

Rückbau der Leistungsfähigkeit durch Stuttgart 21

Kurzgutachten zur Information des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG

Das Projekt Stuttgart 21 verringert die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs um rund 30 % gegenüber dem Status Quo. Die verringerte Kapazität wurde 2014 vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt. Neuere Untersuchungen wie der Stresstest von 2011 sind ohne rechtliche Relevanz und außerdem mit Regelverstößen behaftet, die die Vertreter der Deutschen Bahn AG (DB AG) schon faktisch eingestanden haben. Der Stresstest wurde dementsprechend auch zuletzt nicht mehr von der DB als Leistungsnachweis angeführt. Bahn-Vorstand und -Aufsichtsrat wurden wiederholt auf den illegalen und vertragsbrüchigen Rückbau der Kapazität hingewiesen, ohne verantwortungsgemäß eine Faktenklärung oder den Projektabbruch zu veranlassen.

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317

christoph.engelhardt
@wikireal.org

Garching, 09.03.2017

Inhalt

Leistungsrückbau in der Planfeststellung	1
1. Täuschung über die Leistungsfähigkeit in der Planfeststellung	1
2. Bestätigung des Kapazitätsrückbaus durch den VGH 2014	2
Kein späterer Leistungsnachweis	2
3. Gutachten von Prof. Martin 2005	2
4. Stresstest 2011	3
Keine sachliche Entkräftung der Leistungskritik	4
5. Keine Entkräftung der Leistungskritik durch die DB Netz AG	4
6. Nachweis des Rückbaus laut Bahn-Gutachtern	5
7. Keine Entkräftung der Leistungskritik von anderer Seite	7
Unterlassene Aufklärung	10
8. Rechtliche Relevanz der Leistungsfähigkeit	10
9. Vorstand und Aufsichtsrat haben die Leistungsfähigkeit nicht geklärt	11
Einzelnachweise	12

Leistungsrückbau in der Planfeststellung

1. Täuschung über die Leistungsfähigkeit in der Planfeststellung

Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) vom 28.01.2005¹ bescheinigte dem neuen Tiefbahnhof von „Stuttgart 21“ eine „ausreichende und zukunftsichere Bemessung“ auf Basis der Gutachten von Prof. Gerhard Heimerl² und Prof. Wulf Schwanhäußer³ von 1997. Der Bahnhof reiche für „32 bis 35 Gleisbelegungen [=Züge] je Stunde“ aus. Damals fuhren jedoch schon im Kopfbahnhof 38 Züge in der Spitzenstunde.⁴

Die Diskrepanz gegenüber der damals schon höheren Leistung des Kopfbahnhofs blieb unentdeckt, da der Gutachter und Projektvater Prof. Heimerl den für ein solches Bemessungsgutachten zwingend erforderlichen Vergleich mit der Ist-Situation unterließ. Gleichmaßen stellte er nicht einmal dar, inwieweit das von ihm untersuchte Betriebsprogramm dem für Stuttgart 21 geplanten Verkehrswachstum entspricht. Zahlreiche weitere Täuschungen und methodische Fehler wie zu kurz angesetzte Haltezeiten von nur knapp über 2 Minuten sind dem Gutachten anzulas-

ten. Schwanhäußer bescheinigte dann dem Heimerl'schen Betriebsprogramm in einer ausgesprochen fehlerhaften und unvollständigen Ergebnisdarstellung eine „gute bis sehr gute Betriebsqualität“.

Dabei hatte Schwanhäußer bspw. verschwiegen, dass er selbst aufgrund der Zulaufsituation eine Leistungsgrenze von 32,8 Zügen pro Stunde für Stuttgart 21 bestimmt hatte. Und er behauptete auch, dass das Betriebsprogramm mit 32 Zügen pro Stunde „wesentliche Erhöhung des Angebotes an Zügen gegenüber dem Istzustand“ (mit damals 38 Zügen pro Stunde) bedeute. Rund 25 wesentliche Fehler und Lücken in den Stellungnahmen der Planfeststellung täuschten über die tatsächlich unzureichende Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs hinweg.⁵

Der VGH Baden-Württemberg musste sich dementsprechend 2006 in seiner Überprüfung der Planfeststellung auf die Ergebnisaussagen von Heimerl, Schwanhäußer und von Prof. Ullrich Martin (Abschnitt 3) verlassen. Es ist dem Gericht (wie auch den Klägern) nicht zuzumuten, den zahlreichen regelwidrigen Annahmen und Argumentationslücken in den Arbeiten der Gutachter nachzuspüren. Somit verließ sich das Gericht letztlich auf deren Autorität und zitierte die unzutreffenden Ergebnisaussagen.⁶

2. Bestätigung des Kapazitätsrückbaus durch den VGH 2014

Das Verfahren von 2006 wurde vom VGH 2014 überprüft und das frühere Urteil bestätigt.⁷ Die Enteignung sei kein schwerer Nachteil für das Gemeinwohl, der die Rechtskraft des früheren Urteils durchbreche. „Die Kapazität von 32 Zügen pro Stunde“⁸ des Tiefbahnhofs sei ebenso wie die Kapazität des Kopfbahnhofs von 50 Zügen keine neue wissenschaftliche Erkenntnis, die die Rechtskraft durchbrechen könne, sondern sei seit 2006 unverändert. Damit bestätigt der VGH aber ausdrücklich den Rückbau der Leistungsfähigkeit. Ausdrücklich formuliert der VGH dabei, dass die Baumaßnahme von Stuttgart 21 „rechtswidrig“ sein könne.

Angreifbar erscheint die Abwägung des VGH, den dramatischen Rückbau der Kapazität – deutlich unter den aktuellen Bedarf und weit unter dem geplanten Wachstum – nicht als schweren Nachteil für das Gemeinwohl zu bewerten. Gleichermäßen unverständlich erscheint, dass die von Klägerseite im Verfahren umfassend dargestellten Maßnahmen der Gutachter der DB AG (die zuvor erwähnten 25 schweren methodischen Fehler und Täuschungen) zur Verdeckung des Rückbaus nicht als „unrichtige und unvollständige Angaben“⁹ gewertet wurden, aufgrund derer die Baugenehmigung für Stuttgart 21 zurückgenommen werden müsste.

Kein späterer Leistungsnachweis

3. Gutachten von Prof. Martin 2005

Prof. Ullrich Martin, Nachfolger Heimerls am Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart, hatte 2005 für S21 einen „optimalen Leistungsbereich von 42 bis 51 Zügen“ ermittelt¹⁰ und in der Presse noch während des Gerichtsverfahrens die 51 Züge als „real sinnvoll fahrbar“ bezeichnet.¹¹ 2012 stellte er dann klar, dass die praktische Kapazität vielmehr nahe 42 Zügen zu sehen sei.¹² Wird auch Martins extrem kurze Haltezeit von im Mittel nur 1,6 Minuten auf realistische Werte korrigiert, verbleiben auch hier nicht mehr als 32 Züge (siehe Abb. S. 7). Darüber hinaus hatte Martin 2005 den Kopfbahnhof sogar nach eigener Darstellung systematisch benachteiligt und für Stuttgart 21 Engpässe ausgeblendet.⁴

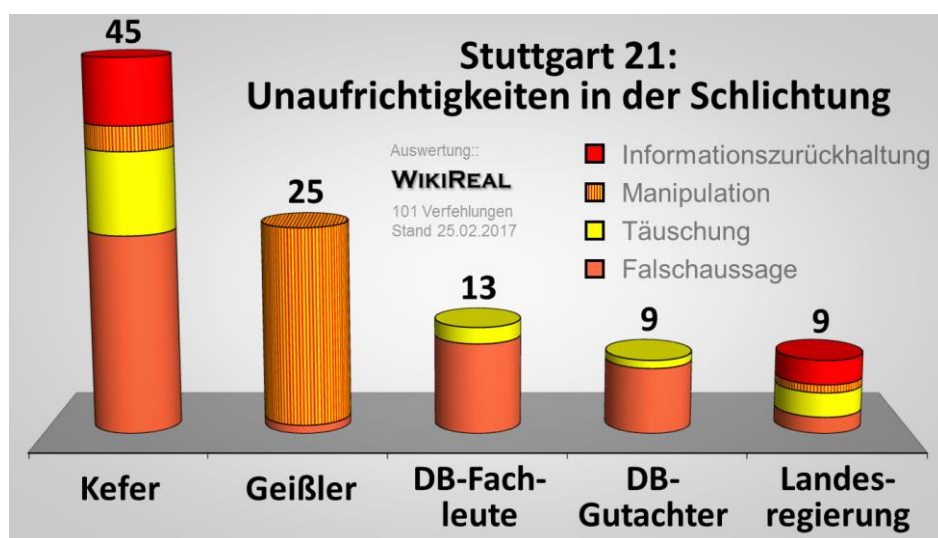
Mit der Rücknahme der Kapazitätsaussage des Martin-Gutachtens ist auch die sachliche Basis des VGH-Urteils von 2006 entfallen, da der VGH die 51 Züge noch als Beleg für eine "überlegene Aufnahmefähigkeit" von S21 herangezogen hatte.⁶

