahnhöfen vergleichbarer Größe erklärbar? Was

bringt der Ringverkehr wirklich (tatsächlich nur eher längere Fahrzeiten und höhere Trassengebühren)? Was bringen die doppelten Einfahrgeschwindigkeiten (tatsächlich ist das ein sehr geringer Beitrag) und der Richtungsbetrieb (den gibt es fast überall)? Und die Vorsortierung in Bad Cannstatt etc. (wenn sich am Ende doch im Tiefbahnhof effektiv vier Richtungen kreuzen)? Wo ist die Wirkung dieser Maßnahmen wissenschaftlich beschrieben und wie ist ihr Beitrag quantitativ begründbar? Warum wird das S21-Konzept eines Hochleistungs-Bahnhofs nicht weltweit kopiert und soll dort gleiche Leistungswerte liefern?

3. **Ist der Stresstest-Belegungsgrad unfahrbar?** Der Belegungsgrad des Stresstests von mind. 76 % (entsprechend den korrigierten Stresstest-Daten³) ist laut den DB-Gutachtern Prof. Heimerl und Prof. Schwanhäußer und allen anderen Erfahrungen in einem großen Umsteige- und Kreuzungsbahnhof unfahrbar.⁴ Gibt es Gegenbeispiele (ohne den unzulässigen Vergleich mit S-Bahnen, Stadtbahnen, Haltepunkten etc.)?
4. **Sind die Engpässe mit Minimalbreite auf den Bahnsteigen zulässig?** Sind sie nicht bei regelkonformer Bewertung durchgefallen?⁵ Werden darüber hinaus die Bahnsteige bei Doppelbelegungen nicht so stark überlastet,⁶ dass diese nicht zugelassen werden dürften?
5. **Sind Doppelbelegungen vom Brandschutzkonzept abgedeckt?** Wenn nein, dann müssen Doppelbelegungen verboten werden und eine Leistungssteigerung ist nicht einmal auf dem Papier erbringbar. Darüber hinaus: Welche Leistungsminderungen ergeben sich insgesamt aus dem Brandschutzkonzept (bspw. erfordert es, dass immer nur ein Zug im Tunnel fahren darf, was zu dramatischen weiteren Leistungseinbußen führt).
6. **Sind die Regelverstöße im Stresstest nicht schon faktisch eingestanden?** Gelingt es der DB Netz AG nach Abbruch der Diskussion über das MVI und nach der Antworten neben dem Punkt der Frage im Rahmen der Anhörung zu PFA 1.3 inzwischen, die Kritik nachvollziehbar zu entkräften?⁷

Erlauben Sie, dass wir außer den heute verhandelten Themen Leistungsfähigkeit und Brandschutz der Vollständigkeit halber auch die folgenden zu klärenden Fragen stellen:

7. **Wo ist der Nachweis gleicher Sicherheit bei der Gleisneigung?** Auch vor dem Verkehrsausschuss des Bundestags konnte weder EBA und noch Bundesverkehrsministerium einen Nachweis gleicher Sicherheit vorlegen.⁸ Die behauptete gleiche Sicherheit etwa für Kinderwagen auf den Bahnsteigen wird durch weggrollende Kinderwagen in Ingolstadt Nord wiederlegt.⁹ Die Bahn ist nicht bereit, ihre Risikountersuchungen, die die gleiche Sicherheit belegen sollen, offenzulegen.¹⁰
8. **Dimensionierung Notfallüberlauf bei Hochwasser?** Die Kapazität des Nesenbach-Abwasser-Hauptsammlers sinkt mit der Realisierung von Stuttgart 21 von 128 m³/s auf 100 m³/s. Die Kapazität des Notüberlaufs auf der Geländeoberfläche beträgt heute ein Vielfaches des unterirdischen Abflusses. Sie wird mit S21 auf einen Bruchteil der unterirdischen Kapazität sinken und die Mindestanforderung einer etwa doppelten Kapazität weit verfehlen. Bei Hochwasser ist die Wahrscheinlichkeit für die Flutung der Klett-Passage und der unterirdischen Verkehrsanlagen damit unzulässig hoch.¹¹

