

Stuttgart 21: Rückbau, Planrechtfertigung war nie gegeben

Die Originalunterlagen der Planfeststellung belegen, dass bei Stuttgart 21 entgegen dem versprochenen Leistungszuwachs weniger Züge als im heutigen Fahrplan abgefertigt werden sollen und können. Damit ist Stuttgart 21 ein nicht genehmigter und nicht genehmigungsfähiger Rückbau von Eisenbahninfrastruktur.

- 1. Stuttgart 21 ist rechtlich verbindlich nur auf 32 Züge ausgelegt, – das ist ein Rückbau!** Dieser Wert war über alle Jahre vor der Öffentlichkeit verborgen worden. Der heutige Verkehr könnte bei Eröffnung in dem 8-gleisigen Durchgangsbahnhof nicht abgewickelt werden. Im 17-gleisigen Kopfbahnhof werden dagegen heute 38 Züge in der Spitze abgefertigt, seine Kapazität beträgt sogar 50 Züge in der Stunde.
- 2. Hohe Leistungsversprechen durch methodische Fehler überhöht und unhaltbar!** Die hohen Leistungsversprechen für S21 wie die „Verdopplung“ der Leistung oder +30 % aus dem Stresstest 2011 oder laut Prof. Martin 2005 sind unhaltbar. Sie sind auch nicht rechtlich verbindlich ins Verfahren eingegangen.
- 3. Alle Korrekturen und Quervergleiche führen auf 32 Züge!** Die Fehlerkorrekturen an den überhöhten Simulationsergebnissen wie auch die Plausibilitätsabschätzungen anhand von erprobten Methoden der Bahnwissenschaft liefern ebenfalls sämtlich rund 32 Züge pro Stunde für Stuttgart 21.

Die Deutsche Bahn ist nicht zu einer sachlichen Entkräftung in der Lage, sie beruft sich lediglich auf das Renommee der von ihr abhängigen Gutachter. Diese widersprechen sich jedoch selbst und haben schwere Fehler in den Betriebsprogrammen und Methoden ihrer Untersuchungen zu verantworten. Der Nachweis dieser Fehler benötigt kein besonderes bahntechnisches Know-how. Textvergleich und Grundschulmathematik bringen zutage, was durch geschickte Manipulation über alle Jahre vor der Genehmigungsbehörde, den Gerichten, Parlamenten und der Öffentlichkeit verborgen worden war.

Wieviel Leistung darf es denn sein?

Die offiziellen Angaben zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 zeigen eine unwissenschaftlich hohe Bandbreite. Aussagen, die um Faktoren auseinander liegen, stehen nach wie vor in der Öffentlichkeit nebeneinander und widersprechen sich gegenseitig (Abb. 1):¹ 39,² 44,³ 49,⁴ 51,⁵ 60,³ 70⁶ oder sogar rund 100 Züge^{7, 8} in der Spitzenstunde!⁹

Die höchsten Werte wurden breit vermarktet, sind aber vollkommen unbelegte und haltlose Versprechungen. – Noch heute ist im Turmforum des Stuttgarter Hauptbahnhofs das falsche Versprechen von der doppelten Leistung ggü. dem Kopfbahnhof zu lesen! (Abb. 10, S. 6) – Der EU wurde gar die doppelte Kapazität versprochen!⁸ Korrigiert wurden diese Aussagen nicht, obwohl Gutachten viel weniger Kapazität ermittelt hatten.

Vergleicht man etwa die 51 Züge pro Stunde von Prof. Martin aus 2005 oder die 49 Züge des sogenannten „Stresstests“ von 2011 mit anderen deutschen Großbahnhöfen, zeigt sich, dass bei S21 pro Bahnsteiggleis

ein Leistungsplus von +40 % gegenüber den höchstbelasteten Bahnhöfen wie Köln oder Hamburg geplant wird. Plausibel wären dabei lediglich 32 Züge pro Stunde für S21.¹⁰

Leistungssprung unerklärlich

Es findet sich keine technische Einzigartigkeit des neuen Bahnhofs, die dessen Leistungssprung erklärt. Der zur Erklärung angeführte „Ringver-

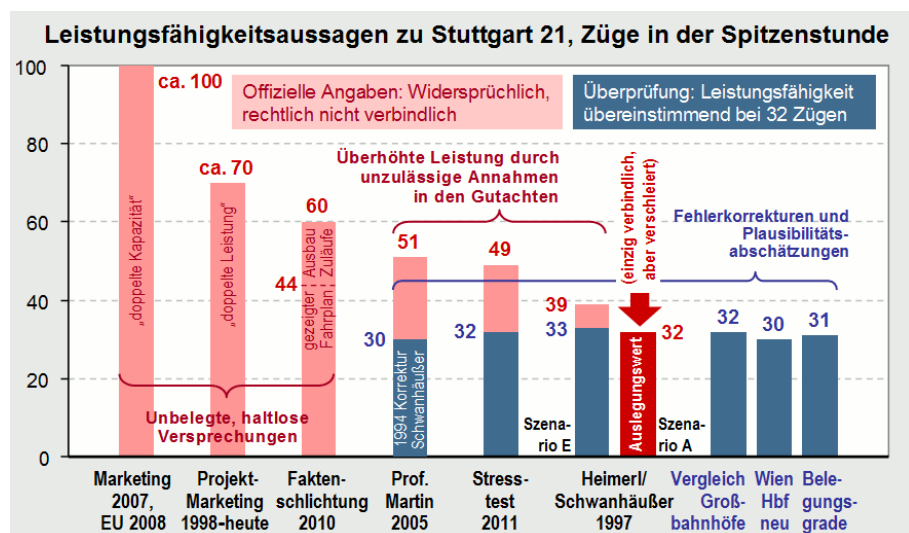


Abb. 1: Die offiziellen Leistungsfähigkeitsaussagen widersprechen sich gegenseitig. Die Gutachten von 1997 und 2005 und der Stresstest von 2011 liefern überhöhte Leistungswerte durch zu optimistische Annahmen. Dagegen liegen alle unabhängigen Plausibilitätsabschätzungen wie auch die Fehlerkorrekturen bei rund 32 Zügen pro Stunde. Dem Wert, auf den 1997 Stuttgart 21 tatsächlich in „Szenario A“ ausgelegt worden war, der aber über alle Jahre verschleiert wurde.