4. Stresstest 2011

Nach dem VGH-Verfahren war die Leitungsfähigkeit von Stuttgart 21 dann in der Schlichtung zu Stuttgart 21 im Herbst 2010 das beherrschende Thema. Die Auswertung der Schlichtung zeigt die argumentative Not, in der man sich zur Rechtfertigung des vermeintlich bestgeplanten Projekts befand. Es wurden rund 100 schwerwiegende Unaufrichtigkeiten zur Beschönigung von Stuttgart 21 nachgewiesen. Ein Großteil der Falschaussagen und Täuschungen ist von dem DB Technik-Vorstand Dr. Volker Kefer und zahlreiche Manipulationen des Diskussionsverlaufs zur Vermeidung von Punktgewinnen der Kritiker sind von Schlichter Dr. Heiner Geißler zu verantworten (Abb. unten).¹³ Rund die Hälfte der Verfehlungen betraf das Thema Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21, etwa ein Viertel betraf die Kosten, der Rest verteilte sich auf Sicherheitsthemen, die Neubaustrecke und die Kopfbahnhof-Alternative K21.

Bahnvorstand Kefer hat einen Großteil der Falschaussagen in der Schlichtung zu verantworten.¹⁴ Dabei operierte er wiederholt mit erfundenen Daten, die auffällig oft mit der Ziffer 3 verbunden waren, wie „300 systembedingte Kreuzungen“, „30 Jahre Verzögerung durch K21“ und „300 Ordner zur Geologie“. Vor allem informierte er die Schlichtungsteilnehmer und die Öffentlichkeit falsch zu vermeintlichen Nachteilen des Kopfbahnhofs und zu nicht zutreffenden Vorteilen des Durchgangsbahnhofs. Er hat auch als zuständiger Vorstand einen Großteil der ungerechtfertigten Zurückhaltungen von Informationen zu verantworten. Zahlreiche vorliegende Fahrplandaten wurden zwar zur Argumentation verwendet aber nicht offengelegt. Und obwohl die Leistungsfähigkeit das Hauptthema der Schlichtung war, wurde erst nach vier Wochen, zwei Wochen vor Abschluss der Schlichtung, ein Spitzenstundenfahrplan zur Verfügung gestellt.

Das Gutachten von Prof. Martin mit den 51 Zügen war offenbar schon zur Zeit der Schlichtung aus Sicht der DB AG so wenig belastbar, dass es nicht mehr als Nachweis der Leistungsfähigkeit herangezogen wurde. So dass man sich auf den sogenannten „Stresstest“ zum vermeintlichen



Für 45 % der Unaufrichtigkeiten in der Schlichtung ist Bahnvorstand Kefer verantwortlich v.a. mit Falschaussagen und Informationszurückhaltungen, mit 25 % trägt Schlichter Geißler den zweitgrößten Anteil über eine manipulative Gesprächsführung, die eine Aufklärung verhinderte.¹³

Nachweis einer Kapazität von 49 Zügen pro Stunde einließ.

Der Stresstest krankt an einer Vielzahl von methodischen Fehlern bzw. Verstößen gegen die einschlägige Richtlinie 405,¹⁵ die die Bahn als Grundlage der Simulation angegeben hatte.¹⁶ Zum Beispiel: Hohe Verspätungen, die die Qualität des Bahnhofs testen sollten, wurden auf unkritische Werte gekappt und dazu auch noch das MVI falsch informiert. Ein unzulässiger Verspätungsabbau wurde damit gerechtfertigt, dass ein anderer unzulässiger Verspätungsabbau unterlassen wurde. Verspätungen wurden auch schon abgebaut, noch bevor sie in die Simulation eingebracht worden waren. Die Ziel-Betriebsqualität wurde gegenüber der Vorgabe im Schlichterspruch einfach um eine Stufe gesenkt. Für die in der Simulation schon kritische S-Bahn wurden 94 % Pünktlichkeit angesetzt, obwohl dieser Wert in der Realität seit Jahren bei 80 % liegt. Und dem Landesverkehrsministerium wurde durch eine Täuschung über die Zeitbegriffe die Zustimmung zu regelwidrig zu kurzen Haltezeiten abgerungen.

Zu der Kritik am Stresstest gab es eine Diskussion mit der DB AG und dem Stresstest-Auditor, der SMA und Partner AG, über das Landesverkehrsministerium (MVI). Sie startete im Frühjahr 2012¹⁷ und mündete in einen umfangreichen Fragenkatalog des Autors vom 27.05.2013,¹⁸ der die DB AG und die SMA mit den schon faktisch eingestandenen Richtlinienverstößen konfrontierte. Daraufhin hatte die DB AG diese Diskussion ohne Erwiderung zur Feststellung der faktisch eingestandenen Fehler in der Simulation abgebrochen.¹⁹

Bemerkenswert ist, dass die Vertreter der DB AG in der Sondersitzung des S21-Ausschusses des Stuttgarter Gemeinderats vom 26.10.2016 den Stresstest nicht mehr als Nachweis der Leistungsfähigkeit anführten,²⁰ sondern nur noch mit nicht quantifizierten qualitativen Vorteilen des Durchgangsbahnhofs argumentierten. Diese Vorteile sind jedoch in dem bekannten Leistungsvorteil von Durchgangs- gegenüber Kopfbahnhöfen schon enthalten. Dieser beträgt rund 40 %, ²¹ so dass sich bei halber Gleiszahl ein Minus an Kapazität von rund 30 % ergibt.²²

Keine sachliche Entkräftung der Leistungskritik

5. Keine Entkräftung der Leistungskritik durch die DB Netz AG

Die Vertreter der DB AG haben es nicht nur in der Schlichtung, sondern in sämtlichen Verfahren nicht vermocht, die Leistungskritik nachvollziehbar zu entkräften. In allen Fällen wurden die offenen Fragen überhaupt nicht beantwortet oder nur mit einer allgemeinen Antwort bedacht, die am sachlichen Kern vorbei ging, oder es wurde mit Falschaussagen gearbeitet.

Die ausführlichste Stellungnahme erfolgte im Planfeststellungsverfahren zu PFA 1.3 der Filderstrecke. Hier hatte die DB AG 202 Fragen nach Anforderung des Regierungspräsidiums Stuttgart zu beantworten und dies auch in der öffentlichen Anhörung zugesagt. Dies war die Bedingung für den Abbruch der Diskussion zur Leistungsfähigkeit auch in diesem Gremium. Nachdem die Vertreter der DB AG am ersten Tag zur Leistungsfähigkeit stark unter Druck gerieten, wurden dem Unterzeichner am Folgetag die Fortsetzung seine Vortrags untersagt und auf die schriftliche Beantwortung verwiesen.²³

In diesem rechtlich vorgeschriebenen Verfahren, das eine Voraussetzung für die Erstellung des Planfeststellungsbescheids ist, erlaubte sich die DB AG, alleine 15 der an sie gerichteten Fragen vollständig zu übergehen. In insgesamt 98,3 % der Fragen erfolgte keine Antwort, bzw. eine am Thema vorbei gehende bzw. eine glatte Falschaussage als Antwort (Abb. unten). In nur 1,7 % der Fragen erfolgte eine aufklärende Antwort in der Sache. Dies war im Wesentlichen das Eingeständnis, dass zum Stresstest in der Anhörung falsche Daten veröffentlicht worden waren. Somit lagen bis zum Ende des Anhörungsverfahrens keine belastbaren Daten des Stresstests vor.

