

Fehlerhafte Entscheidungsgrundlage des Beschlusses des Stuttgarter Gemeinderats zur Zulässigkeit des 4. Bürgerbegehrens gegen Stuttgart 21

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317

christoph.engelhardt@wikireal.org

Garching, 28.07.2015

Am 02.07.2015 entschied der Stuttgarter Gemeinderat auf der Basis eines Gutachtens von Prof. Dr. Christian Kirchberg aus Karlsruhe (im Folgenden kurz zitiert als „Kirchb.“¹), das 4. Bürgerbegehren zur Kündigung des Finanzierungsvertrags des Projekts Stuttgart 21 durch die Stadt Stuttgart wegen des Leistungsrückbaus durch das Projekt als rechtlich unzulässig einzustufen. Die Beschlussvorlage der Stadt Stuttgart (kurz „Stadt“²) machte sich dieses Gutachten zu eigen (S. 2) und übernahm inhaltlich die Argumentation. Das Gutachten ist in sämtlichen wesentlichen Argumenten und im Ergebnis unzutreffend. Es besteht die Befürchtung, dass Beschlussvorlage und Gemeinderatsbeschluss durch die fehlerhaften Feststellungen des Gutachters fehlgeleitet wurden und die Entscheidung des Gemeinderats auf unrichtigen und unvollständigen Angaben beruht und somit rechtsfehlerhaft ist (vgl. VwVfG § 48). Die Hauptkritikpunkte zusammengefasst:

- I. Der städtische Gutachter hatte die Ansprüche an den Begründungstext eines Bürgerbegehrens willkürlich hoch angesetzt, insbesondere im Widerspruch zu der ~~von ihm selbst angeführten~~ Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (VGH). Unzulässig werden die Maßstäbe eines Kündigungsschreibens angelegt. Tatsächlich sind Gegenstand und Argumente des Bürgerbegehrens sowie die genannten Tatsachen zutreffend und hinreichend bezeichnet, der Vorwurf ungenauer zeitlicher Präzisierung nicht haltbar.
- II. Der Vorwurf einer falschen Tatsachenbehauptung, dass die Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 % nicht im Finanzierungsvertrag vereinbart sei, ist unzutreffend.
- III. Die angeführten Belege dafür, dass ein Leistungsrückbau objektiv nicht gegeben sei, sind sämtlich untauglich: Die VGH-Entscheidungen bestätigten vielmehr die geringe S21-Kapazität von nur 32 Zügen³/h, zu den Simulationen von Prof. Martin und dem Stresstest wurden die wesentlichen Fehler faktisch eingestanden, in der Diskussion über das MVI und der Anhörung zu PFA 1.3 ist die Betreiberseite bis heute die Entkräftung der Kritik schuldig bzw. der Vorhalt, entscheidende Fehler faktisch eingestanden zu haben, unwidersprochen.
- IV. Wesentliche Argumente (ein Großteil der Begründung) wurden unzulässig ausgeblendet.
- V. Die vom Gutachter verlangte Einhaltung einer 6-Wochen-Frist ist nicht einschlägig.
- VI. Selbst die für Stuttgart 21 günstigste Abschätzung bestätigt den Leistungsrückbau.
- VII. Die Auslassungen und Fehlbewertungen sind so gravierend, dass eine sachliche Entscheidungsgrundlage der Gemeinderatsentscheidung nicht gegeben ist und in Zweifel steht, ob eine Honorierung dieses Gutachtens durch die Stadt überhaupt gerechtfertigt ist.

Der Gutachter zitiert die vom VGH bestätigte S21-Kapazität von 32 Zügen/h, will aber gegenüber den zuletzt fahrenden 38 Zügen/h keinen Rückbau erkennen. Über diese ohnehin fehlerhafte Entscheidungsgrundlage hinaus kam es in der Aussprache des Gemeinderats zu weitreichenden Fehlinterpretationen. Durch den Beschluss, den Vertrauensleuten des Bürgerbegehrens kein Rederecht und somit kein rechtliches Gehör zu gewähren, konnten diese Unrichtigkeiten nicht vor der Abstimmung korrigiert werden. Bisher liegen die Protokolle der Gemeinderatsentscheidungen in dieser Sache vom 01. und 02.07.2015 noch nicht vor, daher behalten sich Initiatoren und Vertrauensleute des 4. Bürgerbegehrens weiteren Vortrag nach Auswertung der Protokolle vor.

Inhalt

I. Unzureichende Begründung des Bürgerbegehrens?	3
Konkretisierung und Spezifizierung	3
II. Unrichtige Tatsachenaussage?	4
Leistungsaussage 50 % erhöhtes Zugangebot	4
III. Ist der Leistungsrückbau objektiv nicht gegeben?	8
1. VGH 2006.....	8
2. VGH 2014.....	10
3. Martin 2005.....	12
4. Stresstest 2011.....	13
5. MVI-Diskussion 2012/2013.....	15
6. MVI-Papier 2013.....	16
7. 100-seitige Stellungnahme der DB.....	18
8. Keine Entkräftung der Leistungskritik auch in den neuesten Verfahren	20
IV. Vom Gutachter übergangene Argumentationen	21
1. Fehlende Berücksichtigung der „Verbesserung des Verkehrsangebots“:	21
2. Fehlende Berücksichtigung des aktuellen Bedarfs von 38 Zügen.....	22
3. Leistungsgrenze von 32,8 Züge wurde nicht gründlich geprüft	22
4. Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen übergangen.....	23
V. Vermeintliche Verfristung.....	25
1. Die 6-Wochen-Frist ist nicht einschlägig	25
2. Auch eine Verwirkung scheidet aus	25
VI. Leistungsziel, Minimalabschätzung zum Leistungsrückbau	26
1. Leistungsziel: Wachstum auch in der Spitzenstunde	27
2. Minimalabschätzung: Verbesserung des Zugangebots in Spitzenstunde	28
VII. Zusammenfassung: Sachliche und rechtliche Fehler im Gutachten	29
1. Fehler im Kirchberg-Gutachten	29
2. Mängel in Form und Tonfall.....	30
3. Vergütungsanspruch, Haftung und Beschädigung des Ansehens	30
Fazit	31
Einzelnachweise	32

Das Gutachten von Prof. Dr. Christian Kirchberg sowie die Beschlussvorlage der Stadt Stuttgart waren den Vertrauensleuten des 4. Bürgerbegehrens statt wie angekündigt mit 7 Werktagen nur mit 3 Werktagen Vorlauf vor den Entscheidungen im Gemeinderat zugestellt worden.⁴ Den Vertrauensleuten war dann jeweils durch mehrheitlichen Beschluss des Gemeinderats bzw. seines Verwaltungsausschusses (dort aufgrund der Stimme des grünen Oberbürgermeisters Fritz Kuhn) ein Rederecht verwehrt worden⁵ im Gegensatz noch zum ~~2.~~ Bürgerbegehren unter dem CDU-Oberbürgermeister Wolfgang Schuster. Am 02.07.2015 war Stadtrat Hannes Rockenbauch ebenfalls durch Mehrheitsbeschluss verwehrt worden, seine Kritik an Gutachten und Beschlussvorlage mit Kopien der grundlegenden Dokumente in einer Folienpräsentation zu belegen, obwohl gravierende Kritikpunkte schon öffentlich waren und Aufklärung verlangten⁶. Die Fraktion SÖS LINKE PLUS veröffentlichte diese Präsentation zwischenzeitlich im Internet.⁷

zur Wasser-
versorgung

Im Folgenden soll die Kritik zur Kenntnisnahme und zur weiteren Veranlassung durch das Rechtsamt der Stadt Stuttgart und ggf. durch das Regierungspräsidium Stuttgart dokumentiert werden.

I. Unzureichende Begründung des Bürgerbegehrens?

Konkretisierung und Spezifizierung

Der städtische Gutachter Prof. Dr. Christian Kirchberg kritisiert, die Begründung des 4. Bürgerbegehrens auf der Unterschriftenliste⁸ (Abb. 1, Folgeseite) sei nicht hinreichend konkretisiert und spezifiziert. Die Ansprüche, die hier zu stellen sind, hat der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in seiner jüngsten Entscheidung vom 21.04.2015 zum 2. Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 (VGH 2015⁹) in Rn. 70 klar dargelegt. Zu diesem 2. Bürgerbegehren war ebenfalls Kirchberg als städtischer Gutachter tätig gewesen. Seine jetzigen Anforderungen gehen jedoch deutlich über die vom VGH formulierten Vorgaben hinaus. Dagegen genügt das 4. Bürgerbegehren diesen Anforderungen augenscheinlich vollkommen, Sachverhalt und Argumente sind sowohl zutreffend als auch hinreichend konkret und spezifisch dargestellt.

- a) Der städtische Gutachter kritisiert an der Begründung des Bürgerbegehrens die fehlenden „konkreten Anhaltspunkte“, eine „unzureichende Konkretisierung“, etc. (Kirchb. S. 5/6, 8, 9, 12, 16). Er nennt die Begründung „unsubstantiiert, inhaltlich und zeitlich vollkommen unbestimmt und damit letztlich spekulativ“ (Kirchb. S. 16).
- Nach dem VGH sind „keine hohen Anforderungen“ an die Begründung eines Bürgerbegehrens zu stellen. Der städtische Gutachter geht jedoch darüber deutlich hinaus, wenn er formuliert, es seien „keine übertriebenen Anforderungen“ (Kirchb. S. 13) zu stellen.
 - Laut VGH geht es in der Begründung darum, „Sachverhalt und Argumente der Initiatoren“ darzustellen. Dass ersteres gelungen ist, belegt der Gutachter selbst, indem er zutreffend die entsprechenden Veröffentlichungen zur Thematik identifizierte (Kirchb. S. 10 f).
 - Im Unterschied zu der hier vom VGH geforderten Sicht der Initiatoren fordert Kirchberg hingegen die Bezugnahme auf „veröffentlichte Gegenäußerungen“ (Kirchb. S. 7) und bezieht sich diesbezüglich später wesentlich auf zwei entsprechende Dokumente, das sogenannte „MVI-Papier“³⁷ und die 100-seitige Stellungnahme der Bahn⁴² (Kirchb. S. 11), die jedoch beide erst nach dem Start des Bürgerbegehrens am 18.10.2013 öffentlich wurden und schon deshalb keine Berücksichtigung finden konnten.¹⁰
 - Während der VGH deutlich macht, dass in der Begründung kein ausführliches „Für und Wider“ gefordert ist, verlangt der städtische Gutachter Elemente eines Sonderkündigungsschreibens (Kirchb. S. 5, 7, 8, 12). Die Begründung des Bürgerbegehrens kann aber nicht ein Sonderkündigungsschreiben darstellen.
 - Der Gutachter liefert den Gegenbeweis dafür, dass die Begründung spezifisch genug ist, indem er zutreffend die entsprechenden Veröffentlichungen zur Thematik identifizierte (Kirchb. S. 9-12), die insbesondere selbst die Themen aus der Begründung des Bürgerbegehrens adressierten, die der Gutachter aber übergang (Abschnitt IV.2-IV.4).
- b) Der VGH stellt klar, dass in der Begründung des Bürgerbegehrens genannte „Tatsachen“ „zutreffend“ sein müssen. Dies ist eine selbstverständliche Grundvoraussetzung und sie wird auch bei dem 4. Bürgerbegehren eingehalten. Der städtische Gutachter stellt dies zwar in Bezug auf die in der Begründung genannte Erhöhung des „Zugangebots um ca. 50 %“ in Abrede. Tatsächlich hält jedoch diese Kritik der Prüfung nicht stand, siehe Abschnitt II.

Bürgerbegehren „Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt!“

Die unterzeichnenden Bürgerinnen und Bürger der Stadt Stuttgart beantragen im Wege eines Bürgerbegehrens nach § 21 GemO einen Bürgerentscheid zu der Frage:

Soll die Stadt Stuttgart ihre Mitgliedschaft im "Projekt Stuttgart 21" förmlich beenden, indem sie den Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 und ihm vorangehende Projektverträge gegenüber den Vertragspartnern wegen unzureichender Leistungsfähigkeit des Projekts Stuttgart 21 kündigt?

Begründung: Das Projekt „Stuttgart 21“ (S21 ohne Neubaustrecke Wendlingen-Ulm) soll den bestehenden 17-gleisigen Kopfbahnhof durch einen unterirdischen achtgleisigen Durchgangsbahnhof ersetzen, den Abstellbahnhof nach Untertürkheim verlagern und den Flughafen an den Fernverkehr anschließen. **Das Bürgerbegehren beruft sich auf das Recht der Stadt Stuttgart zum Ausstieg aus diesem Projekt aufgrund gestörter Geschäftsgrundlage bzw. neuer Sachlage** (insbes. § 60 VwVfG). Im Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 wurde vereinbart, dass das Projekt Stuttgart 21 zum Zweck der Verbesserung des Verkehrsangebots realisiert und das Zugangebot um ca. 50 % erhöht werden soll. Erst in jüngerer Zeit wurde aufgedeckt, dass die Gutachten, die der Planfeststellung zugrunde gelegt wurden, nachweisen, dass Stuttgart 21 nur auf 32 Züge ausgelegt ist und seine Leistungsgrenze bei 32,8 Zügen liegt – jeweils in der maßgeblichen Spitzenstunde. Zwar weist ein Gutachten von Prof. Ullrich Martin und der Stresstest der DB AG eine höhere Leistung aus. Beide sind jedoch mit erheblichen Fehlern behaftet, die erst jüngst teils schon eingestanden bzw. nachgewiesen wurden. Laut Fahrplan zur Zeit der Planung wie auch heute liegt der Verkehrsbedarf für den Stuttgarter Hauptbahnhof bei rund 38 Zügen in der morgendlichen Spitzenstunde. S21 könnte diese Zahl an Zügen nicht bewältigen. Der Kopfbahnhof hat darüber hinaus Reserven und kann bis ca. 50 Züge pro Stunde leisten. Auch die Fußgängeranlagen von S21 wurden nur für die Reisenden aus 32 Zügen pro Stunde dimensioniert und sind selbst für diese nicht ausreichend leistungsfähig. **Das Projekt Stuttgart 21 ist ungeeignet, den vertraglich vereinbarten Zweck zu erreichen;** Nachbesserungen sind nicht in ausreichendem Maße möglich. **Die Geschäftsgrundlage ist entfallen. Die Kündigung ist auch geboten, um schwere Nachteile für das Gemeinwohl zu verhüten.** Bei Kenntnis dieser Sachlage hätte sich die Stadt nicht am Projekt beteiligt und dafür keine Zuschüsse vereinbart. Eine weitere Beteiligung der Stadt Stuttgart an S21 ist unzumutbar, weil damit schwere und nicht korrigierbare Schäden für den Schienenverkehr verbunden wären. **Die Bürgerschaft soll daher jetzt entscheiden, ob der Ausstieg aus dem Projekt wegen des Leistungsabbaus notwendig ist.**
Kostendeckung: Die wirksame Vertragsbeendigung würde die künftigen Zahlungen der Stadt beenden, sie also kostenmäßig nicht belasten. Würde als Folge davon das Projekt beendet werden, so hat die Stadt mit einem Anteil an den Kosten des Ausstiegs und des Rückbaus zu rechnen. Dieser wäre aber deutlich geringer als der Betrag, den die Deutsche Bahn AG in diesem Falle der Stadt für die dann fällige Rückabwicklung der S 21-Grundstücksverträge zu bezahlen hat. Ein Kostenrisiko wegen eines Rechtsstreits allein über die Berechtigung der Kündigung erscheint gering, weil das Verwaltungsgericht darüber bereits im zu erwartenden Streitfall anlässlich der Zulassung des Bürgerbegehrens entscheiden wird.
Vertrauenspersonen: Marc Braun, Dipl.-Ing. Hans Heydemann, Dipl.-Geogr. Joris Schoeller.

Bitte lesbar schreiben! Unterschreiben dürfen nur Bürgerinnen und Bürger der EU, deren **Hauptwohnsitz** seit mindestens drei Monaten in Stuttgart ist und die das 16. Lebensjahr vollendet haben.

Nr.	Vorname	Nachname	geboren am	Straße / Hausnr.	PLZ	Ort	Datum	Unterschrift
1					70	Stuttgart		
2					70	Stuttgart		

Abb. 1: Unterschriftenliste des 4. Bürgerbegehrens zum Leistungsrückbau (Ausschnitt, pdf online). Die Begründung gibt „Sachverhalt und Argumente der Initiatoren“ hinreichend konkret und spezifisch wieder, schon aus praktischen Gründen ist eine tiefergehende Begründung an dieser Stelle gar nicht möglich. Weitere Informationen wurden in dem [Flyer](#) zum Bürgerbegehren und auf der weiter unten auf der Liste erwähnten Homepage [leistungsrueckbau-s21.de](#) gegeben.

- c) Der VGH stellte überdies klar: „Es [ist] vorrangig Sache der abstimmungsberechtigten Bürger, sich selbst ein eigenes Urteil darüber zu bilden“. Zum 4. Bürgerbegehren gab es dazu umfassende und offenkundig hinreichende Möglichkeiten:
- Die Homepage bietet umfassende Informationen,¹¹ insbes. zu den technischen Fragen.¹²
 - Der Informations-Flyer (online¹³) wurde auch über 40.000-mal gedruckt und verteilt.
 - Es gab eine eigene Informationsveranstaltung am 18.11.2013, die Videos sind online.¹⁴
- d) Der Gutachter kritisiert auch die unzureichende zeitliche Spezifizierung (Kirchb. S. 7, 16). Diese wird jedoch auch vom VGH nicht in der Form verlangt. Die in der Begründung gemachten Aussagen „in jüngerer Zeit“ und „jüngst“ sind einerseits zutreffend und andererseits ist das Bürgerbegehren auch nicht von Verfristung bedroht (siehe Abschnitt V).