9. **Zeigt eine regelkonforme Kostenrechnung nicht schon heute eine untragbare Kostenexplosion?** In der Schlichtung zeigte sich, dass die Bahn in den zum Finanzierungsvertrag angegebenen Kosten des Projekts die Chancen praktisch ganz und die Risiken praktisch gar nicht eingerechnet hatte, entgegen kaufmännischer Regeln.¹² Vor der DB-Aufsichtsratsentscheidung im März 2013 waren aus dem Bericht des Wirtschaftsprüfers PricewaterhouseCoopers „Vermerk Zwischenergebnis“ vom Januar 2013 (PwC) weitere Milliarden-Kostensteigerungen schon bekannt.^{13,14} Mit "einem im Vergleich zum Gesamtwertumfang erheblichen Nachtragsvolumen" sei zu rechnen (PwC Nr. 24). Die Kostenberechnung verstößt gegen die "Grundsätze des Risikomanagements im DB AG-Konzern", speziell gegen die Risiko-Management-Richtlinie 224.0101 und das Controlling-Handbuch Kap. 14 (Nr. 18). Insbesondere da die Eintrittswahrscheinlichkeit nicht regelkonform abgebildet ist und die Beiträge somit nicht zum Gesamtwertumfang hochzurechnen sind (Nr. 19/20, 23). Somit ist auf deren Basis die unabdingbare Überleitung ins Konzernreporting nicht möglich (Nr. 16). Wichtig erscheint uns weiterhin, dass die Gremien des DB-Konzerns schon 2009 einem Gesamtwertumfang von 4.979,7 Mrd. Euro implizit zugestimmt hatten (PwC 2013 Nr. 156). Zur neuesten Kostenprüfung der Gesellschaft KPMG ist zu lesen, dass die Prüfer auch hier „Bedenken“ haben, was die „Risikokalkulation der Bahn angeht“.¹⁵ Es scheint sich also dasselbe Verfahren zur Schönrechnung ein drittes Mal zu wiederholen und es erscheint fraglich, wie die schon 2013 bekannten Zusatzkosten in Milliardenhöhe sich inzwischen verflüchtigen konnten. Die Stadt Stuttgart müsste eine regelkonforme Kostenkalkulation fordern, die sowohl den DB-eigenen wie auch den allgemein üblichen Kostenrechnungsgrundsätzen entspricht. Dies müsste ein von ihr selbst bezahlter unabhängiger Wirtschaftsprüfer prüfen, der aufgrund seiner Verschwiegenheitspflicht keine Betriebsgeheimnisse der DB AG preisgeben würde. Entsprechend dem schon 2013 bei einem Kostenrahmen von 6,5 Mrd. Euro absehbaren Kostensteigerungen in Milliardenhöhe ist zu erwarten, dass die Kosten drastisch steigen, mutmaßlich auf die Werte von rund 10 Mrd. Euro von Viereggs-Rössler¹⁶ und dem BRH¹⁷ oder gar auf die 11 Mrd. Euro, die interne Quellen der Bahn schon 2013 nannten.¹⁸

Herr Oberbürgermeister Kuhn, Sie wollten am 06.07. auch ermitteln, von wem die Fragen zu klären sind. Dazu unsere Antwort:

Diese Fragen hat die Stadt Stuttgart zu klären. Sollte auch nur eine der oben gestellten Fragen im Sinne der Projektkritiker beantwortet werden, entsteht Handlungsbedarf für den Gemeinderat. Er hat die Verantwortung für die Verkehrsinfrastruktur der Stadt. Diese wird, wie im Referat von Dr. Christoph Engelhardt ausgeführt, von dem Projekt mittelbar geschädigt. Das hat der Gemeinderat zu verhindern.

Weiterhin liegt die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs selbst zwar außerhalb des Wirkungsbereiches der Gemeinde und ist Sache der Deutschen Bahn AG. Ein nicht beantragter Rückbau der Kapazität ist jedoch nicht zulässig nach § 11 AEG. Die Stadt Stuttgart ist Projektpartner bei dem Projekt Stuttgart 21 und darf sich nicht an ungesetzlichen Vorhaben beteiligen.