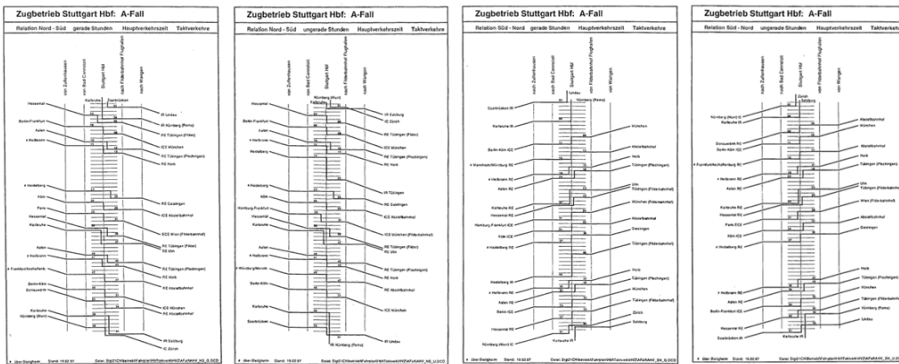


Abb. 2: Leistung, auf die der Bahnhof ausgelegt wurde: 32 Züge in der Stunde.¹³ *Eines der bestgehüteten Geheimnisse des Projekts Stuttgart 21. Dieser wichtigste Wert des Projekts wurde aus sämtlichen Unterlagen herausgehalten. Lediglich versteckt im Anhang eines Gutachtens, verteilt auf zwei Fahrtrichtungen und gerade/ungerade Stunden finden sich die 32 Züge der Hauptverkehrszeit des „Szenario A“ zum Selber-Abzählen.*

kehr¹¹ betrifft ohnehin nur eine Bahnhofshälfte, er existiert schon in Köln und wird dort trotz Überlastung nicht genutzt. Keine Veröffentlichung beschreibt hohe Leistungsgewinne durch einen Ringverkehr und international hat er sich auch nicht durchgesetzt, sonst würden die Bahnhofsringe nur so „sprießen“.

Die anfangs von den Gutachtern noch angewandte etablierte Bahnhofspanner-Kennzahl „Belegungsgrad“ liefert nur rund 31 Züge als plausiblen Leistungswert für S21.¹² Bei den 49 Zügen des Stresstests dagegen liegt der Belegungsgrad im „unfahrbar“ Bereich (und wurde auch entgegen der Vorschrift im Stresstest nicht ausgewiesen).

Wie groß werden andere moderne Bahnhöfe gebaut?

Der neue Wiener Hauptbahnhof wird genauso groß gebaut wie S21 (8 Gleise im Fern- und Regionalverkehr). Er ist aber nur auf 30 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt!¹⁰ (Abb. 1) Wenn in Stuttgart 50 % mehr Leistung möglich sein soll, was können dann die Stuttgarter so viel besser als die Wiener?

Der verschleierte Rückbau auf 32 Züge

Neu ist, dass Stuttgart 21 rechtlich verbindlich tatsächlich nur auf eben diese 32 Züge pro Stunde ausgelegt wurde, die diese Quervergleiche nahelegen. Aber dieser Leistungswert des sogenannten „Szenario A“ von 1997 war nie veröffentlicht worden. Versteckt in unüber-

sichtlichen Liniengrafiken im Anhang des Gutachtens wurden die Züge wohl jetzt zum ersten Mal gezählt (Abb. 2).¹³ D.h. die Ausleistungsleistung von Stuttgart 21 war über alle Jahre verschleiert worden.

Erst jetzt wurde bekannt, dass jedoch auch die Dimensionierung der Bahnhofszugänge für die Fußgänger ebenfalls explizit nur auf die Reisenden aus 32 Zügen ausgelegt wurde.¹⁴ Um dies zu verschleiern, operierte die Bahn vor dem Stuttgarter Gemeinderat mit geschönten

Darstellungen.¹⁵ Auch die Zugänge des Bahnhofs werden die Reisenden aus 49 Zügen pro Stunde in der Praxis nicht verkraften können.

Nachts mehr Züge als mittags!

In der Planfeststellung wie auch in der Urteilsbegründung des VGH wird die „ausreichende und zukunftsichere Bemessung“ mit dem Wachstum in der Tageszugzahl des Betriebsprogramms „BVWP 2003“ (Bundesverkehrswegeplan) begründet. Dass dieses Programm in „guter bis sehr guter Betriebsqualität“ abgefertigt werden kann, soll mittels des Stundenprogramms „Szenario A“ nachgewiesen worden sein.¹⁶ Das heißt einerseits, „Szenario A“ beschreibt die Auslegung von Stuttgart 21. Andererseits wird damit der Betrugscharakter der Planung deutlich: Werden die 530 Züge des Tagespro-

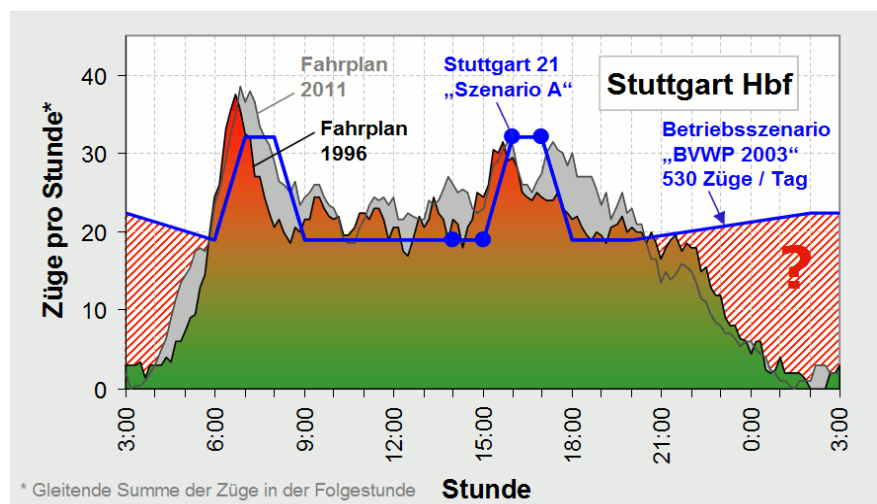


Abb. 3: Nachts mehr Züge als mittags! *Lastkurven für Stuttgart Hbf über den Tagesverlauf. Die Auslegung von Stuttgart 21 in „Szenario A“ (je 2 Stunden Haupt- und Nebenverkehrszeit) bildet weniger Verkehr ab, als der Fahrplan von 1996 oder 2011. Werden die 530 Züge des zugehörigen Tagesprogramms „BVWP 2003“ auf den Tag verteilt, müssen sie vor allem in der Nacht fahren – Unsinn als Basis der Planfeststellung?*