II. Unrichtige Tatsachenaussage?

Leistungsaussage 50 % erhöhtes Zugangebot

Der städtische Gutachter unterstellt eine unrichtige Tatsachenaussage als Bestandteil der Begründung des Bürgerbegehrens (Kirchb. S. 12):

„Das beginnt bereits mit der zum Ausgangspunkt der weiteren Überlegungen gemachten Behauptung, der Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009, den die LHS Stuttgart nach Vorstellung der Initiatoren des Bürgerbegehrens gegenüber ihren Vertragspartnern aufkündigen soll, beinhalte die »Vereinbarung« einer Erhöhung des Zugangebots aufgrund des Projekts Stuttgart 21 um ca. 50 %; das ist so eindeutig unzutreffend und auch das in den Anlagen zu der Finanzierungsvereinbarung in Bezug genommene „Betriebszenario BVWP 2003“ ent-

hält insoweit nur eine auf den Gesamttag abgestellte Zielvorstellung, was über die Leistungsfähigkeit in der hierfür maßgeblichen Spitzenstunde nichts aussagt.“

Er schreibt außerdem an früherer Stelle (Kirchb. S. 6/7):

„Weder im Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 noch in den dort in Bezug genommenen, vorangehenden Projektverträgen ist »vereinbart« worden, dass aufgrund des Projekts Stuttgart 21 »das Zugangebot um ca. 50 % erhöht werden soll«. Eine entsprechende Zielvorstellung gegenüber dem Angebot von 2001 ist lediglich dem »Betriebsszenario BVWP 2003« (= »Bundesverkehrswegeplan«) zu entnehmen, auf den die Anl. 3.2a der Finanzierungsvereinbarung vom 02.04.2009 Bezug nimmt (s. den dortigen Anhang 1, S. 6). Allerdings beziehen sich die dort und im Folgenden (ab S. 7 des Anhangs) genannten Zugzahlen alle auf den Gesamttag und nicht auf die Spitzenstunde, die letztlich den Maßstab für die Leistungsfähigkeit darstellt.“

a) Dem ist zunächst entgegenzuhalten, dass diese Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und die Bewältigung des Angebots gemäß dem Betriebsszenario BVWP 2003 sehr wohl als Vertragsgegenstand vereinbart worden waren:

- Das „Betriebsszenario“ gemäß Anlage 3.2 des Finanzierungsvertrags (Fin.vertr.¹⁵) wird im Haupttext des Vertrags ausdrücklich als „Vertragsgegenstand“ und „Projektgrundlage“ bzw. „Projektbeschreibung“ (Fin.vertr. § 3 Abs. 2) und als „Vertragsbestandteil“ (§ 16 Abs. 15) ausgewiesen. Im Anhang wird es im Detail charakterisiert:
- Dieses Betriebsszenario „BVWP 2003“ weist eine „Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 %“ „gegenüber dem Angebot von 2001“ (siehe Abb. 2) als „Anforderung“ des Projekts aus (Fin.vertr. Anlage 3.2a Anh. 1 Ziff. 3.1).
- Das Betriebsszenario „BVWP 2003“ umfasst insbesondere auch die Spitzenstunde: *„Im Ergebnis der Überprüfung der bisher zugrunde gelegten (Betriebsszenario 2015) und jetzt zum Betriebsszenario BVWP 2003 aktualisierten Daten ergibt sich, dass gegenüber der Bestandsbelastung in den Knoten Stuttgart und Ulm/Neu-Ulm sowie im Korridor eine deutliche Verkehrssteigerung zu erwarten ist. Auch ist die Belastung in den für die Bemessung der Infrastruktur maßgeblichen Spitzenstunden in beiden Betriebsszenarien im Wesentlichen gleich. Damit kann die Plausibilität der der Planrechtfertigung zugrunde gelegten Betriebsszenarien bestätigt werden.*“ (Anlage 3.2a Anh. 1 S. 5 Ziff. 1.3.3)
- Die Zugfahrten (Ankünfte und Abfahrten) dieses Szenarios sind „maßgebend für die Bemessung der geplanten Infrastruktur“ (Anlage 3.2a Anh. 1 Ziff. 2).
- Sie werden als „Angebot“ genannt, das S21 ermöglichen soll (Anl. 3.2a Anh. 1 Ziff. 3.2).

Es erscheint somit unzweifelhaft, dass das Zitat in Bezug auf die „Vereinbarung“ im Finanzierungsvertrag eine zutreffende Tatsachenbehauptung darstellt.

b) Das Betriebsszenario BVWP 2003 ist überdies auf einem zweiten Weg Vertragsgegenstand. Der Planfeststellungsbeschluss des PFA 1.1¹⁶ vom 28.01.2005 ist laut § 3 Abs. 3 des Finanzierungsvertrags ebenfalls "Vertragsgegenstand":

- In diesem Beschluss wurde bestätigt, dass das Betriebsszenario "BVWP 2003" "die erwartete Verkehrsnachfrage wird befriedigen können (PFB 1.1¹⁶ S. 150),
- dass es in der Tageszugzahl unter dem für die "Dimensionierung und Planung" entscheidenden Betriebsszenario liegt (PFB 1.1 S. 147-149),
- sich aber in den für die "Bemessung der Bahnhofskapazitäten ausschlaggebenden Hauptverkehrszeiten/Spitzenstunden nicht vom Betriebsszenario 2015 unterscheidet" (PFB 1.1 S. 154, 150), siehe auch zuvor.

3. Anforderungen an die Streckenleistungsfähigkeit im Korridor Stuttgart – Ulm

3.1 Anforderungen an die künftige Eisenbahninfrastruktur des Bahnknotens Stuttgart

Das Betriebsszenario BVWP 2003 sieht für die Zukunft eine Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 % im Bahnhof Stuttgart Hbf und um ca. 30 % in Ulm Hbf gegenüber dem Angebot von 2001 vor. Die Gegenüberstellung dieser Zugangebote mit denen des

Jahres 2001 verdeutlicht die Bedeutung dieser Angebotserweiterung.

3.2 Verkehrsangebot/ Züge ab Stuttgart (heute und 2015⁵)

Das Betriebsszenario BVWP 2003 sieht für 2015 folgende werktägliche Ankünfte bzw. Abfahrten im Stuttgarter Hauptbahnhof vor:

⁵ Hier sind nur die im Takt verkehrenden Züge dargestellt, daher weichen die Zahlen sowohl von denen des Fahrplans 2001 als auch von denen des Betriebsszenarios BVWP 2003 - nach unten - ab.

Abb. 2: Finanzierungsvertrag: „Anforderung“ von 50 % Wachstum ohne Einschränkung. Die unter 3.2 genannten Zahlen für den ganzen Tag bzw. für Taktverkehre (Fußnote 5) sind nur eine „Verdeutlichung“ dieser Aussage, die sich ohne jede Einschränkung auf das gesamte Angebot von 2001 bezieht, also auch auf die Spitzenstunden (Finanzierungsvertrag Anlage 3.2a Anh. 1 S. 6, 7 in Ausschnitten, Hervorhebungen durch den Autor).

- c) In der Begründung des Bürgerbegehrens wird die Aussage der 50 %-igen Erhöhung des Zugangebots aus dem Finanzierungsvertrags ohne weitere Spezifizierung zitiert. Es ist der städtische Gutachter, der die 50 % (allein) auf die Spitzenstunde bezieht. Insofern geht seine Beschwerde, die 50 % bezögen sich auf Zahlen des Gesamttags, fehl. Der Vorwurf einer unzutreffenden Tatsachenbehauptung ist damit nicht zu halten.
- d) Davon unabhängig ist die Frage, ob die 50 %-ige Erhöhung des Zugangebots tatsächlich einer Einschränkung unterliegt.

Der städtische Gutachter schreibt (Kirchb. S. 7): „*Allerdings beziehen sich die dort und im Folgenden (ab S. 7 des Anhangs) genannten Zugzahlen alle auf den Gesamttag.*“

Und Stuttgarts Oberbürgermeister Fritz Kuhn berief sich in den Aussprachen des Gemeinderats auf die Fußnote,⁵ die in der Überschrift zu Ziff. 3.2 des Anhangs die nachfolgend gezeigten Zahlen auf die „im Takt verkehrenden Züge“ einschränkt (Abb. 2).

Der Unterzeichner vertritt dagegen die Interpretation, dass die 50 % Erhöhung keiner Einschränkung unterliegen.

- Zunächst einmal ist die Aussage mit der Erhöhung des Zugangebots ohne Fußnote und ohne jede Einschränkung. Insofern sollte sie für die Vertragspartner bedeuten, dass die Erhöhung gegenüber dem gesamten Angebot von 2001 gilt, insbesondere auch in der

maßgeblichen Spitzenstunde. Auf keinen Fall lässt diese Passage erwarten, dass in der Spitzenstunde auch kein Wachstum oder gar ein Rückgang, also ein Rückbau der Kapazität bzw. die Schaffung eines Engpasses im Bahnverkehr vertraglich zugelassen sein sollte.

- Entscheidend ist nun der letzte Satz von Ziffer 3.1 (Abb. 2):
„Die Gegenüberstellung dieser Zugangebote mit denen des Jahres 2001 verdeutlicht die Bedeutung dieser Angebotserweiterung.“
Dieser Satz stellt den Bezug zu der nachfolgenden Ziffer 3.2 mit den Ganztageszahlen der Taktverkehre her.
- Die Formulierung „dieser Zugangebote“ schafft vermeintlich eine Verbindung zwischen Ziffer 3.1 und 3.2. Diese wäre gegeben, wenn eine Formulierung gewählt worden wäre, wie: „Diese Zugangebote, für die auch das angegebene Wachstum gilt, entsprechen den nachfolgend aufgeführten Ganztageszahlen der Taktverkehre.“ Es soll aber „die Gegenüberstellung dieser Zugangebote“ nur etwas „verdeutlichen“ wozu „diese Zugangebote“ in Ziffer 3.2 in der erwähnten Form eingeschränkt werden. Es besteht keine Rückwirkung auf Ziffer 3.1.
- Folgende Übertragung des Problems auf einen Autokauf verdeutlicht die Problematik:
Ein Auto wird verkauft. Im Kaufvertrag steht, das Auto habe 150 PS (ohne Einschränkung). Es folgt der Satz: Diese Leistung wird verdeutlicht durch das markante Motorengeräusch des Fahrzeugs. Der Wagen hat dann nur 100 PS, aber der Verkäufer beruft sich darauf, er habe ja nur beschrieben, dass das Motorengeräusch sich anhört wie 150 PS.
Die Rückgabe dieses Autos sollte in Ordnung gehen, gleichermaßen sollte auch für Stuttgart 21 der ja im Übrigen von der Bahn in Stresstest und PFA 1.3-Anhörung schon anerkannte Anspruch für das entsprechende Wachstum in der Spitzenstunde bestehen.

e) Die Klärung der vorgenannten Frage, ob die 50 % Erhöhung einer Einschränkung unterliegen, hat jedoch eigentlich für die vorliegende Ausarbeitung nur akademischen Wert.

- Die Zitierung in der Begründung des Bürgerbegehrens war ohnehin korrekt, wie zuvor gezeigt (Buchstabe b). Die Zulässigkeit des 4. Bürgerbegehrens ist von der möglichen Einschränkung der 50 % auf bestimmte Verkehre unbeeinträchtigt.
- Hätte der städtische Gutachter und Stuttgarts Oberbürgermeister recht, würde der Finanzierungsvertrag in ein neues Dilemma, nämlich das einer unbestimmten Leistungsvereinbarung laufen (nachfolgend, Buchstabe g)
- Der Finanzierungsvertrag würde außerdem einen Rechtsbruch begünstigen, da nach § 11 AEG ohne vorherige Beantragung kein Rückbau der Eisenbahninfrastruktur (hier Verringerung der Kapazität in der Spitzenstunde) zulässig ist (nachfolgend Buchstabe h).
- Darüber hinaus ist der Leistungsrückbau so ausgeprägt, dass es darauf gar nicht ankommt, ob 50 % Wachstum geplant sind, der Rückbau unterschreitet den aktuellen Bedarf, also den Ausgangspunkt für jegliches Wachstum (siehe Abschnitt VI.).

Es ist also weder die Formulierung des 4. Bürgerbegehrens unrichtig, noch ist der Leistungsrückbau wegen einer falschen Zuordnung der 50 % objektiv nicht gegeben. Die 50 % in der Begründung des Bürgerbegehrens illustrieren in korrekter Zitierung den im Vertragsgegenstand niedergelegten Wachstumsanspruch (ob auf Ganztageszahlen von Taktverkehren bezogen oder nicht).

Dieser Punkt sollte jedoch dennoch geklärt werden, wenn es um die folgenden Fragen geht:

- Ist der S21-Finanzierungsvertrag nichtig oder anfechtbar aufgrund der unbestimmten Leistungsvereinbarung oder des impliziten Rechtsbruchs bezüglich § 11 AEG¹⁸?
 - Ist ein Bürgerentscheid noch nötig oder ist die Stadt zur Abwendung von größerem Schaden nicht sogar gezwungen, umgehend wegen Wegfalls der Geschäftsgrundlage von sich aus den Finanzierungsvertrag kündigen?
 - Welche Haftungsfragen ergeben sich infolge der Kündigung aus diesen grundlegenden Mängeln im Vertrag?
- f) Unabhängig von den vermeintlichen 50 % Wachstum ist im Finanzierungsvertrag eindeutig die „Verbesserung des Verkehrsangebots“ (Abs IV.1) festgeschrieben, diese Untergrenze der Leistung reicht vollkommen aus, den Leistungsrückbau zu entscheiden (Abschnitt VI.).

Was wäre die Konsequenz, wenn der städtische Gutachter und Stuttgarts Oberbürgermeister Kuhn Recht hätten und die Erhöhung des Zugangebots um 50 % sich nicht auch auf die Spitzenstunde bezieht?

- g) Dann wäre die zu erbringende Leistungsfähigkeit unbestimmt. Die Kapazität (gemessen an der maßgeblichen Spitzenstunde) könnte auch verringert werden. Dann hätten Stadt und Land einen Vertrag mit einer an maßgeblicher Stelle unbestimmten Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Im Privatrecht macht eine nicht hinreichend bestimmte Leistungsvereinbarung einen Vertrag nichtig.¹⁷ Das Projekt Stuttgart 21 könnte die Kapazität verbessern oder auch verringern. Eine solche Leistungsvereinbarung wäre definitiv nicht hinreichend bestimmt.
- h) Darüber hinaus würde diese Unbestimmtheit einem Verstoß des Finanzierungsvertrags gegen § 11 AEG¹⁸ Vorschub leisten, was den Vertrag rechtlich angreifbar macht. Eine Verringerung der Kapazität ist nach § 11 AEG nur auf Antrag (der hier nicht erfolgte) zulässig.

III. Ist der Leistungsrückbau objektiv nicht gegeben?

Der Gutachter der Stadt Stuttgart führt als wesentlichen Teil seiner Begründung aus, für einen Leistungsrückbau lägen „konkrete Anhaltspunkte“ auch „objektiv nicht vor“ (Kirchb. S. 9/10, s.a. S 12, 16). Er führt dafür 7 Dokumente an (Kirchb. S. 10 ff), diese sind jedoch sämtlich nicht geeignet, die Kritik zu entkräften, wie nachfolgend gezeigt wird, oder sie wurden schon in der Begründung des Bürgerbegehrens ausdrücklich als Beleg für den Leistungsrückbau angeführt (s.a. Abb. 3 auf der Folgeseite). Der Gutachter übergeht diese Kritik der Fehlerhaftigkeit etwa des Martin-Gutachtens und des Stresstests vollkommen. Darüber hinaus findet sich auch in den neuesten Vorgängen, die die Leistungskritik behandelten, keine Entkräftung der Leistungskritik.

1. VGH 2006

Der städtische Gutachter führt zwei Urteile des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg als Bestätigung der Leistungsfähigkeit an. Er behauptet, die „zu Grunde liegenden Annahmen zur Leistungsfähigkeit des neuen Hauptbahnhofs haben sich im Rahmen der dagegen geführten Gerichtsverfahren bewährt“ (Kirchb. S. 10). Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hatte jedoch in seinem Urteil vom 06.04.2006 (VGH 2006¹⁹) faktisch den Leistungsrückbau durch Stuttgart 21 bestätigt, aber nicht als solchen erkannt. Ursache waren die täuschenden Ergebnisdarstellungen in den entsprechenden Gutachten zur Leistungsfähigkeit, in denen wesentliche

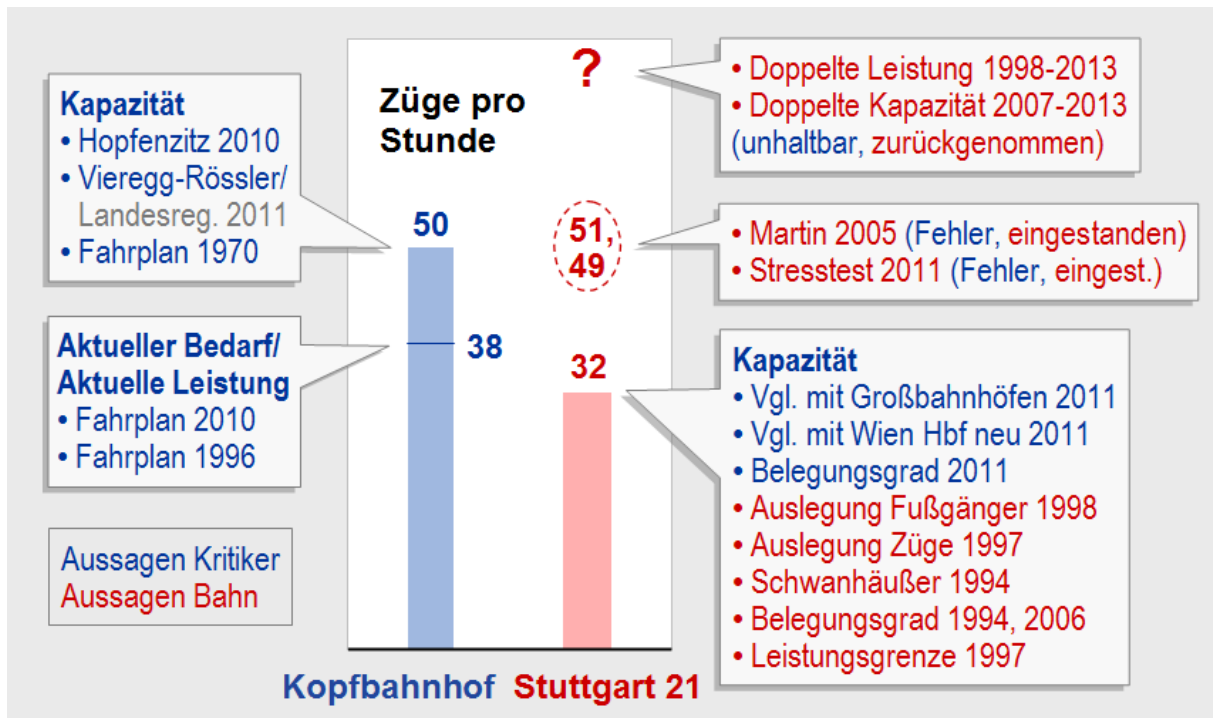


Abb. 3: Aussagen zur Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Während der Kopfbahnhof ggü. den heute abgefertigten rund 38 Zügen pro Stunde noch Reserven bis zu einer Kapazität von rund 50 Zügen hat, ist Stuttgart 21 nur auf 32 Züge ausgelegt, wie 2014 vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg bestätigt. Höhere Versprechungen waren unhaltbar oder ihre Fehler wurden schon von der Bahn bzw. von ihrem Gutachter eingestanden. (Abbildung zur Erläuterung des Bürgerbegehrens im *Flyer* und auf leistungsruueckbau-s21.de).