Die Stadt hat überdies im Finanzierungsvertrag zum Projekt in ihrem haushalterischen Wirkungsbereich einen erheblichen finanziellen Zuschuss zu dem Projekt vereinbart. Als Vertragsgegenstand ist neben der Projektbeschreibung einzig der Zweck der "Verbesserung des Verkehrsangebots" angegeben. Diese Leistungszusage ist von der Vorhabenträgerin Deutsche Bahn AG zu erbringen, sonst ist der Vertrag nicht erfüllt. Die Stadt ist frei, sich zu

ihren Zwecken Leistungen einzukaufen, etwa in diesem Fall zur Flächenfreisetzung oder dem Lärmschutz. Eingekauft hat sie sich aber ein Projekt mit einer bestimmten Leistungsbeschreibung. Diese ist zu erbringen, unabhängig davon, welches weitere Ziel die Stadt mit dieser Investition verfolgt. Die Stadt ist dabei insbesondere berechtigt, im Vertragszweck eine "Verbesserung des Verkehrsangebots" einzufordern, weil ein Entfall dieses Merkmals, also eine Schädigung der Bahninfrastruktur, schwerwiegende Folgen für die umliegende Verkehrsinfrastruktur hätte, die in der Verantwortung der Stadt liegt.

Die Stadt hatte gleichermaßen wie ihr Gutachter Prof. Dr. Christian Kirchberg im Juni 2015 bestätigt, dass das 4. Bürgerbegehren zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 den Wirkungskreis der Gemeinde betreffe. Aktuell wird von beiden die entgegengesetzte Position eingenommen. Erlauben Sie uns daher, dass wir die Tragfähigkeit der vorstehenden Argumentation an einem Beispiel erläutern: Die Stadt kauft bspw. auch Feuerlöscher ein für ihre Liegenschaften. Die Funktionsfähigkeit dieser Feuerlöscher liegt nicht in ihrem Wirkungskreis, hierfür trägt der Hersteller die Verantwortung. Gleichwohl geht die Stadt zu Recht davon aus, dass die Funktion erfüllt wird und hat das Recht bei Nicht-Funktionsfähigkeit vom Vertrag zurückzutreten. Dabei ist es auch nicht Bedingung, dass sich die Stadt die Feuerlöscher zum Zweck der Brandbekämpfung kauft, sie könnten auch bspw. in einer kulturellen Veranstaltung zu einem anderen Zweck zum Einsatz kommen.

Es ist also Aufgabe der Stadt, zu klären, ob der Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 rechtsgültig erfüllt wird, wenn es klare Anzeichen dafür gibt, dass der Vertrag nicht erfüllt werden kann, wie die obigen zu klärenden Fragen zeigen. Andernfalls würde sie sich der haushalterischen Untreue verdächtig machen. Die Stadt darf nicht hunderte Millionen für eine Investition ausgeben, deren vertraglich zugesagte Leistung nicht erbracht werden kann. Die Stadt dürfte auch nicht wissentlich funktionsuntüchtige Feuerlöscher kaufen, wenn sie zum Einsatz bestimmt sind. Darüber hinaus hat die Stadt zu klären, ob innerhalb ihres Gemeindegebiets Gefahren für Leib und Leben der Menschen geschaffen werden.

Dies zur Begründung, warum die oben angeführten Fragen von der Stadt Stuttgart geklärt werden müssten. Diese Klärung kann der Gemeinderat beschließen. Diese Klärung müsste aber auch ohnehin von Rechtsamt, Stadtkämmerei und Tiefbauamt im Rahmen ihrer Verantwortungsbereiche erfolgen, sobald diese auf die offenen Fragen hingewiesen wurden. Das Vorstehende ist auch ein Teil der rechtlichen Argumentation zu der Abhilfeprüfung der Bürgerbegehren, aber dort kommen noch zahlreiche weitere Aspekte hinzu, die, wie zuvor ausgeführt, im Abhilfeprüfungstermin angehört werden müssten und nicht von der heutigen Veranstaltung abgedeckt sein können.

