

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
5. Senat
Schubertstr. 11
68165 Mannheim

2. Juli 2014

Az.: 5 S 2429/12

In der Verwaltungsrechtssache

##

gegen Bundesrepublik Deutschland

Az.: 5 S 2429/12

**wegen Aufhebung der Planfeststellungsbeschlüsse vom 28.01.2005,
PFA 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) und vom 19.08.2005,
PFA 1.2 (Fildertunnel) des Projekts Stuttgart 21**

wurden soeben in der mündlichen Verhandlung die nachfolgenden
Beweisanträge verlesen.

Sie werden als wesentlicher Verhandlungsvorgang als Anlage zu Protokoll
gegeben (§ 105 VwGO, § 160 Abs. 2, 297 Abs. 1 Satz 2 ZPO).

Alle Beweisanträge sind aus dem Schriftsatz der Kläger vom 10.7.2013
verlesen worden. Auf die dort gegebenen Begründungen der Anträge wird
Bezug genommen.

1. Beweisantrag 1

Es wird beantragt, das Dokument mit dem Gutachten von Prof. Dr. Gerhard
Heimerl, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil II,
Kapazitätsreserven beim geplanten Stuttgarter Hauptbahnhof sowie beim
Betriebskonzept Stuttgart 21, 1997“ (künftig: Heimerl 1997), welches sich in
den Verfahrensakten des erkennenden Senats zum Az.: 5 S 848/05
befindet, beizuziehen, und in der mündlichen Verhandlung vor dem

erkennenden Senat zu verlesen, insbesondere Anlage 21-24 / Bl. 43-46,
zum Beweis der

Tatsache, dass das vom erkennenden Senat im Ausgangsverfahren als maßgeblich bezeichnete „Szenario A“ (Urt. v. 06.04.2006, Az.: 5 S 848/05; Rn. 58, 59) eine Spitzenbelastung von lediglich 32 Zügen pro Stunde vorsieht, dies jedoch nicht klar ausgewiesen wurde, sondern in den Liniengrafiken in der Anlage des genannten Gutachtens ausgezählt werden muss.

2. Beweisantrag 2

Es wird beantragt, Prof. Gerhard Heimerl, ## ##, als sachverständigen Zeugen zu vernehmen zum Beweis der Tatsache, dass

- a) für die Bemessung einer Verkehrsinfrastruktur die Spitzenstunde maßgeblich ist;
- b) das vom erkennenden Senat im Ausgangsverfahren als maßgeblich bezeichnete „Szenario A“ (Urt. v. 06.04.2006, Az.: 5 S 848/05; Rn. 58, 59) eine Spitzenstunde von lediglich 32 Zügen vorsieht, dies jedoch nicht klar ausgewiesen wurde, sondern in den Liniengrafiken in der Anlage des genannten Gutachtens (Heimerl 1997) ausgezählt werden muss.

3. Beweisantrag 3

Es wird beantragt, das Gutachten von Prof. Dr. Wulf Schwanhäuser,

- a) „Eisenbahnbetriebswissenschaftliches Gutachten zur Kapazität des geplanten Bahnhofes Stuttgart Hbf Tief im Vergleich mit dem bestehenden Kopfbahnhof Projekt Stuttgart 21“, 11.1994 (künftig: Schwanhäuser 1994);
- b) „Stuttgart 21, Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 3, Leistungsverhalten und Bemessung des geplanten Stuttgarter Hauptbahnhofes und seiner Zulaufstrecken“, Verkehrswissenschaftliches Institut der RWTH Aachen“, 20.07.1997 (künftig: Schwanhäuser 1997)

beizuziehen, welche sich in den Verfahrensakten des erkennenden Senats zum Az.: 5 S 848/05 befinden, und in der mündlichen Verhandlung vor dem erkennenden Senat zu verlesen, insbesondere Seite 14 – 16 des Gutachtens von 1994, zum Beweis der Tatsache, dass für Stuttgart 21 für den Fall des Ausbaus der Zulaufstrecken, sowie für einen realistischen, „vielfach untermauerten“, Variationskoeffizienten von 0,85 und eine Mindest-Haltezeit von 3 Minuten für den „starken Fahrgastwechsel“ für eine „zukunftsichere Bemessung“ 10 Bahnsteiggleise (bei einem Betriebsprogramm von 35 Zügen) „vorgesehen

werden sollten“, sowie Seite 58 des Gutachtens von 1997, zum Beweis der Tatsache, dass der geplante Bahnhof ohne den viergleisigen Ausbau des Pragtunnels nur 32,8 Züge pro Stunde leisten kann; sowie Seite 2 bis 3 des Gutachtens Abschnitt 1.2.2 zum Beweis der Tatsache, dass Haltezeiten Pufferzeiten zum Verspätungsabbau beinhalten müssen.