Auch bei der Kleinen Anfrage an die Bundesregierung zur Leistungsfähigkeit von S21 ergibt eine Auswertung der (von der DB zugelieferten) Antworten der Bundesregierung vom 24.04.2014, dass nahezu sämtliche Fragen nicht bzw. ausweichend oder falsch beantwortet wurden (Abb.).²⁴

Die am 22.12.2014 von der gesamten Opposition an die Bundesregierung gerichteten „offenen Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21“²⁵ betrafen überwiegend die Leistungsfähigkeit. Zu der Anhörung vom 06.05.2015 im Bundestags-Verkehrsausschuss nahmen sich die Experten der DB AG heraus, nicht einmal eine schriftliche Stellungnahme einzureichen.²⁶ In der mündlichen Verhandlung blieben 100 % der konkreten Fragen zum Thema Leistungsfähigkeit in der Sache unbeantwortet (Abb.).²⁷ Bahnvorstand Kefer sagte unzutreffend aus, es gäbe dazu „nichts Neues“.²⁸

Die Sprachlosigkeit der Bahnvertreter zu den klar vorgetragenen Kritikpunkten erscheint als Eingeständnis der Unfähigkeit, die Kritik sachlich zu widerlegen. Dies wundert nicht, da die Kritik ja auch weitgehend mit den Aussagen der Bahn und ihrer Gutachter geführt wird (Folgeabschnitt).

6. Nachweis des Rückbaus laut Bahn-Gutachtern

Bemerkenswert an der Kritik der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 ist, dass sie überwiegend mit



Keine Entkräftung der Leistungskritik durch die DB AG. Antwortquoten zum Thema Leistungsfähigkeit. Keiner der Kritikpunkte wurde in der Sache, nach wissenschaftlichen Kriterien nachvollziehbar beantwortet. Im Wesentlichen nur dort, wo die DB eingestand, mit falschen Stresstestdaten operiert zu haben, gab es eine belastbare Antwort.

den Dokumenten und Aussagen der Bahn und ihrer Gutachter geführt wird, wie zuvor immer wieder gezeigt. Sollte der Aufsichtsrat sich der Leistungskritik nicht stellen, bleibt dieser Widerspruch unaufgelöst. Der Aufsichtsrat würde sich dann bewusst für eine „alternative Wahrheit“ entscheiden und sehenden Auges und unter Missachtung seiner Verantwortung gegenüber den Aktionären den vollständigen Blick auf die gesamten Darstellungen der Vertreter der DB AG zum Thema verweigern.

Es sind so prominente Vertreter wie der Projektvater Prof. Gerhard Heimerl und der seinerzeitige Technik-Vorstand der DB AG Dr. Volker Kefer, die damit argumentieren, dass Durchgangsbahnhöfe nur halb so viele Gleise benötigen. Dabei übersehen sie, dass somit bei halber Gleiszahl sich gar kein Leistungsplus ergibt²⁹. Und für die über viele Jahre beschworene Verdopplung der Kapazität durch den Tiefbahnhof fehlt dann immer noch ein Faktor Zwei:

„Man benötigt [im Durchgangsbahnhof ggü. dem Kopfbahnhof] aus den gerade dargestellten Modellen nur die Hälfte der Gleise, wegen der Aufteilung des Vorfeldes und weil grundsätzlich in Fahrtrichtung weitergefahren wird.“

DR. VOLKER KEFER, DB-TECHNIK-VORSTAND IN DER SCHLICHTUNG 2010³⁰

"Es ist international unstrittig, dass ein Kopfbahnhof doppelt so viele Gleise braucht wie ein Durchgangsbahnhof."

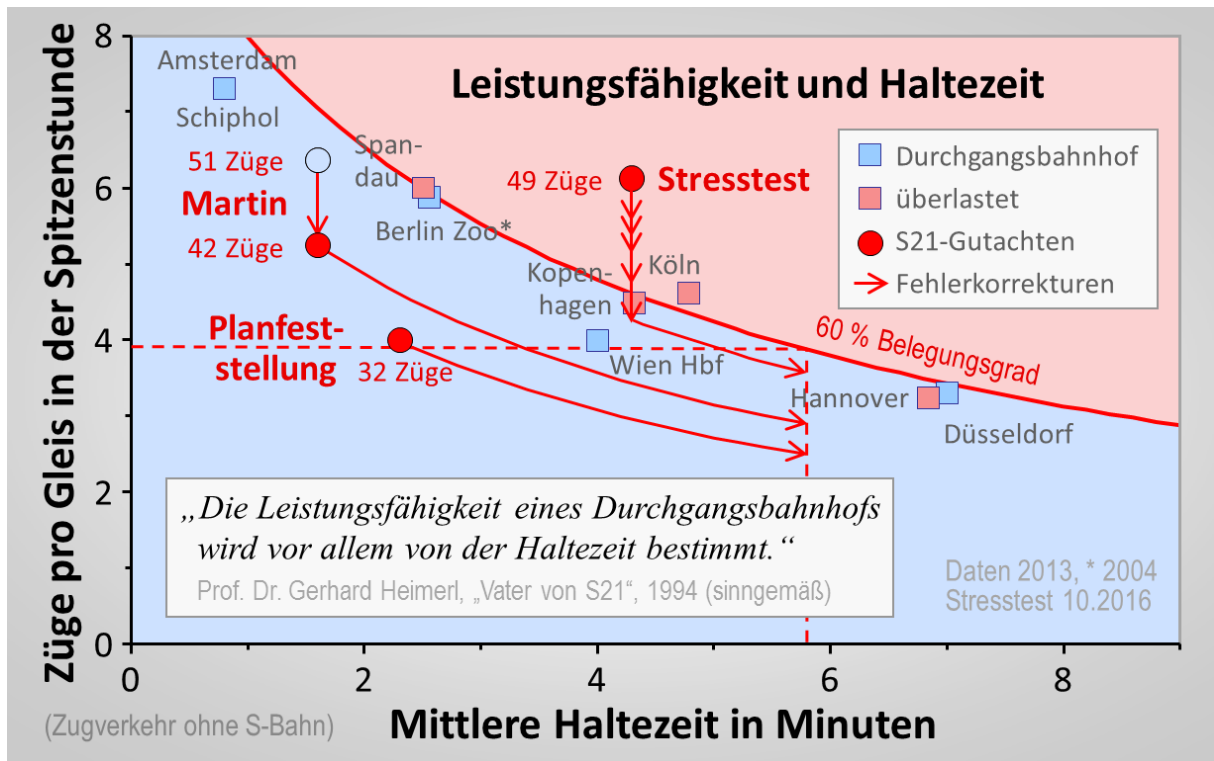
PROF. DR. GERHARD HEIMERL, „VATER“ VON S21, 2011³¹

Diese Hypothese ist wissenschaftlich nicht belegt. Im Gegenteil, der Vergleich deutscher Großbahnhöfe ergab einen Vorteil der Durchgangsbahnhöfe von nur rund 40 %.²¹ So ergibt sich wie erwähnt vielmehr ein Kapazitätsminus von 30 %. Tatsächlich beruhen die Aussagen von Kefer und Heimerl auf einer grob unrichtigen Modellbetrachtung.³²

Die wichtigste Bahnhofsplaner-Kennzahl, der sogenannte Belegungsgrad³³, wurde auch von Heimerl und Schwanhäußer zur Plausibilisierung der Auslegungsleistung von Stuttgart 21 eingesetzt. Er gibt an, zu welchem Anteil einer Stunde die Bahnstruktur belegt ist. Ab 60 % Belegung gilt ein Knotenbahnhof als überlastet, wie Heimerl und Schwanhäußer in mehreren Zitaten aussagten.

Der Stresstest mit 49 Zügen in der Spitzenstunde befindet sich selbst bei günstiger Rechnung und trotz seiner viel zu geringen Haltezeit von 4,3 Minuten weit im unfahrbaren Bereich mit 73 % Belegungsgrad. An der Grenze zur Überlastung bei einem Belegungsgrad von 60 % und bei realistischen 5,8 Minuten mittlere Haltezeit (orientiert an Köln und Hannover Hbf), ergeben sich umgekehrt nur noch 29 Züge pro Stunde als realistischer Kapazitätswert (Abb. Folgeseite).