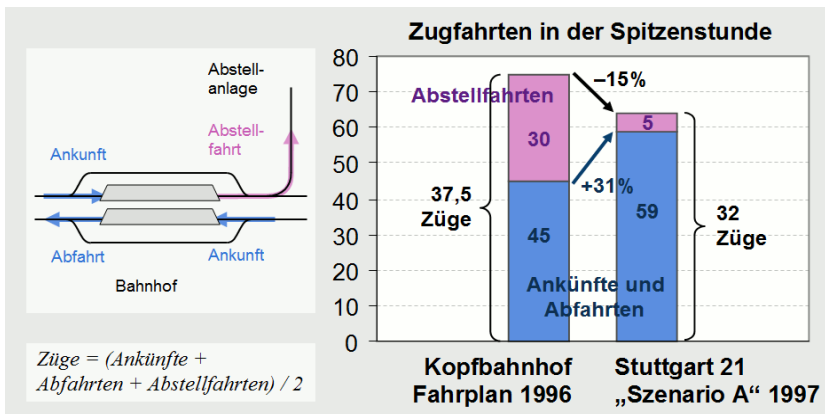


Abb. 4: Hohes Wachstum an Reisenden mit deutlich weniger Zügen. Das „Kunststück“ gelang nur durch die weitgehende Abschaffung der sogenannten Abstellfahrten. In Stoßzeiten geht die Nachfrage vor allem in eine Richtung und aus Wirtschaftlichkeitsgründen müssen dann leere Züge abgestellt oder bereitgestellt werden. Diese Abstellfahrten wurden in den Leistungsfähigkeitsgutachten entgegen dem Bedarf drastisch zurückgefahren. Man unterstellt dabei, dass zukünftig bspw. morgens nahezu so viele Leute aus Stuttgart herausfahren wie herein.

gramms „BVWP 2003“ auf den Tag verteilt unter Berücksichtigung der in „Szenario A“ verwendeten Stundenwerte, folgt, dass nachts mehr Züge fahren müssten als mittags (Abb. 3, vorige Seite). Auf Basis dieser unsinnigen Grundannahme ist die juristische Genehmigung von Stuttgart 21 hinfällig.

Pendler fahren gleich weiter

Ein weiterer Eingriff half bei der Unmöglichkeit, ein Wachstum an Reisenden mit weniger Zügen in der Spitzenstunde abzubilden. Die sogenannten Abstellfahrten wurden so gut wie abgeschafft (Abb. 4). D.h. man unterstellt, dass die Pendler, die heute etwa morgens nur nach Stuttgart hereinfahren wollen, zukünftig gleich wieder aus Stuttgart herausfahren, – nur damit die Durchbindungen ausgelastet sind. Oder es findet sich zukünftig eine neue Bedarfsgruppe, die morgens Stuttgart verlassen möchte.

Wachsende Leistungsgrenzen?

Wie war es möglich, dass die Leistungsgrenzen bei unveränderter Planung über die Jahre immer weiter stiegen? (Abb. 6, Folgeseite) – Und warum sind die hohen Versprechen nicht rechtlich verbindlich?

Zur Machbarkeitsstudie von 1994 wurde die Wirtschaftlichkeit von S21 mit einer „schwarzen Null“ bewertet, – zu einer Zeit als die Kostenschätzungen halb so hoch wie heute waren!¹⁷ Prof. Heimerl hatte für ein Betriebsprogramm mit 35 Zügen pro Stunde Haltezeiten von lediglich 2 Min. als notwendig erachtet. Prof. Schwanhäüßer, eine Kapazität auf dem

Gebiet der Leistungsfähigkeit, sah als Voraussetzung einer „zukunfts-sicheren Bemessung“ jedoch 3 Min. Haltezeit für Stuttgart als nötig an (vgl. Abb. 6, Folgeseite).¹⁸ Bei 35 Zügen waren dann aber 10 Bahnsteiggleise nötig. Dies entspricht maximal 30 Zügen für die 8 Gleise, die jetzt gebaut werden. Diese erste Fehlerkorrektur der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 deckt sich vollkommen mit den späteren und liefert einen plausiblen Leistungswert aus kompetenter Quelle.

Damit war Stuttgart 21 jedoch nicht mehr wirtschaftlich, da mit 10 Gleisen die Kosten deutlich gestiegen wären. 1996 verlieh Prof. Schwanhäüßer dem Vater des Projekts, Bahnchef Heinz Dürr, die Ehrendoktorwürde.¹⁹ 1997 wurde

er erneut Gutachter für die Leistungsfähigkeit. Dieses Mal übernahm er Heimerls 2 Minuten Haltezeit und bestimmte eine Bahnhofskapazität in „Szenario E“ (bei ausgebauten Zuläufen) von 39 Zügen.² Mit Schwanhäüßers Fehlerkorrektur von 1994 wären hier dagegen nur rund 33 Züge möglich (Abb. 1).

Ein Bahnhof ohne Ein- und Aussteiger?