4. Beweisantrag 4

Es wird beantragt, Prof. Wulf Schwanhäußer, ## ##, als sachverständigen Zeugen zu vernehmen zum Beweis der Tatsache, dass

- a) für die Bemessung einer Verkehrsinfrastruktur die Spitzenstunde maßgeblich ist;
- b) er in seinem Gutachten aus dem Jahr 1994 (s.o.) zutreffend dargestellt hat, dass für eine „zukunftsichere Bemessung“ bei 35 Zügen in der Spitzenstunde 10 Gleise nötig wären, folglich bei 8 Gleisen im Bahnhof maximal 30 Züge in der Spitzenstunde nachvollziehbar sind und dieser Befund auch nicht durch seine Aussage vor dem erkennenden Senat im Jahre 2006 (VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 04.06.2006, Rn 60 – nach juris) eingeschränkt wird, weil er 1994 ausdrücklich die zugrunde liegenden Parameter als „die wahrscheinlich realistischeren Annahmen“ bezeichnet hatte und ohne Einschränkung gefordert hatte: „Für eine zukunftsichere Bemessung sollten daher 5 Bahnsteiggleise je Richtung vorgesehen werden“.
- c) in seinem Gutachten aus dem Jahr 1997 (s.o.) für den Planfall zutreffend eine Kapazitätsgrenze für „S 21“ von 32,8 Zügen pro Stunde angegeben wurde, resultierend aus einem „Engpass“ auf der Zulaufstrecke von Zuffenhausen.

5. Beweisantrag 5

Es wird beantragt, das Dokument mit dem Gutachten von Dipl.-Ing. Thomas Weissenberger, Dipl.-Ing. Marijo Teklić, Anja Frank (Durth Roos Consultig GmbH, Darmstadt) „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof - Personenstromanalyse (Endzustand)“, September 2009 (künftig: Durth Roos 2009) bei dem Beklagten gem. § 99 VwGO, hilfsweise bei der Beigeladenen, beizuziehen und in der mündlichen Verhandlung vor dem erkennenden Senat zu verlesen, insbesondere die Seiten 14-16 zum Beweis der Tatsachen, dass das Fassungsvermögen der Fußgängeranlagen des geplanten Bahnhofs für die Reisenden aus 32 Zügen pro Stunde dimensioniert wurde, statt der angestrebten Qualitätsstufe C ("eingeschränkte freie Bewegungswahl") nur die Qualitätsstufe D („deutlich eingeschränkte Bewegungswahl“) in 58 Durchgängen erreicht wird und weitere 9

Durchgänge die Stufe E erreichen, wenn nicht angenommen wird, dass die Reisenden weite Umwege an weiteren Engpässen vorbei auf sich nehmen.

6. Beweisantrag 6

Es wird beantragt, Dipl.-Ing. Thomas Weissenbeger, zu laden über die Durth Roos Consulting GmbH, Julius-Reiber-Str. 15, 64293 Darmstadt, als sachverständigen Zeugen zu vernehmen zum Beweis der Tatsache, dass das Fassungsvermögen der Fußgängeranlagen des geplanten Bahnhofs für die Reisenden aus 32 Zügen pro Stunde dimensioniert wurde, statt der angestrebten Qualitätsstufe C ("eingeschränkte freie Bewegungswahl") nur die Qualitätsstufe D („deutlich eingeschränkte Bewegungswahl“) in 58 Durchgängen erreicht wird und weitere 9 Durchgänge die Stufe E erreichen, wenn nicht angenommen wird, dass die Reisenden weite Umwege an weiteren Engpässen vorbei auf sich nehmen, zudem die aus Brandschutzgründen geplanten zusätzlichen Fluchttreppenhäuser die Situation weiter verschärfen werden und infolgedessen die Fußgängeranlagen des geplanten Tiefbahnhofs nur die Anzahl an Personen aufnehmen können, mit der bei maximal 32 Zügen pro Stunde zu rechnen ist.