Auch die Simulationen der Gutachter der DB AG zur Überprüfung der Dimensionierung der Fußgängeranlagen im Tiefbahnhof belegen den Rückbau. Den Gutachtern wurde selbst 2009 und 2012 noch ausdrücklich ein Betriebsprogramm mit 32 Zügen pro Stunde als Grundlage für die Dimensionierung des Bahnhofs vorgegeben, was die Auslegung als Rückbau bestätigt.³⁴ Diese niedrige Belastung berücksichtigte insbesondere nicht die in jedem Fall für eine Leistungserhöhung nötigen Doppelbelegungen mit zwei an einer Bahnsteigkante hintereinander haltenden Zügen (was deutlich mehr Personen auf den Bahnsteig bringt). In weiteren Parametern war die Simulation unzulässig erleichtert worden. Dennoch fielen hier schon zahlreiche Durchgänge als nicht ausreichend leistungsfähig durch. Somit ist der Bahnhof laut den Gutachtern der DB nicht nur aufgrund der Gleisanlagen, sondern auch wegen der Engpässe für die Fußgänger nicht in der Lage, auch nur 32 Züge pro Stunde zu verarbeiten.³⁵ Dieses schlechte Abschneiden der Fußgängeranlagen überrascht nicht, da die Durchgangsmindestbreite, die auch am Bahnsteigende



Grenzen für die Leistungsfähigkeit von Durchgangsbahnhöfen laut dem S21-Projektvater. Für einen Umsteige- und Kreuzungsbahnhof wie S21 mit hohem Fahrgastaufkommen sind nicht mehr als 4 Züge pro Gleis machbar, also bei 8 Gleisen im Bahnhof 32 Züge pro Stunde. Oberhalb 60 % Belegungsgrad liegen überlastete Bahnhöfe, Heimerl sah 50 % als vertretbar. Für S21 wurden zu kurze Haltezeiten und im Stresstest mehrere regelwidrige Parameter angesetzt.

eines Kleinbahnhofs gilt, hier an den stark belasteten Durchgängen in Bahnsteigmitte an einem der fahrgaststärksten Umsteige- und Knotenbahnhöfe Deutschlands angesetzt werden.³⁶

Die Vertreter der DB AG informierten hierzu den Stuttgarter Gemeinderat in mehreren Punkten mit unzutreffenden Tatsachenbehauptungen³⁵ und täuschten somit einen Finanzierungspartner über wesentliche Eigenschaften des Projekts. Der Aufsichtsrat war hierzu ausdrücklich vom Unterzeichner im Detail unterrichtet worden.⁶³

7. Keine Entkräftung der Leistungskritik von anderer Seite

Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG erhalten in der Frage der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 keine Entlastung von anderer Seite in Form einer sachlichen Entkräftung der Kritik oder einem klaren Bekenntnis zu einer erwiesenermaßen ausreichenden Kapazität.

Keine Entlastung von der Bundes- und Landesregierung

Selbst Bundes- und Landesregierung behaupten schon lange nicht mehr, Stuttgart 21 weise eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Vielmehr wird die Frage der möglicherweise ungenügenden Leistungsfähigkeit lediglich auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs vertagt. Diese Aussagen sind geeignet, das Ansehen der deutschen Verkehrspolitik erheblich zu beeinträchtigen.

„Sollten sich im Zusammenhang mit dem Projekt „Stuttgart 21“ Sachverhalte ergeben, die ein Verfahren nach § 11 AEG erfordern, ist es ausreichend, dieses zeitnah zur Außerbetriebnahme des bisherigen Bahnhofs und seiner Zulaufstrecken zu führen.“

ENAK FERLEMANN, BMVBS, 15.12.2011³⁷

Im Klartext: Die Frage, ob Stuttgart 21 zu klein ist, soll zur Inbetriebnahme geklärt werden. Dem schließt sich Baden-Württembergs Landesverkehrsminister an:

„Der Rückbau der Schiene ist doch erst nach Fertigstellung des Bahnhofes zu klären.“

LANDESVKTRHRSMINISTER WINFRIED HERMANN, 21.11.2012³⁸

Keine Entlastung vom EBA

Auch die von der Bundesregierung beauftragte Genehmigungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), will eine ausreichende Kapazität noch nicht bestätigen, sondern vertagt diese Bewertung unverantwortlich und ansehensschädigend auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme:

Aus dem Brandschutz ergeben sich Rückwirkungen auf die Leistungsfähigkeit. So ist fraglich, ob die für ein Leistungsplus in jedem Fall notwendigen Doppelbelegungen überhaupt evakuiert werden können. Zur Genehmigung des Brandschutzes erläutert das EBA, dass erst zur Inbetriebnahme geklärt zu werden brauche, ob „betriebliche Regelungen“ nötig seien.³⁹ Das heißt, ob dem Bahnhof der Brandschutz oder die ihn rechtfertigende Kapazität fehlt, soll erst nach Fertigstellung des Baus geklärt werden!

Auch aufgrund der sechsfach über dem Sollwert der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) liegenden Gleisneigung im Tiefbahnhof ergeben sich Rückwirkungen auf die Leistungsfähigkeit (insbes. auch in Bezug auf die Zulässigkeit von Doppelbelegungen).⁴⁰ Auch hier schrieb das EBA, dass über "Auflagen und Nebenbestimmungen" erst für die "Inbetriebnahmegenehmigung" entschieden werden würde.⁴¹ Und das Bundesverkehrsministerium äußerte dazu, dass über "betriebliche Maßnahmen", um die "Sicherheit des Betriebes zu gewährleisten", zur "Inbetriebnahme" zu entscheiden wäre.⁴² Auch in der Anhörung am 16.03.2016 im Bundestag-Verkehrsausschuss zur Frage der Zulässigkeit von überhöhten Gleisneigungen wie bei Stuttgart 21 verschob EBA-Präsident Gerald Hörster diese Bewertung auf die Inbetriebnahmeprüfung.⁴³

Die Aufgabe des EBA ist schon für die Baugenehmigung (Planfeststellung) die Prüfung der technischen Machbarkeit des Projekts. Dazu gehört, dass sich grundlegende Anforderungen wie die Leistungsfähigkeit, die das Projekt rechtfertigt und die Sicherheit sich nicht gegenseitig ausschließen dürfen. Die vorstehenden Einlassungen des EBA sind geeignet, das Ansehen der deutschen Ingenieurwissenschaften und der öffentlichen Behörden zu beschädigen.

Im Planfeststellungsverfahren zu PFA 1.3a bekennt sich die DB zwar wiederholt zum Ziel einer Kapazitätssteigerung im Bahnknoten Stuttgart, bleibt aber jeglichen Nachweis einer Leistungssteigerung schuldig. Es werden keine Arbeiten von Heimerl, Schwanhäuser, Martin und auch nicht der Stresstest genannt, auch nicht durch Verweis auf frühere Planfeststellungsunterlagen.⁴⁴ Es wird lediglich zur Begründung der Planrechtfertigung ohne jeden Beleg behauptet, das Vorhaben steigere die Leistungsfähigkeit. Erst das Regierungspräsidium Stuttgart (RP) führt den Stresstest im Anhörungsbericht ein. Nachdem substantielle Antworten der DB im Anhörungsverfahren auf die Kritik am Stresstest fehlen (Abschnitt 5), übergeht das Regierungspräsidium ohne weitere Begründung die Nachweise und Eingeständnisse der Richtlinienverstöße und wählt willkürlich allein die Betrachtung der Abschätzung nötiger Fehlerkorrekturen aus. Hier präsentiert das RP andere, überwiegend eigene, Einschätzungen der resultierenden Fehlerkorrekturen. Mangels substantieller Einlassungen der DB präsentiert das RP auch zu den anderen Kritikpunkten an der

Planrechtfertigung zahlreiche eigene Überlegungen.⁴⁵ Auf diese beruft sich dann das EBA in der Genehmigung, wenn es bspw. der Stresstest als Nachweis für weitere Leistungsreserven angeführt.⁴⁶ Das EBA beruft sich damit kaum noch auf Ausführungen des Vorhabenträgers, da dieser praktisch keine eigenen Darstellungen lieferte. Die Genehmigungsbehörden RP und EBA konstruieren selbst überwiegend aus eigenen Überlegungen eine Planrechtfertigung ohne jeden wissenschaftlichen Beleg. Es fehlt also auch hier an einer nachvollziehbaren Entkräftung der Leistungskritik. Wie grob unrichtig dieses Vorgehen ist, zeigt die am Ende dieses Abschnitts zitierte hochkarätige Arbeit von Prof. Ingo Hansen mit einer vernichtenden Kritik am Stresstest.

