

Stuttgart 21-Finanzierungsvertrag: Das Leistungsversprechen ist unerfüllbar

Die Kündbarkeit des Stuttgart 21-Finanzierungsvertrags vom 02.04.2009¹ soll im Folgenden vor dem Hintergrund des mit dem Projekt umgesetzten Kapazitäts-Rückbaus² diskutiert werden. Im Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 wurde ein deutlicher Ausbau des Schienenverkehrs vereinbart, der faktisch unerfüllbar ist. In der Planfeststellung (PFB),³ (S. 204) wie im VGH-Urteil von 2006⁴ (Rn. 59) blieb die schon 1997 für S21 festgestellte **Beschränkung auf 32 bis 35 Züge je Stunde**,⁵ (S. 66),⁶ jedoch als Kapazitätsrückbau unerkannt. Getäuscht durch eine unrichtige Gestaltung des Betriebsprogramms und eine unvollständige Darstellung der Leistungsfähigkeit durch die Gutachter, wurde von einer „ausreichenden und zukunftsicheren Bemessung“ und dem „Ausbau des Schienennetzes für den prognostizierten Verkehrszuwachs“ ausgegangen. Auch der Finanzierungsvertrag machte ausdrücklich einen Ausbau, die „**Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 %**“ zur Vertragsgrundlage. Dies ist aber wegen der niedrigen Leistung in der laut Planfeststellung „**für die Bemessung maßgeblichen Spitzenstunde**“³ (S. 150) mit einem bedarfsnahen Betriebsprogramm unerreichbar. Die Planung bedingt, dass nachts mehr Züge als mittags fahren würden (Abb. 1 nächste Seite).² Die **Kündigung des Vertrags**, etwa aus wichtigen gesetzlichen Gründen (Fortsetzung unzumutbar, § 313 BGB), erscheint daher geboten (siehe unten Abschnitt 1.- 3.). Ob die „32 bis 35 Züge“ Bestandteil des Finanzierungsvertrags wurden, ist dabei allenfalls relevant für die Frage, ob der Vertrag widersprüchliche oder objektiv unerreichbare Zusagen enthält.

Die **Kernfrage** ist: War es zulässig und kann es Grundlage für die weitere Umsetzung sein, dass Stuttgart 21 mit einem **Leistungsplus von 50 %** beschlossen wurde, aber in der dafür entscheidenden Spitzenstunde rund **30 % weniger leisten** kann als der Kopfbahnhof?

Folgendes Beispiel soll die Problematik verdeutlichen: Wegen wachsender Schülerzahlen wird ein um 50 % erhöhtes Angebot an Schulbus-Fahrten ausgeschrieben. Das Unternehmen, das den Zuschlag erhält, kann jedoch nur 30 % weniger Busse einsetzen als davor im Einsatz waren. Es rechtfertigt sich, nach seinem Konzept würden die Schüler zukünftig in drei Schichten auch während der Nacht unterrichtet werden. – Ist das akzeptabel?

Gerade angesichts der Bedeutung und der Kosten von S21 ist zu fordern, dass die anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden. Die Kapazität eines Bahnhofs bemisst sich an der Spitzenstunde. Insofern wäre es ein **milliardenteurer Schildbürgerstreich**, den Kopfbahnhof mit heute 38 Zügen in der Spitze und einer Kapazität von 50 Zügen⁷ in der Spitzenstunde durch S21 mit einer (von allen unabhängigen Methoden bestätigten²) Leistungsfähigkeit von rund 32 Zügen pro Stunde zu ersetzen. Die Finanzierungspartner sind zu wirtschaftlichem Handeln und der Einhaltung von Recht und Gesetz verpflichtet, deshalb ist die Umsetzung und Finanzierung der widersprüchlichen und widersinnigen Planung von Stuttgart 21 zu stoppen, andernfalls könnten sie sich dem **Verdacht der Untreue** aussetzen. Eine derartige Schädigung des Bahnverkehrs, wie in der Planung hinterlegt, ist durch nichts zu rechtfertigen.