Angaben fehlten oder unrichtig bzw. irreführend dargestellt worden waren. 2014 wurde vom VGH dann lediglich die Rechtskraft dieser Entscheidung bestätigt, ausdrücklich nicht die Rechtmäßigkeit, bzw. ausreichende Leistungsfähigkeit des Projekts (siehe Folgeabschnitt III.2).

- a) Das VGH-Urteil von 2006 bestätigte S21 als „ausreichend und zukunftsicher bemessen“ (Rn. 57) mit nur „32 bis 35 Gleisbelegungen pro Stunde“ (Rn. 59). Das ist im Widerspruch zu den zur Zeit der Planung im Kopfbahnhof schon fahrenden 38 Zügen pro Stunde (Fahrplan 1996 ab 6:40 Uhr, siehe Nachf.⁴³ S. 93) und dem in der Planfeststellung geplanten Wachstum in den relevanten Betriebsprogrammen 2010+X bzw. 2015 (PFB 1.1 S. 147-154), für die insbesondere keine Reduktion des Verkehrs in der Spitzenstunde angegeben wurde.
- b) Das in sich widersprüchliche VGH-Urteil von 2006 kam durch zahlreiche unrichtige und unvollständige Angaben zustande und unterlag folgeschweren Missverständnissen, unter anderem:²⁰
 - Das Gutachten von Prof. Gerhard Heimerl 1997²¹ war für das Planfeststellungsverfahren um alle Zahlen und Darstellungen bereinigt worden, die die ungenügende Leistung sichtbar gemacht hätten (das Gutachten war um 1/3 gekürzt worden, zahlreiche Grafiken und Anlagen fehlten, Nachf.⁴³ S. 31). Die relevantesten Informationen für die Einordnung der Leistungsfähigkeit waren so vor Genehmigungsbehörde und VGH verborgen worden.
 - Insbesondere wurde die Auslegung der Spitzenstunde auf 32 Züge versteckt und die Tagesleistung sowie ihre Struktur getilgt.

- Auch fehlte der Vergleich der Leistungsfähigkeit („32 bis 35 Gleisbelegungen“) mit dem Ist (38 Züge) und dem Soll (dem Wachstum laut den Betriebsprogrammen BVWP 2010+X bzw. BVWP 2015).
 - Auch im Gutachten von Prof. Wulf Schwanhäußer 1997 wurde die Leistungsgrenze von 32,8 Zügen (vgl. Abschnitt IV.3, Abb. 7) nicht in der Zusammenfassung dargestellt. Die Auslegung auf 32 bis 35 Züge wurde missverständlich beschrieben und es wurde täuschend auf das irrelevante Szenario E verwiesen.
 - Die Personenstromanalyse auf Basis von 32 Zügen war nicht veröffentlicht worden.
- c) 2014 wurde vom VGH ausdrücklich nur die Rechtskraft, nicht die Rechtmäßigkeit dieses Urteils von 2006 bestätigt:

2. VGH 2014

2014 wurde das Urteil von 2006 erneut vom VGH überprüft (VGH 2014²²). Diesem Urteil ist jedoch nicht zu entnehmen, dass die „Annahmen zur Leistungsfähigkeit“ sich in einer Weise „bewährt“ hätten, dass sie bestätigen würden, dass der Leistungsrückbau „objektiv nicht vorliegen“ würde, wie es der städtische Gutachter verstehen will (Kirchb. S. 9/10). Im Gegenteil: Erneut wird der Rückbau faktisch bestätigt mit der Bestätigung der Kapazität des Tiefbahnhofs von 32 Zügen/h und dem Hinweis auf die Kapazität des Kopfbahnhofs von 50 Zügen. In dem Urteil wird hieraus jedoch kein Rückschluss gezogen, weder im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit noch auf den Schaden für das Gemeinwohl.

- a) In dem Urteil von 2014 wurde lediglich die Rechtskraft bestätigt und nicht die Rechtmäßigkeit. Dies wird beispielsweise an den folgenden Stellen (VGH 2014²²) deutlich:
- Leitsatz: „Die Beeinträchtigung des Eigentums infolge eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses stellt jedenfalls grundsätzlich keinen schweren Nachteil für das Gemeinwohl im Sinne des § 49 Abs 2 S 1 Nr 5 VwVfG dar, selbst wenn mehrere Eigentümer betroffen sind und sich die Eigentumsbeeinträchtigungen als rechtswidrig erweisen. (Rn. 55)“ D.h. entscheidend für die Urteilsfindung war lediglich die Frage, ob zur Durchbrechung der Rechtskraft das Gemeinwohl durch eine möglicherweise rechtswidrige Enteignung hinreichend beeinträchtigt ist. Über die Rechtswidrigkeit selbst (ggf. auch durch den Leistungsrückbau) wurde jedoch in dem Urteil nicht entschieden.
 - Zur Bedeutung der Rechtskraft und dass es dem VGH zur Leistungsfähigkeit allein um die Frage ging, ob die Kapazität des Tiefbahnhofs eine neue Tatsache im Sinne der Rechtskraftdurchbrechung sei, siehe insbesondere die Randnummern 42 bis 48 (s.a. Folgepunkt b).
 - Unverständlich ist, warum der VGH in seiner Urteilsbegründung für den Schaden am Gemeinwohl allein die Enteignung eines Anwohners heranzieht (Rn. 55) und nicht den Rückbau der Kapazität, der ja augenscheinlich in gravierender Weise gegeben ist (siehe nachfolgend Buchstabe c) und einen gravierenden bahnverkehrlichen Engpass im Südwesten Deutschlands schafft.
 - Anmerkung zur alleinigen Bestätigung der Rechtskraft durch den VGH 2014: Somit ist auch die Äußerung von Peter Sturm, dem Vorstand des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm für Risiko- und Vertragsmanagement, zu der Abweisung der Revision zum VGH-Urteil von 2014 durch das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig vom 27.05.2015,²³ die sich gleich-

ermaßen auf die vorgenannte Argumentation des VGH 2014 stützt, vollkommen unzutreffend:

„Wir freuen uns, dass die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs zur Rechtmäßigkeit der Planfeststellungsbeschlüsse höchstrichterlich bestätigt wurde“²⁴

Diese Äußerung lässt an der juristischen Qualifikation des Projektvorstands zweifeln.

b) Im neuen Urteil des VGH von 2014²² wurde hingegen ausdrücklich die Kapazität von 32 Zügen für S21 bestätigt:

- Rn 46: *„Daraus folgt, dass die Kapazität des geplanten Durchgangsbahnhofs - entgegen dem Vortrag des Klägers - stets bekannt war. Dass sie ausreichend und zukunftsicher bemessen ist, wurde vom Kläger von Anfang an bestritten und war Gegenstand der Erörterung und der Befragung der Gutachter in der mündlichen Verhandlung des vom Kläger betriebenen Klageverfahrens - 5 S 848/05 -. Der Kläger hat zwar seinerzeit nicht vorgebracht, die Kapazität des neuen Durchgangsbahnhofs (32 Züge) bleibe hinter derjenigen des bestehenden Kopfbahnhofs (50 Züge) zurück, worauf er nun maßgeblich abhebt. Auch insoweit liegt jedoch keine neue Tatsache vor. Denn der Kläger behauptet nicht, dass sich die Kapazität einer der beiden Bahnhöfe verändert habe. Dafür ist auch nichts ersichtlich. Vielmehr handelt es sich bei dem vom Kläger vorgenommenen Vergleich der Kapazitäten nur um eine neue Argumentation, die belegen soll, dass die Kapazität des neuen Bahnhofs entgegen der bisherigen Einschätzung doch nicht ausreichend bemessen sei. Dies stellt eine neue Bewertung unveränderter Tatsachen dar. ...“*
- Rn. 47: *„b) Angesichts der dargestellten Situation kann von einem „Beweisnotstand“, wie ihn der Kläger für sich reklamiert, nicht gesprochen werden. Insbesondere ergab sich die Kapazität von 32 Zügen pro Stunde bereits aus dem Gutachten von Prof. Schwanhäußer, das dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag und das auch Gegenstand des Verfahrens 5 S 848/05 war. [...]“*

Aber die aus dieser Feststellung naheliegenden Schlüsse wurden nicht gezogen:

c) Der städtische Gutachter gibt die letzte Passage von Rn. 46 wie folgt wieder (Kirchb. S. 9): *„Die Behauptung, die Kapazität des neuen Durchgangsbahnhofs (32 Züge) bleibe hinter derjenigen des bestehenden Kopfbahnhofs (50 Züge) zurück, stelle lediglich eine neue Bewertung unveränderter Tatsachen dar.“* Die Frage, ob also

$$\underline{32 < 50}$$

ist, wurde vom VGH auch in seinem Urteil von 2014 nicht beantwortet. Er macht keine Aussagen darüber, ob die S21-Leistungsfähigkeit ausreicht oder geringer ist als die des Kopfbahnhofs. Im Rahmen des 4. Bürgerbegehrens ist jedoch diese neue Bewertung unveränderter Tatsachen sehr wohl zulässig und sie kann auch weitgehend ohne bahnwissenschaftliche Vorbildung vorgenommen werden.

d) Der städtische Gutachter stellt die Stellungnahmen des Unterzeichners in diesem Verfahren unzutreffend als „Einzelmeinung“ dar (Kirchb. S. 9). Er stützt sich dabei jedoch auf die gleichermaßen unrichtige Einschätzung des VGH von 2014, der ohne Beleg behauptet hatte, „der Meinung von Dr. Engelhardt steht nach wie vor die Meinung der Gutachter der Beigeladenen entgegen“ (VGH 2014 Rn. 48). Diese Gutachter hatten sich jedoch seit 2006 nicht mehr vor dem VGH eingelassen und die Kritik des Unterzeichners ist maßgeblich nicht mit seiner „Meinung“ sondern mit den Aussagen eben der vom Gericht anerkannten Gutachter begründet. Die Unterlagen der Planfeststellung sowie die Aussagen der Bahn und ihrer

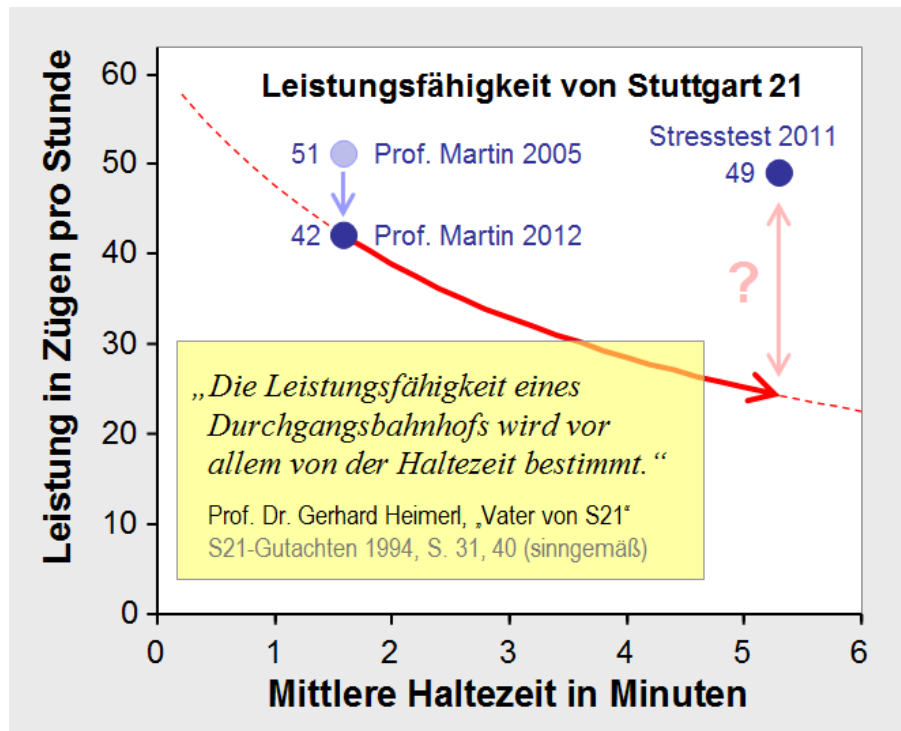


Abb. 4: Leistungsaussagen von Prof. Martin im Vergleich zum Stresstest. Die Leistungsfähigkeit nimmt laut Prof. Heimerl entsprechend der von ihm und Prof. Schwanhäuser wiederholt eingesetzten Bahnhofsplaner-Kenngröße „Belegungsgrad“ (rote Trendlinie) mit zunehmender Haltezeit ab. Die von Prof. Martin bei einer Haltezeit von im Mittel 1,6 Minuten bestimmte Kapazität „nahe“ 42 Zügen entspricht somit weniger als rund 30 Zügen bei Haltezeiten nahe der des Stresstests. Die Martin-Untersuchung stellt somit den Stresstest deutlich in Zweifel. (Abbildung zur Erläuterung der Größen von leistungsrueckbau-s21.de.)

Gutachter zu lesen und zu zitieren, kann nicht verwehrt werden – dieses kann nicht als „Einzelmeinung“ abgetan werden. Darüber hinaus war 2014 vor dem VGH auch eine Umfrage unter internationalen Experten für die Kapazität von Bahninfrastruktur geltend gemacht worden,²⁵ was vom VGH gleichermaßen übernommen worden war.

3. Martin 2005

Der städtische Gutachter führt auch das Gutachten von Prof. Ullrich Martin vom VWI Stuttgart aus 2005²⁶ als Beleg für die ausreichende Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 an (Kirchb. S. 10). Er übergeht dabei insbesondere den Hauptkritikpunkt, der insbesondere nicht in der von ihm zu diesem Zweck zitierten Quelle entkräftet wird.

- Wie der städtische Gutachter das Gutachten von Prof. Martin, das in der Begründung des Bürgerbegehrens mit seinen eingestandenen Fehlern als ein wesentliches Argument für den Leistungsrückbau genannt wurde, einfach unkommentiert als Beleg für das Gegenteil anführen kann, ist schwer verständlich und wird auch von Kirchberg nicht erläutert.
- Zum Gutachten von Prof. Martin wurde dazu sowohl im Flyer¹³ zum Bürgerbegehren wie auf der Homepage²⁷ vor allem auf dessen Rücknahme seiner früheren Kapazitätsaussage von 51 Zügen pro Stunde auf einen Wert „nahe“ 42 Zügen hingewiesen (Abb. 4). Auch in der

vom städtischen Gutachter zitierten (Kirchb. S. 11) Einwendung des BUND war „insbesondere“ auf diesen Punkt hingewiesen worden (Einwend. S. 21). Martins Rücknahme seiner Kapazität war außerdem wesentlicher Auslöser für das Bürgerbegehren (Abschnitt 1 V.2 b).

- c) Wird unterstellt, dass Kirchberg die 100-seitige Stellungnahme (Kirchb. S. 11) auch als „Widerlegung“ der Kritik am Martin-Gutachten wertet, ergibt sich hierzu ein Problem. Denn dort wird gerade zu dem zentralen Kritikpunkt eine Aussage ohne jede Gegenargumentation gemacht: Martins Rücknahme seiner Kapazitätsaussage „gehe zur sicheren Seite“ (Stellungn. S. 47). Das besagt im Wesentlichen nur, dass die Zugzahl reduziert wurde. Entkräftet wird dieser Kritikpunkt dadurch nicht, sondern vielmehr bestätigt.
- d) Dies wurde wie die anderen unhaltbaren Argumentationen der Bahn zum Martin-Gutachten in dem vom städtischen Gutachter ebenfalls ausgeblendetem Nachforderungskatalog thematisiert und dabei die Argumentation der Bahn entkräftet (Nachf. ⁴³ S. 40-45).
- e) Martins Kapazitätswert nahe 42 Zügen reduziert sich weiter, wenn die von ihm viel zu kurz angesetzte Haltezeit von im Mittel 1,6 Min. auf realistische Werte korrigiert wird, dann bleiben keine 32 Züge übrig²⁷ (s.a. ERI 01/2005⁴⁵).
- f) Der Gutachter löst die Diskrepanz zwischen den von ihm hier behaupteten „deutlichen Kapazitätsreserven“ von Prof. Martin (Kirchb. S. 10) (dies referenziert offenbar auf den „optimale Leistungsbereich“ mit bis zu 51 Zügen pro Stunde) zu der von ihm laut VGH zitierten Kapazität des Tiefbahnhofs von 32 Zügen pro Stunde (Kirchb. S. 9) nicht auf. Damit ist das Gutachten in sich widersprüchlich.

4. Stresstest 2011

Der Gutachter führt zum Beleg der Leistungsfähigkeit auch den Stresstest von 2011 an. Der Gutachter vermag keinen Beleg für die Akzeptanz des Stresstests zu geben und übergeht insbesondere die offene Diskussion, die die Kritik als unentkräftet, ja sogar unwidersprochen stehen lässt. Kirchbergs Formulierung zum Stresstest (Kirchb. S. 10, vgl. a. S. 7):

„Darüber hinaus haben [...] das Martin-Gutachten [...] und erst recht der in Konsequenz des Schlichtungsverfahrens zum Projekt Stuttgart 21 vom Ingenieurbüro SMA und Partner AG im Jahr 2011 durchgeführte „Stresstest“ deutliche Kapazitätsreserven des neuen Hauptbahnhofs aufgezeigt, die noch über die den Planfeststellungsbeschlüssen von 2005 zu Grunde gelegten Annahmen hinausgehen und insbesondere den in der Schlichtung geforderten Nachweis erbringen, dass im neuen Hauptbahnhof »... ein Fahrplan mit 30 % Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität möglich ist« (Geißler, Stuttgart 21 plus, 2010, S. 14).“

- a) Falsch ist die Aussage, der Stresstest sei von SMA „durchgeführt“ worden (vgl. Abschnitt III.5 a). Die Firma SMA und Partner AG hatte den Stresstest lediglich auditiert²⁸ und wurde entgegen früherer Zusagen und ihrer eigenen Anforderung sogar nicht an der Formulierung der Prämissen der Simulation beteiligt²⁹. Diese Falschformulierung wirft die Frage auf, wie intensiv bzw. ob sich der Gutachter überhaupt mit dem Vorgang auseinandergesetzt hat.
- b) Auch löst der Gutachter auch hier die Diskrepanz zwischen den von ihm behaupteten „deutlichen Kapazitätsreserven“ (49 Züge/Ankünfte pro Stunde Stresstest) im Vergleich zu der von ihm laut VGH zitierten Kapazität des Tiefbahnhofs von 32 Zügen pro Stunde (Kirchb. S. 9) nicht auf (vgl. Abschnitt III.2). Damit ist das Gutachten in sich widersprüchlich.

