

„Enteignung trotz Leistungslüge? – Ich bin empört!“

Die gesprochene Rede kann bei Zeitmangel um einzelne Punkte gekürzt vorgetragen werden.

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger!

Heute spreche ich zu euch als Bürger. Nicht als Wissenschaftler, der auf die Widersprüche und Fehler in der Planung von Stuttgart 21 hinweist, wie ich es auch in den nächsten Tagen in einem Brief an die Landesregierung mit „23 offenen Fragen zu Stuttgart 21“ wieder tun werde. Ich spreche hier als Bürger, der wie alle anderen ein Opfer ist der Willkür, die dieses Projekt bedeutet. Und als Bürger sage ich:

1. Die Leistungslüge hat ihre Schuldigkeit getan

Ich bin empört! ... Denn über 15 Jahre lang wurden wir betrogen, 15 Jahre wurde mit der doppelten Leistung des neuen Tiefbahnhofs geworben.¹ – Und mit der noch dreisteren Behauptung der doppelten Kapazität wurde vor dem Finanzierungsvertrag der Nutzen schönegeredet² und wurden bei der EU 114 Millionen Euro Förderung erschlichen³!

Jetzt sagt die Bundesregierung, die doppelte Kapazität sei doch nur ein „erwartetes Ergebnis“ gewesen,⁴ – dabei war sie als „Bedingung“ der Förderung angegeben worden.

Das ist prima! Wenn sich der Käufer meines alten Autos beschwert, dass es statt 200 wie versprochen nur schlappe 70 Sachen macht. – Dann sage ich auch, das war doch nur ein erwartetes Ergebnis!

Aber was sagt Brüssel, wenn auf der Magistrale statt der Kapazitätsverdopplung ein Engpass geschaffen wird – mit EU-Fördergeldern? Klamheimlich wurden diese Versprechen nun von den EU-Webseiten⁵ und auch aus dem Turmforum⁶ entfernt. Die Lüge hat ihre Schuldigkeit getan. Der Betrug hat sich gelohnt und niemand ist eine Erklärung schuldig!

2. Die tolerierte Lüge bei den Personenströmen

Ich bin empört. ... weil die Bahn den Stuttgarter Gemeinderat zu den Personenströmen getäuscht hat. Sie berief sich auf die Richtlinie, verstieß aber dagegen und schönt die Ergebnisse. In der Realität wird S21 ein Gedrängel und Geschubse, weit weg von einem internationalen Vorbild im Komfort. Und schlimmer, der Bahnhof wird im Katastrophenfall zur Todesfalle!⁷

Und noch schlimmer: Der Gemeinderat weiß das,⁸ er weiß, dass er angelogen wurde. Aber die Mehrheit der Fraktionen will keine Aufklärung – Es könnte ja den Parteispendern an den Gewinn gehen!

3. Die gefallene Bahnwissenschaft

Ich bin empört! ... über die deutsche Bahnwissenschaft. Diese Fakultät hat ihre Unabhängigkeit schon vollkommen

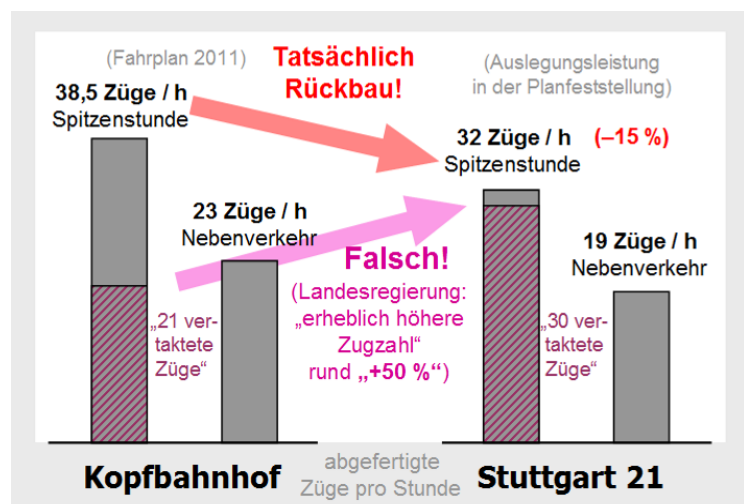
verloren. Die S21-Gutachter sagen selbst, dass ihre wesentlichen Fehlannahmen vom Auftraggeber, der Bahn, vorgegeben wurden.⁹ Wir haben es also tatsächlich mit windigen Auftragsgutachten zu tun.