Die Klärung der obigen Fragen zur Leistungsfähigkeit müsste durch einen von der Vorhabenträgerin weithin unabhängigen Gutachter erfolgen, obwohl der Handlungsbedarf sich schon dem Nicht-Bahnwissenschaftler durch bloße Lektüre der Unterlagen der Vorhabenträgerin erschließt. Fragen 7 bis 9 würden ggf. andere Gutachter bzw. Wirtschaftsprüfer erfordern, wenn nicht die Verwaltung der Stadt die klare Faktenlage zu erkennen bereit ist. Die Beantwortung der ersten Frage bedarf nach unserem Dafürhalten keines Gutachters. Ihre Beantwortung sollte Ausgangspunkt für die nachvollziehbare, wohl belegte Klärung der weiteren Fragen sein.

Ohne Unterschrift gezeichnet von

Dr. Christoph Engelhardt,* WikiReal.org und Mitinitiator des 4. BB

Joris Schoeller, WikiReal.org und Vertrauensmann des 4. BB

Marc Braun, WikiReal.org und Vertrauensmann des 4. BB

Hans Heydemann, Vertrauensmann des 4. BB und Ingenieure 22

Dr. Eisenhart von Loeper, Sprecher Aktionsbündnis gg. Stuttgart 21 u. Mitinitiator des 3. BB

Egon Hopfenzitz, Vertrauensmann des 3. BB

Klaus Steinke, Vertrauensmann des 3. BB, Mitglied IHK-Vollversammlung Region Stuttgart

* Hüterweg 12c, 85748 Garching, 089 3207317

-
- ¹ 06.07.2016, Protokoll Verw.-ausschuss des Stuttgarter Gemeinderats, Niederschr. 257, TOP 3a und b, S. 5
 - ² 02.07.2015, Protokoll der Verhandlung des Stuttgarter Gemeinderats, "Bürgerbegehren »Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt« Entscheidung über Zulässigkeit" (domino1.stuttgart.de, pdf domino1.stuttgart.de), S. 2.
Prof. Dr. Christian Kirchberg, Gutachtliche Stellungnahme, GR Drs 46-2016 Abhilfe Leistungsrückbau, Anlage 3, 06.04.2016 (pdf domino1.stuttgart.de), S.9.
 - ³ DB Netz AG, „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), S. 28 f
 - ⁴ C. Engelhardt, „Nachforderungskatalog zur Stellungnahme des Vorhabenträgers“, 29.09.2014 (pdf wikireal.org oder rp.baden-wuerttemberg.de), S. 25, Tabelle 1
 - ⁵ wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge#Engpässe
 - ⁶ wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge/Durth_Roos#Belastungen_gesenkt
 - ⁷ Anträge 151 bis 199 in: ⁴ S. 58-82, ³ S. 23-27, sowie auf wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_PFA_1.3/Analyse_09.2015
 - ⁸ 16.03.2016, Wortprotokoll der 61. Sitzung, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Berlin (pdf bundestag.de), S. 11, 15. S.a. ¹⁰ S. 24
 - ⁹ 24.05.2016, ZDF, Frontal21, „Unfälle durch abschüssige Bahnsteige“ (Video Mediathek zdf.de, Manuskript pdf zdf.de, Video [youtube](http://youtube.com)).
11.08.2016, donaukurier.de, „Gefährliches Gefälle“.
S.a. ¹⁰ S. 17 ff. Video drive.google.com.
 - ¹⁰ C. Engelhardt, Stellungnahme zur Gleisneigung in Bahnhöfen „Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr“, 14.03.2016 (pdf bundestag.de)
 - ¹¹ 08.07.2016, domino1.stuttgart.de, Fraktion SÖS-LINKE-PluS, Antrag und Anfrage "Hochwasserrisiken durch den Bau des Stuttgart 21-Tiefbahnhofs?"
 - ¹² wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Kosten/Schlichtung_2010
 - ¹³ wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Kosten/Aufsichtsrat_2013
 - ¹⁴ 25.07.2013, zeit.de, "»Hohes Risiko«"
 - ¹⁵ 06.10.2016, sueddeutsche.de, „Bahnprojekt Stuttgart 24“
 - ¹⁶ 16.12.2015, stuttgarter-zeitung.de, „Kritiker: S 21 kostet knapp zehn Milliarden“
 - ¹⁷ 05.07.2016, stuttgarter-zeitung.de, „S21 könnte bis zu zehn Milliarden Euro kosten“
 - ¹⁸ 19.01.2013, stuttgarter-zeitung.de, "Grüne: Bahn rechnet mit elf Milliarden"