- c) Der Gutachter gibt hier als Zitat eine Passage aus dem Schlichterspruch von Heiner Geißler vom 30.11.2011³⁰ an. Dies ist jedoch nur eine Referenz für die Aufgabenstellung und nicht dafür, dass sie vermeintlich erfüllt wurde. Dafür fehlt der Beleg, so dass diese entscheidende Behauptung des Gutachters unbelegt ist. Aber auch ein Verweis auf die Dokumentation des Finalen Simulationslaufs würde nicht den Beleg für den „Nachweis“ der Leistung liefern, da dieser Abschluss der Simulation noch keine Anerkennung fand, insbesondere hatte das Landesverkehrsministerium (MVI) Klärungsbedarf angemeldet,³¹ den es noch nicht für befriedigt erklärte.
- d) Diese offene Diskussion der Stresstest-Kritik zeigt sich in den vom Gutachter nicht zuende betrachteten Vorgängen der MVI-Diskussion (Abs. III.5) und der 100-seitigen Stellungnahme (Abs. III.7). Hier blieb die Stresstest-Kritik ohne qualifizierte Entkräftung, ja sogar final unwidersprochen. Die Kritikpunkte, die der Gutachter damit ausblendete, sind gravierend und widerlegen den von ihm behaupteten „Nachweis“ der Leistungsfähigkeit durch den Stresstest:
- e) Zum Stresstest hat die Bahn selbst Daten veröffentlicht (Stellungn.⁴² S. 98, Finaler Simulationslauf³² S. 14), die diesen als unfahrbar ausweisen (Nachf.⁴³ S. 55 ff). Die Simulation konnte also gar nicht wie behauptet stattgefunden haben!
- Zwei Züge haben das Gleis schon verlassen, noch bevor sie sich überhaupt in Bewegung setzten. Einer ist 49 Sekunden eher weg, als er losfährt:
 - 07:41:41 Uhr hat IRE-D 70003-1 von Gl. 2 den Bahnhof verlassen, 49 Sek. bevor er 07:42:30 Uhr überhaupt erst losfährt.
 - 07:42:51 Uhr hat RE-D 70003 von Gl. 4 den Bahnhof verlassen, zwei Sek. bevor er 07:42:53 Uhr losfährt (die Fahrzeit dieser Strecke liegt im Minutenbereich).
 - Zwei Züge befahren zur selben Zeit sich kreuzende Trassen, das ist signaltechnisch ausgeschlossen.
 - RE 11001-2 beendet erst um 07:15:41 Uhr die Ausfahrt aus Gleis 2. Die Ausfahrt für RE-D 20003 aus Gleis 4 (kreuzende Fahrstraße) muss jedoch spätestens um 07:15:24 Uhr (Beginn der Abfertigungszeit)³³ gestellt sein für die Ausfahrt 07:16:00 Uhr. Diese Überschneidung ist technisch nicht möglich, da es sonst zu einer Kollision der Züge kommen könnte!“
- f) Außerdem hat die Bahn in ihrer Stellungnahme in der Erörterung zu PFA 1.3 (siehe Abschnitt III.7) und in der Diskussion mit dem MVI (Folgeabschnitt III.5) zahlreiche methodische Fehler faktisch eingestanden (Nachf.⁴³ S. 58-82). Diese von der Bahn und dem Auditor SMA selbst in ihren Darstellungen und Antworten dokumentierten Abweichungen vom Regelwerk weisen den Stresstest als unrealistische, regelwidrige und rein theoretische Rechenübung aus, die die vermeintliche Leistungsfähigkeit von 49 Ankünften/h nur auf dem Papier erreicht – wenn die Simulation überhaupt stattgefunden hatte (siehe zuvor). Die Bahn ist zum Stresstest die Erklärungen etwa für die folgenden Diskrepanzen schuldig:
- Unangenehm hohe Verspätungen wurden ungerechtfertigt auf angenehme Werte gekappt (z.B. von 11 auf 5 Min.) und das MVI dazu unrichtig informiert.
 - Ein unzulässiger Verspätungsabbau ist nicht deshalb erlaubt, weil man einen anderen nicht erlaubten Verspätungsabbau nicht nutzt. Oder anders ausgedrückt: Man kann nicht voraussetzen, dass das Wetter schön wird, sobald ein Zug Verspätung hat!
 - Verspätungen können außerdem nicht abgebaut werden, bevor sie entstanden sind.
 - Die Bahn wies 1 Minute Verspätungsaufbau fälschlich als Grenze zur risikobehafteten Betriebsqualität aus, dort beginnt jedoch schon die mangelhafte Betriebsqualität.

- Wenn die Bahn „gute“ Betriebsqualität in der Schlichtung zusagte, hat sie auch gute Qualität zu liefern, auch wenn diese inzwischen umbenannt wurde in „Premium“.
- Wenn die Pünktlichkeit der S-Bahn seit Jahren bei ca. 80 % liegt, können nicht im Stresstest 94 % angesetzt werden, weil in guten Zeiten auch mal 98 % beobachtet werden.
- Man kann nicht die Simulation entlasten, indem der zukünftig bestehende Bedarf für eingesetzte Züge ausgeblendet wird, nur um in den Ankünften besser auszusehen.
- Es ist schlimm genug, dass die Haltezeiten gegenüber der Richtlinie und den Vereinbarungen mit dem Land zu kurz angesetzt wurden; aber es ist noch schlimmer, wenn dies durch im Stillen hinzugeschlagene Abfertigungszeiten versteckt wurde.
- Täuschend und regelwidrig wurden Strecken nur so weit ausgewertet, wie sie noch eine gute Qualität aufweisen.
- Entgegen der Richtlinie behauptet die Bahn, Belegungsgrade müssten nicht ausgewiesen werden. Etc. pp.

5. MVI-Diskussion 2012/2013

Dass „konkrete Anhaltspunkte“ für einen Leistungsrückbau „objektiv nicht vorliegen“, begründet der Gutachter auch mit der Besprechung zwischen der Deutschen Bahn, dem Landesverkehrsministerium (MVI), der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und der „für die Durchführung des genannten Stresstests verantwortlichen“ SMA und Partner AG vom 14.03.2012 (Kirchb. S. 9-11). Diese Diskussion liefert entgegen der Aussage des Gutachters keine einvernehmliche Widerlegung. Insbesondere wird nicht die gesamte Leistungskritik widerlegt. Das MVI hatte vielmehr anhaltenden Klärungsbedarf zu der Kritik am Stresstest. Und der vom Gutachter unterschlagene weitere Verlauf der Diskussion lieferte vielmehr weitere faktische Eingeständnisse der methodischen Fehler in der Simulation.

- a) Auch hier macht der Gutachter die Falschaussage, die Firma SMA habe den Stresstest durchgeführt, sie hat ihn lediglich auditiert (vgl. Abschnitt III.4 a).
- b) Der Gutachter schreibt, dass bei dem Termin „die Einwendungen gegen die Leistungsfähigkeit des neuen Hauptbahnhofs erneut besprochen und einvernehmlich widerlegt bzw. als widerlegt bezeichnet wurden.“ Auch dies ist zunächst in zwei Punkten sachlich falsch:
 - Gegenstand waren nicht die „Einwendungen gegen die Leistungsfähigkeit“ (Kirchb. S. 11), sondern ausschließlich methodische Kritik am Stresstest. Es besteht daher die Frage, ob sich der städtische Gutachter mit dem Vorgang überhaupt hinreichend befasst hatte.
 - Außerdem waren die Einwendungen nicht einvernehmlich als widerlegt bezeichnet worden. Einerseits enthält das Protokoll des Termins³⁴ keinerlei derartige Formulierung, was die Frage aufwirft, wie der Gutachter zu dieser Einschätzung gelangt. Andererseits wird der Klärungsbedarf des MVI dadurch dokumentiert, dass das MVI einen Fragenkatalog an die Bahn gerichtet hatte, der in den Tagen um den 24.05.2012 beantwortet wurde.³⁵
- c) Vor allem übergeht aber der städtische Gutachter auch den weiteren entscheidenden Verlauf des Vorgangs, was erneut die Gründlichkeit seiner Recherche in Zweifel zieht:
 - In dem Protokoll vom 14.03.2012 und der späteren Antwort auf die Fragen des Landes hatten Bahn und SMA die wesentlichen Fehler faktisch eingestanden (Nachf.⁴³ S. 55 ff).

- Als WikiReal dies in einem Fragenkatalog vom 21.05.2012 bzw. 27.05.2013³⁶ nachwies, brachen die Bahn und die SMA die Diskussion ab, was das MVI am 30.09.2013 mitteilte (Nachf.⁴³ S. 55, Einwend.⁴¹ S. 26 Punkt 7.b Fußnote 22). Die faktischen Fehlereingeständnisse sind also unwidersprochen. Dieses offene Ende ohne Entkräftung der Kritik übergeht der Gutachter.
- Auch das vom Gutachter zitierte MVI-Papier³⁷ (Abschnitt III.6) gibt auf S. 12 die Kritik ohne abschließenden Status an: „Darüber hinaus gibt es von der Internetplattform »Wikireal« erhebliche grundlegende Kritik am Stresstest, mit der sich das MVI ausführlich auseinandergesetzt hat, auf die an dieser Stelle aber nicht eingegangen werden kann.“ Das hätte Anlass geben müssen, das Ergebnis der „ausführlichen Auseinandersetzung“ mit der „erheblichen grundlegenden Kritik“ vom MVI abzufragen.

6. MVI-Papier 2013

2013 veröffentlichte das Landesverkehrsministerium (MVI) ein Dokument „Stuttgart 21 – ein geplanter Kapazitätsrückbau?“ (MVI-Papier³⁷), das der städtische Gutachter ebenfalls als Beleg anführt (Kirchb. S. 11), dass „konkrete Anhaltspunkte“ für einen Leistungsrückbau „objektiv nicht vorliegen“ (Kirchb. S. 9/10). Es ist eine der „veröffentlichten Gegenäußerungen“ (Kirchb. S. 7), auf die der Gutachter Bezugnahme fordert, was aber aufgrund der zeitlichen Abläufe gar nicht möglich ist. Die Argumentation in dem MVI-Papier zu den „30 vertakteten Zügen“ als entscheidende Leistungsgröße ist untauglich und ohne Rechtfertigung sowohl aus der Wissenschaft, aus dem Finanzierungsvertrag wie auch der Planfeststellung (s.a. Erläuterung auf der Homepage³⁸).

- a) Das mit „Juli 2013“ datierte MVI-Papier wurde erst Tage bis Wochen nach dem Start des 4. Bürgerbegehrens am 18.10.2013 öffentlich bekannt.³⁹ Es konnte also schlechterdings wie vom Gutachter gefordert in der Begründung des Bürgerbegehrens Beachtung finden.
- b) Der Gutachter zitiert die folgende Aussage als Fazit des Papiers (MVI-Papier S. 13):

„Die Schlussfolgerung, dass Stuttgart 21 einen geplanten Rückbau darstellt, ist daher weder auf Basis eines Vergleichs der Zugzahlen von status quo und Planfeststellung/Finanzierungsvertrag noch bei einem rein quantitativen Vergleich der theoretisch möglichen Zugzahlen eindeutig herleitbar.“

Der Gutachter übergeht dabei jedoch den vorausgehenden Absatz:

„Die konkrete Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 ist daher offen. Eine methodisch vergleichbare und belastbare Gegenüberstellung der Leistungsfähigkeit des bestehenden und eines ggf. ertüchtigten Kopfbahnhofs mit den Planungen für Stuttgart 21 liegt nicht vor und scheiterte bislang an der fehlenden Bereitschaft der Deutschen Bahn zu einer solchen Untersuchung.“

D.h. in dem Papier wird nicht der Rückbau widerlegt, sondern lediglich die Meinung vertreten, er sei nicht „eindeutig herleitbar“. (Tatsächlich reicht aber eine Minimalbetrachtung vollkommen aus, siehe Abschnitt VI.) Eindeutig festgestellt wird im MVI-Papier vielmehr, die Leistungsfähigkeit sei aus Sicht des MVI offen. Die Zitierung durch den Gutachter muss als unvollständig, wenn nicht als sinnentstellend angesehen werden.

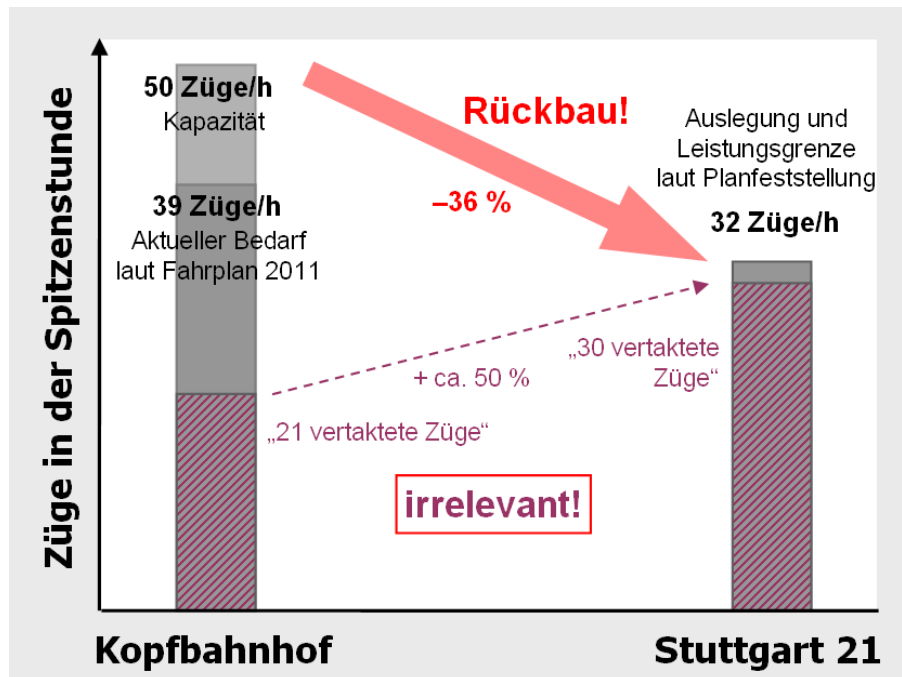


Abb. 5: „30 vertaktete Züge“ des MVI gegenüber dem tatsächlichen Rückbau. Die Landesregierung argumentiert nur mit einem Teil des Verkehrs. Für den im Finanzierungsvertrag und in der Planfeststellung zugesagten Verkehrszuwachs sind aber sämtliche Züge in der Spitzenstunde relevant. Hier bedeutet Stuttgart 21 einen Kapazitätsabbau um -36 % (leistungsruueckbau-s21.de).

c) Eine der zentralen Aussagen des MVI-Papiers ist darüber hinaus (MVI-Papier S. 3):

„Die in der HVZ verkehrenden Taktzüge waren Grundlage für die Aussagen zur Leistungsfähigkeit in der Planfeststellung und im verwaltungsgerichtlichen Verfahren.“

Die „30 Takt-Züge/Stunde“ seien die „Bemessungsgrundlage“ für S21 (MVI-Papier S. 7) und würden mit dem Zuwachs von 43 % (!) gegenüber den 21 Takt-Zügen des Fahrplans von 2010 (!) (MVI-Papier S. 4) die Erhöhung um ca. 50 % begründen (MVI-Papier S. 7), siehe Abb. 5. Die Aussagen zur Maßgeblichkeit der Taktverkehre werden jedoch nicht mit Referenzen belegt und sind im Widerspruch zu den relevanten Aussagen zur Leistungsfähigkeit:

- Im Planfeststellungsbeschluss bezieht sich die Leistungsvorgabe (das Gesamtwachstum) für das Betriebsszenario BVWP 2003 auf Zugfahrten am Tag (PFB 1.1 S. 147-150, 154), wobei klargestellt wird, dass dieses Szenario Vorgaben für die zur Bemessung maßgeblichen Spitzenstunden enthält (PFB 1.1 S. 154), und nirgendwo ausgesagt wird, dass in den Spitzenstunden die Verkehre nicht wachsen bzw. sogar zurückgehen. Dementsprechend bezieht sich dann auch die zentrale Aussage zur „ausreichenden und zukunftssicheren Bemessung“ auf „32 bis 35 Gleisbelegungen je Stunde“ (PFB S. 203, 204).
- Im Finanzierungsvertrag wurde ebenfalls eine „Verbesserung des Zugangebots“ ohne jede Einschränkung etwa auf vertaktete Verkehre oder auf Einbußen in der Spitzenstunde zugesagt (Abschnitt IV.1) und die Maßgeblichkeit der Spitzenstunde für die Bemessung ausdrücklich bestätigt (Fin.vertr. Anl. 3.2a Anh. 1 S. 5 Punkt 1.3.3). Ebenso ist hier die Zusage der „Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 %“ ohne jede Einschränkung und wird lediglich „verdeutlicht“ durch die nachfolgende Gegenüberstellung von Taktverkehren (siehe Abschnitt II).

- d) Das MVI-Papier und insbesondere die darin vertretene Leistungsbewertung wurde bezeichnenderweise von der Bahn in ihrer Entgegnung auf die Leistungskritik im Erörterungsverfahren zu PFA 1.3 nicht aufgegriffen (Stellungn.⁴², siehe Folgeabschnitt III.7).
- e) Eine Leistungsvorgabe bezogen auf Tageszahlen für Taktverkehre bei gleichzeitiger Feststellung der Maßgeblichkeit der Spitzenstunden für die Bemessung – was auch der Anforderung aus der Wissenschaft und den Grundaussagen der Gutachter zu Stuttgart 21 entspricht (siehe Stellungn. S. 71, Nachf. S. 10, ERI 01/2015) – ist einerseits vollkommen ungeeignet und von der Wissenschaft nicht gedeckt, andererseits lässt sie sich nicht mit dem Wortlaut des Finanzierungsvertrags und der Planfeststellung begründen (Abschnitt II.).
- f) Unverständlich ist, wie der Gutachter diese Veröffentlichung des MVI heranziehen konnte, aber die weitere Veröffentlichung des MVI bzw. der NVBW zur Leistungsfrage mit der Bestätigung der Kapazität von 50 Zügen für den Kopfbahnhof⁴⁰ nicht zitierte (s.a. III.7 f).

7. 100-seitige Stellungnahme der DB

Im Rahmen des Erörterungsverfahrens zu PFA 1.3 des Projekts Stuttgart 21 reichte die Bahn als Antwort auf die Einwendung des BUND Regionalverband Stuttgart vom 19.12.2013 (Einwend.⁴¹) am 25.07.2014 beim Regierungspräsidium Stuttgart eine 100-seitige Stellungnahme (Stellungn.⁴²) ein. Der städtische Gutachter führt dieses Papier als vermeintliche Widerlegung der Leistungskritik an (Kirchb. S. 10).