Wenn es darum geht, für das Projekt zu werben, an dem sie gut verdienen, dann ist ihnen jede überhebliche Halbwahrheit und unverbindliche „Reserve“ recht.¹⁰ Nicht einmal Richtlinien können sie korrekt zitieren und „bürsten“ dann die Kritiker zu Unrecht ab.¹¹ Aber wenn ich sie zu einer wissenschaftlichen Diskussion herausfordere, dann kneifen sie!¹²

4. Die irrelevanten 30 vertakteten Züge vom Land

Ich bin empört! ... Die grün-rote Landesregierung weiß seit langem von den Manipulationen im Stresstest und dem übersehenen Leistungsrückbau in der Planfeststellung¹³ und tut nichts. Sie ignoriert, dass die Bahn schon die wesentlichen Fehler im Stresstest eingestanden hat.¹³ Und sie rechtfertigt sich mit „30 vertakteten Zügen“,¹⁴ die Wachstum bedeuten sollen.

Dabei ist es egal, ob ein Zug vertaktet ist, – also etwa alle ganze oder halbe Stunde fährt, – das ist so nebensächlich wie etwa die Farbe des Zuges. Sämtliche Züge der Spitzenstunde sind entscheidend, egal ob vertaktet oder unvertaktet, – auch laut Planfeststellung und Finanzierungsvertrag. 50 % Wachstum waren vertraglich zugesichert und die müssen auch in der Spitzenstunde bewältigt werden. Stuttgart 21 ist aber laut Gutachter auf exakt 32,8 Züge pro Stunde limitiert. Das ist viel weniger als der Kopfbahnhof



Leistungsdaten für Kopfbahnhof und Stuttgart 21. Das Merkmal der „vertakteten Züge“ ist nicht geeignet für den Vergleich der Leistungsfähigkeit. Diese bemisst sich auch laut Planfeststellung und Finanzierungsvertrag ausschließlich an der Spitzenstunde. Allein gegenüber der Fahrplanleistung bedeutet Stuttgart 21 einen Rückbau um 15 %, gegenüber der Kapazität des Kopfbahnhofs von rund 50 Zügen pro Stunde beträgt der Leistungsrückbau ein gutes Drittel.

heute kann, – und historisch war er schon bei fast 50 Zügen!¹⁵

Ministerpräsident Kretschmann, Finanzminister Schmid, Verkehrsminister Hermann, – stellen Sie sich den Aussagen der Planfeststellung, – statt Nebelkerzen zu zünden. ... Um Schaden durch den Engpass Stuttgart 21 abzuwenden, muss die Rücknahme der Planfeststellung beantragt werden und der Finanzierungsvertrag gekündigt werden!¹⁶

5. Der volkswirtschaftliche Irrsinn

Ich bin empört! ... Inzwischen gibt es nicht einmal mehr das Versprechen von Wirtschaftlichkeit.

1995 zur Machbarkeitsstudie war Stuttgart 21 gerade eben noch wirtschaftlich. Es war von einer „schwarzen Null“ die Rede.¹⁷ Aktuell liegen die Kosten mit offiziell 7 Milliarden Euro bei knapp dem 3-fachen des damaligen Werts.¹⁸ Wer ist denn für diesen obszönen volkswirtschaftlichen Irrsinn verantwortlich?