Keine Entlastung vom Stuttgarter Gemeinderat

Auch das Verfahren im Stuttgarter Gemeinderat zum 4. Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 bringt keine Entlastung. Wegen der unzureichenden Leistungsfähigkeit soll der Gemeinderat den Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 kündigen, da die Geschäftsgrundlage entfallen ist. Der Stuttgarter Gemeinderat lehnte am 02.07.2014 auf Basis der Stellungnahme des städtischen Gutachters Prof. Christian Kirchberg das Bürgerbegehren ab. Der Gutachter, dem sich die Stadtverwaltung vollkommen anschloss, hatte zu dem Vorwurf des Leistungsrückbaus gegenüber der Leistung des Kopfbahnhofs von 38 Zügen pro Stunde argumentiert: Von einem Rückbau könne nicht die Rede sein, da dem Tiefbahnhof eine Kapazität von 32 Zügen vom VGH bescheinigt worden sei.⁴⁷ Dass aber 32 unmöglich mehr als 38 sein kann, wurde vom Gemeinderat übersehen.

In dem Widerspruch⁴⁸ der Vertrauensleute wurde klargestellt, dass der Gutachter über den logischen Fehler hinaus wesentliche Sachverhalte unzutreffend wiedergegeben hatte, ja sogar infrage stand, ob er die von ihm zitierten Dokumente überhaupt gelesen hatte. Die Stadt beauftragte den derart schwerwiegend kritisierten Gutachter mit der Prüfung seiner Fehler. Kirchberg erstattete ein zweites Gutachten, in dem er keinen der gegen ihn erhobenen Kritikpunkte aufgriff und entkräftete, nur ohne Beleg behauptete, seine früheren Aussagen seien richtig.⁴⁹ Im Übrigen gutachtete er, dass sein Gutachten von 2015 im dem grundlegenden Punkt des Wirkungskreises der Gemeinde falsch wäre und nun das Gegenteil von seiner damaligen Aussage gelte, weshalb das Bürgerbegehren unzulässig wäre. Dem widersprach zwar eine von den Vertrauensleuten angefragte Münchner Großkanzlei,⁵⁰ dennoch wurde das Bürgerbegehren am 08.12.2016 auf dieser Basis abgelehnt.⁵¹

Keine Entlastung vom VGH, vielmehr Bestätigung des Rückbaus

Wie in Abschnitt 2 dargestellt, bestätigt der VGH ausdrücklich die mit 32 Zügen pro Stunde unter der heutigen Leistung des Kopfbahnhofs liegende Kapazität von Stuttgart 21.

Keine Entlastung vom der Staatsanwaltschaft Berlin

In den Verfahren zu verschiedenen Strafanzeigen bei der Staatsanwaltschaft Berlin wurde die Frage der ungenügenden Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 im Zusammenhang mit den resultierenden Vermögensschäden als Grundlage des Vorwurfs der Untreue angeführt.⁵² Diese Argumentation wurde jedoch von der Staatsanwaltschaft nicht gewürdigt und zuletzt nur noch auf den fehlenden Nachweis „billiger Inkaufnahme eines Vermögensnachteils bei der Bahn“ eingegangen. Insofern wird auch hier keine juristische Bewertung zur Leistungsfähigkeit gegeben.

Keine Entlastung von der Wissenschaft, vielmehr Stützung der Kritik

Auch von Seiten der Wissenschaft kommt keine Entlastung. Mehrere unabhängige Autoren bezweifeln die Leistungsfähigkeit.⁵³ Es gibt keine von der Bahn unabhängigen Arbeiten mit positivem Tenor und von den Autoren der Bahn wird auch keine nachvollziehbare Entkräftung der

Kritik geleistet, vielmehr werden zugunsten von S21 lediglich qualitative Argumente ohne quantitativen Nachweis vorgetragen.⁵⁴ Kein internationaler Fachartikel greift das vermeintlich hochleistungsfähige S21-Bahnhofs-konzept auf, dessen behaupteter Leistungsvorteil für viele überlastete Großbahnhöfe weltweit die Lösung sein könnte.

Vielmehr erschien jüngst eine hochkarätige Arbeit von Prof. Ingo Hansen,⁵⁵ einem der international führenden Fachleute auf dem Gebiet der Kapazität von Eisenbahn-Infrastruktur. Hansen hatte diese Arbeit auf der "14. World Conference of Transport Research 2016" in Shanghai vorgetragen. Er formuliert vernichtende Kritik insbesondere an dem Stresstest und leistet sich eines der in wissenschaftlichen Artikeln ganz seltenen Ausrufezeichen: "Somit ist die von den Stresstest-Simulationen berichtete Leistungsfähigkeit viel zu optimistisch verglichen mit den praktischen Erfahrungen!"⁵⁶ Insbesondere zweifelt Hansen an, dass die Simulation die Schlüsselgröße der "Verspätungen pro Zug" realitätsnah wiedergibt, wegen unrealistischer und vor allem nicht an der Praxis geeichter Eingangsgrößen. Hansen schickt die DB AG zum Nachsitzen, sie soll ihre Hausaufgaben machen mit ordentlichen Statistiken zu realen Haltezeiten und praxisnahe Verspätungsgeschehen, um anschließend ihre Richtlinien für Kapazitätsermittlung zu überarbeiten.

Unterlassene Aufklärung

8. Rechtliche Relevanz der Leistungsfähigkeit

Die „verkehrliche Leistungsfähigkeit“ von Stuttgart 21 war durchgehend das „entscheidende“ Argument zur Rechtfertigung des Baus von Stuttgart 21 in der Planfeststellung.⁵⁷ Nur diese rechtfertigte die Überwindung hochwertiger Schutzziele wie die des Denkmal-, Natur- und Landschaftsschutzes. Entsprechend war die Leistung auch das wesentliche Thema in der Schlichtung und im VGH-Verfahren⁶, das wie erwähnt zuletzt ausdrücklich mit der faktischen Bestätigung des Rückbaus in den Raum stellte, Stuttgart 21 könne „rechtswidrig“⁷ sein (Abschnitt 2).

Ohne Verbesserung in der Leistungsfähigkeit hat das Projekt Stuttgart 21 keinen Nutzen. Die betriebs- und volkswirtschaftliche Rechtfertigung entfällt. Der Rückbau unter den aktuellen Bedarf verursacht vielmehr einen verwaltungsrechtlich nicht zulässigen Schaden am Gemeinwohl. Der Rückbau der Kapazität der Schieneninfrastruktur ist darüber hinaus ausdrücklich illegal, da nach §§ 11, 23 AEG⁵⁸ ohne vorausgehenden Antrag und entsprechende Ausschreibung nicht zulässig.

Die Investition eines Milliardenbetrags an Eigenkapital in eine Maßnahme, die den Betrieb der Deutschen Bahn AG schädigt, ist nach Aktienrecht unzulässig. Neben diesen verlorenen Milliarden-Kosten ergeben sich entweder aufgrund der fehlenden Kapazität Umsatzeinbußen oder es werden teure bauliche Maßnahmen zur Kompensation des neu geschaffenen Engpasses nötig. Die Hinnahme dieses erheblichen Vermögensschadens ohne Aufklärung der offenen Fragen zur Leistungsfähigkeit und ohne Aufklärung der Widersprüche in den bisherigen Darstellungen der DB AG, begründet den Verdacht der Untreue des Aufsichtsrats gegenüber den Aktionären des Unternehmens.

Auch der Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 garantiert im Minimum eine „verkehrliche Verbesserung“. Er sagt darüber hinaus ausdrücklich eine Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 % zu.⁵⁹ Daher bedeutet der Leistungsrückbau durch Stuttgart 21 unter den heutigen Bedarf einen Wegfall der Geschäftsgrundlage und ermöglicht den Ausstieg der Finanzierungspartner aus ihren Verpflichtungen. Auch stärkt dieser fehlende Nutzen die Position der Finanzierungspartner im laufenden Klageverfahren zur sogenannten „Sprechklausel“.