Ein Abwarten der Fertigstellung von S21 zur Klärung der Kapazitätsfrage, wie vom Landesverkehrsminister angedacht,⁸ ist angesichts der klaren mit den Originalgutachten belegten Faktenlage nicht zu verantworten. Es muss nur obige Vorgabe der Planfeststellung konsequent angewandt werden: **Der Kapazitätsausbau bemisst sich an der Spitzenstunde.** – Dies zu unterlassen, darf nicht Milliarden Euro vernichten. Unerheblich ist dabei der sog. „Stresstest“, da er rechtlich unverbindlich ist und eine grob fehlerhaft überhöhte Leistung verspricht.⁹

Die Finanzierungspartner können sich in dieser Sache nach diesem Schreiben nicht mehr auf Unkenntnis berufen. Zur Erläuterung steht der Autor gerne zur Verfügung, gerne kann mit den Gutachtentexten ausgeholfen werden. Im Falle, dass der Finanzierungsvertrag nicht

umgehend gekündigt würde, sollte dies vor der Öffentlichkeit gerechtfertigt werden durch **eine nachvollziehbare veröffentlichte Entkräftung der hier dargestellten Argumente.**

Es muss zweifelsfrei ausgeschlossen werden, dass eine **gigantische Milchmädchenrechnung** (nachts mehr Züge als mittags) und widersprüchliche Aussagen die milliardenteure Schaffung eines Engpasses auf der europäischen Magistrale rechtfertigen. Sonst könnte das Ansehen Deutschlands als Investitionsstandort und das seiner Ingenieurwissenschaften Schaden leiden. Ein **Baustopp** scheint geboten, um Schaden zu meiden und Aufklärung zu ermöglichen.

Nachweis: Der im Finanzierungsvertrag vereinbarte Ausbau ist nicht erreichbar

1. Vertragsgegenstand von 50 % mehr Zugangebot in der Praxis nicht erfüllbar

Im Finanzierungsvertrag ist der deutliche Ausbau des Schienenverkehrs klar als Geschäftsgrundlage definiert worden:¹⁰ Das „Betriebsszenario“ gem. Anl. 3.2 wird ausdrücklich als „Vertragsgegenstand“ und „Projektgrundlage“ bzw. „Projektbeschreibung“ (§ 3 Abs. 2) und als „Vertragsbestandteil“ (§ 16 Abs. 15) ausgewiesen. Dieses Betriebsszenario (Anlage 3.2a Anh. 1) weist einen Zuwachs des „Zugangebots“ laut „BVWP 2003“ von „**ca. 50 %**“ **gegenüber 2001 als „Anforderung“ des Projekts** aus (Ziff. 3.1 S. 6). Die täglich 856 Zugfahrten (Ankünfte und Abfahrten) des BVWP 2003 im Bahnhof Stuttgart 21 sind „maßgebend für die Bemessung der geplanten Infrastruktur“ (Ziff. 2 S. 5). Sie werden für das „Angebot“ genannt, das S21 ermöglichen soll (Ziff. 3.2 S.7, 8), zusammen mit den dort erwähnten 204 Abstellfahrten ergeben sich 1060 Zugfahrten = 530 Züge täglich im Betriebsszenario BVWP 2003 (Abb. 1). Unmissverständlich heißt es zudem in der Schlussbestimmung des Vertrags: „Das Projekt trägt maßgeblich zur **Verbesserung der Verkehrsverhältnisse** bei.“ (§ 16 Abs. 6).

In der „für die Bemessung maßgeblichen Spitzenstunde“^{3 (S. 150)} ist die Bahnhofskapazität jedoch im Planfall faktisch² wie auch gemäß Planfeststellung^{3 (S. 204)} oder OstA Häußler¹¹ auf „32 bis 35 Züge“ beschränkt (z. Vergleich: 1997 wie heute fahren rund 38 Züge in der Morgenspitze im Kopfbahnhof, dessen Kapazität 50 Züge⁷ beträgt). Ein bedarfsnahes Betriebsprogramm für die zugesagten Tageszugzahlen lässt sich damit nicht umsetzen (Abb. 1).