6. Die Machtpolitik der Bundesregierung

Ich bin empört! ... Die Bundesregierung zieht das Projekt gegen jede Vernunft zum schieren Machterhalt durch. Die Aufsichtsräte der Bundesregierung wurden im Kanzleramt vergattert, entgegen ihrer eigenen Kritik¹⁹ dem Weiterbau zuzustimmen.²⁰ Die Entscheidungsvorlage im Aufsichtsrat bestand aus Luftnummern, Bahnchef Grube hätte ebenso gut frei erfundene Zahlen auf eine Serviette kritzeln können.²¹ Die Zahlen waren schon am Vortag der Entscheidung als unrichtig und der Weiterbau als unwirtschaftlich enttarnt.²²

Es geht nur noch um Machterhalt. Hier baut nicht die Bahn, hier baut die Kanzlerin, und sie verbrennt die Steuermilliarden, angeblich um die Zukunftsfähigkeit Deutschlands²³ zu beweisen. Es geht ihr einzig und allein um ihre persönliche Zukunft!

7. Die verlorene Sehkraft der Justiz

Ich bin empört! ... Weil Staatsanwaltschaft und Gerichte bei Stuttgart 21 ihr Ermessen willkürlich ausdehnen. Der VGH in Mannheim sagt zur Enteignung in der Sängerstraße, er habe die Leistungsfähigkeit schon 2006 geprüft.²⁴ Aber erst jetzt wurde aufgeklärt, dass der VGH damals Mittelwerte mit Maximalwerten verwechselt hatte und auch sonst in einem guten Dutzend Punkten getäuscht worden war!

Weiter sagt der VGH heute, es sei nicht ersichtlich, dass der Kläger 2006 diejenigen Argumente und Beweise noch nicht kannte, die damals noch nicht bekannt waren!?²⁴

Oder OStA Häußler: Er sagt, ein planerischer Missgriff sei nicht ersichtlich, da S21 doch auf bis zu 35 Züge planfestgestellt sei!²⁵ In der Planfeststellung und im Finanzierungsvertrag wurden rund 50 % Verkehrswachstum durch S21 versprochen, – und im Kopfbahnhof fahren heute über 38 Züge pro Stun-

de... Ja, Herr Häußler, wenn 35 anderthalb Mal so viel sind wie 38, dann hilft auch keine Brille mehr!

Und nun soll die Enteignung in der Sängerstraße tatsächlich stattfinden, ohne dass eine vollständige Würdigung der Argumente des Anwohners durch den VGH stattgefunden hat. Das Bundesverfassungsgericht sagt dazu sinngemäß: Eine Grundrechtsverletzung sei nicht ersichtlich, weil dies eine Frage der Würdigung der Argumente ist.²⁶ – Heißt das, dass zukünftig Grundrechte verletzt werden dürfen, sofern es ohne Begründung geschieht?

Das ist schon praktisch. Wo nicht geguckt wird, ist auch nichts ersichtlich, – und schon gar keine Willkürjustiz!

8. Das dunkle Zeitalter der Postdemokratie

Ich bin empört! ... Empört über meine Mitmenschen, über die, die hier nicht stehen wollen, über die, die nicht hinsehen, die nicht hinterfragen ... Ich bin empört, dass wir verlernt haben, zu Ende zu denken!

Wer sich bei Stuttgart 21 nicht empört, – wer sich hier nicht empört, – der lässt zukünftig alles mit sich machen! Wenn S21 durchgeht, gibt es keine Schranken mehr. Dann treten wir ein in ein dunkles Zeitalter, in die Postdemokratie²⁷, in einen neuen Feudalismus²⁸.

9. Der Samen der neuen Aufklärung

„Wo aber Gefahr ist, wächst das Rettende auch!“²⁹ Und Stuttgart 21 hat aus Murks und Unaufrichtigkeit auch Gutes hervorgebracht: Nämlich mündige Bürger, die hier stehen. Bürger, die Wahrhaftigkeit fordern, die sich informieren und sich eine eigene Meinung bilden.