9. Vorstand und Aufsichtsrat haben die Leistungsfähigkeit nicht geklärt

Vorstand und Aufsichtsrat wurden hinreichend mit der Problematik der mangelnden Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs vertraut gemacht. Mehrfach wurden dem Aufsichtsrat entsprechende Informationen direkt zugeleitet:

Mit dem Brief des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 vom 30.11.2012 war der Aufsichtsrat insbesondere auch zum Kapazitätsrückbau in einer eigenen 8-seitigen Anlage im Detail informiert worden.⁶⁰ Dabei war auch auf einen entsprechenden Artikel im „Stern“⁶¹ verwiesen worden.

Der Unterzeichner hatte den DB-Aufsichtsrat mit seinem Positionspapier zur Kündbarkeit des Finanzierungsvertrags vom 07.12.2012 zur Leistungsfähigkeit für die Züge⁶² und vom 04.03.2013 zum „Handlungsbedarf für DB-Aufsichtsrat und Finanzierungspartner“ aufgrund des Kapazitätsrückbaus auch bei den Fußgängeranlagen⁶³ informiert.

Der Aufsichtsrat wurde auch über die Strafanzeigen gegen ihn mit den Kernargumenten vertraut gemacht.⁵² Darüber hinaus haben Anfragen an die Bundesregierung²⁴ sowie die öffentliche Anhörung im Bundestags-Verkehrsausschuss²⁶ oder schon 2010 in der öffentlichen Schlichtung und dem Stresstest von 2011 (Abschnitt 4) der Thematik entsprechendes öffentliches Gewicht gegeben.

Eine Befassung des Aufsichtsrats mit den offenen Fragen zur Leistungsfähigkeit ist dennoch nicht erkennbar. Insbesondere ist nicht erkennbar, wie sich der Aufsichtsrat Gewissheit über die ausreichende Leistungsfähigkeit des Projekts verschafft hat. Die DB Netz AG als Vorhabensträgerin in den Planfeststellungsverfahren vermochte die Kritik an der Leistungsfähigkeit bisher nicht in der Sache zu entkräften (Abschnitt 5). Es gibt bis heute keine wissenschaftliche Veröffentlichung, die die vermeintliche exorbitant hohe Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 belegen würde. Vielmehr nur zuletzt eine neue hochrangige Veröffentlichung, die den Stresstest als schöngezeichnet kritisiert (Abschnitt 7).

Die bisherige Behandlung der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 ist nicht nur eine erhebliche Belastung für das Ansehen der deutschen Ingenieurskunst, insbesondere der Bahnwissenschaft, aber vor allem der Fachleute bei der Deutschen Bahn AG. Mit den zuvor aufgeführten unverantwortlichen Einlassungen der Politik und des EBA, mit der Leistungsfähigkeit die Rechtfertigung des Projekts erst zur Inbetriebnahme klären zu wollen, belastet auch das Ansehen der Politik. Insbesondere ist aber der Aufsichtsrat auch strafrechtlich angreifbar, wenn er sich den Fragen der Leistungsfähigkeit nicht stellt:

- Macht sich der Aufsichtsrat der DB AG die erwiesenen Falschaussagen von Bahnvorstand Volker Kefer aus der Schlichtung bzw. den Anhörungen im Bundestags-Verkehrsausschuss zu Eigen? Oder distanziert sich der AR von diesen Aussagen und sorgt für eine Aufklärung der strittigen Fakten?
- Welchen wissenschaftlich anerkannten und nach Möglichkeit auch gerichtlich bzw. in einem Genehmigungsverfahren bestätigten Nachweis für eine ausreichende und zukunftssichere Bemessung des Bahnhofsneubaus kann der Aufsichtsrat vorweisen? Insbesondere: Gibt es einen entsprechenden regelkonformen Nachweis für einen Zuwachs an Kapazität gegenüber den zuletzt 2011 im Kopfbahnhof abgefertigten 39 Zügen bzw. 37 Ankünften pro Stunde⁴?
- Kann der Aufsichtsrat alternativ auf Entkräftungen der Kritik an der Leistungsfähigkeit verweisen, die über die entweder verweigerten Antworten oder am Thema vorbei gehenden Einlassungen der DB Netz AG im Anhörungsverfahren zu PFA 1.3 hinausgehen? Kann der

Aufsichtsrat der Öffentlichkeit eine sachlich nachvollziehbare Entkräftung für die Kern-Kritikpunkte an der Leistungsfähigkeit und die Nachweise des Rückbaus anhand der Aussagen der Bahn-Gutachter präsentieren?

Es liegt in der Verantwortung des Aufsichtsrats sich mit diesen Fragen auseinanderzusetzen, um sich nicht dem Verdacht der Untreue gegenüber den Aktionären auszusetzen.

Garching, 09.03.2017



Einzelnachweise

Siehe auch: wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung

- ¹ Planfeststellungsbeschluss, „Projekt Stuttgart 21“ Planfeststellungsabschnitt 1.1, 28.01.2005 (pdf bahnprojekt-stuttgart-uhl.de): Ausreichende Bemessung: S. 203 f, s.a. S. 196 f.
- ² Gerhard Heimerl et al., "Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil II, Kapazitätsreserven [...]", 1997 (pdf wikireal.org)
- ³ Wulf Schwanhäußer, "Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 3, Leistungsverhalten und Bemessung [...]", 20.07.1997 (pdf bahnprojekt-stuttgart-uhl.de). S. 58 Leistungsgrenze S21 von 32,8 Zügen, S. 65 ff Ergebnisdarstellung
- ⁴ C. Engelhardt, „Nachforderungskatalog zur Stellungnahme des Vorhabensträgers“, 29.09.2014 (pdf wikireal.org oder rp.baden-wuerttemberg.de), S. 23 ff Belegungsgrad, S. 27 Abb. 2 Martins 42 Züge/h bei 1,6 Min. Haltezeit entsprechen weniger als 32 Zügen/h bei 5,8 Min. Haltezeit, S. 55 ff Stresstest-Fehler, S. 57 Fußnote 96 Doppelbelegungen, S. 90 f Fahrplan 2011 mit 39 Zügen in der Spitzenstunde von 6:50 bis 7:50 Uhr, in der Stunde von 7:00 bis 8:00 Uhr werden 37 Ankünfte gezählt, S. 93 Fahrplan Stuttgart Hbf 1996 mit 38 Zügen.
- ⁵ C. Engelhardt, „Rekonstruktion – Warum der Leistungsrückbau übersehen werden konnte“, 24.06.2013 (pdf wikireal.org)
- ⁶ VGH, Aktenzeichen 5 S 848/05, "Erfolgreiche Klage [...]", 06.04.2006 (landesrecht-bw.de). Rn. 57, 59 Zitate der Bemessungsgutachten, Rn. 59: Belegungsgrad von 50 %, Rn. 72 Martins „überlegene Aufnahmefähigkeit“ von S21.
- ⁷ Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Az 5 S 2429/12, "Beeinträchtigung des Eigentums [...] als Nachteil für das Gemeinwohl", 03.07.2014 (landesrecht-bw.de). Leitsatz, Rn. 55, Rn. 46-48: Keine Durchbrechung der Rechtskraft durch ggf. „rechtswidrige“ Enteignung und Leistungsrückbau.
- ⁸ Der VGH spricht nur noch von 32 Zügen und nicht mehr auch von 35. Denn schon die Nennung der 35 Gleisbelegungen von Prof. Schwanhäußer in seinem Gutachten von 1997 war nicht gerechtfertigt, da diese Zahl aus einem Gutachten von 1994 stammt, für deren Realisierung Schwanhäußer damals 10 statt 8 Gleise im Tiefbahnhof gefordert hatte.
- ⁹ § 48 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 2 VwVfG (gesetze-im-internet.de) bzw. LVwVfG (landesrecht-bw.de)
- ¹⁰ Ullrich Martin et al., „Vergleich der Leistungsfähigkeiten und des Leistungsverhaltens des neuen Durchgangsbahnhofes (S21) und einer Variante umgestalteter Kopfbahnhof (K21) [...]“ Veröffentlicht in: Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.): Stuttgart 21 – Diskurs, Stuttgart 2007, S. 2287–2369 (bahnprojekt-stuttgart-uhl.de), Gutachten-S. 47, 60 „optimaler Leistungsbereich“ 42 bis 51 Züge
- ¹¹ 30.03.2006, Stuttgarter Zeitung, S. 22, „Man muss doch eine zukunftsfähige Lösung suchen“
- ¹² 18.10.2013, stuttgarter-zeitung.de, „Wie viele Züge verkraftet der Tiefbahnhof?“.
07.11.2013, stuttgarter-zeitung.de, „Initiatoren: Bürgerbegehren auf gutem Weg“.
- ¹³ wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Schlichtung/Auswertung
- ¹⁴ wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Schlichtung/Auswertung#Kefer
- ¹⁵ wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung#Stresstest_2011
- ¹⁶ DB Netz AG, "Stresstest Stuttgart 21, Fahrplanrobustheitsprüfung", 30.06.2011 (pdf bei-abriss-aufstand.de Teil 1, Teil 2, Netzplan). Siehe Teil 1 S. 2, 21, 23