Prof. Heimerl rechtfertigte 1997 die 2 Min. Haltezeit mit den Mindest- bzw. Mittelwerten in Deutschland. In Stuttgart haben wir jedoch einen der höchsten Fahrgastwechsel,²⁰ vergleichbar mit Köln oder Hannover – und dort hält praktisch kein Zug kürzer als 3 Minuten (Abb. 5).²¹ Heimerl hatte sich an dem falschen Ende der Statistik orientiert, Kleinbahnhöfe sind nicht der richtige Referenzwert für

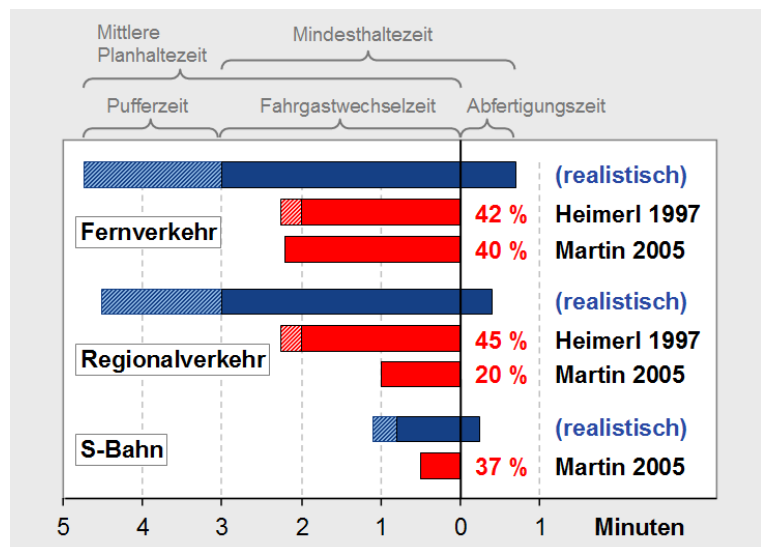


Abb. 5: Viel zu kleine Haltezeiten für S21 von Prof. Heimerl und Martin, – um mehr als einen Faktor 2 zu klein.

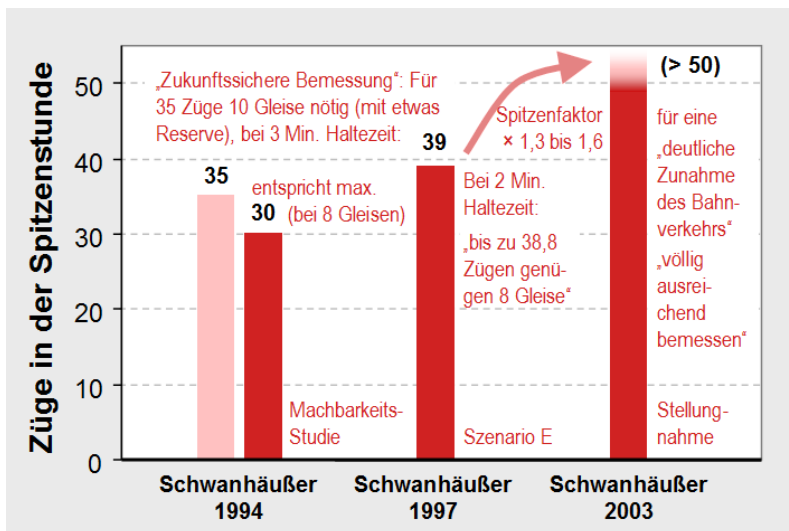


Abb. 6: Wachsende Leistungsgrenzen bei gleicher Planung? Prof. Schwanhäüßer erhöhte die Leistungsfähigkeit von S21 in großen Schritten, ohne dass sich die Planung geändert hätte. In den Ingenieurwissenschaften ist dies eine ungewöhnlich große Bandbreite von Ergebnissen für dieselbe Fragestellung.

Stuttgart.

„Kapazitätsmehrung“ durch Spitzenfaktor

Die 39 Züge von 1997 waren ohnehin keine nennenswerte Steigerung gegenüber dem Kopfbahnhof, der schon 1996 rund 38 Züge in der Spitzenstunde abfertigte, so dass auch angesichts der inzwischen immer aggressiveren Bewerbung der „doppelten Leistungsfähigkeit“⁶ im Zuge des Anhörungsverfahrens die Leistungsgrenze erneut nach oben verschoben werden musste. 2002 wurde Schwanhäüßer auch „Konzernbeirat“ der Deutschen Bahn AG.²²

In seiner Stellungnahme für das Anhörungsverfahren von 2003²³ unternahm Schwanhäüßer nun eine „Kapazitätsmehrung“ und erhöhte seine zuvor angegebene Leistungsgrenze – verbrämt mit seitenweise Formeln und Graphen – 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.

Zum Zweck der „Kapazitätsmehrung“ wurde gar diskutiert, auch die Regionalverkehrszüge auf 400 m zu verlängern. Abgesehen davon, dass diese Züge nicht an den Bahnhöfen der Zulaufstrecken halten könnten, passen sie nicht in die schon damals geplanten Doppelbelegungen bei Stuttgart 21, – die Menschen müssten im Tunnel aussteigen.

Versprechungen rechtlich unverbindlich

Schwanhäüßer blieb unbestimmt und lieferte keinen rechtlich verbindlichen Leistungswert. Schon „Szenario E“ von 1997 war rechtlich nicht verbindlich, weil abhängig vom Ausbau des Pragtunnels, was aber nicht Teil der Planung von S21 ist.

Auch das Gutachten von Prof. Martin von 2005 mit bis zu 51 Zügen pro Stunde,⁵ liefert keine rechtlich verbindliche Leistungszusage. Gerade bezüglich des vom VGH herangezogenen Vorteils von S21 gegenüber der Kopfbahnhof-Alternative²⁴ beschreibt der Gutachter in einem eigenen Kapitel verbliebenen „Handlungsbedarf“ und nimmt damit seiner Arbeit die Belastbarkeit. Seine Leistungswerte sind weit überhöht wegen viel zu kurzer Haltezeiten bis herab zu 1 Minute (Abb. 4), einem viel zu kleinen Untersuchungsraum, der sämtliche Engpässe ausblendet, und einem unrealistisch regelmäßigen Fahrplan. Diese Fehler sind so gravierend, dass sich keine Korrektur abschätzen lässt.

Prof. Martin hatte zusätzlich das Betriebsprogramm der Machbarkeitsstudie von 1994 untersucht und eine „gute Betriebsqualität“ ermittelt. Hierfür hatte Schwanhäüßer jedoch schon seinerzeit die Leistungsgrenze auf das Äquivalent von 30 Zügen gesenkt (siehe zuvor, Abb. 6 und 1).

Auch der sogenannte „Stresstest“ von 2011 mit 49 Zügen ist rechtlich nicht verbindlich. Das Verwaltungsgericht Stuttgart hatte festgestellt, dass die in der Faktenschlichtung von 2010 erzielten Vereinbarungen im „außerrechtlichen Raum“ stehen.²⁵ Das gilt auch für den dort vereinbarten Stresstest. Er ist somit eine reine Showveranstaltung ohne einklagbare Leistungszusage! Insofern bleiben seine Manipulationen (s.u.) wohl ohne juristisches Nachspiel.