7. Beweisantrag 7

Es wird beantragt, Prof. Ullrich Martin, zu laden über die Universität Stuttgart, Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen, Pfaffenwaldring 7, 70569 Stuttgart, als Zeugen zu vernehmen zum Beweis der Tatsachen, dass

- a) sein Gutachten aus dem Jahr 2005 „Vergleich der Leistungsfähigkeiten und des Leistungsverhaltens des neuen Durchgangsbahnhofes (S21) und einer Variante umgestalteter Kopfbahnhof (K21) im Rahmen der Neugestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofes (Abschlussbericht)“, die Engpässe in den Zulaufstrecken nicht einbezog und neben anderen Engpässen insbesondere den Engpass in Richtung Zuffenhausen/Feuerbach nicht berücksichtigte, der laut Prof. Schwanhäußer (s.o.) die Leistung von S 21 auf 32,8 Züge pro Stunde beschränken würde;
- b) in dem von ihm bestimmten „optimalen Leistungsbereich von 42 bis 51 Zügen“ für Stuttgart 21 und von „28 bis 39 Zügen je Stunde“ für den Kopfbahnhof für die Kapazität „eine Orientierung am unteren Ende dieses Leistungsbereichs empfohlen“ wird (vgl. Stuttgarter Zeitung vom 18.10.2013, „Wie viele Züge verkraftet der Tiefbahnhof?“ und vom 07.11.2013, „Initiatoren: Bürgerbegehren auf gutem Weg“);

8. Beweisantrag 8

Es wird beantragt, Prof. Dr. Wulf Schwanhäußer, ## ##, als sachverständigen Zeugen zu vernehmen zum Beweis der Tatsache, dass

- a) der sog. „Belegungsgrad“ eine anerkannte Kenngröße zur Bewertung der Kapazität einer Eisenbahn-Infrastruktur ist und Stuttgart 21 bei einem Belegungsgrad von 56 % voll ausgelastet ist;
- b) sich der Belegungsgrad eines Bahnhofs entsprechend der Definition

$$\text{Bel.grad} = \frac{\text{(verkettete) Streckensperrzeit}}{\text{Untersuchungszeitraum}}$$

für die Bahnsteiggleise wie folgt ausdrücken lässt mit den Zeitanteilen für die Einfahrt des Zuges, die Haltezeit, die zum Fahrgastwechsel zur Verfügung steht, die Abfertigungszeit, die nach dem Türenschießen bis zum Inbewegungsetzen des Zuges vergeht und der Zeit für die Ausfahrt:

$$\text{Bel.grad} = \frac{\text{(Züge pro Gleis und Stunde)} \times \text{(mittl. Haltezeit + mittl. Zeit für Abfertigung und Ein-/Ausfahrt)}}{60 \text{ Min.}}$$

- c) die Grundlage der Aussage der Vollauslastung bei 56 % Belegungsgrad das Szenario E war, das 40 Züge in der Spitzenstunde und eine mittlere Haltezeit laut Fahrplan von 2,57 Minuten aufweist (Heimerl 1997 Anl. 7-10 Seite 28-31) und dies eine mittlere Zeit für Abfertigung und Ein-/Ausfahrt von 4,15 Minuten ergibt;
- d) er in seinem Gutachten von 1994 (s.o.) für den Fall, dass der Engpass in den Zulaufstrecken beseitigt wird, eine Erhöhung der Mindesthaltezeit von 2 auf 3 Minuten für derart begründet gehalten hat, dass er auf Basis einer Szenariorechnung mit dieser Mindesthaltezeit die Forderung für Stuttgart 21 gestellt hatte, dass „für eine zukunftsichere Bemessung“ insgesamt 10 Bahnsteiggleise „vorgesehen werden sollten“ (Schwanhäußer 1994 S. 16);
- e) danach bei einem Belegungsgrad von 56 % entsprechend obiger Formel und obigem Zeitbedarf für Abfertigung und Ein-/Ausfahrt bei der von Prof. Schwanhäußer geforderten Erhöhung der Haltezeit um 1 Minute maximal 34,8 Züge pro Stunde von Stuttgart 21 bewältigt werden könnten.