S21 hat genau jene „neue Aufklärung“ hervorgebracht, die Schlichter Heiner Geißler beschworen hatte,³⁰ aber dann durch seine eigene Moderation sabotierte.³¹

Wir nehmen die „neue Aufklärung“ in unsere eigenen Hände und fordern Antworten auf die offenen Fragen zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21, zu dem fehlenden Platz für die Fußgänger, zu Brandschutz und Gleisneigung und den absurden Kosten.

Ich sehe Licht am Ende des Tunnels, denn die Bahn traut sich nicht einmal mehr, den Argumenten zu entgegnen, weder vor Gericht noch auf meine Analysen, die Bahn ist nackt! Die Befürworter greifen schon zu den lächerlichsten Strohhalmen, wie den „30 vertakteten Zügen“. Sie stehen mit dem Rücken zur Wand und es passt kein Blatt Papier mehr dazwischen.

Liebe Landesregierung, unser Bundespräsident hat gewarnt: „Ohne Wahrheit wird es nie eine innere Versöhnung geben.“³² – Meine Herren Kretschmann, Schmid und Hermann, beantworten Sie die offenen Fragen!

Wir, ... wir Bürger sind mehr als nur Stimmvieh und Zahlmeister! Wir sind der Souverän! – Empört Euch – weiter!³³

Unterstützen Sie die Arbeit von WikiReal.org durch aktive Mitarbeit oder durch Ihre Spende: Stadtparkasse München, BLZ 701 500 00, Kto 88140439, Kontoinhaber u. V.i.S.d.P. Dr. Christoph Engelhardt, Hüterweg 12c, 85748 Garching

