

Regierungspräsidium Stuttgart  
Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur  
Postfach 80 07 09  
70507 Stuttgart

Dr. Christoph Engelhardt  
Hüterweg 12c  
85748 Garching  
089 3207317

[christoph.engelhardt@wikireal.org](mailto:christoph.engelhardt@wikireal.org)

Stuttgart, 13.09.2013

## **Planänderungsverfahren für das Stuttgart 21- Grundwassermanagement – Widerspruch und Antrag, Planrechtfertigung in Bezug auf die Leistungsfähigkeit**

Namens und im Auftrag des

BUND Regionalverband Stuttgart, Rotebühlstr. 86/1, 70178 Stuttgart

sowie des Einwenders [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] Stuttgart,

der in seiner Einwendung vom 22.10.2012 die Planrechtfertigung von Stuttgart 21 (S21) insbesondere in Bezug auf die Leistungsfähigkeit in Frage gestellt hat und mich als Experten hinzugezogen hat, widerspreche ich der am 29.04.2012 veröffentlichten Darstellung des Vorhabenträgers<sup>1</sup> und beantrage eine Prüfung der im Folgenden vorgetragenen Argumente im Einzelnen durch das Eisenbahnbundesamt. Desweiteren stelle ich Antrag auf Widerruf der Planfeststellungsbeschlüsse durch das Eisenbahnbundesamt mit der nachfolgenden Begründung.

Begründung des Widerspruchs .....	2
Antragsbegründung .....	2
1. Stuttgart 21 ist ein Rückbau der Leistungsfähigkeit.....	3
2. Die Baugenehmigung wurde mit unrichtigen und unvollständigen Angaben erwirkt ....	5
3. Sämtliche „Leistungsreserven“ sind nicht verbindlich und haben keinen Bestand .....	6
4. Die Kritik ist ein neuer Sachverhalt, von Bahn und Wissenschaft bestätigt.....	7
5. Stuttgart 21 ist auch für die Fußgänger gefährlich unterdimensioniert .....	8
Dokumente .....	9
Einzelnachweise.....	10

### **Zusammenfassung**

(1) *Ein Entfall der Planrechtfertigung kann im Einklang mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz jederzeit – auch im Planänderungsverfahren – thematisiert werden.*

(2) *Das Projekt Stuttgart 21 soll 50 % Verkehrswachstum ermöglichen. Heute fahren in Stuttgart 38 Züge in der Spitzenstunde. Stuttgart 21 ist aber – insbesondere auch laut Planfeststellung – auf 32 Züge pro Stunde limitiert. Das Projekt schafft einen Engpass und schadet damit dem Allgemeinwohl erheblich. Die Planrechtfertigung ist entfallen, die Planfeststellung ist wichtig, sie ist durch unrichtige und unvollständige Angaben zustande gekommen und zu widerrufen.*

## Begründung des Widerspruchs

Die Deutsche Bahn AG (Bahn) argumentiert in ihrer am 29.04.2013 veröffentlichten „Stellungnahme des Vorhabenträgers zu häufig wiederkehrenden Einwendungen im Planänderungsverfahren S21 Grundwassermanagement“,<sup>1</sup> die Planrechtfertigung sei nicht im Planänderungsverfahren zu überprüfen und sei nicht für die wasserrechtlichen Erlaubnisse von Belang. Insbesondere sei die Frage der S21-Leistungsfähigkeit vom Eisenbahnbundesamt (EBA) in der Planfeststellung beantwortet worden.

Mit der Planänderung zum Grundwassermanagement sind neue und höhere Belastungen und Risiken. Diese sind ebenso wie die zuvor bekannten nur dann hinzunehmen, wenn das Projekt das Gemeinwohl fördert. Dies ist jedoch bei Stuttgart 21 nicht mehr der Fall, seit es als Rückbau der Leistungsfähigkeit identifiziert wurde (Abschnitte 1, 3, 5 der nachfolgenden Begründung). Das EBA wie auch der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) war in der Frage der S21-Leistungsfähigkeit unvollständig und unzutreffend informiert worden. Beide Stellen unterlagen gravierenden Missverständnissen und gelangten zu einem falschen Ergebnis. Dies wurde erst jüngst aufgedeckt und kann somit von den damaligen Beschlüssen nicht umfasst sein und ist überdies unabhängig von der Bewertung der Leistungsfähigkeit hinreichender Grund für die sofortige Rücknahme der Planfeststellung (Abschnitt 2).

Das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) sieht gerade nicht vor, dass ein nachträglich als unsinnig oder schädlich erkanntes bzw. aufgrund falscher Angaben genehmigtes Projekt wegen einst rechtskräftiger Baugenehmigung weiter verfolgt werden muss. Vielmehr regeln etwa §§ 44, 48, 49, 75 VwVfG Nichtigkeit und Aufhebung solcher Verwaltungsakte. Im Falle von S21 verlangen gleich mehrere Paragraphen des VwVfG das Ende des Projekts (Abschnitte 1, 2, 5).

Die Planrechtfertigung ist damit jederzeit Gegenstand der Überprüfung. Sie ist nicht zwingend Gegenstand der Planänderungsanhörung, aber spätestens nach ihrem Entfall betrifft sie auch die Planänderung, da auch keinem von einer Planänderung Betroffenen Lasten zugemutet werden können für ein Projekt, das einen Schaden für die Allgemeinheit bedeutet.