- 17 MVI, Protokoll der "Besprechung railsys wikireal" von Vertretern des MVI, der Deutschen Bahn AG und der SMA und Partner AG vom 14.03.2012 (pdf [wikireal.org](#) oder [rp.baden-wuerttemberg.de](#)). MVI, Antworten auf "Fragen des Landes zum Stresstest", mutmaßlich vom 24.05.2012 (pdf [wikireal.org](#)).
- 18 C. Engelhardt, "Fragenkatalog zum Stresstest an die Deutsche Bahn AG und die SMA und Partner AG im Anschluss an den Termin vom 17.04.2012" (pdf [wikireal.org](#))
- 19 C. Engelhardt, Beitrag Leistungsfähigkeit zur Sitzung des Ausschusses Stuttgart 21 „Stuttgart 21 - Leistungsfähigkeit“, 26.10.2016 (pdf [stuttgart.de](#)), Bl. 19
- 20 Peter Sturm, Dr. Florian Bitzer (DB PSU), Beitrag der DB zur Sitzung des Ausschusses Stuttgart 21 „Leistungsfähigkeit des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs“, 26.10.2016 (pdf [stuttgart.de](#))
- 21 Christoph M. Engelhardt, „Stuttgart 21: Leistung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen“, Eisenbahn-Revue International, Heft 6/2011, S. 306-309, Minirex-Verlag, Luzern 2011 ([archiv.kopfbahnhof-21.de](#))
- 22 $1,4 / 2 = 0,7$
- 23 C. M. Engelhardt, „Stuttgart 21: Ungenügende Leistungsfähigkeit nach Filder-Anhörung“, Eisenbahn-Revue International (Deutschlandausgabe) 01/2015, Minirex-Verlag, S. 41-47 (pdf [wikireal.org](#))
- 24 12.05.2014, [nachhaltig-links.de](#), C. Engelhardt, „Bewertung der Antworten der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Linken zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 vom 02.04.2014“
- 25 22.12.2014, [dipbt.bundestag.de](#), Antrag der Fraktionen Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen „Offene Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 aufklären“
- 26 06.05.2015, [bundestag.de](#), Öffentliche Anhörung zum Antrag der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Offene Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 aufklären
- 27 [wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_Bundestag_2015](#)
- 28 06.05.2015, [bundestag.de](#), Wortprotokoll der 41. Sitzung Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur „Offene Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 aufklären“, Protokoll-Nr. 18/41, S. 4 Kefer zu den Kosten „auch hier nichts Neues“, was impliziert, dass es auch zur zuvor behandelten Leistungsfähigkeit nichts Neues gäbe, s.a. S. 12 Prof. Martin: „Nichts Neues seit 2010“. Das ist nicht zutreffend ([wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_Bundestag_2015#Falschaussage:_Nichts_Neues](#)):
- 1) Der Stresstest von 2011 schaffte eine neue Sachlage, insbesondere nachdem die DB dazu 2012 wesentliche Fehler faktisch eingeräumt hatte. Dennoch berief sich Kefer nun erneut darauf (Prot. S. 4), ohne auf die im Antrag erwähnten Fehlereingeständnisse einzugehen.
 - 2) 2012 war die Auslegung auf 32 Züge/h und der damit geplante Kapazitätsrückbau aufgedeckt worden
 - 3) 2013 nahm Prof. Martin seine Kapazitätsaussage für S21 zurück.
 - 4) 2012 war die Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen aufgedeckt worden.
 - 5) 2013 waren Fluchttreppen eingeführt und 04.2015 genehmigt worden mit untragbaren Engpässen.
 - 6) Erst ab 2013 war die zu geringe Kapazität für die Evakuierung aufgedeckt worden.
 - 7) Erst ab 2014 war mit den Wegrollvorgängen in Köln die reale Gefahr aus der Gleisneigung bekannt.
 - 8) Erst 2013 wurde die Kostenexplosion offiziell rund 2 Mrd. über die Wirtschaftlichkeitsgrenze bekannt.
 - 9) 2014 bestätigte der VGH ausdrücklich die 32 Züge Kapazität.
- 29 Beide Aussagen erfolgten nicht in einem Kontext, der über diesen Faktor hinaus gehende Vorteile von Stuttgart 21 thematisierte. Auch wurden zu keiner Zeit solche systematischen Vorteile wissenschaftlich nachvollziehbar begründet oder quantifiziert.
- 30 29.10.2010, 2. Tag der Faktenschlichtung, 10:56 Uhr, Dr. Volker Kefer (Stenogr. Prot. S. 19)
- 31 15.01.2011, [stuttgarter-nachrichten.de](#), „Die Gegensätze sind nicht auszuräumen“
- 32 Kefer stellte sich einen Kopfbahnhof vor als in der Mitte geteilten Durchgangsbahnhof, so dass sich doppelt so viele Bahnsteiggleise ergeben. Diese Rechnung geht aber nicht auf. Nimmt man etwa wie Martin in seinem Gutachten von 2005 gleich viel Fern- wie Regionalverkehr an, dann kann der Bahnhof auf den von ICs oder ICEs belegten Gleisen nicht geteilt werden, weil sie die ganze Länge belegen. Wird gedanklich der achtgleisige Bahnhof abwechselnd mit Regionalverkehrszügen (die nur ein halbes Gleis belegen) und Fernzügen belegt, so lassen sich nur 3 der 8 Gleise teilen, was einen Leistungsvorteil von 38 % ergibt, der die 40 % aus der Erfahrung perfekt bestätigt.
- 33 Jörn Pacht, "Systemtechnik des Schienenverkehrs", 2012, S. 142. Die dort gegebene Definition bezieht sich auf die Mindestzugfolgezeit, die für die Bahnsteiggleise der Summe aus mittlerer Haltezeit, Abfertigungszeit und den Zeiten für Ein- und Ausfahrt entspricht: $\text{Belegungsgrad} = (\text{Zahl der Züge pro Spitzenstunde}) \times (\text{mittl. Haltezeit} + \text{Abfertigungszeit u. Ein-/Ausfahrt}) / (\text{Anzahl der Bahnsteiggleise} \times 60 \text{ Min.})$. S.a. [wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung#Belegungsgrad](#).
- 34 02.1998, Durth Roos Consulting GmbH, „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse und Definition der Grundlagen für die Dimensionierung der verkehrlichen Anlagen“ ([web.archive.org](#)), S. 14.

