

Eisenbahn-Bundesamt
z.Hd. Herrn Präsident Hörster
Postfach: 200 565, 53135 Bonn
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

EILT! BITTE SOFORT VORLEGEN!

Vorab per Email an: poststelle@eba.bund.de

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

Per Email (ohne Anlagen) an: abteilung2@rps.bwl.de

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317

christoph.engelhardt@wikireal.org

München, 24.09.2013

Antrag auf Widerruf des Planfeststellungsbeschlusses zu Stuttgart 21, Anregung eines (Teil-)Baustopps für die Dauer der Prüfung dieses Antrags

Sehr geehrter Herr Präsident Hörster,

im Rahmen der Planfeststellung zur Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, spezifisch dem Planänderungsverfahren für das Grundwassermanagement in PFA 1.1, 1.5, 1.6a wurde der beigelegte Antrag vom 13.09.2013 auf Feststellung der Nichtigkeit, Rücknahme, Widerruf bzw. Aufhebung der Planfeststellung auf Basis § 44 I, II 4., 6., IV VwVfG, § 48 II VwVfG, § 49 III 3., 5. VwVfG, § 75 Ia VwVfG, § 18e IV AEG oder anderer gesetzlicher Regelungen gestellt.

Laut den Unterlagen der Planfeststellung ist Stuttgart 21 ein Rückbau der Leistungsfähigkeit für die Züge auf den Gleisanlagen wie auch für die Reisenden in den Fußgängeranlagen des neuen Tiefbahnhofs. Stuttgart 21 ist damit unzweifelhaft eine Fehlplanung in einer bestands- und rechtskraftdurchbrechenden Dimension.

Sowohl Eisenbahnbundesamt und der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) begründeten ihre Beschlüsse entscheidungserheblich mit gravierenden Missverständnissen:

- Es wurde verkannt, dass die Planung eines angestrebten Verkehrswachstums (BVWP 2003) bei der verkleinerten Kapazität („32 bis 35 Gleisbelegungen“) aus tatsächlichen Gründen nicht durchführbar ist. Zur Umsetzung der Planung müssten nachts mehr Züge als mittags fahren.
- Der VGH schloss falsch aus dem unzulässigen Vergleich von Spitzen- mit Mittelwerten auf Reserven, d.h. darauf, dass eine gute bis sehr gute Betriebsqualität „nachvollziehbar“ sei. Was bei dem Betriebsprogramm, das in der Spitze mit 32 Zügen die Grenze schon erreicht, eben gerade nicht der Fall ist.

Auf Grundlage derart ergebnisumkehrender Fehleinschätzungen kann kein Verwaltungsakt Bestand behalten. Die Entscheidungen von EBA und VGH wurden darüber hinaus arglistig und gegen die guten Sitten mit unrichtigen und unvollständigen Angaben erwirkt, was auch die entstandenen Missverständnisse bewirkte:

- Wesentliche Informationen waren nicht klar ausgewiesen worden: Wie die Leistungsgrenze von 32,8 Zügen pro Stunde, die Auslegungsleistung von 32 Zügen, die Dimensionierung der Fußgängeranlagen auf die Reisenden aus 32 Zügen. Auch der Vergleich mit Fahrplan und Kapazität des Kopfbahnhofs fehlte.
- Den Arbeiten waren im Auftrag der Deutschen Bahn AG methodisch unzulässige Fehlannahmen zugrunde gelegt worden die Betrachtung der weniger anspruchsvollen Hauptverkehrszeit am Nachmittag oder eines viel zu kleinen Untersuchungsraums.
- Handwerkliche Fehler wurden gemacht: Es wurde unterstellt, dass sich der Verkehr überwiegend in die Nacht verlagert (s.o.), der Pendlerverkehr sich ausgleicht und ein gravierender Rückgang des starken Fahrgastwechsels in Stuttgart stattfindet. Plausibilitätsprüfungen, die für das niedrige Auslegungsprogramm schon grenzwertig waren, wurden für höhere Leistungszahlen nicht mehr angewandt.
- Sämtliche Angaben zu Leistungsreserven sind hinfällig. Der VGH hatte 2006 ausdrücklich das „Szenario E“ (das den Ausbau des Pragtunnels voraussetzt, der nicht Bestandteil der Planung ist) als nicht maßgeblich eingestuft und die Stellungnahme von Prof. Schwanhäüßer von 2003 nicht mehr herangezogen. Dadurch, dass das Gutachten von Prof. Martin von 2005 inzwischen von dem Gutachter selbst von 51 auf rund 42 Züge korrigiert wurde, darüber hinaus aber grob fehlerhaft ist, ist der einzige Beleg einer „überlegenen Aufnahmefähigkeit“ von S21 im Urteil des VGH von 2006 hinfällig und damit seine sachliche Begründung entfallen. Der sogenannte „Stresstest“ von 2011 ist kein Ersatz, der er rechtlich nicht verbindlich ist, nicht Bestandteil der Planfeststellung wurde und wesentliche gravierende Fehler der Simulation von der Bahn ggü. dem Landesverkehrsministerium schon eingestanden wurden.