Einzelnachweise

- ¹ • 1995, „Das Synergiekonzept »Stuttgart 21« (pdf), S. 6, 10: +80 % im Regionalverkehr.
• 1998, Projektmagazin, S. 1: „... kann die Zahl der Ankünfte und Abfahrten in der Hauptverkehrszeit mehr als verdoppelt werden.“
• 2002 Frühjahr, Projektmagazin: „Mehr als doppelt so viel Züge wie bisher können den neuen Durchgangsbahnhof anfahren“.
• Verschiedene weitere Broschüren, Presseinformationen und Auftritte von Bahn-Verantwortlichen.
• 22.02.2013: Im Turmforum ist noch zu lesen: „Die 8 Gleise des zukünftigen Durchgangsbahnhofs können mehr als doppelt so viel Züge bewältigen wie der derzeitige Hauptbahnhof mit seinen 16 Gleisen“.
- ² 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“.
- ³ 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 Neubau-strecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21“ - 2007-DE-17200-P - auf dem Gebiet der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) (pdf).
25.10.2012, wikireal.org, C. Engelhardt, „Stuttgart 21: Rückbau, Planrechtifizierung war nie gegeben“, siehe auch 07.12.2012¹². 25.02.2013, stuttgarter-zeitung.de, „Zuschuss der EU zu Unrecht erhalten?“
- ⁴ 24.01.2013, stuttgarter-zeitung.de, „Brüsseler Eier-tanz um den Tiefbahnhof“
- ⁵ tentea.ec.europa.eu, „2007-DE-17200-P, Works for the construction of the high speed line between Stuttgart and Wendlingen, Part of Priority Project 17“, siehe auch ⁴
- ⁶ 25.03.2013, direktzu.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de, „Aussage, dass S21 »mehr als doppelt so viel Züge« wie der Kopfbhf. bewältigt, falsch?“
- ⁷ 27.02.2013, wikireal.org, C. Engelhardt, Gutachterliche Stellungnahme zu den Personenstromanalysen (Zusammenfassung auf den ersten 5 Seiten)
- ⁸ 04.03.2013, wikireal.org, C. Engelhardt, Positionspapier zu Handlungsbedarf für DB-Aufsichtsrat und Finanzierungspartner
- ⁹ • Am 25.10.2010 rechtfertigte Prof. Martin in der Diskussion zu seinem Vortrag an der Universität Stuttgart die Berücksichtigung eines viel zu kleinen Untersuchungsraumes ohne die Engpässe in seiner Simulation von 2005 als „auftragsgemäß“.
• 1997, Prof. Schwanhäüßer: Vom „Auftraggeber“ war vorgegeben worden, dass die Hauptverkehrszeit des Nachmittags untersucht werden sollte und nicht die viel höhere Spitzenstunde am Vormittag. Diese hätte anspruchsvollere Ziele gesetzt und eine Entdeckung des Leistungsrückbaus befördert. Wulf Schwanhäüßer, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebli-
- che Untersuchungen, Teil 3“, Verkehrswissenschaftliches Institut der RWTH Aachen, 20.07.1997, S. 61
- Die Personenstromanalyse von Durth-Roos von 2009 weist klar aus, dass die Bahnsteigräumzeit von 4 Min. die Vorgabe der Richtlinie von 2,5 Min. klar verletzt. Zum Ersatz wird auf ein Schreiben der Bahn verwiesen, dass 4 Min. „festlegt“. – Das ist der Auftrag der Bahn zum Richtlinienvorstoß: 09.2009, Durth Roos Consulting GmbH, „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse (Endzustand)“ (pdf), S. 16. 09.09.2009, Durth Roos GmbH, „Stellungnahme zur Untersuchung der DB International vom 27.03.2008“
- ¹⁰ 21.02.2003, Wulf Schwanhäüßer, „Entgegnungen auf die Einwendungen gegen das Projekt Stuttgart 21“: „Kapazitätsmehrung“ mittels sogenannter „Spitzenfaktoren“ auf das 1,3 bis 1,6-fache. Es ist aber methodisch unzulässig, nach einer abgeschlossenen Kapazitätsermittlung einen Faktor aus einer alternativen Methode erneut auf das Ergebnis aufzuschlagen. Ergänzt wurde die Spitzenfaktor-Betrachtung um die Abschätzung einer „Kapazitätsmehrung“ von bis zu +178 % mit Hilfe von Doppelstockwagen (auch im Kopfbahnhof möglich) und 400 m langen Regionalzügen (passen nicht in die anderen Bahnhöfe ihrer Linie ebenso wenig wie in die schon damals geplanten Doppelbelegungen auf den 400 m langen Bahnsteigen von S21). Apropos Überheblichkeit, Schwanhäüßer formulierte das Fazit: „Es ist nicht möglich, dass ein anderer Gutachter, der ausreichend fachkundig ist und die erforderlichen Methoden und Werkzeuge richtig anwendet, zu anderen Ergebnissen kommen kann.“
- ¹¹ • Prof. Martin rechtfertigt die in seinem Gutachten von 2005 angenommenen niedrigen Haltezeiten mit der Bahn-Richtlinie. Diese gibt die genannten Werte jedoch nur für den Fall, „sofern keine genaueren Angaben bekannt sind“ (Richtlinie 813.0201 S. 7, gültig ab 15.10.2005). Für Stuttgart ist jedoch bekannt, dass der Fahrgastwechsel einer der höchsten in Deutschland ist. Und Prof. Schwanhäüßer hatte schon 1994 festgestellt, dass für Stuttgart wegen „starkem Fahrgastwechsel“ für eine „zukunftssichere Bemessung“ eine „mittlere Mindesthaltezeit von 3,0 Min.“ gewählt werden müsste (das ist rund doppelt so viel wie von Prof. Martin angenommen) (Wulf Schwanhäüßer, „Eisenbahnbetriebswissenschaftliches Gutachten zur Kapazität des geplanten Bahnhofes Stuttgart Hbf Tief im Vergleich mit dem bestehenden Kopfbahnhof Projekt Stuttgart 21“, 11.1994, S. 14/15).
• Prof. Martin behauptet, die Mindestbreiten neben den Rolltreppen entsprächen der Richtlinie, diese gibt aber vielmehr vor, dass neben den Mindestbreiten ein ausreichendes Flächenangebot für das Verkehrsaufkommen nötig ist. 29.08.2008, Ullrich Martin, „Stellungnahme zu den Artikeln in der Stuttgarter Zeitung [...] und den Stuttgarter Nachrichten vom 15. August 2008: „Der Hinweis auf den vermeintlich bedenklich geringen Abstand der Fahrtreppen von Bahnsteig- bzw. Sicherheitskanten dient einzig der Verunsicherung einer dringend auf sachliche Informationen angewiesenen Öffentlichkeit. Die Abstände entsprechen dem einschlägigen Regelwerk der Deutschen Bahn ...“ Dazu berichtet die Stuttgarter Zei-