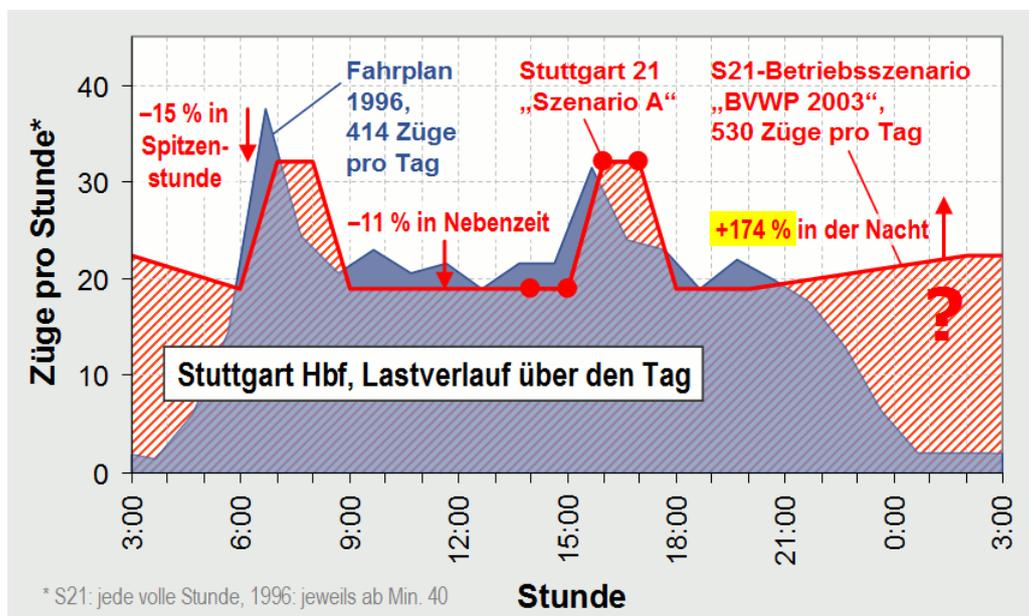


Abb. 1: Die Abbildung von +28 % in der Tagesleistung auf ein Stundenprogramm mit –15 % in der Spitze ist eine grobe Irreführung! Grundlage der „ausreichenden und zukunftsicheren Bemessung“ ist das Wachstum des Tagesprogramms „BVWP 2003“, dessen „gute bis sehr gute Betriebsqualität“ durch das Stundenprogramm von „Szenario A“ mit nur 32 Zügen in der Spitze nachgewiesen wurde, während 1996 in der Morgenspitze 37,5 Züge pro Stunde fahren. Dies unterstellt, dass sich der Verkehr in der Nacht nahezu verdreifacht auf ein Niveau über das der Nebenverkehrszeit des Tages!

2. Die Basis des Finanzierungsvertrags, die Planrechtfertigung, ist entfallen

Die Planfeststellung, auf deren Baugenehmigung der Finanzierungsvertrag baut, ist juristisch angreifbar, mehrere Aspekte lassen die Rücknahme des Verwaltungsakts nötig erscheinen (§§ 44, 48 VwVfG), indem zur Erwirkung der Planfeststellung gegen die allgemein anerkannten Regeln der Technik verstoßen und in wesentlicher Beziehung unrichtige, unvollständige, irreführende Angaben gemacht wurden. Es ist die Frage, ob dabei Treu und Glauben sowie die guten Sitten durch Einsatz unlauterer Methoden verletzt wurden.