- a) Der Gutachter behauptet falsch, die Kritik an der Leistungsfähigkeit sei in der 100-seitigen Stellungnahme des Vorhabenträgers im „im Einzelnen widerlegt“ worden (Kirchb. S. 10).
 - Dies behauptet nicht einmal der Autor der 100-seitigen Stellungnahme (Stellungn. S. 8): *„Letzten Endes fällt die vorgebrachte Kritik weitgehend in sich zusammen. Über einzelne Detailfragen mag schließlich noch auf einer sachlichen Basis diskutiert werden – sie ändern jedoch nichts an den zentralen Aussagen zur Leistungsfähigkeit der neuen Stuttgarter Bahnanlagen.“* Hier wird nur von „weitgehend“ gesprochen und in Detailfragen sehr wohl Diskussionsbedarf eingeräumt. Das entspricht nicht der Formulierung des städtischen Gutachters, die unterstellt, (sämtliche) Kritikpunkte wären widerlegt worden.
 - Tatsächlich war die Leistungskritik in dieser Stellungnahme nicht in allen Punkten behandelt worden, es fehlte etwa vollständig die Behandlung der Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen in Bezug auf die Entfluchtung (Stellungn. S. 52, Nachf.⁴³ S. 52 f). Auch die Rücknahme von Prof. Martins Kapazitätsaussage wurde nicht nachvollziehbar entkräftet, vielmehr bestätigt (III.3 c).
 - Vor allem aber bricht der Gutachter diese Diskussion, die mit den Einwendungen des BUND im Erörterungsverfahren begonnen hatte, willkürlich bei diesem zweiten Dokument des Vorgangs ab. Tatsächlich kann von einer „Widerlegung“ der Kritik als abschließendem Ergebnis nicht gesprochen werden:
- b) Der Stellungnahme der Bahn folgte noch vor der mündlichen Anhörung der vom BUND am 29.09.2014 eingereichte sogenannte „Nachforderungskatalog“ (Nachf.⁴³). Dort ist das Ergebnis der Analyse der Stellungnahme (Nachf. S. 2): *„Der Vorhabenträger vermochte keinen einzigen der Kritikpunkte auszuräumen.“* Dies wird in dem Dokument in 213 Anträgen und den entsprechenden Erläuterungen belegt. Der Gutachter unterschlägt dieses Dokument und vor allem seine weitere Relevanz:

- c) Das Regierungspräsidium Stuttgart hatte den Abbruch der Anhörung zur Leistungskritik am 07.10.2014 damit gerechtfertigt, dass die Bahn der Beantwortung dieses Nachforderungskatalogs zugestimmt hatte und die Anhörung auf diese Weise „schriftlich“ fortgeführt würde. Dieses Vorgehen war in der mündlichen Verhandlung mehrfach so vom Regierungspräsidium gefordert und von der Bahn bestätigt worden, als Beleg mögen die folgenden zwei Zitate aus dem stenografischen Protokoll der Verhandlung dienen (Protokoll⁴⁴ S. 147, 176):

„Vertreter 3 für den Vorhabenträger. – Wir wollen uns nicht vor Antworten drücken zu dem, was Sie vorzubringen haben. Deswegen sind wir gerne bereit, auf Aufforderung des Regierungspräsidiums auch zu Ihren recht umfänglichen Ausführungen, die Sie letzte Woche noch vorgelegt haben, soweit erforderlich, schriftlich Stellung zu nehmen.“

Verhandlungsleiter2: „[...] Punkt 5: Wir hatten gesagt – diese Zustimmung bzw. das Einverständnis der Bahn nehme ich als solches entgegen –, die Bahn wird auf Ihre Punkte doch – So habe ich die Bahn verstanden, aber ich kann ja gern die Gelegenheit nehmen, sie noch mal zu fragen. (Zurufe) Die Bahn wird schriftsätzlich vortragen, um noch mal zu Ihren Punkten Stellung zu nehmen. Vertreter 3 Vorhabenträger, ist das richtig? Ist das richtig, was ich hier sage?“ Vertreter 3 Vorhabenträger: „Das ist richtig.“

- d) Dieser Stand der Diskussion ist auch in dem renommierten Fachjournal „Eisenbahn-Revue International“ in der Ausgabe Januar 2015 veröffentlicht worden (ERI 01/2015⁴⁵). Hier ist der Verlauf der Diskussion in der Anhörung bis zu deren Abbruch, der schon als „Debakel“ für die Bahn bezeichnet worden war,⁴⁶ in den Kernpunkten wiedergegeben worden. Die Vertreter der Bahn hatten sich in Widersprüche und unhaltbare Aussagen verstrickt sowie zu wesentlichen Kritikpunkten passen müssen. Die in der ERI zitierten Aussagen aus der Anhörung finden sich gleichlautend im offiziellen Wortprotokoll der Anhörung⁴⁴ wieder. Bis heute gibt es keine fachliche Entgegnung zu dieser Darstellung und damit auch keine wissenschaftlich dokumentierte Entkräftung der Leistungskritik.
- e) Insbesondere findet sich in der 100-seitigen Stellungnahme mit den dort von der Bahn veröffentlichten Daten des Stresstests der Beleg für die Unfahrbarkeit dieser Simulation (siehe Abschnitt III.4 e). Die Simulation konnte so gar nicht stattgefunden haben. Darüber hinaus wurden auch weitere methodische Fehler faktisch eingestanden, insbesondere die Unterschreitung der Richtlinienvorgaben und der Vereinbarungen mit dem Land Baden-Württemberg zu den Haltezeiten (Nachf. S. 55 ff, ERI 01/2015).
- f) Der Gutachter bezieht sich auf diese Stellungnahme, um zu behaupten, die Kapazität des Kopfbahnhofs von 50 Zügen/h sei widerlegt. Während er zur vermeintlichen Widerlegung des Leistungsrückbaus das MVI-Papier (Abschnitt III.6) zitiert, übergeht er hier eine andere Veröffentlichung des MVI zur Kapazität des Kopfbahnhofs,⁴⁰ die die 50 Züge/h bestätigt (s.a. Abschnitt III.6 f).
- g) Die Bahn war zu der vereinbarten Beantwortung des inzwischen 10 Monate alten Nachforderungskatalogs bis heute nicht in der Lage, obwohl dies dem Regierungspräsidium Stuttgart für Februar 2015 zugesagt worden war.

Es gibt demnach keinen abschließenden Text der Bahn, in dem auf die von ihr bisher geäußerten Widersprüche und faktischen Fehlereingeständnisse nachvollziehbar geantwortet worden wäre. Das letzte Wort in dieser Diskussion ist also im Gegensatz zur Darstellung des städtischen Gutachters die nicht entkräftete Kritik. Insbesondere gibt es auch keine wissenschaftlich akzeptierte Entkräftung der Leistungskritik, wohingegen deren wesentliche Argumente seit Januar 2015 unwidersprochen in einem renommierten Fachjournal dokumentiert sind (ERI 01/2015⁴⁵).

8. Keine Entkräftung der Leistungskritik auch in den neuesten Verfahren

Auch außerhalb des Erörterungsverfahrens zu PFA 1.3 vermögen die Vertreter der Deutschen Bahn AG die Leistungskritik nicht zu entkräften, sondern weichen der Diskussion aus. Es gibt also auch zuletzt keine Schützenhilfe für die Argumentation des städtischen Gutachters.

- h) Auf den Antrag der gesamten Opposition im Bundestag zu den „offenen Fragen“ zu Stuttgart 21⁴⁷ fand am 06.05.2015 eine Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestags statt. Die Vertreter der Opposition beschrieben in ihren Stellungnahmen weitere Belege für den Leistungsrückbau,⁴⁸ die Vertreter der Regierungsfractionen hingegen lieferten keine schriftlichen Stellungnahmen auf die im Detail begründete Kritik. Diese entspricht in weiten Teilen der Begründung des 4. Bürgerbegehrens. In der mündlichen Verhandlung wurde dann argumentiert, es gäbe „in keiner Weise neue Aspekte“ bzw. „nichts Neues seit 2010“ (Protokoll⁴⁹ S. 17, 12). Diese Aussagen sind nicht haltbar, es wird damit lediglich der Kritik ausgewichen. Wesentliche neue Kritikpunkte fordern nach wie vor Aufklärung, die Leistungskritik blieb auch vor dem Bundestag bisher unwiderlegt:
- Stresstest von 2011 und seine faktisch eingestandenen Fehler (Abs. III.4, III.5, III.7 e).
 - 2012: Aufdeckung der Auslegung des Bahnhofs auf lediglich 32 Züge pro Stunde.⁵⁰
 - 2012/2013: Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen (Abschnitt IV.3).
 - Prof. Martin 2013: Rücknahme seiner Kapazitätsaussage von 51 Zügen (Abschnitt III.3).
 - 2015: Brandschutz und geforderte Leistungsfähigkeit schließen sich gegenseitig aus.⁵¹
- i) Am 09.04.2015 wurde vom Unterzeichner an den Stuttgart 21-Projektchef Manfred Leger ein offener Brief geschrieben,⁵² nachdem dieser in der Presse seine Bereitschaft erklärt hatte, sich offen auseinanderzusetzen mit den "Bürgern, die sich sehr genau mit den Dingen beschäftigen"⁵³. In dem offenen Brief an Leger wurden erneut auch die Kernpunkte der Leistungskritik angesprochen.

Leger antwortete entgegen seinem Versprechen daraufhin nicht in der Sache, er berief sich auf die Volksabstimmung, den Fortschritt des Baus und auf die (unzutreffende) Behauptung in der Anhörung vom 06.05. im Bundestag, es gäbe „keine neuen, noch offenen Fragen“ (siehe zuvor).⁵⁴ Er machte nicht einmal den Versuch einer Entkräftung trotz der gravierenden Vorwürfe im offenen Brief wie der fehlenden Planrechtfertigung, dem Betrug an den Finanzierungspartnern zur Dimensionierung für die Fußgänger und zu den Projektkosten, dem Tiefbahnhof als Todesfalle und dem fehlenden Nachweis gleicher Sicherheit für die Gleisneigung.

Leger ergänzte, dass der Unterzeichner mit dieser Antwort auf seine „unzähligen, immer wieder wiederholten Fragen“ „nicht zufrieden sein“ kann. Das trifft zu, es erscheint tatsächlich unverantwortlich, dass auch dieses Mal die wiederholten Fragen nicht beantwortet wurden. Leger hat damit auch seine Zusage einer offenen Auseinandersetzung als leeres und unaufrichtiges Versprechen entlarvt.⁵⁵ Diese offenen Fragen fallen aber insbesondere auch in die Zuständigkeit des Stuttgarter Gemeinderats in seiner Verantwortung, von der Stadt und seinen Bürgern Schaden abzuwenden.

IV. Vom Gutachter übergangene Argumentationen

Zahlreiche vom Gutachter angegriffene Argumentationen waren in der Begründung des Bürgerbegehrens (Abb. 1, S. 4) auf einem zweiten unabhängigen Weg angesprochen worden, der jedoch vom städtischen Gutachter vollkommen übergangen wurde. Hier hat der seine Arbeit nicht einmal zur Hälfte gemacht. Diese Punkte übergang der Gutachter, obwohl sie im Finanzierungsvertrag bzw. in den vom Gutachter selbst angeführten Dokumenten (Abschnitt III.7) prominent diskutiert worden waren. Das Übergehen dieser Punkte macht die Argumentation des Gutachters, dass „konkrete Anhaltspunkte“ für einen Leistungsrückbau „objektiv nicht vorliegen“ (Kirchb. S. 9/10) in entscheidenden Punkten unvollständig und damit nicht tragfähig.

1. Fehlende Berücksichtigung der „Verbesserung des Verkehrsangebots“:

Der städtische Gutachter übergeht argumentativ die Passage der Begründung des Bürgerbegehrens, dass das Projekt „zum Zweck der Verbesserung des Verkehrsangebots realisiert“ werden sollte (Abb. 6).

- a) Die Vereinbarung der „Verbesserung des Verkehrsangebots“ wird im Finanzierungsvertrag an zwei zentralen Stellen festgeschrieben (Abb. 6): Gleich in Absatz 1 des Vertragsgegenstands (Fin.vertr. § 3 Abs. 1) und erneut ähnlich in den Schlussbestimmungen (Fin.vertr. § 16 Abs. 6).
- b) Diese Formulierung des Finanzierungsvertrags legt eine weitere grundsätzliche Leistungsvereinbarung fest, unabhängig davon, ob sich die ebenfalls als Vertragsgegenstand verein-

The image shows two sections of a contract document. The first section is titled '§ 3 GEGENSTAND DES VERTRAGES, FORTSCHREIBUNG DER KOSTEN UND ÄNDERUNGS-MANAGEMENT'. Clause (1) states: 'Gegenstand dieses Vertrages ist die Durchführung und Finanzierung von Planung und Bau des Projektes. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass das Projekt als Teil des Gesamtprojektes zum Zwecke der Verbesserung des Verkehrsangebotes realisiert werden soll.' The second section is titled '§ 16 SCHLUSSBESTIMMUNGEN'. Clause (6) states: 'Das Projekt trägt maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei. Dementsprechend sollen im Sinne einer volkswirtschaftlich gebotenen Kooperation die übrigen öffentlichen Verkehrsmittel Zu- und Abbringerfunktion erhalten. Eine Verknüpfung der übrigen öffentlichen Verkehrsmittel entsprechend dem'.

Abb. 6: Die Verbesserung des Verkehrsangebots lässt kein Weniger an Verkehr, insbesondere auch nicht in der maßgeblichen Spitzenstunde zu (Fin.vertr. S. 8, 26, Hervorhebungen durch den Unterzeichner).

barte „Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 %“ auf das gesamte Verkehrsangebot inklusive der Spitzenstunde oder nur auf den ganzen Tag bzw. nur die Taktverkehre bezieht (siehe Abschnitt II).

- c) Diese Leistungsvereinbarung wird ohne Bezugsjahr und ohne Einschränkung auf bestimmte Unterverkehre angegeben. Eine Verschlechterung etwa auch gegenüber anderen Jahren als dem Basisjahr des Finanzierungsvertrags 2001 (etwa ggü. 2011 oder z.B. auch 2009, siehe Abschnitt VI.2 oder eine Verschlechterung spezifisch in der für die Bemessung maßgeblichen Spitzenstunde (Fin.vertr. Anlage 3.a Anh. 1 S. 5 Punkt 1.3.3) ist damit nicht mit dem Finanzierungsvertrag vereinbar.

2. Fehlende Berücksichtigung des aktuellen Bedarfs von 38 Zügen

Auch der in der Begründung des Bürgerbegehrens angegebene aktuelle Verkehrsbedarf von rund 38 Zügen/h wird vom städtischen Gutachter übergangen. Er war in der vom Gutachter zitierten Einwendung des BUND (Einwend.⁴¹ S. 8 f, insbes. Abb. 1) prominent angesprochen worden. Gutachter Kirchberg bezweifelt diesen Wert nicht, zieht aber unverständlicherweise daraus keine Konsequenz für die Frage, ob der Leistungsrückbau objektiv vorliegt.

- a) Die in der Begründung des Bürgerbegehrens als aktueller Verkehrsbedarf für 2010 angegebenen 38 Züge in der Spitzenstunde (Egon Hopfenzitz in der Schlichtung,⁵⁶ 2011 waren es nach aktualisierter Auszählung 39 Züge, Nachf. S. 90 f) stellt der städtische Gutachter nicht in Frage (Kirchb. S. 2, 6).
- b) Kirchberg zitiert gleichzeitig die Kapazitätsangabe des VGH von 32 Zügen/h (Kirchb. S. 9), dass es dadurch eben doch einen konkreten Anhaltspunkt für einen Rückbau der Kapazität gibt, da

$$\underline{32 < 38}$$

ist, diesen Schluss zieht er nicht. Wenn schon der aktuelle Bedarf nicht zu bewältigen ist, ist der Leistungsrückbau unübersehbar. Unzweifelhaft ist dann die höher anzusetzende Kapazität des Kopfbahnhofs wie auch das ebenfalls über dem heutigen Bedarf anzusiedelnde Wachstumsziel für Stuttgart 21 unerreichbar (siehe dazu im Detail Abschnitt VI.).

3. Leistungsgrenze von 32,8 Züge wurde nicht gründlich geprüft

Der städtische Gutachter übergang mit dem pauschalen Verweis auf die 100-seitige Stellungnahme (Abschnitt III.7) auch ein zentrales Argument des Bürgerbegehrens, für das selbst in der Stellungnahme der Bahn die versuchte Entkräftung nicht einmal zureichend weit geht. Was dem städtischen Gutachter bei eigener Lektüre hätte auffallen können.

Die in der Begründung des Bürgerbegehrens klar angegebene Leistungsgrenze von 32,8 Zügen entstammt einer ebenso klaren und ohne Einschränkungen formulierten Aussage des Gutachters Prof. Wulf Schwanhäuser, dass aufgrund der Zulaufsituation bei der geplanten Infrastruktur von Stuttgart 21 nicht mehr als 32,8 Züge pro Stunde möglich sind (Abb. 7).⁵⁷ Hierauf wird in der 100-seitigen Stellungnahme zwar versucht, durch Hinweis auf Details der Herleitung und eine Vielzahl von Daten, die mit der Frage gar nicht in Beziehung stehen, die Relevanz der Aussage in Frage zu stellen (Stellungn. S. 22/23). Aber dann wird letztendlich doch die Kernaussage bestätigt, dass mit der geplanten Infrastruktur nur 32,8 Züge möglich sind, indem eingestanden wird, dass der

Aus der Leistungsfähigkeit der anschließenden Strecken ergibt sich, daß der Streckenabschnitt Stuttgart-Vaihingen/Enz den Zustrom auf 3-4 Züge je Stunde und Richtung weniger, als für das Szenario E erforderlich wären, begrenzt. Die Leistungsfähigkeit dieses Streckenabschnittes würde damit für Szenario A voll ausreichen.

Diese Begrenzung kann beispielsweise durch den viergleisigen Ausbau des Pragtunnels behoben werden(vgl. VWI Teil II. Kap 7.2). **Ohne diesen Ausbau kann der Bahnhof nur rund 38,8-6 = 32,8 also ~ 33 Züge / Stunde leisten.**

Die Begrenzung des Zustromes im Streckenabschnitt Flughafen-Stuttgart Hbf auf maximal 12 Züge je Stunde ist **voll verträglich** mit der Leistungsfähigkeit der Bahnsteiggleisanlage des Szenarios E in der Spitzenstunde mit ebenfalls 12 Zügen je Stunde. Jenseits dieser Zugzahlen reicht die Leistungsfähigkeit dieses Streckenabschnittes nicht mehr aus.

Abb. 7: Die absolute Leistungsgrenze für Stuttgart 21 von 32,8 Zügen pro Stunde war schon 1997 in dem Gutachten, das Grundlage der Planfeststellung war, unmissverständlich dargestellt worden (Schwanhäußer 1997⁵⁷ S. 58, Hervorhebung durch den Autor). Diese klare Aussage konnte von der Deutschen Bahn bis heute nicht nachvollziehbar entkräftet werden.