- tung: „Stuttgart 21: Uni-Professor bürstet Kritiker ab“ (30.08.2008, *Stuttgarter Nachrichten*, S. 22 „Lokales“). Prof. Martins Behauptung ist falsch, die Richtlinie gibt neben den Mindestwerten auch vor: „Die Dimensionierung der erforderlichen Bahnsteigbreite erfolgt zuerst über die Ermittlung der Mindestbreite an Stellen ohne und dann an Stellen mit maßgebenden Einbauten. Danach wird der Nachweis über ein ausreichendes Flächenangebot nach dem Verkehrsaufkommen für den gesamten Bahnsteig nach Anhang 813.0201A04/05 geführt.“ (Richtlinie 813.0201 S. 7, gültig ab 15.10.2005, [pdf](#))
- 12 07.12.2013, [wikireal.org](#), C. Engelhardt, E-mail Anschreiben zum Positionspapier Finanzierungsvertrag. Am Ende: Herausforderung von Prof. Dr. G. Heimerl, Prof. Dr. W. Schwanhäußler und Prof. Dr. U. Martin zu einer wissenschaftlichen Diskussion zu den kritischen Punkten, die jedoch bis heute nicht angenommen wurde.
- 13 18.07.2012, [wikireal.org](#), C. Engelhardt, „Stuttgart 21: Das Ende des Leistungsmärchens“; zum Stresstest siehe ab Seite 8
- 04.03.2013, [wikireal.org](#), C. Engelhardt, „Warum der Rückbau in der Planfeststellung übersehen wurde“
- 14 07.05.2013, [mvi.baden-wuerttemberg.de](#), „MVI > Verkehrsträger > Schiene > Stuttgart 21 > Leistungsfähigkeit“
- 15 Ergebnisse der Fahrplanauswertungen durch C. Engelhardt und Helfer:
- 2011, Stunde ab 6:50 Uhr, 38,5 Züge (plus Fahrplantrassen für 2 Sonderzüge)
 - 1970, Stunde ab 6:30, 6:40 Uhr, 45,5 Züge
 - 1939, Stunde ab 5:50, 6:10 Uhr, 47,5 Züge
- Die historischen Höchstwerte wurden zwar vor den Umbauten der Zuläufe für die S-Bahn erzielt. Die Bahnsteiggleisanlage ist jedoch seither praktisch unverändert in einzelnen Punkten sogar verbessert und hat somit diese Leistungsfähigkeiten schon in der Praxis bewiesen. Daher ist die für den Kopfbahnhof bestimmte Kapazität von 50 Zügen plausibel: 22.11.2011, [mvi.baden-wuerttemberg.de](#), „Kopfbahnhof könnte heute schon mehr Züge abwickeln als S 21“
- 16 07.12.2012, [wikireal.org](#), „Stuttgart 21-Finanzierungsvertrag: Das Leistungsversprechen ist unerfüllbar“
- 17 DB AG, „Projekt »Stuttgart 21«, Die Machbarkeitsstudie“, 1995, S. 21, 37 ([pdf](#))
- 18 12.12.2012, [spiegel.de](#), „McKinsey-Gutachten: Kosten für Stuttgart 21 steigen auf 6,8 Milliarden Euro“
- 19 04.02.2013, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Bund geht auf Distanz zu Stuttgart 21“
- 20 28.02.2013, [zeit.de](#), „Bahnhof der Eitelkeiten“
- 21 15.05.2013, [kontextwochenzeitung.de](#), „Justitia im freien Raum“ (Stuttgart 21 „wird nur wegen real nie geprüfter, angeblich höherer Ausstiegskosten weitergebaut“)
- 22 13.03.2013, [kontextwochenzeitung.de](#), „Falsche Zahlen“
