

From: WikiReal / Dr. Christoph Engelhardt

To: Kretschmann Winfried ; Hermann Winfried ; Hickmann Gerd (MVI) ; Morhard Peter (MVI) ; Schlotz-Pissarek Oliver (MVI) ; Kuhn Fritz ; Blind Roswitha ; Fischer Silvia ; Klingler Bernd ; Kotz Alexander ; Schlierer Rolf ; Zeeb Jürgen ; Bopp Thomas ; Gessler Rainer ; Kloeber Andrea ; Fundel Georg ; Schoefer Walter ; Schmid Nils ; Paetzold Peter

Sent: Thursday, July 11, 2013 6:24 PM

Subject: Stuttgart 21, Nachweis des Leistungsrückbaus für den VGH Baden-Württemberg - auch durch internationale Fachleute

Attachments: 2013-06-24 Ergänzende Stellungnahme Leistungsfähigkeit S21.pdf (675 KB);
2013-06-24 S21, Warum der Rückbau übersehen werden konnte.pdf (936 KB);
2013-06-24 Railway Capacity Questionnaire, Results.pdf (552 KB)

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Winfried Kretschmann,
sehr geehrter Herr Finanzminister und stellvertretender Ministerpräsident Nils Schmid,
sehr geehrter Herr Verkehrsminister Winfried Hermann, sehr geehrte Ansprechpartner im MVI,
sehr geehrte Herr Oberbürgermeister Kuhn,
sehr geehrte Vorsitzende der Gemeinderatsfraktionen,
sehr geehrte Vertreter der Region Stuttgart,
sehr geehrte Vertreter des Flughafens Stuttgart,

entnehmen Sie bitte der Anlage meine aktuelle Analyse für den VGH Baden-Württemberg mit Anlagen. In seinen letzten Entscheidungen von 2012 hatte der VGH bestritten, dass es sich bei der Leistungskritik um neue Argumente handele, auch hatten die Anwälte der Bahn angezweifelt, dass die Argumente wissenschaftliche Bestätigung finden würden. Beides trifft nicht zu, wie den beigelegten drei Dokumenten zu entnehmen ist:

1. **"2013-06-24 Ergänzende Stellungnahme Leistungsfähigkeit S21.pdf"** (siehe Anlage oder [download link](#)): Stellungnahme gegenüber dem VGH Baden-Württemberg in den laufenden Verfahren gegen Planänderungen und gegen den Hausabriss in der Sängerstraße. Es wird ausgewiesen, dass die mit den Originaldokumenten der Planfeststellung belegte Kritik an der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 eine neue Sachlage schafft. Das Projekt bedeutet nicht nur weniger Nutzen als erwartet, sondern einen Schaden für die Allgemeinheit. Insbesondere möchte ich hinweisen auf:
 - Eine neue Sachlage entsteht durch die Kritikpunkte, die 2006 nicht angesprochen worden waren, aber auch durch die neue Qualität: Damaligen Zweifeln an der Leistungsfähigkeit steht heute der Nachweis eines Leistungsrückbaus unter den aktuellen Bedarf gegenüber. Wo Genehmigungsbehörde und Gericht durch unvollständige und unrichtige Angaben getäuscht wurden, liegt heute nach Aufdeckung dieser Mängel eine neue Sachlage vor, die aus Gründen der Logik nicht von den damaligen Entscheidungen umfasst sein kann (Abschnitt 3 a, S. 3). Siehe auch das nächste Dokument.
 - Praktisch sämtliche Argumente sind ohne Bahn-Sachverstand nachvollziehbar, werden zu einem guten Teil mit Aussagen der Bahn-Gutachter selbst geführt und werden fast sämtlich von internationalen Fachleuten bestätigt (Tabelle 1, S. 4).
 - Der damalige Gutachter hatte für die Planung von Stuttgart 21 die Leistungsgrenze schon bei 32,8 Zügen pro Stunde gesehen. Diese Feststellung des Gutachters ist so klar und ohne Einschränkung, dass sie mit grundlegendem Leseverständnis verständlich ist. Nach dieser Angabe sind alle späteren aber bemerkenswert unbestimmt und unverbindlich gehaltenen Aussagen von "Reserven" und "Wachstum" erklärungsbedürftig (Abbildung 1, S. 8).
 - Der Vergleich der Leistung hochbelasteter Durchgangsbahnhöfe mit ihrer mittleren Haltezeit zeigt, dass die 49 Züge des S21-Stresstests in das Reich der Fabeln gehören. Rund 32 Züge, wie der Planfeststellung zugrunde gelegt, wären noch mit vertretbarer Qualität zu erwarten. Das bedeutet aber einen Leistungsrückbau gegenüber dem heutigen Bedarf von 38,5 Zügen pro Stunde. Dieses Bild macht Hybris und Unverstand in Bezug auf die vermeintliche Stresstest-Leistungsfähigkeit deutlich. Einer unverbindlichen Rechenübung auf dem Papier, voller eingestandener Fehler wird allein wegen der Autorität der Deutschen Bahn und des Auditors Glauben geschenkt, obwohl ingenieurtechnische Naturgesetze außer Kraft gesetzt werden. Diese Abbildung gibt jeden der Lächerlichkeit preis, der weiterhin mit der Stresstestleistung für Stuttgart 21 argumentiert (Abbildung 2, S. 10).