9. Beweisantrag 9

Es wird beantragt, das Gutachten von Prof. Dr. Gerhard Heimerl „Projekt Stuttgart 21, Machbarkeitsstudie verkehrliche und betriebliche Untersuchung, betriebs- und

gesamtwirtschaftliche Bewertung Ergebnisbericht der Fachgruppe 2“, 1994 (Heimerl 1994) welches sich in den Verfahrensakten des erkennenden Senats zum Az.: 5 S 848/05 befindet, beizuziehen, und in der mündlichen Verhandlung vor dem erkennenden Senat zu verlesen, insbesondere Seite 31 und identisch Seite 40 den Absatz „Während die Leistungsfähigkeit ...“ zum Beweis der Tatsache, dass für die Leistungsfähigkeit eines Durchgangsbahnhofs eine wesentliche wenn nicht die bestimmende Größe die mittlere Haltezeit der Züge ist; sowie Seite 36 den Absatz „Der durchschnittliche Belegungsgrad ...“ zum Beweis der Tatsache, dass Prof. Heimerl die etablierte Kenngröße des Belegungsgrads zur Bewertung der Kapazität einsetzte, und den Erfahrungswert eines üblichen Belegungsgrads von 50 % genannt hat, d.h. ein Verhältnis von Belegungs- zu Pufferzeit von 1:1.

10. Beweisantrag 10

Es wird beantragt, Dr. Christoph Engelhardt, ## ##, als sachver-ständigen Zeugen zu vernehmen zum Beweis der Tatsache, dass

- a) Stuttgart 21 durch einen hohen Fahrgastwechsel gekennzeichnet ist und deshalb eine überdurchschnittlich hohe Mindesthaltezeit anzusetzen ist;
- b) Bahnhöfe mit vergleichbar hohem Fahrgastwechsel die Hauptbahnhöfe in Köln und Hannover sind und dort eine Auswertung der Fahrpläne gezeigt hat, dass durchschnittliche Haltezeiten von 5 Minuten anzusetzen sind;
- c) der für den sogenannten Stresstest definierte Fahrplan, der auf Vorgaben des Landes Baden-Württemberg basiert, eine mittlere Haltezeit von rund 5 Minuten beinhaltet;
- d) die Ermittlung der Kapazität anhand des Belegungsgrades unter Berücksichtigung einer Haltezeit von 5 Minuten ergibt, dass Stuttgart 21 rechnerisch nur 29,4 Züge pro Stunde bewältigen kann.

11. Beweisantrag 11

Es wird beantragt, den Fahrplan (An- und Abfahrten) für den Stuttgarter Hauptbahnhof für das Jahr 2011 bei der Beigeladenen in Augenschein zu nehmen zum Beweis der Tatsache, dass danach in der Spitzenstunde ab 6:50 Uhr 39 Züge verkehren.

12. Beweisantrag 12

Es wird beantragt, Dr. Christoph Engelhardt, ## ##, als Zeugen zu vernehmen zum Beweis der Tatsache, dass nach dem Fahrplan für den Hauptbahnhof Stuttgart für das Jahr 2011 in der Spitzenstunde ab 6:50 Uhr 39 Züge verkehren.

13. Beweisantrag 13

Es wird beantragt, das Dokument "Prüfung der Untersuchung 'Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Gleiskonfiguration' der Vieregg-Rössler GmbH' vom 21.11.2011" der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und das Gutachten der Vieregg-Rössler GmbH „Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Gleiskonfiguration“ vom 21.11.2011 beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Hauptstätter Str. 67, 70178 Stuttgart, gem. § 99 VwGO beizuziehen und in der mündlichen Verhandlung vor dem erkennenden Senat zu verlesen zum Beweis der Tatsache, dass eine Kapazität des bestehenden Kopfbahnhofs von 50 Zügen pro Stunde ohne größere Neubauten anzunehmen ist.

14. Beweisantrag 14

Es wird beantragt, Dr. Christoph Engelhardt, ## ##, als sachverständigen Zeugen zu vernehmen zum Beweis der Tatsachen, dass der geplante Bahnknoten „Stuttgart 21“ die Kapazität der bestehenden Infrastruktur von heute rund 50 Zügen pro Stunde auf nur noch rund 32 Züge pro Stunde absenken, und damit deutlich unter den aktuellen Bedarf (Fahrplan 2011) von 39 Zügen pro Stunde verringern wird, hilfsweise, die Einholung eines Sachverständigengutachtens.

15. Beweisantrag 15

Es wird beantragt, Herrn Dr. Wolfgang Schuster, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart bis zum 05.01.2013, zu laden über das Institut für nachhaltige Entwicklung, Charlottenplatz 17, 70173 Stuttgart (dort Geschäftsführer), als Zeugen zu hören zum Beweis der Tatsachen, dass die Finanzierungsbeiträge der Beteiligten des Finanzierungsvertrags vom 02.04.2009 nicht danach bemessen wurden, dass jeder diejenigen Kosten trägt, die dem Anteil seiner Verpflichtung zur Aufgabenwahrnehmung entsprechen.