## Antragsbegründung

Das Eisenbahnbundesamt möge die nachfolgend aufgeführten Argumente prüfen, die insbesondere in den referenzierten Stellungnahmen detailliert erläutert werden. Können die dargelegten Gründe für eine Beendigung des Projekts entsprechend den erwähnten Paragraphen des VwVfG oder anderer gesetzlicher Regelungen nicht zweifelsfrei ausgeräumt werden, wird für den Einwender [REDACTED] als Betroffenen des Rückbaus des Bahn-Personenverkehrs durch Stuttgart 21 der Antrag an das EBA gestellt, die Planfeststellung von Stuttgart 21 entsprechend zurückzunehmen. Der Antragsteller sieht eine hohe Anzahl verschiedener Begründungen und Argumente erfüllt, von denen jedes einzelne das Projekt beenden müsste, in den folgenden Gruppen: Der nachgewiesene Leistungsrückbau bei den Zügen (Abschnitt 1), die durch Täuschung zustande gekommene Planfeststellung (2) sowie der neu aufgedeckte Leistungsrückbau bei den Fußgängern (5). Die Gegenargumente, es bestünden noch Reserven (3) oder die Kritik wäre nicht neu oder nicht hinreichend bestätigt (4), tragen nicht. Die Argumente werden im Folgenden zur Übersicht aufgeführt und in den referenzierten Stellungnahmen detailliert erläutert:

*Die (in Klammern) als Referenzen gegebenen Dokumente sind am Ende des Textes aufgelistet.*

*a) Fakten werden mit arabischen Buchstaben nummeriert.*

*→ i) Schlussfolgerungen werden mit römischen Ziffern nummeriert.*

## 1. Stuttgart 21 ist ein Rückbau der Leistungsfähigkeit

- a) Der heutige Bedarf für Stuttgart Hbf. beträgt 2011 38,5 Züge pro Stunde (ab 6:50 Uhr) und betrug 1996 37,5 Züge pro Stunde (ab 6:40 Uhr) (Stn. S. 4-6, Erg.Stn. S. 12).
- b) Das Verkehrswachstum, das Stuttgart 21 ermöglichen soll, beträgt 43 % (PFB S. 149) bzw. 50 % (Fin.vertr. Anl. 3.2a Anh. 1 S. 6) (Stn. S. 6, 27, 28, Erg.Stn. S. 18).
- c) Die Planfeststellung enthält keine Argumentation dagegen, dass dieses Wachstum – wie in Planungsverfahren üblich – auch proportional die Hauptverkehrszeit (HVZ) betrifft (PFB). Damit ist das Wachstum auch für die HVZ anzusetzen. Insbesondere wird an keiner Stelle eine Begründung für einen Verkehrsrückgang in der HVZ gegeben.
- d) Die Kapazität des Kopfbahnhofs beträgt rund 50 Züge in der Spitzenstunde. Bestätigt wird dies durch die knapp 46 Züge pro Stunde, die schon 1970 laut Fahrplan fahren – auf der Bahnsteiggleisanlage, die praktisch der heutigen entspricht (Erg.Stn. S. 12).
- e) Die Auslegungsleistung von S21 beträgt 32 Züge pro Stunde (Stn. S. 4 ff, Erg.Stn. S. 8).
- f) Die absolute Leistungsgrenze von S21 liegt laut Aussage des Gutachters der Planfeststellung Prof. Schwanhäußer bei 32,8 Zügen pro Stunde (Erg.Stn. S. 8, 9, Rek. Punkt 1).
- g) Eine maximale Belastung von 32 Zügen in der Spitzenstunde ist auch die Basis der Dimensionierung der Fußgängeranlagen (Stn. S. 34, Pers. S. 25).
- h) Die Planfeststellung der Leistungsfähigkeit von „32 bis 35 Gleisbelegungen“ (= Züge) pro Stunde (PFB S. 204) bedeutet schon einen Rückbau gegenüber den auch damals knapp 38 Zügen in der Spitzenstunde des Fahrplans (siehe Abschnitt 2.d).
- i) Die 32 Züge werden auch bestätigt durch den Vergleich mit deutschen und internationalen Großbahnhöfen, insbes. auch mit Wien Hbf neu (Stn. S. 32 ff, Erg.Stn. Abb. 2 S. 10)
- j) Auch die von den Gutachtern der Planfeststellung Heimerl und Schwanhäußer für die niedrige Auslegungsleistung noch eingesetzte etablierte Bahnhofsplaner-Kennzahl „Belegungsgrad“ liefert bei den Haltezeiten des Stresstests lediglich 31 Züge pro Stunde (Stn. S. 33, Erg.Stn. S. 9, Rek. Punkt 21).
- k) Sämtliche Annahmen von „Reserven“ über die 32 Züge hinaus wurden methodisch fehlerhaft ermittelt und haben entweder keinen rechtlich verbindlichen Status oder wurden von ihrem Autor schon zurückgenommen (siehe Abschnitt 3).
- l) Die 32 Züge ergeben sich auch aus den Korrekturen der unrealistisch gewählten Prämissen dieser Simulationen. 1994 hatte schon Prof. Schwanhäußer die 35 Züge der Machbarkeitsstudie auf ein Äquivalent von rund 30 Zügen korrigiert und 2011 der Autor den Stresstest von 49 auf 32 Züge (Stn. S. 20 ff, Erg.Stn. 13 f, Rek. S. 10) sowie 2012 „Szenario E“ von 39 auf rund 33 Züge (Stn. S. 10 f, Rek. Punkt 20).
- m) Die in der öffentlichen Werbung und als „Bedingung“ der Förderung durch die Europäische Kommission genannten exorbitant hohen Leistungsversprechen einer „doppelten Leistung“<sup>2</sup> bzw. sogar „doppelten Kapazität“<sup>3</sup> verglichen mit dem Kopfbahnhof wurden inzwischen im Stillen zurückgenommen.
- n) Für den Kapazitätsbedarf sind auch laut Planfeststellung (PFB S. 150) und Finanzierungsvertrag (Fin.vertr. Anl. 3.2a Anh. 1.1 S. 5 Punkt 1.3.3) sämtliche Züge der Spitzenstunde entscheidend und es ist dabei unerheblich, wieviele dieser Züge „vertaktet“ sind, so dass die jüngste Argumentation der Landesregierung,<sup>4</sup> mit 30 vertakteten Zügen pro Stunde würde in dieser Zugkategorie ein Wachstum von rund 50 % erreicht, nicht greift.