Eine unabhängige Bestätigung einer höheren S21-Leistungsfähigkeit steht noch aus. Auch da die Begutachtung des Stresstests durch den Auditor SMA ebenso fehlerhaft wie rechtlich unverbindlich ist.²⁶

„Stresstest“ – Meisterwerk der Manipulation

Wie auch Heimerl dargestellt hatte, ist die wesentliche Einflussgröße für die Leistungsfähigkeit von Durchgangsbahnhöfen die Haltezeit. Im Stresstest fiel diese Stellschraube durch den vom Land vorgegebenen Fahrplan weitgehend aus. Somit verteilt sich die unzulässige Leistungsüberhöhung auf viele kleinere Beiträge, zumeist Regelverstöße, in der Simulation. Diese wurden inzwischen auch großteils schon von der Bahn eingeräumt, z.B..²⁷

– Die vereinbarte „gute Betriebsqualität“ wurde um eine Stufe auf „wirtschaftlich optimal“ gesenkt und dann auch noch der Verspätungsgrenzwert der nächstschlechteren Stufe „risikobehaftet“ angesetzt, was die Bahn bestätigt (Abb. 7).

| Verspätungsverhalten der Infrastruktur | Betriebsqualität nach Richtlinie 405 bis 12.2007 | Betriebsqualität nach Richtlinie 405 ab 01.2008 | Betriebsqualität im Stresstest |
|--|--|---|--------------------------------|
| Verspätungsabbauend | gut | Premiumqualität | Premiumqualität |
| Verspätungserhaltend | Zufriedenst. befriedigend | wirtschaftlich optimal | wirtschaftlich optimal |
| Verspätungssteigernd | - | risikobehaftet | risikobehaftet |
| Stark Verspätungssteigernd | mangelhaft | mangelhaft (nicht marktgerecht) | risikobehaftet |

Planfeststellung, VGH, Schlichtspruch

Schritt 1, Prämisse einseitig gesenkt

Schritt 2, Grenzwert verschoben

Abb. 7: Die Hürde wurde mehrfach gesenkt. Im Stresstest wurde nicht die im Schlichtspruch der Faktenschlichtung vereinbarte „gute Betriebsqualität“ sondern im Endeffekt „risikobehaftete“ Qualität realisiert.

- Gerade die Spitzenwerte der Verspätungen, die den „Stress“ abbilden sollten, wurden durch einen verborgenen Parameter auf harmloses Niveau gekappt (Abb. 8). Die Bahn gesteht den Eingriff ein und argumentiert außerdem falsch, zwei halb so große Verspätungen wären herausfordernder als eine große, – das Gegenteil ist richtig.
- Vor und nach der Spitzenstunde wurden zu wenig Züge berücksichtigt, was die größte „Erleichterung“ im Stresstest bewirkte. Indem die Bahn hierbei angibt, sich allein an den Ankünften orientiert zu haben, gesteht sie ein, die für den Verkehr zur fraglichen Zeit ebenso wichtigen Abfahrten unterschlagen zu haben (Abb. 9).
- Die hohen Fahrzeitreserven für Bauarbeiten dürfen nur zur Hälfte zum Verspätungsabbau genutzt werden, wurden jedoch ganz verwendet. Die Bahn argumentiert, immerhin den unerlaubten „Regelzuschlag“ nicht herangezogen zu haben. Das ist, als ob der Dieb sich rechtfertigt, ja immerhin nicht noch mehr geklaut zu haben.

Durch einen regelrechten „Zoo“ von rund 50 Verstößen gegen die Regeln der Zunft und die verein-

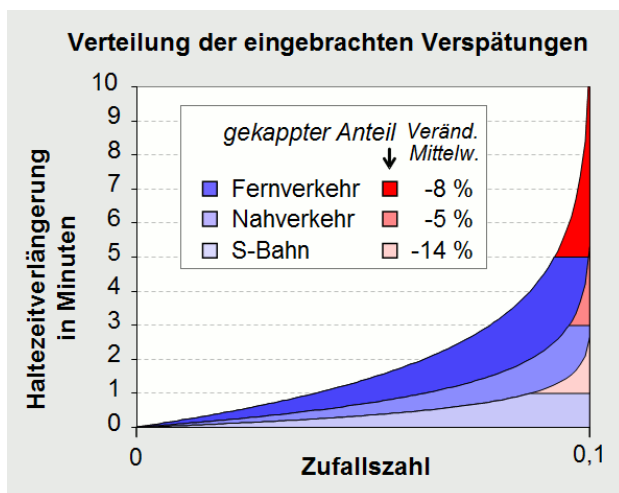


Abb. 8: Gekappte Verspätungen im Stresstest. Versteckte Parameter entfernen regelwidrig die besonders herausfordernden Spitzen der Verspätungen, die eigentlich die „Störfälle“ abbilden sollen.

barten Anforderungen erscheint der Stresstest geradezu als ein „Meisterwerk“ technisch-wissenschaftlicher Manipulation. Die Abschätzung der Fehler des Stresstests ergab schon in Nov. 2011 ebenfalls nur rund 32 Züge pro Stunde als korrigierten Wert (Abb. 1).²⁸

Planrechtfertigung entfallen

Alle Wege führen für Stuttgart 21 nur auf 32 Züge pro Stunde: Die Plausibilitätsabschätzungen, die fehlerkorrigierten Studien,

insbesondere auch die erste Korrektur von Schwanhäußer 1994 sowie die Auslegungsleistung (Abb. 1). Der Kopfbahnhof fertigte sowohl 1996 wie auch heute rund 38 Züge in der Spitze allein laut Fahrplan ab (Abb. 3) und erhielt eine Kapazität von 50 Zügen in der Stunde bescheinigt!²⁹ Damit ist die Planrechtfertigung entfallen, genau genommen hat sie niemals faktisch vorgelegen. Stuttgart 21 war planfestgestellt worden auf der Basis einer „verkehrlichen Verbesserung“ durch das Projekt. Zahlreiche hochrangige Schutzziele wie Eigentums-, Natur- und Landschaftsschutz mussten allein hinter der „überragenden Verkehrsbedeutung“ des Projektes zurücktreten.³⁰ Dies alles lässt sich mit S21 nicht begründen.