16. Beweisantrag 16

Es wird beantragt, die „Realisierungsvereinbarung“ vom 24.07.2001, die zwischen den Projektpartnern (DB AG, Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart) geschlossen wurde, gemäß § 99 VwGO vom Land Baden-Württemberg beizuziehen und in der mündlichen Verhandlung vor dem erkennenden Senat zu verlesen zum Beweis der Tatsache, dass die Finanzierungsbeiträge der Projektpartner mit dem Ziel festgelegt wurden, die Wirtschaftlichkeit des Projektes für die Deutsche Bahn AG zu gewährleisten, wobei die Wirtschaftlichkeit als gewährleistet gelten sollte, wenn auf Basis einer aktualisierten Wirtschaftlichkeitsberechnung eine interne Verzinsung des eingesetzten Kapitals in Höhe von 7,5% erreicht wird.

17. Beweisantrag 17

Es wird beantragt, das Mitglied des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart Herrn Hannes Rockenbauch, ## ## als Zeugen zu vernehmen zum Beweis der Tatsache, dass der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart bei seiner Beschlussfassung zur Beteiligung der Stadt am Projekt Stuttgart 21 von einer verfassungsrechtlichen Problematik keine Kenntnis hatte und nicht davon ausging, dass jeder der Finanzierungspartner des Finanzierungsvertrages vom 02.04.2009 diejenigen Kosten tragen müsse, die dem Anteil seiner Verpflichtung zur Aufgabenwahrnehmung entsprechen, sondern dass er davon ausging, allein nach politischen Erwägungen entscheiden zu dürfen.

18. Beweisantrag 18

Es wird beantragt, Herrn Dr. Voker Kefer, zu laden über die Deutschen Bahn AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, als Zeugen zu vernehmen zum Beweis der Tatsachen, dass die Deutsche Bahn AG das Projekt Stuttgart 21 angesichts der jüngsten Kostensteigerungen auf rund 6 Mrd. EUR nicht mehr beginnen würde und auch heute nicht mehr finanzieren kann und den Bau des Projekts einstellen wird, wenn der Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 (Landtag von Baden-Württemberg, Drs. 14/4382) verfassungswidrig ist und die darin vorgesehenen Finanzierungsbeiträge von Seiten des Landes Baden-Württemberg (einschließlich der Beiträge der Landeshauptstadt Stuttgart, des Verbands Region Stuttgart und der Flughafen Stuttgart GmbH) nicht gezahlt werden können und ggf. bereits geleistete Zahlungen zurückgezahlt werden müssen.

19. Beweisantrag 19

Es wird beantragt, Herrn Staatssekretär Michael Odenwald, zu laden über das Bundesministerium für Verkehr, Invalidenstraße 44, 10115 Berlin, als Zeugen zu hören zum Beweis der Tatsache, dass der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG, dem er selbst angehört, dem Beginn des Projekts angesichts der jüngsten Kostensteigerungen auf rund 3 Mrd.EUR heute nicht mehr zustimmen würde und den Bau des Projekts stoppen wird, wenn der Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 (Landtag von Baden-Württemberg, Drs. 14/4382) verfassungswidrig ist und die darin vorgesehenen Finanzierungsbeiträge von Seiten des Landes Baden-Württemberg (einschließlich der Beiträge der Landeshauptstadt Stuttgart, des Verbands Region Stuttgart und der Flughafen Stuttgart GmbH) nicht gezahlt werden können und ggf. bereits geleistete Zahlungen zurückgezahlt werden müssen.

20. Beweisantrag 20

Es wird beantragt, das Schreiben des Eisenbahnbundesamtes vom 13.01.2006 an die DB Projektbau GmbH gemäß § 99 VwGO von der Beklagten beizuziehen und in der mündlichen Verhandlung vor dem erkennenden Senat zu verlesen zum Beweis der Tatsache, dass nach Auffassung des EBA im Januar 2006 das Betriebskonzept der Bahn, welches dem Planfeststellungsabschnitt 1.3 zugrunde liegt und einen Mischbetrieb auf der S-Bahn-Trasse vorsieht, nicht realisierbar und daher die Planrechtfertigung der beantragten Maßnahme nicht gegeben war.

Ludwig
Rechtsanwalt