- 23 15.09.2010, [bundesregierung.de](#), „Rede von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel zum Haushaltsgesetz 2011 vor dem Deutschen Bundestag am 15. September 2010 in Berlin“. 17.09.2010, [welt.de](#), „SPD lobt Rückzug des Sprechers von »Stuttgart 21«“
- 24 13.08.2012, [lrbw.juris.de](#), Az 5 S 1200/12, „Kein Anspruch auf Rücknahme eines Planfeststellungsbeschlusses nach Rechtskraft des Urteils über dessen Rechtmäßigkeit“, Rn. 16. Die Leistungsfähigkeit wurde im Rahmen der Prüfung, ob S21 ein „planerischer Missgriff“ ist, behandelt. Der Beweisnotstand war in der Antragschrift ausführlich mit neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen und seinerzeit unveröffentlichten Dokumenten begründet worden.
- 25 17.10.2012, [jens-loewe.de](#), „Öffentliche Strafanzeige und Strafantrag“. 05.11.2012, [jens-loewe.de](#), „Verfügung OStA Häußler“
- 26 17.04.2013, [bundesverfassungsgericht.de](#), „Erfolgreiche Verfassungsbeschwerde gegen Weiterbau von Stuttgart 21“ ([Pressemitteilung](#))
- 27 17.05.2013, [spiegel.de](#), „S.P.O.N. - Der Kritiker: Kanzlerin der Postdemokratie“
- 28 23.05.2013, [deutsche-wirtschafts-nachrichten.de](#), „Schäuble: Bevölkerung ist schuld an Stuttgart 21 und Berliner Flughafen“
- 29 Friedrich Hölderlin, Gedicht „Patmos“
- 30 22.10.2010, [stuttgart21.wikiwam.de](#), 1. Schlichtungstag, 10:15 Uhr, Heiner Geißler
30.11.2010, [stuttgart21.wikiwam.de](#), 9. Schlichtungstag, 17:00 Uhr, Heiner Geißler
- 31 Heiner Geißler hatte z.B. im Laufe der Schlichtungsgespräche wiederholt Fragen aus der Diskussion genommen:
- Den Grund für den Stopp von S21 durch Bahnchef Ludewig und den Bund schon 1999.
 - Die geringen Haltezeiten im Gutachten von Prof. Martin 2005.
 - Den fehlenden Platz für Spitzenstundenzüge im überfüllten Grundtakt.
 - Die Frage an die SMA, ob die Infrastruktur zu knapp bemessen ist.
 - Die Frage, wann ein fahrbarer Fahrplan vorgelegt wird.
 - Die argumentative Not der Bahn zu den Schwächen im Bahnknoten.
 - Den Aufsichtsratsbeschluss zur Notwendigkeit sämtlicher Planfeststellungen vor Baubeginn.
 - Die Frage der Zulaufgleise von S21.
 - Die Begründung der NBS mit 90 zusätzlichen Güterzügen.
 - Die doppelt angesetzten Einsparpotenziale.
 - Den Fragenkatalog der Kritiker an die Wirtschaftsprüfer.
 - Die von halbierten Ausbruchkosten in den Einsparpotentialen wurden durch Geißler verharmlost.
 - Die Frage nach Zulässigkeit, nur Chancen einzurechnen und Risiken auszublenden.
 - Die Infragestellung der Befürworter-Argumentation zur Kapazität.
- 32 10.05.2013, [handelsblatt.com](#), „Versöhnung statt Vergeltung“
- 33 30.03.2013, C. Engelhardt, E. Hopfenzitz, S. Leidig, V. Lösch, W. Sittler, W. Wolf, „Empört Euch – weiter!“, PapyRossa 2013 ([amazon.de](#), nur 5 Euro!)