Volksabstimmung über Naturgesetze?

Das Bedürfnis nach einem Ende der leidigen Diskussionen um das Streitprojekt ist verständlich und dem demokratischen Prozess hatte die Volksabstimmung auch ein gewisses Ende gesetzt. Das aber mit Schönheitsfehlern, da viele noch kurz vor der Abstimmung gegebene Informationen zum Projekt

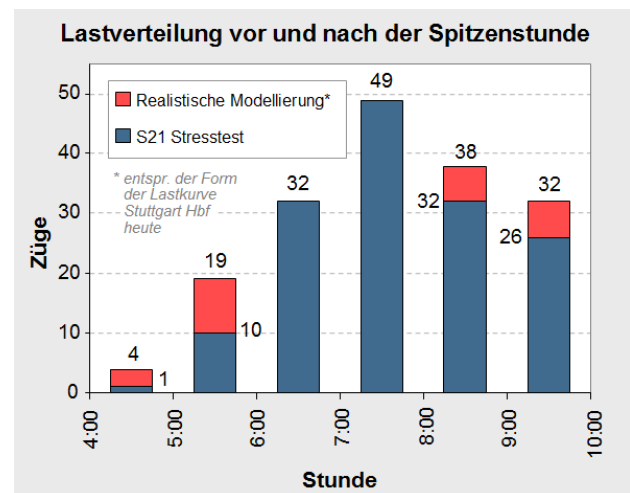


Abb. 9: Unrealistische Lastkurve. Im Stresstest wurden morgens 24 Züge zu wenig simuliert, verglichen mit einem realistischen Verlauf. Es fehlen insbesondere in Stuttgart neu eingesetzten Züge.

falsch waren, etwa die Aussagen zu den Ausstiegskosten und der Realisierbarkeit anderer Projekte. Der Staatsgerichtshof hatte diese Falschinformationen zur Volksabstimmung nicht beanstandet, – die zur Leistungsfähigkeit sogar ohne jede Begründung in der Sache.³¹ Wie soll ein solcher Prozess der Desinformation überhaupt ein verbindliches Ergebnis liefern?

Die Leistungsfähigkeit ist gefälscht, das Projekt ist ein Rückbau der Schienen-Infrastruktur, belegt durch ingenieurwissenschaftliche Standards. Diese Fehler kann keine Abstimmung heilen, keine Volksabstimmung kann über Naturgesetze abstimmen.

Wegschauen hilft nicht

Das baden-württembergische Landesverkehrsministerium wurde im Juni 2012 informiert,³² dass die Originalunterlagen der Planfeststellung den Rückbau belegen. Im Juli wurde eine Pressekonferenz dazu abgehalten.³³ Eine Stellungnahme des Ministeriums gibt es dazu bisher nicht. Im Finanzierungsvertrag waren noch +50 % Verkehrswachstum mittels Stuttgart 21 zugesagt worden,³⁴ was kommt, ist aber ein Kapazitätsminus von –30 %. Die Geschäftsgrundlage des Finanzierungsvertrags ist entfallen, eine Kündigung muss geprüft werden.

Die Bahn hat keine Argumente

Die hier vorgestellte Kritik wurde in das aktuelle VGH-Verfahren gegen den Abriss eines Anwohnerhauses eingebracht.³⁵ Die Bahn bezog dazu Stellung, vermag aber kein einziges Sachargument vorzubringen.³⁶ Und auch das Gericht übergeht die sachliche Argumentation,³⁷ weshalb eine Anhö-

Mehr Leistung auf weniger Gleisen

Die 8 Gleise des zukünftigen Durchgangsbahnhofs können mehr als doppelt so viel Züge bewältigen wie der derzeitige Hauptbahnhof mit seinen 16 Gleisen. Dieser ver-

Abb. 10: Noch heute wird mit einem unhaltbaren Versprechen geworben: Doppelte Leistung ggü. dem Kopfbahnhof. Die Unaufrichtigkeit zur Leistungsfähigkeit hält an. (Turnforum des Stuttgarter Hauptbahnhofs, gesichtet zuletzt 17.10.2012, Hervorhebung durch den Autor.)

rungsrüge eingereicht wurde, – und zuletzt auch Verfassungsbeschwerde.

S21 als Schaden für die Demokratie

Stuttgart 21 nimmt unter den fragwürdigen deutschen Großprojekten aufgrund der in der Leistungsfrage erschwerten Planrechtfertigung und der langen Historie der Unaufrichtigkeiten³⁸ eine Sonderstellung ein. Eine Fortsetzung des Projekts könnte unabsehbaren Schaden für das Ansehen der deutschen Ingenieurwissenschaft und des demokratischen Systems bedeuten. Eine Gesellschaft muss Zukunftsfähigkeit durch Lernfähigkeit beweisen, auch wenn das heißt, Fehler einzugestehen.

Einzelnachweise

¹ http://www.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung

² Wulf Schwanhäußler, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 3, Leistungsverhalten und Bemessung des geplanten Stuttgarter Hauptbahnhofs und seiner Zulaufstrecken“, Verkehrswissenschaftliches Institut der RWTH Aachen, 20.07.1997

³ 44 Züge enthielt der in der Faktenschlichtung vorgestellte konfliktträchtige Fahrplan und 60 Züge waren bei dem Ausbau der Zuläufe angegeben worden, die aber nicht Bestandteil der Planung von Stuttgart 21 ist (27.11.2010, 8. Tag der Faktenschlichtung, hier nicht näher besprochen, da auch nicht durch ein Gutachten oder eine Simulation belegt)

⁴ DB Netz AG, „Stresstest Stuttgart 21, Fahrplanrobustheitsprüfung“, 30.06.2011 (pdf: [Teil 1](#), [Teil 2](#), [Netzgrafik](#)). SMA u. Partner AG, „Audit zur Betriebsqualitätsüberprüfung Stuttgart 21“, 21.07.2011 (pdf)

⁵ Ullrich Martin et al. (VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH), „Vergleich der Leistungsfähigkeiten und des Leistungsverhaltens des neuen Durchgangsbahnhofs (S21) und einer Variante umgestalteter

Kopfbahnhof (K21) im Rahmen der Neugestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs (Abschlussbericht).“ Veröffentlicht in: Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.): Stuttgart 21 – Diskurs, Stuttgart 2007, S. 2287–2369 (pdf)

⁶ Projektmagazin 1998, S. 1: „... kann die Zahl der Ankünfte und Abfahrten in der Hauptverkehrszeit mehr als verdoppelt werden.“ Projektmagazin Frühjahr 2002: „Mehr als doppelt so viel Züge wie bisher können den neuen Durchgangsbahnhof anfahren“. Die doppelte Zugzahl gegenüber dem Fahrplan im Kopfbahnhof entspricht großzügig abgerundet 70 Zügen.