Tiefbahnhof erst nach dem Ausbau mit der „P-Option, die den viergleisigen Ausbau des Pragtunnels beinhaltet,“ um 6 Züge mehr, nämlich „38,8 Züge unter Praxisbedingungen verarbeiten kann“ (Stellungn. S. 24).

In der Stellungnahme wird auch argumentiert, die 32,8 Züge seien lediglich ein 4-Stunden-Mittelwert. Dies würde aber allenfalls eine geringfügige Korrektur bedeuten, mit minimal 31,5 bis maximal 34 Zügen pro Stunde.⁵⁸ Diese Einschränkung auf einen 4-Stunden-Mittelwert hatte jedoch Schwanhäußer nicht formuliert, sondern die Leistungsgrenze allein auf den Stundenzeitraum beschränkt.

4. Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen übergangen

Vollkommen unberücksichtigt durch den städtischen Gutachter blieb die zweite von den Zügen unabhängige Begründung des Leistungsrückbaus über die Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen. Damit ist die Entscheidungsgrundlage der Stadt Stuttgart zur Hälfte der Thematik des Bürgerbegehrens vollkommen ohne jede Begründung.

- a) In der Unterschriftenliste des Bürgerbegehrens heißt es dazu: „Auch die Fußgängeranlagen von S21 wurden nur für die Reisenden aus 32 Zügen pro Stunde dimensioniert und sind selbst für diese nicht ausreichend leistungsfähig.“ Detailliert wird die Kritik auf der Homepage des Bürgerbegehrens erläutert.⁵⁹ Dieser Punkt wurde prominent auch in der vom Gutachter zitierten Einwendung des BUND angeführt (Einwend.⁴¹ S. 12 f) und in der von ihm ebenfalls zitierten 100-seitigen Stellungnahme der Bahn angesprochen (Stellungn.⁴² S. 48 ff), aber von der Bahn nicht entkräftet (Nachf.⁴³ S. 45 ff, s. Abschnitt III.7).
- b) Tatsächlich weisen die bisher von der Deutschen Bahn AG beauftragten Personenstrom-Untersuchungen die Fußgängeranlagen als deutlich überlastet aus, obwohl die Simulationen unzulässig um Faktoren entlastet worden waren.⁶⁰

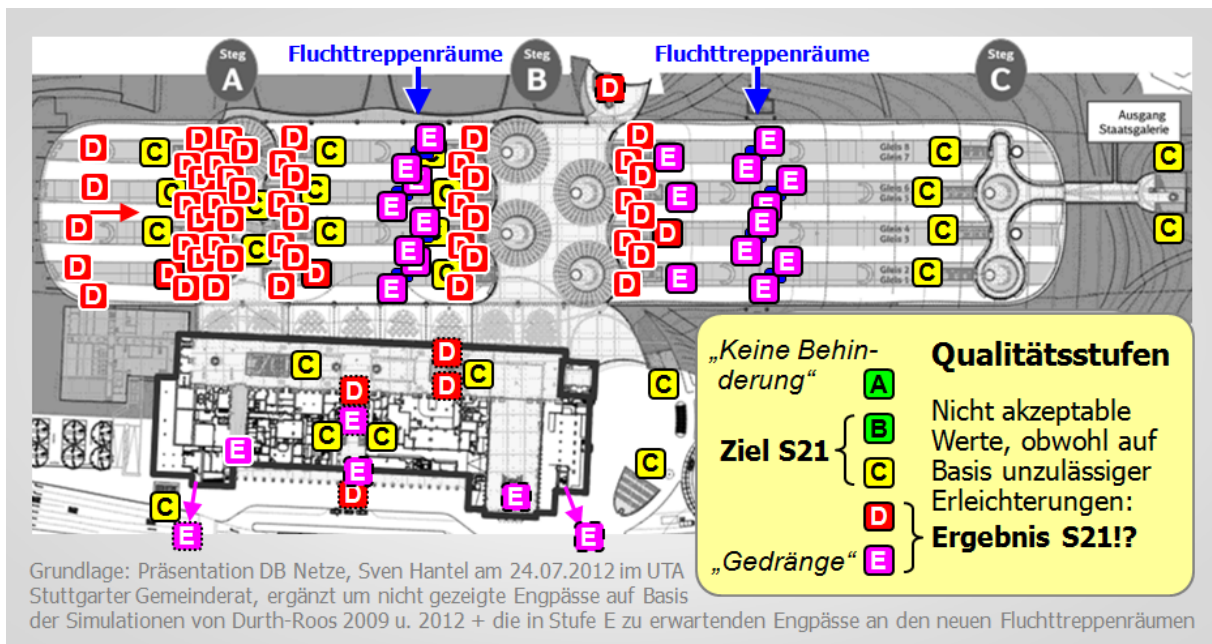


Abb. 8: Die vom Gutachter übergangene Unterdimensionierung für die Fußgänger. Trotz Schönrechnung bestehen unzählige untragbare Engpässe. Stuttgart 21 war für eine internationale „Vorbildfunktion“ im Komfort für die Reisenden für die Qualität der Personenströme an den Durchgängen schlechtestens die Stufe C vorgegeben worden. Die Stufe E ist auch bei anderen Bauten für die Auslegung nicht akzeptabel. Diese verheerende Bilanz wurde jedoch nur unter regelwidrig erleichterten Annahmen erreicht, ist also tatsächlich um Faktoren schlechter. Neu hinzu kommen die Engpässe neben den im Apr. 2015 genehmigten Fluchttreppenräumen.

- Es wurden lediglich die Reisenden aus 32 Zügen pro Stunde angenommen.
- Es wurde keine Belastung entsprechend den geplanten Doppelbelegungen untersucht.
- Die Umsteiger von der S-Bahn wurden zur Entlastung auf große Umwege gelenkt.
- S21 war Qualitätsstufe C vorgegeben worden, die im Stillen auf D gesenkt wurde.
- Die Bahnsteigräumzeit wurde regelwidrig von 2 Min. auf 4 Min. angehoben.

Allein der letzte Punkt entlastet die Simulationen um einen Faktor 2, die anderen Punkte entlasten zusätzlich (jeweils zwischen 15 % und 40 %) und dennoch blieben im Ergebnis der Simulation unzählige Engpässe bestehen (siehe Abb. 8).

c) Besondere Brisanz erhält dieses Thema dadurch, dass hierzu auch der Stuttgarter Gemeinderat als Finanzierungspartner in wesentlichen Eigenschaften des Projekts von der Deutschen Bahn AG getäuscht worden war.⁶⁰

- Unrichtig wurde angegeben, Stufe D würde angestrebt, dabei war das Ziel die Stufe C.
- Unrichtig wurde die Bahnsteigräumzeit von bis zu 4 Minuten als zulässig angegeben.
- Unrichtig wurde angegeben, die Zahl der Züge, ob 32 oder mehr, wäre irrelevant.
- Unrichtig wurde angegeben, 400 m lange Züge seien Volllast, sie sind nur halbe Last.
- Freihändige, im Ergebnis falsche Tabelle zum Vorteil von S21 ggü. dem Kopfbahnhof.
- Suggestiv wurde ein Animationsfilm ohne jede Dokumentation der Parameter gezeigt.
- Unklar blieb die planerische Lösung zu den kritischen Engpässen und deren Qualität.
- Ausgeblendet wurden viele untragbare Engpässe: Es fehlte 52 x Stufe D, 9 x Stufe E.
- Der Tiefbahnhof wurde unzutreffend für "hohe Servicequalität" und Vorbildfunktion gelobt.

- d) Auch hierzu bleibt die Bahn bisher eine nachvollziehbare Entkräftung schuldig, obwohl das Kommunikationsbüro des Projekts schon am 01.03.2013 eine „detaillierte Prüfung“ der aus seiner Sicht „haltlosen“ Vorwürfe angekündigt hatte.⁶¹ Das Ergebnis dieser Prüfung steht bis heute aus, obwohl 2014 auch die Stuttgarter Zeitung eine Veröffentlichung eingefordert hatte.⁶² Der Versuch einer Erwiderung in der 100-seitigen Stellungnahme (Stellungn. S. 48 ff) ging gründlich fehl (Nachf. S. 45 ff), die Beantwortung der zuletzt gestellten Anträge steht aus (Abschnitt III.7).
- e) Der städtische Gutachter übergeht diese deutlich als unabhängige zweite Begründung des Leistungsrückbaus beschriebene Argumentation vollständig. Allein dadurch ist die Entscheidungsgrundlage der Stadt schon zur Hälfte vollkommen unbegründet.

V. Vermeintliche Verfristung

1. Die 6-Wochen-Frist ist nicht einschlägig

Der städtische Gutachter hält eine 6-Wochen-Frist für das 4. Bürgerbegehren für „einschlägig“ (Kirchb. S. 15). Dies erstaunt umso mehr als er auch im Verfahren zum 2. Bürgerbegehren für die Stadt Stuttgart tätig gewesen war und in diesem Verfahren das Verwaltungsgericht Stuttgart ausdrücklich und eindeutig diese Frage für den beim 4. Bürgerbegehren vorliegenden Fall in seinem Urteil vom 17.07.2013 beantwortet hatte (Leitsatz Nr. 2, ähnlich Rn. 102).⁶³

„Das Verstreichen der Sechswochenfrist des § 21 Abs. 3 S. 3 2. Hs GemO BW schließt ein (initiiertes) Bürgerbegehren über die Ausübung von Kündigungsrechten hinsichtlich öffentlich-rechtlicher Verträge, die auf Gemeinderatsbeschlüssen beruhen, nicht aus. Ein Kündigungsrecht kann sich entsprechend § 60 LVwVfG auch aus dem Fehlen der - nicht zum eigentlichen Vertragsinhalt erhobenen - Geschäftsgrundlage ergeben“

Damit ist geklärt, dass das 4. Bürgerbegehren auf Basis des Wegfalls der Geschäftsgrundlage durch den Leistungsrückbau als initiiertes Begehren nicht von der 6-Wochen-Frist betroffen ist. Die 6-Wochen-Frist ist also nicht „einschlägig“.

2. Auch eine Verwirkung scheidet aus

- a) Auch außerhalb der 6-Wochen-Frist liegende „Verwirkung“ durch Initiierung des Bürgerbegehrens nach einer unzumutbar langen Frist seit der Aufdeckung der zugrunde liegenden Argumente kommt nicht in Betracht. Tatsächlich gelang die Aufdeckung des Leistungsrückbaus nur schrittweise und wurde daher in der Begründung des Bürgerbegehrens zeitlich summarisch aber zutreffend durch die Formulierung „erst in jüngerer Zeit wurde aufgedeckt“ beschrieben mit Bezug auf den Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009. Dahinter stehen folgende wesentliche Schritte:
- 2010 wurden deutliche Zweifel an der Leistungsfähigkeit in der Schlichtung geäußert.⁶⁴
 - 2011 Durchführung des Stresstests und umgehende umfassende unentkräftete Kritik.⁶⁵
 - 2012 Aufdeckung der Auslegung (auch für die Fußgänger) auf lediglich 32 Züge / h.⁵⁰
 - 03.2013 wurde die Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen analysiert (Abs. IV.3).
 - 30.09.2013: Abbruch der Stresstest-Diskussion durch Bahn und SMA (Abs. III.5 c).
 - 18.10.2013: Prof. Martin nahm die Kapazität von 51 Zügen / h zurück (Abs. III.3).

- b) An diesem 18.10.2013 wurde sowohl das 3. Bürgerbegehren zur Kostentäuschung wie auch das 4. Bürgerbegehren zum Leistungsrückbau gestartet.⁶⁶ Tatsächlich war Prof. Martins Rücknahme seiner früheren Kapazitätsaussage zusammen mit dem Abbruch der Stresstest-Diskussion über das MVI (Folgepunkt) der Auslöser für den Start des 4. Bürgerbegehrens. Die Veröffentlichung vom 18.10. war schon Wochen zuvor angestrebt worden, dass sie ausgerechnet an diesem Tag stattfand, war nicht absehbar.
- c) Hinzu kam der Abbruch der Stresstest-Diskussion über das MVI vom 30.09.2013 (Abs. III.5 c). Durch diese Absage war klar, dass Bahn und SMA die Kritik am Stresstest und die ihnen nachgewiesenen faktischen Fehlereingeständnisse ohne Entkräftung, ja sogar unwidersprochen, stehen ließen. Nun mussten die Bürger Aufklärung und Konsequenzen fordern.
- d) Insofern war außerdem im Begründungstext des Bürgerbegehrens in Bezug auf das Martin-Gutachten und den Stresstest keine präzisere Formulierung möglich als „jüngst“.

VI. Leistungsziel, Minimalabschätzung zum Leistungsrückbau

Zur Klärung der Frage, ob ein Leistungsrückbau objektiv gegeben ist, insbesondere in Bezug auf den Wegfall der Geschäftsgrundlage des Finanzierungsvertrags, sollen im Folgenden grundlegende Eckdaten betrachtet werden. Dazu werden zwei Szenarien unterschieden:

1. Das geplante Wachstum wird auch für den Verkehr in der Spitzenstunde angesetzt. Dies entspricht dem Ansatz im Stresstest, der von der Bahn auch in der Anhörung zu PFA 1.3 zur Ermittlung des Leistungsziels für Stuttgart 21 akzeptiert wurde.
2. In der Spitzenstunde wird lediglich eine „Verbesserung der Zugangebots“ erwartet. Dies entspricht einer Minimalanforderung aufgrund der entsprechenden unzweifelhaften Leistungsvereinbarung im Finanzierungsvertrag (Abschnitt IV.1) die greifen würde, wenn der städtische Gutachter Recht hätte, dass die 50 % im Finanzierungsvertrag nur eine für die Spitzenstunde nicht anwendbare „Zielvorstellung“ seien (Kirchb. S. 6, 12, Abschnitt II.).

Selbst wenn die Vorgaben für die Kapazität des Tiefbahnhofs in der letzteren, für Stuttgart 21 günstigsten, Art und Weise betrachtet werden, ergibt sich ein Leistungsrückbau und eine Verletzung der Leistungsvereinbarung im Finanzierungsvertrag.

Folgende Grundvoraussetzungen erscheinen als Konsens und wurden bisher weder von der Bahn noch dem städtischen Gutachter verneint:

- a) Die Spitzenstunde ist maßgeblich für die Bemessung von Stuttgart 21. Dies wird nicht nur vom Finanzierungsvertrag (Fin.vertr. Anlage 3.2a Anh. 1 Punkt 1.3.3 S. 5) und der Planfeststellung (PFB 1.1 S. 154, S. 150 ähnlich), sondern insbesondere auch vom städtischen Gutachter bestätigt (Kirchb. S. 7). Für diese maßgebliche Spitzenstunde enthalten weder Planfeststellung noch Finanzierungsvertrag einschränkende Aussagen, in der Art, dass hier zukünftig kein Wachstum zu erwarten ist, oder dass hier der Verkehr sogar zurückgehen sollte.
- b) Eine „Verbesserung des Verkehrsangebots“ (Fin.vertr. § 3 Abs. 1, § 16 Abs. 6, s.a. Abschnitt IV.1) ist nicht erreichbar, wenn zukünftig der Bedarf in der Spitzenstunde nicht befriedigt werden kann. Ein Rückgang des Verkehrs in der Spitzenstunde wird weder im Finanzierungsvertrag noch in der Planfeststellung beschrieben.
- c) Die vom VGH 2014 bestätigte Kapazität beträgt 32 Züge pro Stunde. Dies wird entsprechend vom städtischen Gutachter zitiert (Kirchb. S. 9). Hilfsweise wird darauf verwiesen,

dass es keine gültigen Nachweise einer höheren Leistungsfähigkeit für Stuttgart 21 gibt. Das Martin-Gutachten von 2005 (III.3) als auch der Stresstest (III.4) vermögen einen solchen Nachweis nicht zu liefern, aufgrund der eingestandenen Fehler in den Betrachtungen.

- d) Züge und Ankünfte. Für die Bemessung bzw. Kapazität einer Infrastruktur werden üblicherweise und fachlich eigentlich geboten die Gleisbelegungen (Zughalte) pro Zeiteinheit betrachtet. Umgangssprachlich und auch von der Bahn in den Verfahren zu S21 werden diese häufig als „Züge“³ bezeichnet. Nicht alle dieser Züge tragen sowohl eine Ankunft als auch eine Abfahrt zum Fahrplan bei. Gerade in der morgendlichen Spitzenstunde sind häufig Leerfahrten notwendig, etwa für die Abstellung von endenden Zügen (am Rande: Für Stuttgart 21 wird nicht beschrieben, dass sich diese Leerfahrten zukünftig grundsätzlich reduzieren, auch für diese Leerfahrten gibt es zukünftig Bedarf). Sofern der Bedarf bzw. das Angebot aber alleine durch Ankünfte und Abfahrten beschrieben werden soll, wurden für Stuttgart 21 wegen ihrer Bedeutung in der morgendlichen Spitzenstunde verschiedentlich z.B. im Stresstest die Ankünfte als Maßstab herangezogen. Daher soll die Betrachtungen im Folgenden sowohl für die Ankünfte als auch die Züge der Spitzenstunde gemacht werden.

1. Leistungsziel: Wachstum auch in der Spitzenstunde

Zunächst die Abschätzung des Leistungsziels für Stuttgart 21 nach dem Verständnis des Unterzeichners, der Teilnehmer der Schlichtung für die Zielsetzung des Stresstests und der Deutschen Bahn in der Anhörung zu PFA 1.3. Demnach gilt zur Ermittlung der Zielvorgabe für Stuttgart 21 das geplante Wachstum gleichermaßen und insbesondere auch für die Spitzenstunde.