- 09.2009, Durth Roos Consulting GmbH, "Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse (Endzustand)", S. 15.
- 08.02.2012, Durth Roos Consulting GmbH, "Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse (Endzustand); Detailbetrachtungen", diese Untersuchung setzte unverändert auf der von 2009 auf.
- ³⁵ Christoph Engelhardt, "Stuttgart 21: Kritische Würdigung der Darstellungen der Deutschen Bahn AG zu den Personenstromanalysen", 27.02.2013, (pdf [wikireal.org](#)). S.4 Tabelle 3 und S. 33 Punkt b ff: Falschaussagen der Vertreter der DB vor dem Stuttgarter Gemeinderat. S.a. Foliensatz der Pressekonferenz vom 28.02.2013 (pdf [wikireal.org](#))
- ³⁶ [wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge#Engpaesse](#)
- ³⁷ 06.12.2011, [djp21.bundestag.de](#), "Schriftliche Fragen mit den in der Woche vom 12. Dezember 2011 eingegangenen Antworten der Bundesregierung", S. 83 / Bl. 90, Antwort auf Frage 70, 71 von Sabine Leidig (DIE LINKE.)
- ³⁸ Winfried Hermann in der Diskussion nach seinem Vortrag vom 21.11.2012, 20:00 Uhr, "Für eine neue Kultur der Mobilität", Pforzheim, Kulturhaus Osterfeld, Ortsverband Remchingen, DIE GRÜNEN
- ³⁹ 20.03.2015, [stuttgarter-nachrichten.de](#), "Fluchtwege im Bahnhof nur 30 Minuten sicher"
- ⁴⁰ C. Engelhardt, "Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr, Schriftliche Stellungnahme", 14.03.2016 (pdf [bundestag.de](#)), S. 26, s.a. S. 10
- ⁴¹ 11.08.2014, EBA an VCD Landesverband Baden-Württemberg. Wiedergegeben in: Sven Andersen, "Gutachten über die Beurteilung der überhöhten Gleisneigung beim Bahnhofprojekt Stuttgart 21 [...]", 04.10.2014 (pdf [rp.baden-wuerttemberg.de](#)), Bl. 47.
- ⁴² 04.05.2015, BMVI an Jobst Knoblauch
- ⁴³ 16.03.2016, Wortprotokoll der 61. Sitzung, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Berlin (pdf [bundestag.de](#)), S. 15
- ⁴⁴ DB Netz AG, „PFA 1.3 Filderbereich mit Flughafenbindung, Teilabschnitt 1.3a, Neubaustrecke mit Station NBS, Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil I“, 29.05.2015
- ⁴⁵ 26.01.2016, [rp.baden-wuerttemberg.de](#), „Anhörungsbericht zum Teilabschnitt 1.3a“ (pdf [rp.baden-wuerttemberg.de](#), [bahnprojekt-stuttgart-uhl.de](#)), S. 75 ff
- ⁴⁶ Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, „Planfeststellungsbeschluss Stuttgart 21, PFA 1.3a“, 14.07.2016 ([eba.bund.de](#), pdf [eba.bund.de](#)), S. 142
- ⁴⁷ 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 Punkt 1). Prof. Dr. Christian Kirchberg, „Gutachtliche Stellungnahme zur Zulässigkeit des Bürgerbegehrens IV (»Leistungsrückbau«) gegen »Stuttgart 21«“, 24.06.2015 (pdf [stuttgart.de](#)), S. 9.
- ⁴⁸ J. Schoeller, H. Heydemann, M. Braun, „Begründung des Widerspruchs gegen die Entscheidung auf Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens“, 06.10.2015 (pdf [wikireal.org](#))
- ⁴⁹ Prof. Dr. Christian Kirchberg, Gutachtliche Stellungnahme, GRDRs 46-2016 Abhilfe Leistungsrückbau, Anlage 3, 06.04.2016 (pdf [domino1.stuttgart.de](#)), S. 8 oben
- ⁵⁰ Hannes Rockenbauch, Vortrag „4. Bürgerbegehren »Leistungsrueckbau-S21.de«, SÖS LINKE Plus Gemeinderat, Rathaus Stuttgart“, 08.12.2016 (pdf [wikireal.org](#)), Folie 6
- ⁵¹ 08.12.2016, Protokoll Nr. 241, Drucksache 46/2016, der Gemeinderatssitzung „Bürgerbegehren "Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt" - Abhilfeprüfung im Widerspruchsverfahren -“ (pdf [domino1.stuttgart.de](#))
- ⁵² Erneute Beschwerde vom 28.02.2014 (pdf [stuttgart21.strafvereitelung.de](#)). Für das Verfahren und die Nicht-Behandlung der Argumente zum Leistungsrückbau siehe [stuttgart21.strafvereitelung.de/alle-dokumente/](#).
- ⁵³ • C. M. Engelhardt, "Stuttgart 21: Ungenügende Leistungsfähigkeit nach Filder-Anhörung", Eisenbahn-Revue International (Deutschlandausgabe) 01/2015, S. 41-47 (pdf [wikireal.org](#)).
- Felix Berschin, "Stress mit dem Stresstest?", Eisenbahn-Revue International Heft 10/11, 10.2011, S. 510-514 (pdf [nahverkehrsberatung.de](#)).
- Christoph M. Engelhardt, "Stuttgart 21: Leistung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen", in "Eisenbahn-Revue International", Heft 6/2011, S. 306-309, 2011 (pdf [kopfbahnhof-21.de](#)).
- Wolfgang Staiger, Josef Schneider, "Kein Geld für »Stuttgart 21«?", in: "Der Fahrgast" 1/2007, 01.2007, S. 27 f (pdf [pro-bahn-bw.de](#)).
- Klaus Arnoldi, "Engpaß bei Stuttgart 21", ECOregio 5/1999, 05.1999, S. 5 (pdf [wikireal.org](#)).

- ⁵⁴ • Peter Reinhart, "Mit Bravour bestanden oder klar durchgefallen? - Stuttgart 21 nach dem »Stresstest«", ZEVrail 135 (2011), S. 376-384.
- Peter Reinhart, "Zwischen technischer Machbarkeit, Transparenz und Kundennutzen - Der "Stresstest" für das Projekt »Stuttgart 21«", in "Eisenbahn-Revue International" 7/2011, S. 358-361.
- Hans Sommer, "Stuttgart 21 – Chancen für Stadt und Bahn", Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 48, 07./08.1999, S. 459-462.
- Gerhard Heimerl, "Stuttgart 21, Leistungsfähiges Verkehrswesen als Standortfaktor, Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg unter spezieller Berücksichtigung der Schiene", Der Eisenbahningenieur, 5/96, 01.05.1996, S. 8-12.
- ⁵⁵ Ingo A. Hansen, „Review of planning and capacity analysis for stations with multiple platforms – Case Stuttgart 21“, Journal of Rail Transport Planning & Management 6 (2017), S. 313-330 (sciencedirect.com)
- ⁵⁶ Original English: "Thus, the reported performance of the stress test simulations is much too optimistic in comparison to real operations experience!"
- ⁵⁷ • PFB 1.1, S. 195 „langfristig eine leistungsfähige und wirtschaftlich tragfähige Infrastruktur“ als Vorrang vor Denkmalschutz. • PFB 1.2 S. 155 „verkehrliche Leistungsfähigkeit entscheidendes Auswahlkriterium“, S. 163 „betriebliche und verkehrliche Vorteile“, S. 107 „Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung in eisenbahnverkehrlicher und -betrieblicher Hinsicht“, S. 111/197 „Allgemeinwohl“, S. 121 „verkehrliche Leistungsfähigkeit“ „entscheidendes Kriterium“, S. 264 „überragende Verkehrsbedeutung“ Vorrang vor Naturschutz. • PFB 1.4 S. 186 „überragende Verkehrsbedeutung“ Vorrang vor Naturschutz. • PFB 1.5, u.a. S. 169 „Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen Infrastruktur“, S. 177 Befriedigung eines „verkehrlichen Bedarfs“, S. 212 „verkehrliche Leistungsfähigkeit“ „entscheidendes Kriterium“, S. 223 „verkehrliche Leistungsfähigkeit entscheidendes Auswahlkriterium“, S. 354 f wg. „überragender Verkehrsbedeutung“ Vorrang vor Natur- u. Landschaftsschutz im Rosensteinpark.
- ⁵⁸ gesetze-im-internet.de/aeg_1994/_11.html
- ⁵⁹ S21-Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009, Haupttext (pdf web.archive.org) Abs. IV.1: „Verbesserung des Zugangebots“, sowie Anlage 3.2a Anhang 1 (pdf web.archive.org) Ziff. 3.1: „Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 %“
- ⁶⁰ 30.11.2012, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Brief an den DB-Aufsichtsrat, „Sage keiner, er habe es nicht gewusst“ (pdf [Brief an AR](http://wikireal.org), siehe insbesondere Anlage 2 Engelhardt „Stuttgart 21: Rückbau, Planrechtfertigung war nie gegeben“ pdf auf wikireal.org)
- ⁶¹ 25.10.2012, Stern 44/2012, S. 52-55, „Das falsche Versprechen“ (de.scribd.com)
- ⁶² C. Engelhardt, Positionspapier Kündbarkeit des Finanzierungsvertrags, 07.12.2012 (pdf wikireal.org, [Email-Anschreiben](mailto:))
- ⁶³ C. Engelhardt, Positionspapier zum Handlungsbedarf für DB-Aufsichtsrat und Finanzierungspartner (pdf wikireal.org). S.a. [Email-Anschreiben](mailto:) (pdf wikireal.org)