- **i) Der Rückbau der Kapazität unter den aktuellen Bedarf schadet der Allgemeinheit.** Stuttgart 21 war auf lediglich 32 Züge pro Stunde ausgelegt worden (e, h) und ist auch nach Meinung der Gutachter der Planfeststellung in der geplanten Form auf diesen Wert limitiert (e, f, l). Alle üblichen Quervergleiche und etablierten Kennzahlen bestätigen lediglich rund 32 Züge pro Stunde für S21 (i, j). Höhere Aussagen waren nicht rechtsverbindlich und wurden inzwischen vom VGH, dem Gutachter, Bahn bzw. Bundesverkehrsministerium zurückgenommen (k, l, m). Damit reduziert das Projekt die Kapazität des Bahnhofs um 30 % (d) auf einen Wert 15 % unter dem heutigen Bedarf (a). Das geplante Verkehrswachstum von rund 50 % ist unerfüllbar (b, c). Die vorgelegte Planung ist undurchführbar und widersprüchlich. Die Umsetzung von Stuttgart 21 fügt der Verkehrsinfrastruktur, der Wirtschaftskraft und dem Haushalt des Landes großen Schaden zu.
- **ii) Damit ist die Planfeststellung nichtig.** • Da sie offensichtlich an einem besonders schwerwiegenden Fehler leidet (Wachstum bei Leistungsrückbau unter den Bedarf unmöglich), • und da diese Planung „aus tatsächlichen Gründen niemand ausführen“ kann, • und da sie gegen die guten Sitten verstößt (statt Gemeinwohl betrügerisch erlangter Schaden, s.a. Abschn. 2) (§ 44 I, II 4., 6. VwVfG). Siehe auch 5.vi.
- **iii) Der Widerruf der Planfeststellung ist geboten.** • Die Planfeststellung ist – trotz Unanfechtbarkeit – zu widerrufen, da die Behörde „auf Grund nachträglich eingetretener Tatsachen berechtigt wäre, den Verwaltungsakt nicht zu erlassen, • und da ohne den Widerruf das öffentliche Interesse gefährdet würde“, • und „schwere Nachteile für das Gemeinwohl zu verhüten“ sind (§ 49 III 3., 5. VwVfG). Siehe auch 5.vi.
- **iv) Die Planfeststellung muss aufgehoben werden.** „Offensichtliche“ Mängel, die „auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind“ führen zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behooben werden können (§ 75 Ia VwVfG, § 18e IV AEG). Siehe auch 5.vi.
- **v) Der Finanzierungsvertrag ist nichtig und muss angefochten werden.** Ein öffentlich-rechtlicher Vertrag (wie der Finanzierungsvertrag) ist nichtig, wenn sich dies auch aus Anwendung von Vorschriften des BGB ergibt (§ 59 I VwVfG). Bspw.: • Laut § 134 BGB ist ein Rechtsgeschäft nichtig, wenn es gegen ein gesetzliches Verbot verstößt: Die „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke“, die sich schon aus der planfestgestellten Leistungsgrenze von „32-35 Gleisbelegungen“ (PFB S. 204) ergibt (ggü. einer Kapazität des Kopfbahnhofs von 50 Zügen) muss nach § 11 I AEG beantragt werden, was nicht der Fall ist. • Laut § 138 I BGB ist ein Rechtsgeschäft nichtig, das gegen die guten Sitten verstößt (siehe oben). • Laut § 138 II BGB ist ein Rechtsgeschäft nichtig, das unter „Ausbeutung der Unerfahrenheit“ (s.u., „unrichtige und unvollständige Angaben“, s.a. das zurückgehaltene Wissen der Bahn um höhere Kosten) Vermögensvorteile verschafft, „die in einem auffälligen Missverhältnis zur Leistung stehen“ (was unzweifelhaft bei einem Kapazitätsrückbau der Fall ist).
- **vi) Der Finanzierungsvertrag muss gekündigt werden.** Der Finanzierungsvertrag kann und muss darüber hinaus wegen Wegfalls bzw. Störung der Geschäftsgrundlage (§ 313 BGB), d.h. unzumutbaren „schwerwiegend veränderten Umständen“ bzw. „wesentlichen falschen Vorstellungen“ als Dauerschuldverhältnis gekündigt werden. Was auf das Verwaltungsrecht bei unzumutbarer Fortführung bzw. zur Verhütung eines „Nachteils für das Gemeinwohl“ verlangt (§ 60 I VwVfG). Das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart sind nach Haushaltsrecht und Amtseid zu diesem wie zum vorgenannten Schritt verpflichtet.