- 2005er Gutachten von Prof. Martin von der Bahn und ihm selbst vollkommen demontiert. Die einzigen über 32 bis 35 Züge hinausgehenden "Reserven" im VGH-Urteil von 2006 stammten aus dem Gutachten von Prof. Martin mit seinem "optimalen Leistungsbereich" von 42 bis 51 Zügen. Dieses Gutachten ist aber mit so schweren methodischen Fehlern behaftet, dass es 2010 in der Schlichtung nicht einmal mehr von der Bahn als Nachweis der Leistungsfähigkeit angeführt wurde, sondern man sich zu einem neuen Nachweis in Form des Stresstests verpflichtete. Prof. Martin empfiehlt heute im Unterschied zu 2006 "eine Orientierung am unteren Ende des Bereichs", nimmt also den vermeintlichen Leistungsvorteil von S21 praktisch vollkommen zurück (Punkt 3 h, S. 11).
 - Der Stresstest ist im "außerrechtlichen Raum" entstanden und nicht in die Planfeststellung aufgenommen worden, er ist nur ein unverbindliches und nicht belastbares Versprechen, eine Showveranstaltung. Seine zahlreichen Fehler sowie die des Auditors sind öffentlich dokumentiert und nicht nachvollziehbar durch die Bahn oder SMA entkräftet vielmehr wurden sie großteils sowohl von der Deutschen Bahn als auch von internationalen Experten bestätigt, die 49 Züge sind unmöglich zu halten (Punkt 3 j, S. 12).
 - Die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs übertrifft Auslegungsleistung und Stresstestleistung von S21. Die Bahnsteiggleisanlage des Kopfbahnhofs hat bspw. 1970 schon 45,5 Züge pro Stunde abgefertigt. Die zuletzt ermittelte Kapazität von 50 Zügen pro Stunde für den heutigen Kopfbahnhof mit 17 Bahnsteiggleisen ist somit absolut plausibel. Das Unterfangen, für einen Ausbau der Kapazität diesen Bahnhof durch einen 8-gleisigen Durchgangsbahnhof mit einer Kapazität von maximal 32 Zügen pro Stunde zu ersetzen (wobei heute schon über 38 Züge fahren) mutet an, wie ein großer neuzeitlicher Schwabenstreich (Abbildung 3, S. 13).
2. **"2013-06-24 S21, Warum der Rückbau übersehen werden konnte.pdf"** (siehe Anlage oder [download link](#)): Eine unwissenschaftlich unvollständige Ergebnisdarstellung durch die Gutachter, vorenthaltene Informationen, Fehlannahmen in den Prämissen, die ausdrücklich von der DB AG beauftragt worden waren, etc. bewirkten, dass die Genehmigungsbehörde in der Planfeststellung und der VGH 2006 über die tatsächlich geringe Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 hinweggetäuscht worden war.
- Bisher wurden 25 Verstöße gegen die anerkannten Regeln der Technik festgestellt, die Planfeststellung wurde durch unrichtige und unvollständige Angaben erwirkt.
 - Die Gutachter hatten dem Gericht Informationen vorenthalten, nach entsprechendem Auftrag der Deutschen Bahn AG unrichtig gearbeitet, weitere handwerkliche Fehler gemacht und nötige Abgleiche unterlassen.
 - Die Planfeststellung und deren Bestätigung durch den VGH wurden mit einem handfesten Missverständnis begründet (Verwechslung von Mittelwerten mit Spitzenwerten), sie setzen nachts mehr Züge als tagsüber voraus, gehen von Reserven aus, wo die Leistung bei 32,8 Zügen unter dem heutigen Bedarf limitiert ist, etc. und sind somit nicht mehr haltbar.
 - Die hohe Systematik dieser gegen die Grundlagen wissenschaftlicher Arbeitsweise verstoßenden Eingriffe lässt sie nicht fahrlässig erscheinen.
3. **"2013-06-24 Railway Capacity Questionnaire, Results.pdf"** (in Englisch, siehe Anlage oder [download link](#)): Internationale Fachleute auf dem Gebiet der Kapazität von Eisenbahninfrastruktur bestätigen:
- Eine Ergebnisdarstellung wie in den Gutachten von Heimerl und Schwanhäußer, die wesentliche Informationen zurückhält und Ergebnisse nicht nennt, ist unwissenschaftlich.
 - Ein anderer Kapazitäts-Maßstab als Züge in der Spitzenstunde ist nicht sinnvoll, hierin muss sich auch geplantes Verkehrswachstum widerspiegeln.
 - Die Planung von Verkehrswachstum durch einen Bahnhof mit einer Spitzenstundenkapazität unter dem heutigen Bedarf und durch Mehrverkehr in der Nacht ist lächerlich ("fantasy").
 - Die Annahmen für die niedrigen Haltezeiten, die Kappung von Verspätungen und andere Fehler im Stresstest sind wissenschaftlich nicht haltbar.