- a) Ausgehend von 35 Zug-Ankünften im Kopfbahnhof in der Stunde ab 7 Uhr im Jahr 2010 und den 2 weiteren (oberirdischen) S-Bahn-Ankünften war man in der Schlichtung von 37 Ankünften für den Kopfbahnhof ausgegangen (Stellungn. S. 11). Tatsächlich waren etwa 2011 schon 37 Zug-Ankünfte (39 Züge) pro Stunde im Fahrplan ohne die S-Bahnen enthalten, in der Stunde ab 6:50 Uhr (Nachf. S. 90 f). Die „Spitzenstunde“ hält sich (auch international) nicht unbedingt an runde Uhrzeiten. Für den Stresstest waren 30 % Wachstum, entsprechend $37 \times 1,3 = 48,1$ Ankünften vereinbart worden, die auf 49 Ankünfte aufgerundet wurden (Stellungn. S. 11). Für die Züge wären bei diesem Wachstum $1,3 \times 39 = 50,7$ oder rund 51 Züge als Zielwert anzunehmen.
- b) Die gleiche Rechnung ergibt sich, wenn etwa laut dem Erläuterungsbericht zu PFA 1.3 vom 03.11.2011 entsprechend dem „Betriebsszenario 2025“ eine Erhöhung des „Zugangebots“ „um ca. 30 % gegenüber dem Angebot von 2011“ als „Anforderung“ des Projekts zugrunde gelegt wird (PFA 1.3 Erl.⁶⁷ S. 30) (siehe Tabelle 1).
- c) Dieses Ziel von 51 Zügen bzw. 49 Ankünften war erneut in der Anhörung zu PFA 1.3 von der Bahn ausdrücklich akzeptiert worden, indem der Vertreter der Bahn dieses Ziel als „fixiert“ und als durch den Stresstest „nachgewiesen“ bezeichnet hatte (Protokoll Anhörung 07.10.2014 S. 88, ERI 01/2015 S. 44) (Randbemerkung: Nur vermag der Stresstest diesen Nachweis nicht zu führen, siehe Abschnitt III.4, III.5, III.7).
- d) Wird 2001, das Basisjahr des Finanzierungsvertrags und der Planfeststellung, herangezogen und die im Finanzierungsvertrag angegebene Erhöhung des Zugangebots um „ca. 50 %“, ergeben sich erneut die gleichen Werte, da in dem Jahr 2001 der Verkehr nach Fahrplan vorübergehend geringer ausfiel (siehe Tabelle 1).

Verkehr Spitzenstunde	Ist (Kopfbahnhof)		Wachstum	Ziel (Stuttgart 21)	
	Ankünfte	Züge		Ankünfte	Züge
2011 (Nachf. S. 90 f)	37	39	30 %	48,1 (49)	51
2001 (Nachf. S. 91 f)	32	34	50 %	48	51
Kapazität (VGH, PFB)				max. 32	32 !!

Tabelle 1: Zielwerte für Stuttgart 21 mit Wachstum in der Spitzenstunde in Ankünften und Zügen. Mit der in der Planfeststellung festgestellten und vom VGH bestätigten Kapazität von 32 Zügen pro Stunde ist dieses Leistungsziel unerreichbar.

- e) Dieses insbesondere von der Bahn akzeptierte Ziel von 51 Zügen bzw. 49 Ankünften / h ist mit der vom VGH bestätigten Kapazität von 32 Zügen pro Stunde (Abschnitt III.2 b) bei weitem nicht erreichbar (Tabelle 1). Mit 32 Zügen lassen sich maximal 32 Ankünfte realisieren. Ein Leistungsrückbau (z.B. ggü. dem Ist 2011) und der Wegfall der Geschäftsgrundlage im Finanzierungsvertrag (Verfehlung des Leistungsziels) sind unbestreitbar.

2. Minimalabschätzung: Verbesserung des Zugangebots in Spitzenstunde

Aber selbst die Minimalforderung einer „Verbesserung des Zugangebots“ des Finanzierungsvertrags (jenseits von konkreten Wachstumszielen) ist nicht erreichbar:

- a) Der städtische Gutachter vertritt die Auffassung, die „Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 %“ sei lediglich eine „Zielvorstellung“, die sich auf Zahlen des „Gesamttags“ und nicht auf die Spitzenstunde beziehe (Kirchb. S. 6/7, Abschnitt II.). Dem wird in der vorliegenden Stellungnahme widersprochen – aber selbst wenn dem gefolgt werden sollte (die Begründung des Bürgerbegehrens wäre auch dann nicht unrichtig, siehe Abschnitt II.), ist auch in diesem Fall der Rückbau und der Wegfall der Geschäftsgrundlage unzweifelhaft gegeben: Laut Finanzierungsvertrag ist in diesem Fall als Leistungsvereinbarung im Minimum eine „Verbesserung des Zugangebots“ zugesagt (Fin.vertr. § 3 Abs. 1, § 16 Abs. 6, siehe Abschnitt IV.1) ohne Einschränkung auf ein Basisjahr oder auf einen Unteraspekt des Zugangebots.

Verkehr Spitzenstunde	Ist (Kopfbahnhof)		Verbesser. Zugangebot	Ziel (Stuttgart 21)	
	Ankünfte	Züge		Ankünfte	Züge
2011 (Nachf. S. 90 f)	37	39	> 0 %	> 37	> 39
2009 ⁶⁸	34	38	> 0 %	> 34	> 38
2001 (Nachf. S. 91 f)	32	34	> 0 %	> 32	> 34
Kapazität (VGH, PFB)				max. 32	32 !!

Tabelle 2: Zielwerte für Stuttgart 21 mit „Verbesserung des Zugangebots“ in der Spitzenstunde in Ankünften und Zügen. Mit der in der Planfeststellung festgestellten und vom VGH bestätigten Kapazität von 32 Zügen / h ist dieses Leistungsziel nicht erreichbar.

- b) Aber auch diese Minimalanforderung ist nicht erreichbar, wie ein Blick auf Tabelle 2 zeigt: Selbst gegenüber den Zahlen von 2001 ist mit der vom VGH bestätigten Kapazität von 32 Zügen keine Verbesserung möglich, da 32 Züge nur maximal 32 Ankünfte liefern können. Das gilt insbesondere für das Jahr des Finanzierungsvertrags 2009.⁶⁸ Die Verbesserung des

Zugangebots im Finanzierungsvertrag ist nicht an ein spezifisches Basisjahr gebunden, somit ist Stuttgart 21 unzweifelhaft ein Leistungsrückbau. Der Wegfall der Geschäftsgrundlage ist ebenfalls zweifellos gegeben, weil eine „Verbesserung des Verkehrsangebots“ insbesondere in der für die Bemessung maßgeblichen Spitzenstunde nicht möglich ist.

VII. Zusammenfassung: Sachliche und rechtliche Fehler im Gutachten

1. Fehler im Kirchberg-Gutachten

Der städtische Gutachter Prof. Dr. Christian Kirchberg macht in seinem Gutachten zahlreiche unrichtige Tatsachenfeststellungen und trifft mehrere rechtsfehlerhafte Wertungen, teils basierend auf der Auslassung wesentlicher Teile der Begründung des Bürgerbegehrens bzw. der von dem Gutachter selbst angesprochenen Vorgänge. Zur vermeintlichen Entkräftung des Leistungsrückbaus wurden systematisch nicht zu widerlegende Argumente oder widersprechende Dokumente und Verfahrensteile ausgeblendet. Fehlerhafte Zitierungen und Wertungen sprechen für die ungeprüfte Übernahme vorgegebener Aussagen. Die Systematik der schwerwiegenden Fehler begründet den Verdacht auf ein in hohem Maße manipulatives Auftragsgutachten.

a) Mehrere wesentliche Argumente, Dokumente und Verfahrensbestandteile wurden vom städtischen Gutachter übergangen bzw. ausgelassen:

- (1) Finanzierungsvertrag: „Verbesserung des Verkehrsangebots“ übergangen (Abs. IV.1)
- (2) Aktueller Bedarf bzw. Aktuelle Leistung von 38 Zügen unberücksichtigt (Abschnitt IV.2)
- (3) Leistungsgrenze von 32,8 Zügen/h unvollständig geprüft (IV.3)
- (4) Unterdimensionierung und Kapazitätslimitierung durch die Fußgängeranlagen (IV.4)
- (5) MVI/NVBW-Papier zur Kapazität des Kopfbahnhofs von 50 Zügen/h (III.6 f), (III.7 f)
- (6) MVI-Papier: Fehlende Entscheidbarkeit über die Leistungsfähigkeit übergangen (III.6 b)
- (7) Offenes Ende der Diskussion über das MVI wird ausgeblendet (III.5 c)
- (8) Offenes Ende der Diskussion zur 100-seitigen Stellungnahme wird ausgeblendet (III.7 b)

b) Darüber hinaus wurden zahlreiche fehlerhafte Tatsachenfeststellungen und Wertungen in dem Gutachten vorgenommen, überwiegend an entscheidender Stelle:

- (9) Die SMA hätte den Stresstest „durchgeführt“ (Abschnitt III.4 a), (III.5 b)
- (10) Stresstest: Zum Nachweis wird Aufgabenstellung zitiert, aber kein Ergebnisbeleg (III.4 c)
- (11) Die Einwendungen seien in der MVI-Diskussion einvernehmlich widerlegt worden (III.5).
- (12) Es wurde suggeriert, das MVI-Papier habe den Leistungsrückbau widerlegt (III.6 b)
- (13) 100-seitige Stellungnahme: Kritik sei im Einzelnen widerlegt worden (III.7 a)
- (14) Unzutreffende Wertung der Leistungskritik als „Einzelmeinung“ (III.2 d)
- (15) Keine „übertriebenen“ statt keine „hohen“ Anforderungen an die Begründung (I. a)

c) Das Gutachten ist in sich widersprüchlich:

- (16) Die Diskrepanz der 32 Züge (VGH) und 51 Züge (Prof. Martin) wird übergangen (III.3 f)
- (17) Die Diskrepanz der 32 Züge (VGH) und 49 Züge (Stresstest) wird übergangen (III.4 b)
- (17.b) Die Diskrepanz der 32 Züge (VGH) und 38 Züge (Bedarf) wird übergangen (IV.2 b)

(5.b) Die faktisch eingestandenen Fehler im Gutachten von Prof. Martin von 2005 (III.3)
(5.c) Die faktisch eingestandenen Fehler im Stresstest (III.4 f) (IV.5 c), insbesondere:

- d) Auf Basis dieser Auslassungen und Falschangaben bzw. Fehlinterpretationen resultieren die für das vollkommen unzutreffende Ergebnis verantwortlichen rechtsfehlerhaften Wertungen:
- (18) Die Begründung des Bürgerbegehrens sei nicht hinreichend konkret/spezifiziert (I.).
 - (19) Die Angebotserhöhung um ca. 50 % als nicht vereinbart gewertet (II.).
 - (20) 7 Dokumente auf unrichtiger/unvollständiger Basis als Leistungsnachweis gewertet (III.).
 - (21) Insbes.: VGH 2014 hätte Leistungsfähigkeit bestätigt (aber nur Rechtskraft, III.2 a).
 - (22) Die 6-Wochen-Frist wird entgegen dem Entscheid des VG Stuttgart gefordert (V.1).

2. Mängel in Form und Tonfall

Über die schwerwiegenden sachlichen Fehler hinaus gibt es weitere Indizien für ein schwaches Niveau der Stellungnahme des städtischen Gutachters.

- a) Fehlender dritter Vertrauensmann. Im Gutachten (Kirchb. S. 1) fehlte der dritte Vertrauensmann, Hans Heydemann. Entsprechend fehlte diese Angabe auch in der Beschlussvorlage (Stadt S. 1). Andernorts wurden Gemeinderatsbeschlüsse wegen geringerer Fehler, z.B. wegen eines falschen Datums, wiederholt.⁶⁹
- b) Gutachter Kirchberg zitiert in indirekter Rede das Urteil des VGH von 2014 und wechselt dabei von dessen Bezeichnung Dr. Engelhardts mit bestimmten Artikeln auf die Formulierung mit unbestimmtem Artikel: „Das gelte insbesondere auch für die vom dortigen Kläger angeführten Stellungnahmen eines Herrn Dr. Engelhardt“ (Kirchb. S. 9). Diese subtile Herabwürdigung eines der Initiatoren des Bürgerbegehrens ist in jedem Fall, aber insbesondere für ein Gutachten mit dem breiten Verteiler des Stuttgarter Gemeinderats unangemessen, es ist ein Zeichen schlechten Stils und möglicherweise der Hinweis darauf, dass aufgrund tatsächlicher argumentativer Schwäche zusätzlich „ad hominem“ gearbeitet werden musste.

3. Vergütungsanspruch, Haftung und Beschädigung des Ansehens

Ein Gutachten, das nicht nachvollziehbar oder fehlerhaft bzw. in sich widersprüchlich ist, kann selbst bei korrektem Endergebnis Haftung auch gegenüber Dritten auslösen und den Anspruch auf Vergütung verlieren.⁷⁰ Im vorliegenden Fall ist die Systematik der Fehler eindeutig auf das offenbar angestrebte Ergebnis ausgerichtet und damit der Verdacht auf Vorsatz begründet.

Es ist unverständlich, wie die Auslassungen (Abschnitt IV.1 a) und der Vorwurf unzureichender Konkretisierung (I.) zustande kommen konnten, nachdem die in der Begründung des Bürgerbegehrens genannten Stichworte sich in gleicher Weise und Gliederung in den vom Gutachter zitierten Texten (Einwend.⁴¹, Stellungn.⁴²) wiederfinden. Es erscheint daher fraglich, dass der Gutachter die von ihm zitierten Texte auch tatsächlich selbst gelesen hat.

Auch die nicht zuende verfolgten Diskussionen über das MVI (III.5) und im Erörterungsverfahren zu PFA 1.3 (III.7) sind nur zu erklären, wenn der Gutachter sich mit den Vorgängen nicht selbst befasst hat und sich nicht wie vorgeschrieben⁷¹ selbst um Vollständigkeit der Information bemüht hat, sondern vielmehr die mutmaßlich unvollständigen Informationen nicht hinterfragt hat.

Die Falschaussagen (VII.1 b) mit mehreren sinnentstellenden und ergebnisverfälschenden Zitierungen lassen jede gutachterliche Sorgfalt vermissen und werfen erneut die Frage auf, ob der Gutachter die von ihm zitierten Dokumente gelesen hatte.

d)

Die rechtsfehlerhaften Wertungen (VII.1 (16)) insbesondere zu der Wertung des VGH-Urteils von 2014 als Bestätigung der Leistungsfähigkeit (obwohl nur die Rechtskraft des Urteils von 2006 bestätigt wurde, Abschnitt III.2 a) und der 6-Wochen-Frist als „einschlägig“ (Abschnitt V.1) stellen insbesondere die juristische Kompetenz des Gutachters in Frage.

In Summe ist damit das Maß an Fehlerhaftigkeit, das für eine gutachterliche Leistung tolerierbar erscheint, deutlich überschritten, der Vergütungsanspruch erscheint damit verfallen und der Ruf des Gutachters erheblich beschädigt, was möglicherweise auch auf die Stadt Stuttgart ausstrahlt.

Aufgrund dieses Gutachtens und seiner offenkundig unzutreffenden und ungerechtfertigten Verneinung des Wegfalls der Geschäftsgrundlage wird eine deutliche Gefahr gesehen, dass eine Haftung auf den Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart Fritz Kuhn und den Gutachter Prof. Dr. Christian Kirchberg übergeht für die erheblichen (und mit zukünftigen Kostensteigerungen noch steigenden) Ausgaben der Stadt für das Projekt Stuttgart 21 und die Folgekosten entweder bei einem späteren noch teurer gewordenen Rückbau der Bauruine oder für zusätzliche Maßnahmen zum Auffangen des entstandenen bahnverkehrlichen Engpasses.

Fazit

Das Gutachten des städtischen Gutachters Prof. Dr. Christian Kirchberg, das zu dem Schluss kam, das 4. Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 wegen des Leistungsrückbaus durch das Projekt sei rechtlich unzulässig, ist in sämtlichen Argumentationspfaden grob unrichtig. Entsprechend ist das Ergebnis vollkommen unzutreffend, das 4. Bürgerbegehren zum Leistungsrückbau durch Stuttgart 21 ist vielmehr tatsächlich rechtlich zulässig. Selbst konservativste Abschätzungen bestätigen den Leistungsrückbau und den Wegfall der Geschäftsgrundlage anhand der von VGH und Gutachter akzeptierten Prämissen. Der Gutachter zitiert die vom VGH bestätigte S21-Kapazität von 32 Zügen/h, will aber gegenüber den zuletzt fahrenden 38 Zügen/h keinen Rückbau erkennen. Mit der fehlenden Berücksichtigung der Unterdimensionierung für die Fußgänger übergeht der städtische Gutachter die Hälfte der Begründung des Bürgerbegehrens.

Die auf diesem Gutachten gründende Beschlussvorlage der Stadt Stuttgart und der entsprechende Gemeinderatsbeschluss beruhen somit auf unrichtigen und unvollständigen und in Teilen auch widersprüchlichen Angaben und sind somit juristisch angreifbar.

Das Gutachten ist dabei in einem Ausmaß fehlerhaft, dass seine Vergütung nicht mehr gerechtfertigt erscheint, was für die Stadt Stuttgart zu weiterer Veranlassung aus haushälterischer Verantwortung führen könnte bzw. sollte. Erhebliche Haftungsrisiken für Bürgermeister und Gutachter sind zu befürchten, sofern diese Entscheidungsbasis nicht korrigiert wird.