Bisher wurden diese Analysen weder vor Gericht noch sonst durch die DB AG in der Sache entkräftet:

- Die Kritik stellt laut VGH 2012 ein neues Beweismittel dar, sie schafft aber im Gegensatz zu dessen Auffassung tatsächlich eine neue Sachlage: Die jüngst aufgedeckten Täuschungen und daraus folgenden Missverständnisse können nicht von den früheren Entscheidungen abgedeckt sein. Zweitens wird eine neue Qualität der Leistungskritik erreicht, wenn ein Leistungszuwachs sich in einen Kapazitätsabbau also einen Schaden für das Gemeinwohl verkehrt.
- Insbesondere die nicht vorhandene Leistungsfähigkeit bei den Fußgängeranlagen ist so gravierend, dass sie eine Gefahr für die Gesundheit und das Leben der zukünftigen Reisenden im Bahnhof Stuttgart 21 bedeutet. Dies schafft eine grundlegend neue Sachlage, die noch keine gerichtliche Würdigung erfahren hat.
- Die dargelegte Kritik ist großteils nach Aktenlage durch reinen Textvergleich „unmittelbar nachvollziehbar“, sie wird zu weiten Teilen mit den Aussagen der Bahn-Gutachter geführt oder wurde von der Bahn in Teilen schon eingeräumt. Weiterhin wurden wesentliche Schlüsselargumente von unabhängigen internationalen Bahnwissenschaftlern bestätigt. Auch in der Öffentlichkeit steht der detailliert belegte Vorwurf des „größten technisch-wissenschaftlichen Betrugsfalls der deutschen Geschichte“ ohne Entgegnung oder Entkräftung durch die DB AG.

Eine Würdigung des Sachverhalts hat jedoch zu erfolgen (vgl. auch BVerfG, [1 BvR 2614/12](#) vom 17.04.2013). Eine Bewertung des Fortbestands der Planrechtfertigung durch das Eisenbahnbundesamt und die Entscheidung, ob der Planfeststellungsbeschluss vor den dargelegten Tatsachen noch vertretbar ist, erscheint geboten. Vorher kann keine weitere Verletzung eines Grundrechts hingenommen werden. Das Ausmaß der Fehlplanung bei Stuttgart 21 ist frappierend: Ein Bahnhof, der aktuell 38 Züge pro Stunde leistet und laut Gutachten über 50 Züge pro Stunde leisten

kann, soll zur Ermöglichung von rund 50 % Wachstum durch einen Bahnhof ersetzt werden, der (laut Planfeststellung und sämtlichen Quervergleichen) auf 32 Züge pro Stunde beschränkt ist. Die Behandlung dieser Tatsachen durch die verantwortlichen Stellen könnte erhebliche Auswirkungen auf das Ansehen der Region und der deutschen Ingenieurwissenschaften haben. Das Verwaltungsrecht sieht nicht vor, dass eine derart unsinnige Planung umgesetzt werden muss, selbst im Fall einer bestands- und rechtskräftigen Genehmigung:

- § 44 I, II 4., 6., IV VwVfG: Die Planfeststellung ist nichtig, wenn sie „offensichtlich“ an einem „besonders schwerwiegenden Fehler“ leidet, wenn die Planung „aus tatsächlichen Gründen niemand ausführen“ kann, wenn die Planung „gegen die guten Sitten“ verstößt.
- § 48 II VwVfG: Rücknahme der Planfeststellung, wenn sie mit „unrichtigen und unvollständigen Angaben erwirkt“ wurde.
- § 49 III 3., 5. VwVfG: Widerruf der Planfeststellung auch trotz Unanfechtbarkeit, wenn die Behörde „auf Grund nachträglich eingetretener Tatsachen berechtigt wäre, den Verwaltungsakt nicht zu erlassen, wenn ohne den Widerruf das öffentliche Interesse gefährdet würde“, und um „schwere Nachteile für das Gemeinwohl zu verhüten“.
- § 75 Ia VwVfG, § 18e IV AEG: Aufhebung der Planfeststellung, wenn „Offensichtliche“ Mängel „auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind“.