- **vii) Bau und Förderung von S21 ist auch nach europäischem Recht unzulässig.** Die Förderung von Stuttgart 21 durch die Europäische Kommission wurde unter falschen Angaben beantragt (doppelte Kapazität, wahlfreie Erreichbarkeit der Bahnsteiggleise) darf somit nicht gewährt werden und ist von der Kommission zurückzufordern (2007-DE-17200-P - (TEN-V)).<sup>3</sup> Die Schaffung eines Engpasses auf der Europäischen Magistrale widerspricht den Zielen der Europäischen Kommission und verletzt mutmaßlich europäische Verträge. Ausgeschlossen erscheint, dass eine Förderung für den Bau eines Engpasses gewährt worden wäre.
- **viii) Die Finanzierung von Stuttgart 21 ist damit hinfällig.** Mit dem Wegfall des Finanzierungsvertrags und/oder der Förderung durch die Europäische Kommission ist auch die Finanzierung von Stuttgart 21 hinfällig. Eine Vollfinanzierung durch Bahn und Bund ist bei dem inzwischen weit verfehlten Nutzen-Kosten-Verhältnis ungesetzlich, die Finanzierung somit ausgeschlossen und das Gemeinwohl nicht mehr erfüllt (vgl. VGH Baden-Württemberg, 06.04.2006 – 5 S 848/05 – juris Rn. 51). Siehe auch 5.v.

## **2. Die Baugenehmigung wurde mit unrichtigen und unvollständigen Angaben erwirkt**

In den Gutachten, die für die Planfeststellung maßgeblich waren, wurden bisher 25 Verstöße gegen die anerkannten Regeln der Technik und der wissenschaftlichen Ergebnisdokumentation festgestellt (Rek., s.a. Erg.Stn. S. 14 ff):

- a) Die Gutachter hatten dem Gericht wesentliche Informationen vorenthalten: Die wichtigsten Eckdaten wurden nicht angegeben, wie die Leistungsgrenze von 32,8 Zügen pro Stunde (unter dem damaligen wie heutigen Bedarf), die Auslegungsleistung von 32 Zügen, die Dimensionierung der Fußgängeranlagen auf die Reisenden aus 32 Zügen. Auch der Vergleich mit Fahrplan und Kapazität des Kopfbahnhofs fehlte oder die Darstellung, wie das angestrebte Wachstum im gewählten Betriebsprogramm realisiert wird (Rek. Punkte 1, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12).
- b) Die Gutachter hatten in ihren Arbeiten Fehlannahmen im Auftrag der Deutschen Bahn AG getroffen. So wurde den Professoren Heimerl und Schwanhäußer vom „Auftraggeber“ vorgegeben, lediglich die weniger anspruchsvolle Hauptverkehrszeit am Nachmittag zu betrachten, und nicht den viel höheren Spitzenverkehr am Morgen. Prof. Martin hatte „auftragsgemäß“ den Untersuchungsraum für seine Simulation viel zu klein, ohne Berücksichtigung der Engpässe gewählt (Rek. Punkte 11, 24).
- c) Die Gutachter hatten weitere handwerkliche Fehler gemacht und nötige Abgleiche unterlassen. So wurde unterstellt, dass sich der Verkehr überwiegend in die Nacht verlagert, dass der stark gerichtete Pendlerverkehr sich ausgleicht, dass der Fahrgastwechsel in Stuttgart nicht mehr besonders herausfordernd sondern nur noch Durchschnitt ist. Die Plausibilitätsprüfungen, bei denen schon das niedrige Auslegungsprogramm grenzwertig war, wurden für höhere Leistungszahlen nicht mehr angewandt (Rek. Punkt 15, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 25).
- d) EBA und VGH unterlagen aufgrund dieser unrichtigen und unvollständigen Informationen in mindestens zwei wesentlichen Punkten gravierenden Missverständnissen. Erstens durch die Verwechslung von Mittelwerten mit Spitzenwerten (Rek. Punkt 2) und zweitens durch die Feststellung einer „ausreichenden und zukunftsicheren Bemessung“ (PFB S. 204, VGH 2006 Rn. 57, 59) für das auf 32 bis 35 Züge bzw. 32,8 Züge pro Stunde limitierte Stuttgart 21. Schon der Bedarf zur Zeit der Planung lag mit rund 38 Zügen in der Spitzenstunde deutlich darüber und das mit dem Betriebsszenario BVWP 2003 angestrebte Verkehrswachstum war somit nicht erreichbar (Rek. Punkt 8, s.a. Punkt 11).

- **i) Die Planfeststellung wurde mit unrichtigen und unvollständigen Angaben erwirkt und muss zurückgenommen werden.** Die hohe Systematik dieser gegen die Grundlagen wissenschaftlicher Arbeitsweise verstoßenden Eingriffe lässt sie nicht als fahrlässig erscheinen, vielmehr weist das umfassende Vorgehen auf Arglist hin (§ 48 II VwVfG).
- **ii) Die Planfeststellung und ihre Bestätigung durch den VGH beruhen auf gravierenden Missverständnissen.** (Punkt d) **Die Planfeststellung ist nichtig bzw. zu widerrufen oder aufzuheben** (§§ 44, 49, 75 VwVfG, siehe auch 1.ii, iii, iv).