Garching, 28.07.2015



gez. Dr. rer. nat. Christoph Engelhardt

Einzelnachweise

- ¹ Prof. Dr. Christian Kirchberg, „Gutachtliche Stellungnahme zur Zulässigkeit des Bürgerbegehrens IV (»Leistungsrückbau«) gegen »Stuttgart 21«“, 24.06.2015, (kurz zitiert als „**Kirchb.**“, pdf [stuttgart.de](#))
- ² Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, „Bürgerbegehren »Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt«, Entscheidung über Zulässigkeit, Beschlussvorlage, GR Drs 574/2015, 25.06.2015 (kurz „**Stadt**“, Seitenangaben nach der pdf-Fassung, online auf [stuttgart.de](#))
- ³ Die hier umgangssprachlich bezeichneten „Züge“ entsprechen den „Gleisbelegungen“ der Bahnbetriebswissenschaft. Dort werden „Züge“ oder „Zugfahrten“ streng genommen nur dann als solche gezählt, wenn sie „auf die freie Strecke übergehen“. Die Bereitstellung einer Garnitur am Bahnsteig oder die Abstellung eines endenden Zuges vom Bahnsteig in die Abstellanlage werden nicht als solche gezählt (z.B. Jörn Pahl, „Systemtechnik des Schienenverkehrs“, 2011, S. 12). Umgangssprachlich ist ein Zug ein Zug, auch bevor oder nachdem die Reisenden ein oder aussteigen. Der Brockhaus definiert den Zug als „mehrere miteinander verbundene, durch Maschinenkraft bewegte Fahrzeuge“ ([books.google.de](#)), ähnlich bspw. das Duden-Lexikon. Werden für die Kapazität eines Bahnhofs die etwa in einer Stunde maximal möglichen Zughalte gezählt, dann entspricht das bahnwissenschaftlich sogenannten „Belegungen“. Selbst in den Stellungnahmen der Bahn zu Stuttgart 21 wird aber hierfür immer wieder von „Zügen“ gesprochen, etwa von den „49 Zügen“ pro Stunde im Stresstest, den „44 Zügen“ in der Schlichtung“ oder den „32 Zügen“ pro Stunde der Auslegung des Bahnhofs.
- ⁴ Nach ursprünglicher Ankündigung des Rechtsamts der Stadt Stuttgart sollten die Vertrauensleute des 4. Bürgerbegehrens am 22.06.2015 über Gutachten und Beschlussvorlage der Stadt informiert werden. Tatsächlich erhielten sie diese Informationen am Nachmittag des 25.06.. Damit reduzierte sich die Reaktionszeit bis zur Entscheidung des Verwaltungsausschusses des Gemeinderats am Morgen des 01.07.2015 von 7 Arbeitstagen auf 3 Arbeitstage.
- ⁵ 01.07.2015, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Kuhn will von Rückbau nichts mehr wissen“
- ⁶ 02.07.2015, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Heftige Kritik am Gutachter der Stadt“
- ⁷ 16.07.2015, [soeslinkeplus.de](#), „Präsentation zum Bürgerbegehren »Leistungsrückbau durch S21«“
- ⁸ Unterschriftenliste des 4. Bürgerbegehrens: „Bürgerbegehren »Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt!“ (pdf [leistungsrueckbau-s21.de](#), kurz „**Unterschriftenliste**“)
- ⁹ 21.04.2015, VGH Baden-Württemberg, Az 1 S 1949/13, Bürgerbegehren gegen das Projekt Stuttgart 21 ([lrbw.juris.de](#), kurz „**VGH 2015**“)
- ¹⁰ Pressekonferenz zum Start des Bürgerbegehrens: 18.10.2013, [stuttgarter-nachrichten.de](#), „S21-Gegner starten neue Bürgerbegehren“. Das MVI-Papier³⁷ ist mit "Juli 2013" datiert, enthält im Dateinamen das Datum 05.09.2013 und in den Metadaten wird als Erstellungsdatum der 04.09.2013 angegeben. Es richtet sich zwar an den Initiator des 4. Bürgerbegehrens C. Engelhardt, war diesem und der Öffentlichkeit aber nicht bekannt gemacht worden. Die Homepage des MVI mit einem Link zu dem Papier ist in der ältesten Kopie vom 20.10.2013 auf [archive.org](#) verzeichnet. Das Papier wird erstmals erwähnt in einem Internet-Forum am 07.11.2013. Es konnte mangels öffentlicher Bekanntheit nicht im Bürgerbegehren am 18.10.2013 Berücksichtigung finden. Die 100-seitige Stellungnahme der Bahn⁴² ist beim Regierungspräsidium eingegangen am 25.07.2014 ([rp.baden-wuerttemberg.de](#)).
- ¹¹ <http://www.leistungsrueckbau-s21.de/>
- ¹² <http://www.leistungsrueckbau-s21.de/fragen/details/>
- ¹³ http://www.leistungsrueckbau-s21.de/Flyer_4._Buergerbegehren_S21.pdf
- ¹⁴ Videos von der Veranstaltung finden sich auf [storno21.de](#), der Foliensatz zum 4. Bürgerbegehren auf [leistungsrueckbau-s21.de](#)
- ¹⁵ S21-Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 (kurz: „**Fin.vertr.**“), Haupttext, sowie Anlage 3.2a Anhang 1: <http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/details/kosten-und-finanzierung/>
- ¹⁶ Planfeststellungsbeschluss, "Projekt Stuttgart 21" Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) (Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 Talquerung), 28.01.2005 ([bahnprojekt-stuttgart-uhl.de](#), kurz „**PFB 1.1**“)
- ¹⁷ Vgl. http://www.jura.uni-bielefeld.de/forschung/institute/fir/materialien/Skript_Jansen.pdf
- ¹⁸ http://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/_11.html

- ¹⁹ 06.04.2006, VGH Mannheim, Az 5 S 848/05, Urteil „Erfolgreiche Klage eines mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung betroffenen Miteigentümers eines Grundstücks gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart“, (Randnummern nach landesrecht-bw.de, kurz „**VGH 2006**“)
- ²⁰ C. Engelhardt, „Rekonstruktion – Warum der Leistungsrückbau übersehen werden konnte“, 24.06.2013 (pdf wikireal.org), eingereicht vor dem VGH 2013, siehe auch: C. Engelhardt, Ergänzende Stellungnahme für den VGH BW zu neuer Sachlage, 24.06.2013 (pdf wikireal.org)
- ²¹ In der Planfeststellung eingereichtes Gutachten:
- Gerhard Heimerl et al., „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 1, Integraler Taktfahrplan (ITF) Betriebsprogramm für Stuttgart 21“, 1997, 50 Seiten.
 - Gerhard Heimerl et al., „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 2, Kapazitätsreserven beim geplanten Stuttgarter Hauptbahnhof sowie beim Betriebskonzept Stuttgart 21“, 1997, 50 Seiten mit Anlage 1 bis 33.
- Vergleiche dazu diese von der Bahn mit der Stellungnahme vom 24.07.2014 veröffentlichte Fassung:
- Gerhard Heimerl et al., „Stuttgart 21, Ergänzende betriebliche Untersuchungen Teil I: Integraler Taktfahrplan (ITF), Betriebsprogramm für Stuttgart 21, Teil II: Kapazität des geplanten Stuttgarter Hauptbahnhofs und seiner Zulaufstrecken“, 1997, 126 Seiten mit Anlage 1 bis 40 (pdf bahnprojekt-stuttgart-uhl.de)
- ²² 03.07.2014, Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Az 5 S 2429/12, Urteil „Beeinträchtigung des Eigentums infolge eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses als Nachteil für das Gemeinwohl“ (landesrecht-bw.de, kurz „**VGH 2014**“)
- ²³ 27.05.2015, Bundesverwaltungsgericht Leipzig, Az 3 B 5.15, „Erfolgreiches Begehren auf Widerruf bestandskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse“ (bverwg.de)
- ²⁴ 22.06.2015, stuttgarter-zeitung.de, „Kläger scheitert vor Bundesgericht“
- ²⁵ C. Engelhardt, Ergebnis einer Umfrage unter internationalen Fachleuten zu den Prämissen der S21-Kapazitätsbestimmung, 24.06.2013 (pdf wikireal.org, [Fragebogen](#), [Anschreiben](#)). Siehe auch ²⁰.
- ²⁶ 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 (bahnprojekt-stuttgart-uhl.de)
- ²⁷ <http://www.leistungsrueckbau-s21.de/fragen/details/index.html#Martin-Gutachten>
- ²⁸ SMA und Partner AG, "Audit zur Betriebsqualitätsüberprüfung Stuttgart 21, Schlussbericht", 21.07.2011, Titelblatt (pdf phoenix.de).
Vgl. auch: http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest/Kritik_an_SMA#Audit_statt_Gutachten
- ²⁹ 21.06.2011, stuttgarter-zeitung.de, „Bahn hält die Vorgaben für »irreal«“
- ³⁰ 30.11.2011, schlichtung-s21.de, Schlichterspruch Dr. Heiner Geißler, „Schlichtung Stuttgart 21 PLUS“
- ³¹ 10.10.2011, mvi.baden-wuerttemberg.de, „Verkehrsministerium hält neuen Stresstest weiterhin für ungenügend“. 20.03.2012, mvi.baden-wuerttemberg.de, „Angebliche Mängel bei Berechnung der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 werden geprüft“.
- ³² DB Netze, "Stresstest Stuttgart 21, Finaler Abschlussbericht zur Fahrplanrobustheitsprüfung", 77 Seiten, 15.09.2011 (pdf bahnprojekt-stuttgart-uhl.de, weitere Stresstest-Dokumente [hier](#))
- ³³ Gem. DB-Richtlinie 405 0103 beträgt die Abfertigungszeit im Nahverkehr 0,6 Min. = 36 Sek. (dabei sind Fahrstraßenbilde- und Auflösezeiten sowie Pufferzeiten in der Überschneidung noch nicht berücksichtigt). Um diesen Zeitbetrag vor der geplanten Ausfahrt um 07:16:00 Uhr muss für RE-D 20003 die Fahrstraße für die Ausfahrt gestellt werden.
- ³⁴ 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)
- ³⁵ MVI, Antworten auf "Fragen des Landes zum Stresstest", mutmaßlich vom 24.05.2012 (pdf wikireal.org)
- ³⁶ 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", 27.05.2013 (pdf wikireal.org)
- ³⁷ Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, "Stuttgart 21 – ein geplanter Kapazitätsrückbau?", Juli 2013 (pdf mvi.baden-wuerttemberg.de, kurz „**MVI-Papier**“)
- ³⁸ S.a.: http://www.leistungsrueckbau-s21.de/fragen/details/#30_vertaktete_Zuege
- ³⁹ Dieses Papier ist mit "Juli 2013" datiert, enthält im Dateinamen das Datum 05.09.2013 und als Erstellungsdatum wird in den Meta-Daten des Dokuments der 04.09.2013 angegeben. Es richtet sich zwar an

- den Initiator des 4. Bürgerbegehrens C. Engelhardt, war diesem und der Öffentlichkeit aber nicht bekannt gemacht worden. Es taucht erstmals in einem [Internet-Forum am 07.11.2013](#) auf und konnte somit nicht im Bürgerbegehren am 18.10.2013 Berücksichtigung finden. Die Homepage des MVI mit einem Link zu dem Papier ist auf [archive.org](#) in der ältesten Kopie vom 20.10.2013 verzeichnet.
- ⁴⁰ Dem bestehenden Kopfbahnhof wurde eine Kapazität von rund 50 Zügen pro Stunde bescheinigt:
 • 22.11.2011, [mvi.baden-wuerttemberg.de](#), „Kopfbahnhof könnte heute schon mehr Züge abwickeln als S 21“.
 • 21.11.2011, Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, "Prüfung der Untersuchung 'Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Gleiskonfiguration' der Vieregg-Rössler GmbH" (pdf [web.archive.org](#)).
 • Vieregg Rössler GmbH, "Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Gleiskonfiguration – Abschlussbericht", 27.10.2011 (pdf [bei-abriss-aufstand.de](#)).
- ⁴¹ C. Engelhardt, Einwendung für den BUND RV Stuttgart zu PFA 1.3, „Leistungskritik am Gesamtprojekt, fehlende Planrechtfertigung“, 19.12.2013 (pdf [wikireal.org](#), kurz „**Einwend.**“)
- ⁴² DB Netz, Stellungnahme des Vorhabenträgers zur "Kritik an der Leistungsfähigkeit des Gesamtprojekts", 100 Seiten, 24.07.2014 (pdf [bahnprojekt-stuttgart-uhl.de](#), kurz „**Stellungn.**“)
- ⁴³ C. Engelhardt, "Nachforderungskatalog zur Stellungnahme des Vorhabensträgers", 29.09.2014 (pdf [rp.baden-wuerttemberg.de](#), kurz „**Nachf.**“)
- ⁴⁴ Regierungspräsidium Stuttgart, Erörterungstermin PFA 1.3, 07.10.2014, Stenografisches Protokoll
- ⁴⁵ C. M. Engelhardt, „Stuttgart 21: Ungenügende Leistungsfähigkeit nach Filder-Anhörung“, Eisenbahn-Revue International (Deutschlandausgabe) 01/2015, Minirex-Verlag, S. 41-47 (pdf http://wikireal.org/w/images/4/47/2015-01_ERI_-_Engelhardt_Stuttgart_21_ungenuegende_Leistungsfahigkeit.pdf, kurz „**ERI 01/2015**“)
- ⁴⁶ 08.10.2014, St.Z. (print), „Empörter Protest zum Erörterungsschluss“ (pdf [wikireal.org](#))
- ⁴⁷ 22.12.2014, [dipbt.bundestag.de](#), Antrag der Fraktionen Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen „Offene Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 aufklären“
- ⁴⁸ Deutscher Bundestag, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Stellungnahmen der Sachverständigen“ ([bundestag.de](#))
- ⁴⁹ Deutscher Bundestag, „Wortprotokoll der 41. Sitzung, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, den 6. Mai 2015, 11:00 Uhr“, Protokoll Nr. 18/41 (pdf [bundestag.de](#))
- ⁵⁰ 18.07.2012, [bei-abriss-aufstand.de](#), "Presseerklärung WikiReal: Stuttgart 21 – Von Anfang an als Rückbau geplant!"
 19.07.2012, [stuttgarter-zeitung.de](#), "Neue Zweifel an Kapazität des Tiefbahnhofs"
- ⁵¹ 11.03.2015, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Brandschutz sorgt für Streit“.
 11.03.2015, Informations-Veranstaltung im Stuttgarter Rathaus, „Brandschutz Stuttgart 21 – Unvollständig, untauglich, durchgefallen“ (Video [youtube.com](#)).
 Siehe insbesondere auch: • Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE im Bundestag, „Brandschutz beim Bahnhofsprojekt Stuttgart 21“, 08.07.2015 (pdf [dipbt.bundestag.de](#))
- ⁵² C. Engelhardt, Offener Brief an Manfred Leger, „Stehen Sie zu Ihren Aussagen?“, 09.04.2015 (pdf [wikireal.org](#))
- ⁵³ 04.04.2015, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Warten Sie ab, wie schnell wir hier noch werden“
- ⁵⁴ Manfred Leger, Antwort auf den offenen Brief von C. Engelhardt, (pdf [wikireal.org](#))
- ⁵⁵ 19.05.2015, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Kritik an Bahn-Antwort“
- ⁵⁶ Stenografisches Protokoll, 4. Tag der Faktenschlichtung, 12.11.2010, S. 16 (pdf [schlichtung-s21.de](#))
- ⁵⁷ Wulf Schwanhäußer, "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 (pdf [bahnprojekt-stuttgart-uhl.de](#))
- ⁵⁸ Die 38,8 Züge entsprechen dem Mittelwert aus 2 Stunden Nebenverkehrszeit á 37,5 Zügen pro Stunde und 2 Stunden Hauptverkehrszeit á 40 Zügen pro Stunde. Schwanhäußer argumentiert, dass aufgrund der Zuläufe 6 Züge pro Stunde abgezogen werden müssen, das entspräche minimal 31,5 und maximal 34 Zügen pro Stunde.
- ⁵⁹ <http://www.leistungsrueckbau-s21.de/fragen/details/index.html#Reisende>
- ⁶⁰ Christoph Engelhardt, "Stuttgart 21: Kritische Würdigung der Darstellungen der Deutschen Bahn AG zu den Personenstromanalysen", 27.02.2013 (pdf [wikireal.org](#) oder [rp.baden-wuerttemberg.de](#)) (Studie für die Gemeinderatsfraktion SÖS/LINKE, die durch Engelhardts [Positionspapier](#) vom 04.03.2013 den Vorsitzenden der Gemeinderatsfraktionen per [Email](#) zugestellt wurde).

- ⁶¹ 01.03.2013, stuttgarter-zeitung.de, „Zweifel an den Fluchtwegen“
- ⁶² 19.02.2014, stuttgarter-zeitung.de, „Die Bahn hat sich gründlich vermessen“,
19.02.2014, stuttgarter-zeitung.de, „Zweierlei Maß“
- ⁶³ VG Stuttgart, Az 7 K 4182/11, 17.07.2013, „Bürgerbegehren zur Kündigung der Projektverträge zur Finanzierung des Projekts Stuttgart 21“, (Rn. nach landesrecht-bw.de)
- ⁶⁴ 4 der 8 Tage der Fachschlichtung widmeten sich der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 und der alternativen Lösung K21: 1. Tag, Fr. 22.10.2010, Leistungsfähigkeit Stuttgart 21 und NBS. 2. Tag, Fr. 29.10.2010, Offene Punkte des 1. Termins. 4. Tag, Fr. 12.11.2010, Kopfbahnhof 21. 8. Tag, Sa. 27.11.2010, Leistungsfähigkeit & offene Fragen, siehe schlichtung-s21.de.
- ⁶⁵ 29.07.2011, Stresstest-Präsentation, Boris Palmer nennt unzählige gravierende Kritikpunkte am Stresstest, die in der Diskussion nicht ausgeräumt werden konnten, sondern lediglich medial von Heiner Geißlers „Kompromissvorschlag“ überdeckt wurden. 10.2011, Felix Berschin, "Stress mit dem Stresstest?", Eisenbahn-Revue International Heft 10/11, S. 510-514 (pdf nahverkehrsberatung.de): Diese fundierte Kritik ist bis heute ohne fachliche Entgegnung. 10.2011, Finaler Simulationslauf, die Bahn veröffentlicht 7 Folien mit der Behauptung, der finale Simulationslauf wäre bestanden. Erst nach anderthalb Jahren, Anfang 2013 wird ein 77-seitiger Foliensatz veröffentlicht, der dann auch die Daten enthält, die zusammen mit den Daten aus der Erörterung zu PFA 1.3 von 07.2014 die Unfahrbarkeit des Stresstests belegen. Es folgt die MVI-Diskussion von 2012/2013 und die 100-seitige Stellungnahme vom 24.07.2014, sowie der Fachartikel in der ERI 01/2015, was sämtlich bis heute ohne Beantwortung/Entkräftung ist.
- ⁶⁶ 18.10.2013, Pressemitteilung, "Storno 21: Schluss mit dem Betrug! Zwei neue Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 gestartet" (pdf parkschuetzer.de)
18.10.2013, stuttgarter-zeitung.de, „Bahnhofsgegner starten neue Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21“
18.10.2013, stuttgarter-nachrichten.de, „S21-Gegner starten neue Bürgerbegehren“
- ⁶⁷ Projekt Stuttgart 21 Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenanbindung, Planfeststellungsunterlagen PFA 1.3, Filderbereich mit Flughafenanbindung, Anlage 1, Erläuterungsbericht Teil I“, 03.11.2011 (rpbwl.de)
- ⁶⁸ Abfahrt, Ankunft Stuttgart Hauptbahnhof 14.12.2008-23.04.2009, seinerzeit auf der VVS-Homepage bereitgestellt (online auf archive.org: [Ankünfte](http://archive.org), [Abfahrten](http://archive.org)): Hier werden vom Unterzeichner 34 Ankünfte in der Stunde ab 7 Uhr und 38 Züge in der Stunde ab 6:50 Uhr gezählt.
- ⁶⁹ 19.02.2009, die Gemeinderäte von Schelklingen wiederholen einen Beschluss wegen eines falschen Datums (schwaebische.de).
12.12.2013, der Gemeinderat von Weiskirchen wiederholt einen Beschluss, da die Unterlagen für die Ratsmitglieder fehlerhaft waren (fwg-weiskirchen.bitwnd.de, S. 1 unten links).
- ⁷⁰ Vgl. z.B.: <http://www.brass-vdi.de/qualitaetsstandards-von-gutachten.html>
- ⁷¹ Sonderfachleute müssen sich die für ihr Gutachten notwendigen Informationen in eigener Verantwortung beschaffen. Dazu müssen sie ihrem Auftraggeber die Fragen stellen, die zur Klärung des Sachverhaltes erforderlich sind. Sie dürfen sich nicht darauf verlassen, daß ihr Auftraggeber von sich aus auf alle wesentlichen Punkte hinweisen werde." (OLG Köln, 06.03.1998 - 19 U 116/97, justiz.nrw.de).