Im Fazit ist **dringender Handlungsbedarf für die Projekt- und Finanzierungspartner erkennbar**. Ein Leistungszuwachs durch Stuttgart 21 ist nicht gegeben. Der Rückbau auf eine Kapazität von rund 32 Zügen wird von allen Seiten bestätigt: Durch den Vergleich mit anderen Großbahnhöfen, mit Wien

Hbf, mit der Bahnhofsplaner-Kenngröße "Belegungsgrad", sowohl von dem Planfeststellungsgutachter selbst (32,8 Züge) als auch von der Bahn selbst (32 Züge pro Spitzenstunde als Vorgabe für die "Dimensionierung" der Fußgängeranlagen). Die Fehler in der Ergebnisdarstellung der Planfeststellungsgutachten und in den Prämissen der späteren Simulationen werden von internationalen Fachleuten bestätigt.

Als Betroffene können die Finanzierungspartner die **Rücknahme** der undurchführbaren und durch unvollständige und unrichtige Angaben erwirkten **Planfeststellung** beantragen (§§ 44, 48, 49 VwVfG). Auch der **Finanzierungsvertrag** kann und muss daher **gekündigt** werden (siehe [Positionspapier vom 07.12.2012](#)), auch aufgrund der Täuschungen der DB AG zur Leistungsfähigkeit der S21-Fußgängeranlagen (siehe [Positionspapier vom 04.03.2013](#)).

Das unbeirrte Verfolgen einer derart absurden Planung, die für Milliarden Euro einen Engpass auf der Europäischen Magistrale schafft, hat **Folgen für das Ansehen Südwestdeutschlands**. Der Ruf als Standort hervorragender Ingenieursleistungen und einer Politik, die Zukunftschancen entwickelt, wird nachhaltig geschädigt. Alte Vorurteile über die Einfalt der Schwaben erhalten neue Nahrung.

Ich ersuche Sie hiermit als Bürger und als Experte auf Seiten der Bahnhofskritiker um inhaltliche Stellungnahme. Als Experte hat mich die DB AG und SMA und Partner AG noch nicht in der Sache widerlegen können, auch nicht vor dem VGH BW. Die von mir vorgebrachten Vorwürfe sind schwerwiegend und ich kann unwidersprochen in aller Öffentlichkeit und in großer Auflage (Stern [10.2012](#), [02.2013](#)) vom **größten technisch-wissenschaftlichen Betrugsfall** der deutschen Geschichte sprechen, ohne dass ich juristische oder sachliche Widerrede von Seiten der Deutschen Bahn gewärtigen muss. Es ist ein **Unding**, dass ein Milliardenprojekt mit einer solchen Hypothek in die Umsetzung gehen soll. Es ist vor den Bürgern, für die Sie Verantwortung für sparsame Haushaltsführung und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur tragen, nicht vertretbar, diese Vorwürfe ohne Entkräftung stehen zu lassen. Deshalb mein **inständiges Ersuchen um Stellungnahme**. Für Rückfragen oder Erläuterungen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317
■■■■■■■■ mobil