### **3. Sämtliche „Leistungsreserven“ sind nicht verbindlich und haben keinen Bestand**

- a) Das „Szenario E“ der Gutachten von 1997 mit bis zu 39 Zügen pro Stunde wurde schon 2006 vom VGH verworfen (Erg.Stn. S. 11). Die 39 Züge sind aufgrund unrealistisch niedriger Haltezeiten überhöht und sind bei den von Gutachter Schwanhäuser favorisierten Haltezeiten auf rund 33 Züge zu reduzieren (Stn. S. 10 f, Rek. Punkt 20).
- b) Auch die Stellungnahme von Prof. Schwanhäuser von 2003 wurde vom VGH 2006 nicht mehr aufgegriffen (Erg.Stn. S. 11). Die hier nahegelegten Reserven sind auch methodisch nicht haltbar (Stn. S. 11-14).
- c) Das Gutachten von Prof. Martin von 2005, das vermeintlich bis zu 51 Züge pro Stunde auswies, weist mehrere gravierende leistungsverzerrende Fehler auf, wie den „auftragsgemäß“ viel zu eng gewählten Untersuchungsraum oder die viel zu kurzen Haltezeiten bis herab zu 1 Min. oder das unrealistisch regelmäßige Betriebsprogramm (Stn. S. 14 ff). Es wurde daher implizit schon von der Bahn zurückgenommen, indem dem Stresstest zugestimmt wurde. Darüber hinaus wurde es bezüglich der Bewertung des Kopfbahnhofs schon im Gutachten selbst mit verbleibenden „Handlungsbedarf“ relativiert. Jüngst wurde es von seinem Autor selbst komplett zurückgenommen, indem er nun nur noch das untere Ende des „optimalen Leistungsbereichs“ bei rund 42 Zügen für Stuttgart 21 für maßgeblich hält (Erg.Stn. S. 11 f), was wiederum auch den Stresstest in Frage stellt:
- d) Der Stresstest von 2011 mit vermeintlich 49 Zügen pro Stunde ist nicht in das Planfeststellungsverfahren eingegangen und darüber hinaus mit unzulässig leistungserhöhenden methodischen Fehlern behaftet, die großteils von der Bahn gegenüber dem Landesverkehrsministerium Baden-Württemberg schon eingestanden wurden. Korrekturabschätzungen dieser Fehler legen auch für den Stresstest nur rund 32 Züge pro Stunde nahe (Stn. S. 20 ff, Erg.Stn. 13 f, Rek. S. 10).

- **i) Die Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses durch den VGH von 2006 ist auch bezüglich der „Reserven“ hinfällig.** Nach Rücknahme/Entfall der Gültigkeit des Gutachtens von Prof. Martin von 2005 (c) gibt es keinen belastbaren und rechtlich verbindlichen Nachweis mehr für ausreichende Reserven von Stuttgart 21 in der Planfeststellung (s.o. §§ 44, 48, 49 VwVfG), so dass allein die 32 bis 35 Züge pro Stunde als rechtsverbindlich bestätigte Leistungsgrenze verbleiben.
- **ii) Sämtliche anderen genannten Reserven sind rechtlich nicht verbindlich sowie methodisch fehlerhaft.** Sie wurden 2006 vom VGH verworfen (a, b) oder sind nicht in die Planfeststellung eingegangen und mit schon eingestandenen Fehlern behaftet (d).
- **iii) Nach Entfall sämtlicher Reserven verbleibt kein belegter Vorteil für die Allgemeinheit.** Der Verletzung von Grundrechten (Enteignungen), den Belastungen und Risiken für die Anwohner und der Opferung hoher Schutzgüter (Denkmal-, Landschaftschutz) steht mehr gegenüber, vielmehr ist der **überragende Schaden** für die Allgemein-

heit durch die Schaffung eines Engpasses auf der europäischen Magistrale nachgewiesen.

#### **4. Die Kritik ist ein neuer Sachverhalt, von Bahn und Wissenschaft bestätigt**

- a) Die hier vorgetragene Leistungskritik schafft einen vollkommen neuen Sachverhalt. Erstens können die jüngst aufgedeckten Täuschungen und die daraus folgenden Missverständnisse von Genehmigungsbehörde und Gericht (Abschn. 2, Rek.) von den damaligen Entscheidungen von 2005 und 2006 nicht abgedeckt sein. Zweitens wird eine neue Qualität der Leistungskritik erreicht, wenn nicht nur die Höhe des Leistungszuwachses bezweifelt wird, sondern ein Kapazitätsrückbau nachgewiesen wird, d.h. einen Schaden für die Allgemeinheit durch die Schaffung eines Engpasses im Bahnverkehr (Erg.Stn. S. 3 f).
- b) Die dargelegte Kritik ist großteils nach Aktenlage „unmittelbar nachvollziehbar“, d.h. ohne bahnwissenschaftliches Vorwissen durch reinen Textvergleich erfassbar (Erg.Stn. S. 4 ff).
- c) Die Kritik ist zu weiten Teilen von der Bahn bestätigt, bzw. wird zu einem guten Teil mit den Aussagen der Bahn-Gutachter selbst geführt (Erg.Stn. S. 4 ff). Insbesondere die Kritik am Stresstest wurde von der Bahn schon weitgehend vor dem Landesverkehrsministerium Baden-Württemberg eingeräumt (Stn. S. 20 ff, Erg.Stn. S. 13 f).
- d) Die Kritik wurde in wesentlichen Schlüsselargumenten von unabhängigen internationalen Bahnwissenschaftlern bestätigt (Erg.Stn. S. 4 ff, Umfr.).
- e) Die Bahn vermochte auch zuletzt vor dem VGH Baden-Württemberg nicht, die detailliert dargelegte Kritik zu entkräften (VGH BW Az 5 S 1200/12), es wurde lediglich unrichtig behauptet, die Leistungsfähigkeitskritik wäre schon vom VGH 2006 behandelt worden (was für die neue Kritik nicht gelten kann, siehe Punkt a) und auf das Renommee der Bahn-Gutachter verwiesen, mit deren Aussagen aber ein Großteil der Kritik geführt wird.
- f) Die Kritik wurde bisher auch nicht von der Bahn in der Öffentlichkeit entkräftet. Selbst nach Veröffentlichung in großer Auflage inklusive dem Vorwurf, bei S21 handele es sich vermutlich um den „größten technisch-wissenschaftlichen Betrugsfall der deutschen Geschichte“, ließ die Bahn dies und die im Detail belegte Kritik ohne Entkräftung stehen.<sup>5</sup>

→ ***ii) Die Leistungskritik schafft eine neue Sachlage und ist nicht von Planfeststellung 2005 und VGH-Entscheidung 2006 abgedeckt.*** Die Aussage des VGH 2012 (VGH BW, Az 5 S 1200/12, Erg.Stn. S. 2), die Leistungskritik wäre schon 2006 behandelt worden, ist unzutreffend (a).

→ ***iii) Die Bahn ist nicht in der Lage, die Argumente zu entkräften.*** Die Bahn hat bisher keine Gelegenheit genutzt, die veröffentlichten und vor Gericht dargelegten Argumente und schweren Vorwürfe zu entkräften (e, f). Dies legt den Verdacht nahe, dass die Bahn dazu nicht in der Lage ist, sonst hätte sie die Diskussion schon längst beenden können.

→ ***iiii) Eine „Würdigung des Sachverhalts“ der Leistungskritik hat zu erfolgen.*** Der Tatsachenbeweis ist geführt und mit Originaldokumenten der Planfeststellung belegt (s.a. b), in Schlüsselargumenten von internationalen Fachleuten (d) und teils sogar von der Bahn bestätigt bzw. nicht entkräftet (c, e, f) und kann nicht übergangen werden, eine „Würdigung des Sachverhalts“ hat zu erfolgen (vgl. auch BVerfG, 1 BvR 2614/12 vom 17.04. 2013), die Argumente müssen „im Einzelnen“ abgewogen werden.

## 5. Stuttgart 21 ist auch für die Fußgänger gefährlich unterdimensioniert

- a) In den Personenstromanalysen, die auch Grundlage der Planfeststellung waren (PFB S. 257) und Grundlage der Dimensionierung der Fußgängeranlagen, wurden die Belastungen deutlich zu niedrig angesetzt. Es wurden lediglich die Reisenden aus 32 Züge pro Stunde angesetzt und nicht eine Belastung entsprechend dem erwarteten Verkehrswachstum, Doppelbelegungen wurden nicht berücksichtigt, die hohe Kapazität der Nahverkehrszüge nicht berücksichtigt, und die S-Bahn-Umsteiger auf Umwegen durch den Bahnhof geleitet. So resultierten in den untersuchten Personenströmen um einen Faktor 1,5 bis 2 zu niedrige Personendichten (Pers. S. 2, 11 ff).
  - b) Die Qualitätsmaßstäbe wurden weit unter die Zusagen abgesenkt. Die Bahnsteigräumzeit wurde von regelkonformen 2,5 auf unzulässige 4 Minuten heraufgesetzt und die zugesagte Qualitätsstufe C auf D herabgesetzt, zusammen wurde so die Simulation um einen Faktor 2 erleichtert (Pers. S. 2, 6 ff).
  - c) Die selbst unter diesen unzulässig erleichterten Bedingungen verbleibenden kritischen Engpässe wurden bei der Veröffentlichung der Ergebnisse von der Bahn unterschlagen, wie auch unrichtige Aussagen gemacht zur angestrebten Qualitätsstufe, der Bahnsteigräumzeit, der Relevanz der Zugzahl und der Vollast-Situation (Pers. S. 4, 32 ff).
  - d) Für die Entfluchtung wurden nur halb so viele Personen wie nötig angesetzt (Pers. S. 44). Dennoch wurden in der entsprechenden Simulation 23 Min. für die Entfluchtung benötigt, statt erlaubter 8 Min.<sup>6</sup>
- **i) Die S21-Fußgängeranlagen wurden um einen Faktor 3 bis 4 zu knapp dimensioniert**, aufgrund der gesenkten Belastungen (a) und Qualitätsmaßstäbe (b), gemessen an dem erwarteten Verkehrswachstum und dem zugesagten Komfortniveau.
- **ii) Die Behandlung der Personenstromanalysen durch die Bahn verstößt gegen die guten Sitten**. Sie täuschte in den öffentlichen Darstellungen zu den Personenströmen die Finanzierungspartner des Projekts (c).
- **iii) Die Planung der Fußgängeranlagen bedeutet überdies eine erhebliche Gefährdung der zukünftigen Reisenden**. Im Katastrophenfall besteht die Gefahr, dass der Bahnhof bei Reisendenzahlen entsprechend dem erwarteten Wachstum selbst nach dem neuerlich geplanten Einbau von Fluchttreppenhäusern zur Todesfalle wird (d).
- **iv) Die Planfeststellung ist demnach nichtig, zu widerrufen bzw. aufzuheben**, da die Planung unerfüllbar ist (Wachstum der Reisendenzahlen bei realer Parameterwahl nicht realisierbar) und gegen die guten Sitten verstößt (Täuschung Gemeinderat/Öffentlichkeit), und dem Gemeinwohl schadet (Unterdimensionierung) und offensichtliche Mängel aufweist (falsche Prämissen) (siehe 1.ii, iii, iv). Die Dimensionierung der Fußgängeranlagen basiert auf fehlerhaften Prämissen, die Planfeststellung kam somit durch unrichtige und unvollständige Angaben zustande und ist auch deshalb zu widerrufen (siehe 2.i).
- **v) Der Finanzierungsvertrag muss gekündigt werden, mit nicht gesicherter Finanzierung entfällt Gemeinwohl**. Die Finanzierungspartner (insbes. Gemeinderat) wurden über wesentliche Eigenschaften des Projekts auch bei den Personenströmen getäuscht, damit verstößt auch dieser Teil der Planung gegen die guten Sitten. Die Finanzierungspartner sind daher ebenfalls hier zu einer Kündigung des Finanzierungsvertrags wegen Entfalls der Geschäftsgrundlage berechtigt/verpflichtet (siehe 1.v, vi). Damit ist erneut die Finanzierung nicht gesichert und das Gemeinwohl nicht mehr erfüllt (siehe 1.viii).



Dass ein 17-gleisiger Bahnhof mit einer Kapazität von 50 Zügen pro Stunde, in dem heute 38 Züge in der Spitzenstunde fahren, wegen angeblicher Überlastung für viele Milliarden Euro durch einen 8-gleisigen Bahnhof ersetzt werden soll, der auch laut Planfeststellung auf 32 Züge pro Stunde limitiert ist und einen Engpass schaffen wird, gefährdet das Ansehen der Region und der deutschen Ingenieurwissenschaft. Gleichmaßen gefährdet die Annahme, dass bei Stuttgart 21 die Reisenden nicht annähernd so viel Platz auf Treppen und Durchgängen brauchen, wie andernorts, so dass der Bahnhof absehbar zur Todesfalle wird, das Ansehen der Planer und Entscheider. Auch aus diesem Grund sollten sich die Verantwortlichen den hier vorgestellten Fakten stellen im Interesse von nachvollziehbaren Antworten und Entscheidungen auf die viel zu lange unbehandelten Fragen zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21.

Dieser Antrag fokussiert die Argumente zur Leistungsfähigkeit auf den Aspekt des Entfalls der Planrechtfertigung durch den Rückbau der Leistungsfähigkeit – im Wesentlichen gemessen an der laut Planfeststellung und Finanzierungsvertrag maßgeblichen Zugzahl in der Spitzenstunde. Neu hinzu gekommen ist der erst in diesem Jahr aufgedeckte gravierende Rückbau der Kapazität auch bei den Fußgängeranlagen. Die weiteren in der Einwendung von [REDACTED] vom 22.10.2012 vorgetragenen Argumente in Bezug auf Abbau von Flexibilität in der Betriebsführung, Rückbau von Redundanzen und Rückbau der Kapazität bei der Gäubahneinführung haben sich damit nicht erledigt und erwarten weiterhin eine fundierte Beantwortung.

Stuttgart, 13.09.2013

gez. Dr. rer. nat. Christoph  
Engelhardt (vom Einwender  
9hinzugezogener Experte)

gez. [REDACTED]  
[REDACTED] (Einwender)

gez. [REDACTED]  
(BUND)

## Dokumente

*Die folgenden Stellungnahmen des Autors, teilweise eingereicht in laufenden Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof Mannheim, werden zitiert und in Gänze zum Gegenstand dieses Antrags gemacht. Sie sind unter den angegebenen Internetadressen downloadbar.*

- Stn. C. Engelhardt, „Stellungnahme: Die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 in den relevanten Gutachten bezüglich des VGH-Urteils und der Planfeststellung“, 07.06.2012  
([http://wikireal.org/w/images/9/92/2012-06-07\\_Stellungnahme\\_zu\\_S21-Gutachten.pdf](http://wikireal.org/w/images/9/92/2012-06-07_Stellungnahme_zu_S21-Gutachten.pdf),  
s.a. [wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21/Leistung](http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung))
- Erg.Stn. C. Engelhardt, „Ergänzende Stellungnahme: Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21  
([http://wikireal.org/w/images/c/cc/2013-06-24\\_Erg%C3%A4nzende\\_Stellungnahme\\_Leistungsf%C3%A4higkeit\\_S21.pdf](http://wikireal.org/w/images/c/cc/2013-06-24_Erg%C3%A4nzende_Stellungnahme_Leistungsf%C3%A4higkeit_S21.pdf))
- Umfr. C. Engelhardt, „Results of the Railway Capacity Questionnaire: Serious doubts and eloquent silence – rail experts pass judgment on premises of Stuttgart 21“, 24.06.2013  
([http://wikireal.org/w/images/1/1c/2013-06-24\\_Railway\\_Capacity\\_Questionnaire%2C\\_Results.pdf](http://wikireal.org/w/images/1/1c/2013-06-24_Railway_Capacity_Questionnaire%2C_Results.pdf))