⁷ 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“²⁹ also rund 100 Züge pro Stunde.

⁸ 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 Neubautrecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21“ - 2007-DE-17200-P - auf dem Gebiet der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) (pdf). Unter „Hauptziele“ der Maßnahme: „Stuttgart 21 hat [...] die doppelte Leistungsfähigkeit“ = doppelte Kapazität (S. 11/Bl. 12). Die Inhalte dieses Anhangs sind „Bedingung“ der Gewährung des Zuschusses (S. 3/Bl. 4).

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“

Die doppelte Kapazität entspricht 100 Zügen pro Std.⁷

⁹ Im Planfeststellungsbeschluss wurde die „Belastung in den Spitzenstunden“ als „für die Bemessung maßgeblich“ bezeichnet (PFB 1.1, S. 150), was auch wissenschaftlichen Standards entspricht.

¹⁰ C. M. Engelhardt, „Stuttgart 21: Leistung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen“, in „Eisenbahn-Revue International“, Heft 6/2011, S. 306-309 (pdf). S.a. ¹²

¹¹ 09.06.2011, SWR Fernsehen, „Zur Sache Baden-Württemberg“, 17. Minute, Dr. Volker Kefer

¹² wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest/Plausibilisierung

¹³ Gerhard Heimerl, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil II, Kapazitätsreserven beim geplanten Stuttgarter Hauptbahnhof sowie beim Betriebskonzept Stuttgart 21“, 1997, Anl. 21-24

¹⁴ Durth Roos Consulting GmbH, „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse und Definition der Grundlagen für die Dimensionierung der verkehrlichen Anlagen“, Februar 1998 (pdf-Auszug). Durth Roos Consulting GmbH, „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse (Endzustand)“, 09.2009 (pdf). Durth Roos Consulting GmbH, „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse (Endzustand); Detailbetrachtungen“, 08.02.2012.

¹⁵ Sven Hantel, „24.07.2012 UTA Stuttgart 21“, Foliensatz zur Präsentation im Stuttgarter Gemeinderat am 24.07.2012 (pdf). 25.07.2012, stuttgarter-nachrichten.de, „Jeder Bahnsteig ist in vier Minuten frei“. 25.07.2012, stuttgarter-zeitung.de, „Nun streitet Rat über die Bahnsteige“. Das zugrunde gelegte Verkehrswachstum von +23 % ist unzureichend und überholt. Die Hürden für die Personenstromanalyse wurden in mehreren Parametern gegenüber den ursprünglichen Zusagen gesenkt. In den Darstellungen vor dem Gemeinderat waren zahlreiche weiterhin bestehende kritische Engpässe unterschlagen worden wie auch, dass viele Bewertungen nur mit Einschränkungen erreicht worden waren.

Unentschuldigbar erscheint das Verhalten der Bahn schon in der Faktenschlichtung 2010: Ihr lag das Ergebnis der Personenstromanalyse von 2009 vor, in dem die Passagen neben den Rolltreppen auf den Bahnsteigen durch-

gefallen waren. Als genau diese Passagen als zu eng kritisiert wurden, hieß es (unwahr), es bestünden keine Probleme. Die ursprüngliche Auslegung dieser Durchgänge auf die Minimalbreiten der Richtlinie war außerdem regelwidrig, was in der Planfeststellung übersehen worden war.

¹⁶ Planfeststellungsbeschluss (PFB 1.1, S. 203, 204) und Entscheid des VGH von 2006,²⁴ (Rn. 57-59).

¹⁷ DB AG, „Projekt »Stuttgart 21«, Die Machbarkeitsstudie“, 1995, S. 21, 37 (pdf)

¹⁸ Wulf Schwanhäüßer, „Eisenbahnbetriebswissenschaftliches Gutachten zur Kapazität des geplanten Bahnhofes Stuttgart Hbf Tief im Vergleich mit dem bestehenden Kopfbahnhof“, 11.1994

¹⁹ 12.07.1996, idw-online.de, „Ehrendoktor Heinz Dürr“

²⁰ Für den Regionalverkehr werden in Stuttgart 84 % Ziel- und Quellverkehr angegeben: 16.08.1995, Antwort der Bundesregierung, „Ziel- und Quellverkehr im Zusammenhang mit S21 (Bundtagsdrucksache 13/2161, pdf). Hieraus lässt sich abschätzen, dass die Anzahl der ein- und aussteigenden Personen (mit Umsteigern) rund 94 % der Reisenden beträgt.

²¹ Lediglich in Hannover gibt es tagsüber einen Zug mit 2 Min. Haltezeit, allerdings außerhalb der Hauptverkehrszeit (Auswertung Fahrplan 2011)

²² 20.11.2002, verkehrs-rundschau.de, „Deutsche Bahn: Neuer Beirat soll Bahnreform vorantreiben“. S.a. http://stuttgart21.wikiwam.de/Wulf_Schwanhaeuser

²³ 21.02.2003, Wulf Schwanhäüßer, „Entgegnungen auf die Einwendungen gegen das Projekt Stuttgart 21“. 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). Auch der Ringverkehr wurde angeführt, eine Leistungssteigerung durch ihn aber nur behauptet jedoch nicht nachgewiesen.

²⁴ 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). Rn. 72

²⁵ Verwaltungsgericht Stuttgart, Verfahren Az. 5 K 405/12, S. 5 des Beschlusses. Bestätigt vom VGH im Beschwerdeverfahren 1 S 320/12, auch unter Bezug auf Ziffer 2 des Schlichterspruchs.

²⁶ wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest/Kritik_an_SMA Die Auditierung des Stresstests ist fehlerhaft, unvollständig, inkonsequent und im Ergebnis falsch. An die handwerkliche Qualität der Begutachtung des Stresstests durch den Schweizer Auditor SMA und Partner AG kann ausschließlich die Deutsche Bahn AG zivilrechtliche Ansprüche erheben. Sie ist der einzige vertragliche zahlende Auftraggeber. Es ist aber nicht wahrscheinlich, dass sie den Auditor wegen Nachlässigkeit verklagt. Das Land Baden-Württemberg ist praktisch nur nachrichtlich beteiligt und hat keinerlei Anspruch darauf, dass die Auditierung durch SMA Qualitätsstandards erfüllt.

- ²⁷ 17.11.2011, Kommunikationsbüro Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, „Richtigstellung“ ([pdf](#)). 21.11.2011, „Antwort Christoph Engelhardt auf die Stellungnahme der Bahn“ ([pdf](#)). Besprechungen im Landesverkehrsministerium BW (MVI): 14.03.2012 MVI, Bahn und SMA. 26.03. und 17.04.2012 MVI und WikiReal, sowie anschließende Antworten der Bahn auf Fragen des MVI.
- ²⁸ http://www.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest
- ²⁹ Viereg Rössler GmbH, Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Gleiskonfiguration – Abschlussbericht – 27.10.2011 ([pdf](#)). 21.11.2011, NVBW, „Prüfung der Untersuchung 'Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Gleiskonfiguration' der Viereg-Rössler GmbH“ ([pdf](#)). 22.11.2011, mvi.baden-wuerttemberg.de, „Kopfbahnhof könnte heute schon mehr Züge abwickeln als S 21“
- ³⁰ z.B. [PFB 1.1](#), [PFB 1.2](#), [PFB 1.4](#), [PFB 1.5](#), „langfristig eine leistungsfähige und wirtschaftlich tragfähige Infrastruktur“ als Vorrang vor Denkmalschutz, „überragende Verkehrsbedeutung“ als Vorrang vor Natur- und Landschaftsschutz, „verkehrliche Leistungsfähigkeit“ als „entscheidendes Kriterium“, „betriebliche und verkehrliche Vorteile“, „Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung in eisenbahnverkehrlicher und -betrieblicher Hinsicht“, Befriedigung eines „verkehrlichen Bedarfs“, etc.
- ³¹ Staatsgerichtshof, Beschlüsse vom 22.05.2012 ([link](#)), dort bes. GR (V) 1/12 ([pdf](#)), S. 3 f
- ³² Email vom 18.06.2012, 10:01 Uhr und Telefonate
- ³³ 18.07.2012, SWR Fernsehen, Landesschau aktuell 19:45 Uhr, „Zweifel an Leistungsfähigkeit“ ([youtube](#)). 18.07.2012, zvw.de, Waiblinger Kreiszeitung: „Technikwunder Stuttgart 21“. 19.07.2012, stuttgarter-zeitung.de, „Neue Zweifel an Kapazität des Tiefbahnhofs“. 18.07.2012, bei-abriss-aufstand.de, „Presseerklärung WikiReal: Stuttgart 21 – Von Anfang an als Rückbau geplant!“. Siehe auch: Vortrag C. Engelhardt vom 18.07.2012 in Waiblingen (fluegel.tv, schaeferweltweit.wordpress.com)
- ³⁴ www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/103127/
Das „Betriebsszenario“, Anlage 3.2a Anh. 1 zum Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 ([pdf](#)) weist den Verkehrszuwachs laut BVWP 2003 von +50 % als „Anforderung“ des Projekts aus (Ziff. 3.2, S. 6). Diese täglich 856 Zugfahrten des BVWP 2003 im Bahnhof Stuttgart 21 sind „maßgebend für die Bemessung der geplanten Infrastruktur“ (Ziff. 2., S. 5). Diese werden auch als Beschreibung des „Angebots“ genannt, das Stuttgart 21 ermöglichen soll (Ziff. 3.2 S.7, 8), zusammen mit den dort genannten 204 Abstellfahrten ergeben sich die bekannten 1060 Zugfahrten = 530 Züge täglich im Stuttgarter Hauptbahnhof des Betriebsszenario „BVWP 2003“.
Der Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 ([pdf](#)) weist das „Betriebsszenario“ gem. Anl. 3.2 ausdrücklich als „Vertragsgegenstand“ und „Projektgrundlage“ bzw. „Projektbeschreibung“ (§ 3 Abs. 2) und „Vertragsbestandteil“ (§ 16 Abs. 15) aus. Unmissverständlich heißt es außerdem: „Das Projekt trägt maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei.“ (§ 16 Abs. 6). Diese Schlussbestimmung ist definitiv nicht erfüllbar mit einem Kapazitätsrückbau, der so deutlich ausfällt, dass der heutige Verkehr nicht mehr abgewickelt werden kann.
- ³⁵ 07.06.2012, C. Engelhardt, „Stellungnahme: Die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 in den relevanten Gutachten bezüglich des VGH-Urteils und der Planfeststellung“, eingebracht in das VGH-Verfahren 5 S 1200/12³⁷
- ³⁶ In ihren Stellungnahmen vom 16.07. und 20.09.2012 im aktuellen VGH-Verfahren lässt die Deutsche Bahn allein auf das „Renommee“ ihrer Gutachter verweisen, die jedoch nicht nur über die Vergütung ihrer gutachterlichen Tätigkeit, sondern auch als Konzernbeirat oder über Bahnvertreter im Kuratorium des Instituts-Fördervereins von der Bahn abhängig sind.
- ³⁷ 20.08.2012, vghmannheim.de, „Stuttgart 21: Planfeststellung für Talquerung mit neuem Hauptbahnhof hat Bestand; Eilantrag erfolglos“. 13.08.2012, VGH Baden-Württemberg Beschluss vom 13.8.2012, 5 S 1200/12 ([Urteilsbegründung](#))
- ³⁸ Beispiele: „Doppelte Leistung“, „doppelte Kapazität“, (siehe oben). Gebrochene Vereinbarungen, Informationszurückhaltung und Medienmanipulation bis hin zur schauspielten Überraschung von Bahnvorstand Dr. Kefer im Zusammenhang mit dem Stresstest: wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest/Glaubwürdigkeit. Unaufrichtigkeiten in der Faktenschlichtung, siehe ¹⁰. Zur Falschaussage zu den Personenströmen siehe ¹⁵.