- a) Das Betriebsprogramm, das den Nachweis der Betriebsqualität führt,¹² verstößt offenbar gegen die allgemein anerkannten Regeln der Technik, der Ansatz ist **unrichtig**.²
 1. Abbildung von Verkehrswachstum am Tag durch weniger Züge in der Spitzenstunde.
 2. Der vollkommen unterproportionale Verkehr am Tag bedingt einen über jeden Bedarf hinausgehenden Verkehr in der Nacht (zu 1. und 2. siehe Abb. 1).
 3. Ohne ausreichende Abstellfahrten wird die Realität der Pendlerströme ignoriert.
 4. Haltezeiten des Hbf. Stgt. werden auf den Bedarf kleiner und mittlerer Halte reduziert¹³
- b) Einige Angaben sind **in wesentlicher Beziehung unvollständig**, so dass die Diskrepanz zwischen mehr Zügen am Tag und weniger Zügen in der Spitzenstunde unerkannt blieb:
 1. Unvollständig ist die Darstellung durch die fehlende Angabe¹² der simulierten Zugzahlen in der maßgeblichen¹⁴ Spitzenstunde. Entgegen wissenschaftlichen Standards werden nur Mittelwerte aus Haupt- und Nebenverkehrszeit genannt,^{5 (S. 45, 49, 59)} ohne deren einzelne Stundenleistung zu benennen. Die eigentliche Kernfrage des Gutachtens: ‚Welche Leistung kann S21 in der Spitzenstunde erbringen‘ wurde so verschleiert.
 2. Der „Auftraggeber“ übergang bei der Wahl der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit, dass im aktuellen Fahrplan ein viel höherer Spitzenverkehr am Morgen stattfindet.^{5 (S. 61)}
 3. Unvollständig ist die Darstellung des von Heimerl ausgelegten Stundenprogramms,¹² wenn es nicht in seinen Details am bestehenden Fahrplan gemessen wird. Dessen wesentliche Eckdaten (Spitzenstunde, Abstellfahrten) wurden nicht beschrieben.
 4. Unvollständig bezeichnet wurden die „32 bis 35 Züge“, die nicht explizit als die Spitzenleistung ausgewiesen wurden, die sie darstellen.^{5 (S. 66)} Vielmehr wurde ihnen unkommentiert und irreführend der Mittelwert aus Haupt- und Nebenverkehrszeit von 25,5 Zügen gegenübergestellt, so dass der VGH^{4 (Rn. 59)} unrichtig schloss, die „gute bis sehr gute Betriebsqualität“ sei „nachvollziehbar“. Die 32 Züge der Hauptverkehrszeit sind jedoch so nah am Limit (s. Punkt c), dass die Qualität gerade eben nicht plausibel ist.
 5. Niedrige Haltezeiten wurden mit Ergebnissen gerechtfertigt, die weder dargestellt noch quantitativ zitiert wurden,^{5 (S. 6)} die schlichte Behauptung macht das Gutachten unvollst.
- c) Insbesondere gab Prof. Schwanhäüßer für den Planfall eine **absolute Leistungsgrenze von 32,8 Zügen** an.^{5 (S. 58)} Unerklärt ließ er dagegen, warum dennoch auch 35 Züge^{5 (S. 66)} als möglich gesehen werden können. Daher ist sein Gutachten und somit die 32 bis 35 Züge aus Planfeststellung und VGH-Urteil **widersprüchlich** und unbestimmt.
- d) **Unrichtig** sind auch die späteren erhöhten Angaben zur Leistungsfähigkeit, nicht nur weil sie den vorhergehenden Aussagen widersprechen.² Der „Stresstest“ v. 2011 ist irrelevant.⁹
 1. Schwanhäüßer argumentiert 2003¹⁵ suggestiv mit Spitzenfaktoren von 1,3 bis 1,6,^{3 (S. 206)} die nach abgeschlossener Kapazitätsbestimmung nicht neu angesetzt werden dürfen.
 2. Prof. Martins Gutachten von 2005¹⁶ (50/51 Züge)^{4 (Rn. 72)} ist grob unrichtig, da es einen viel zu kleinen Untersuchungsraum ansetzt und noch kürzere Haltezeiten als zuvor.

Diese Fehler in den maßgeblichen Gutachten sollten die Anforderungen für eine **Rücknahme der Planfeststellung** erfüllen. Dem angestrebten Wachstum widerspricht die Beschränkung auf 32 bis 35 Züge je Stunde. Mit diesem Rückbau **entfällt die Planrechtfertigung**, denn eine „verkehrliche Verbesserung“ ist ggü. den 38 bis 50 Zügen im Kopfbahnhof nicht gegeben. Dieser „planerische Missgriff“ blieb von Planfeststellung und VGH unerkannt, so dass das Bundesverfassungsgericht aufgrund der rechtshängigen Verfassungsbeschwerde im Interesse des Gemeinwohls eine Korrektur der gegenwärtigen Rechtslage herbeiführen könnte.

3. Der Finanzierungsvertrag ist auch für sich betrachtet kündbar

Unabhängig vom Bestand des Planfeststellungsbeschlusses oder dem Zeitpunkt seiner Rücknahme liefern die Fehler in seiner Begründung den Finanzierungspartnern die Argumente, den Entfall der Vertragsgrundlage des Leistungswachstums um 50 % zu belegen (s. zuvor). Aber auch für sich genommen bietet der Finanzierungsvertrag genug Begründung zur Kündigung:

- a) Die Verteilung des geforderten Tagesprogramms auf ein durch 32 bis 35 Züge in der Spitze limitiertes Stundenprogramm (unabhängig ob dies Vertragsbestandteil oder nur objektiv gegeben ist) verstößt gegen die anerkannten Regeln der Technik, indem ein Tagesprogramm erzwungen wird, das entgegen jedem Bedarf einen irreal überhöhten Verkehr in der Nacht voraussetzt. Der Vertrag enthält gegebenenfalls einen Widerspruch und ist mit einem realistischen Betriebsprogramm jedoch in jedem Fall **nicht erfüllbar**.
- b) Die Schlussbestimmung, „das Projekt trägt maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei“, ist sicherlich nicht erfüllt, wenn der heutige Verkehr der Spitzenstunde nicht mehr abgewickelt werden kann. Das sollte den **Finanzierungsvertrag hinfällig** machen.
- c) Darüber hinaus beträgt der vermeintliche Zuwachs auf die 856 Zugfahrten um „ca. 50 %“ ggü. 2001 tatsächlich lediglich 43 % (598 Zugfahrten o. Leerfahrten, PFB S. 154, Erl.band S. 17), dies ist eine mehr als unerhebliche Abweichung. Damit könnte der Finanzierungsvertrag formal durch eine falsche Tatsachenbehauptung (falls PFB nicht Bestandteil des Vertrags) oder durch einen enthaltenen Widerspruch (andernfalls) **angreifbar** sein.

Demnach erscheint der Finanzierungsvertrag kündbar und aus Haushaltsgründen und zur Vermeidung eines Engpasses im Bahnknoten Stuttgart unbedingt geboten.

Einzelnachweise

- ¹ *Finanzierungsvertrag mit den hier entscheidenden Anlagen:*
<http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/details/kosten-und-finanzierung/>
- ² 25.10.2012, C. Engelhardt, „Stuttgart 21: Rückbau, Planrechtfertigung war nie gegeben“ (wikireal.org). Neuere Texte werden hier veröffentlicht: wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung
- ³ 28.01.2005, Planfestst.beschl. „Projekt Stuttgart 21“ PFA I.1 (bahnprojekt-stuttgart-uhl.de)
- ⁴ Verwaltungsgerichtshof BW, Az 5 S 848/05, 06.04.2006 (Randnummern nach landesrecht-bw.de)
- ⁵ Wulf Schwanhäüßer, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 3“, 20.07.1997
- ⁶ S.a. schon 02.02.2012, [Presseerklärung](http://Presseerklärung.WikiReal) WikiReal, „Planrechtfertigung in Frage gestellt“ (Grafik)
- ⁷ 22.11.2011, mvi.baden-wuerttemberg.de, „Kopfbahnhof könnte heute schon mehr Züge abwickeln als S 21“
- ⁸ Verkehrsminister Hermann in der Diskussion nach seinem Vortrag in Pforzheim am 21.11.2012: „Der Rückbau der Schiene ist doch erst nach Fertigstellung des Bahnhofes zu klären.“
- ⁹ Der Stresstest entstand im „außerrechtlichen Raum“ und bietet keine einklagbare Leistungsgarantie. Er ist grob fehlerhaft: Die zahlreichen Richtlinienverstöße und unrealistischen Parameter (nach Korrektur sind nur rund 32 Züge pro Stunde plausibel), konnte bisher von der Bahn nicht öffentlich entkräftet werden. Vielmehr wurden in der Diskussion über das MVI die wesentlichen leistungserhöhenden Fehler eingestanden und mit der Dimensionierung der Personenzugänge auf die Reisendenzahlen von genau 32 Zügen pro Stunde die Planung des Rückbaus weiter belegt.²
- ¹⁰ Siehe ², S. 2, 6, besonders Fußnote 34.
- ¹¹ 05.11.2012, StA Stuttgart, OStA Häußler, Verfügung zu Az. 1 Js 94142/10, S. 6 (jens-loewe.de)
- ¹² Gerhard Heimerl, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil II“, 1997
- ¹³ Vor dem VGH für Fernverkehr eingeräumt, aber unrichtig behauptet, es würde vom Regionalverk. kompensiert (⁴Rn. 61). Außerdem fehlen Abfertigungs- und notwendige längere Planhaltezeiten.
- ¹⁴ Bedeutung Spitzenstd. ist Schwanhäüßer ausweislich s. Gutachten v. 1994, 1997⁵, 2003 geläufig
- ¹⁵ Wulf Schwanhäüßer, „Entgegnungen auf die Einwendungen gegen das Projekt S21“, 21.02.2003
- ¹⁶ Ullrich Martin, „Vergleich der Leistungsfähigkeiten von S21 und K21“, hier ab S. 2287