- Rek. C. Engelhardt, „Rekonstruktion – Warum der Rückbau übersehen wurde“, 24.06.2013 ([http://wikireal.org/w/images/4/4b/2013-06-24\\_S2,\\_Warum\\_der\\_R%C3%BCckbau\\_%C3%BCbersehen\\_werden\\_konnte.pdf](http://wikireal.org/w/images/4/4b/2013-06-24_S2,_Warum_der_R%C3%BCckbau_%C3%BCbersehen_werden_konnte.pdf))
- Pers. C. Engelhardt, „Stuttgart 21: Kritische Würdigung der Darstellungen der Deutschen Bahn AG zu den Personenstromanalysen“ ([http://wikireal.org/w/images/2/2e/2013-02-27\\_S21%2C\\_Kritische\\_W%C3%BCrdigung\\_Personenstromanalyse\\_V\\_1.3.pdf](http://wikireal.org/w/images/2/2e/2013-02-27_S21%2C_Kritische_W%C3%BCrdigung_Personenstromanalyse_V_1.3.pdf), s.a. [wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21/Personenzugänge](http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge))

Außerdem werden zitiert:

- Fin.vertr. S21-Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009, hier mit den entscheidenden Anlagen: <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/details/kosten-und-finanzierung/>
- PFB 28.01.2005, Planfeststellungsbeschluss, „Projekt Stuttgart 21“ Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) (Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 Talquerung) ([http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/de-DE/download/PFA\\_1\\_1.pdf](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/de-DE/download/PFA_1_1.pdf))
- VGH 2006 Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 5. Senat, Aktenzeichen 5 S 848/05, „Erfolglose Klage eines mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung betroffenen Miteigentümers eines Grundstücks gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart“, 06.04.2006 (Randnummern nach [landesrecht-bw.de](http://landesrecht-bw.de))

## Einzelnachweise

Siehe auch: [wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21/Leistung](http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung) / [wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21/Personenzugänge](http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge)

- <sup>1</sup> „Stellungnahme des Vorhabenträgers zu häufig wiederkehrenden Einwendungen im Planänderungsverfahren S21 Grundwassermanagement“, 29.04.2013, S. 12, <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/detail/media/stellungnahme-des-vorhabentraegers-zu-haeufig-wiederkehrenden-einwendungen-im-planaenderungsverfahren/mediaParameter/show/Medium/>
- <sup>2</sup> 05.2007, DB Projektbau GmbH, „Neubauprojekt Stuttgart-Ulm“ (pdf), S. 3: „Der neue Bahnhof: doppelt so leistungsstark mit Option zum Ausbau.“  
20.07.2007, Stuttgarter Zeitung, „Neue Verbindungen und eine zweite City“: „... durch einen nur achtgleisigen aber flexibleren unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzt werden. Dessen Leistungsfähigkeit ist laut Bahn doppelt so hoch wie die des Kopfbahnhofs.“  
10.2007, DB Infrastruktur ProjektBau, „Neubauprojekt Stuttgart – Ulm, Fragen und Antworten zum neuen Verkehrskonzept für Stuttgart und die Region“ (pdf), S. 4: „Stichwort Zukunftsfähigkeit: Der Durchgangsbahnhof wird schon bei seiner Eröffnung die doppelte Leistungsfähigkeit des heutigen Hauptbahnhofs haben.“ Die doppelte „Leistungsfähigkeit“ bedeutet doppelte „Kapazität“ also rund 100 Züge pro Stunde.  
25.03.2013, [direktzu.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de](http://direktzu.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de), „Aussage, dass S21 »mehr als doppelt so viel Züge« wie der Kopfbhf. bewältigt, falsch?“
- <sup>3</sup> 12.12.2008, Kommission der Europäischen Gemeinschaften, „Entscheidung über die Gewährung eines Zuschusses für eine Maßnahme bezüglich der Gewährung eines Gemeinschaftszuschusses für Vorhaben von gemeinsamem Interesse „Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21“ - 2007-DE-17200-P - auf dem Gebiet der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) (pdf). 25.10.2012, [wikireal.org](http://wikireal.org), C. Engelhardt, „Stuttgart 21: Rückbau, Planrechtfertigung war nie gegeben“, siehe auch 07.12.2013, [wikireal.org](http://wikireal.org), C. Engelhardt, E-Mail Anschreiben zum Positionspapier Finanzierungsvertrag. 25.02.2013, [stuttgarter-zeitung.de](http://stuttgarter-zeitung.de), „Zuschuss der EU zu Unrecht erhalten?“
- <sup>4</sup> 07.05.2013, [mvi.baden-wuerttemberg.de](http://mvi.baden-wuerttemberg.de), „MVI > Verkehrsträger > Schiene > Stuttgart 21 > Leistungsfähigkeit“
- <sup>5</sup> 25.10.2012, Stern 44/2012, S. 52-55, „Das falsche Versprechen“ (pdf)  
14.02.2013, Stern 8/2013, S. 54-58, „Showdown“ (pdf)
- <sup>6</sup> 11.10.2012, [stern.de](http://stern.de), „Brandschutzmängel könnten S21 stoppen“