Der beigefügte an das Regierungspräsidium Stuttgart gerichtete und zur Weiterleitung an das Eisenbahnbundesamt (EBA) bestimmte Antrag vom 13.09.2013 wird hiermit ausdrücklich und unabhängig von dem Erörterungsverfahren direkt an das EBA gerichtet und die Rücknahme des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.01.2005 namens und im Auftrag der Betroffenen und Unterzeichner des Antrags vom 13.09.2013, d.h. dem BUND und Herrn [REDACTED], unter Berufung auf die oben angeführten Paragraphen beantragt (nach § 44 Abs. 5 VwVfG).

Es wird um Mitteilung des Aktenzeichens, unter dem dieser Antrag bearbeitet wird, gebeten.

- Es wird hiermit angeregt, dass das Eisenbahnbundesamt als Maßnahme des Schutzes von Grundrechten für die Zeit der Prüfung dieses Antrags einen Baustopp für das Projekt Stuttgart 21 verfügt, zumindest für Baumaßnahmen, die eine Verletzung von Schutzgütern bedeuten. Es wird darauf hingewiesen, dass aktuell mit dem Abriss des Hauses in der Sängersstraße 4 in Stuttgart unumkehrbare Grundrechtseingriffe unmittelbar anstehen, die mit dem „öffentlichen Interesse“ des Vorhabens begründet werden, dass unzweifelhaft nicht gegeben ist, wenn Stuttgart 21 nur die „32 bis 35 Gleisbelegungen“ der Planfeststellung leisten kann.

Entnehmen Sie die detaillierte Begründung dem beigefügten Antrag vom 13.09.2013, den Sie mit den Unterschriften der Betroffenen über das Regierungspräsidium Stuttgart erhalten haben sollten, sowie den beigelegten weiteren Ausarbeitungen, auf die in diesem Antrag verwiesen wird.

München, 24.09.2013

gez. Dr. Christoph Engelhardt

Anlagen

- Antrag C. Engelhardt, „Planänderungsverfahren für das Stuttgart 21-Grundwassermanagement – Widerspruch und Antrag, Planrechtfertigung in Bezug auf die Leistungsfähigkeit“, 13.09.2013.
(http://wikireal.org/w/images/0/0f/2013-09-13_Er%C3%B6rterung_Plan%C3%A4nderung_Antrag.pdf, s.a. die [Präsentation](#) dazu).
Bitte beachten: Auf S. 6, letzte Zeile war im Antrag eine kurze Passage verloren gegangen und ist zu ergänzen: „... schutz) steht kein Nutzen für das Gemeinwohl mehr gegenüber, vielmehr ist ...“
- Stn. C. Engelhardt, „Stellungnahme: Die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 in den relevanten Gutachten bezüglich des VGH-Urteils und der Planfeststellung“, 07.06.2012
(http://wikireal.org/w/images/9/92/2012-06-07_Stellungnahme_zu_S21-Gutachten.pdf, s.a. wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung)
- Erg.Stn. C. Engelhardt, „Ergänzende Stellungnahme: Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21“
(http://wikireal.org/w/images/c/cc/2013-06-24_Erg%C3%A4nzende_Stellungnahme_Leistungsf%C3%A4higkeit_S21.pdf)
- Umfr. C. Engelhardt, „Results of the Railway Capacity Questionnaire: Serious doubts and eloquent silence – rail experts pass judgment on premises of Stuttgart 21“, 24.06.2013
(http://wikireal.org/w/images/1/1c/2013-06-24_Railway_Capacity_Questionnaire%2C_Results.pdf)
- Rek. C. Engelhardt, „Rekonstruktion – Warum der Rückbau übersehen wurde“, 24.06.2013
(http://wikireal.org/w/images/4/4b/2013-06-24_S2_Warum_der_R%C3%BCckbau_%C3%BCbersehen_werden_konnte.pdf)
- Pers. C. Engelhardt, „Stuttgart 21: Kritische Würdigung der Darstellungen der Deutschen Bahn AG zu den Personenstromanalysen“ (http://wikireal.org/w/images/2/2e/2013-02-27_S21%2C_Kritische_W%C3%BCrdigung_Personenstromanalyse_V_1.3.pdf, s.a. wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge)