Zur Erforschung der Wahrheit
bedarf es notwendig der Methode

René Descartes

Planrechtfertigung Leistungsfähigkeit

Dr. Christoph Engelhardt, Stuttgart, 13.09.2013

Erörterung Planänderungsverfahren Grundwassermanagement

Stellungnahme des Vorhabenträgers zu häufig wiederkehrenden Einwendungen

2 Planrechtfertigung

2.1 Planrechtfertigung: Prüfmaßstab

- ***Einzelne Einwender machen geltend, dass auch in den vorliegenden Planänderungsverfahren die Planrechtfertigung des Projekts, nicht nur der Änderung, zu überprüfen sei.*** 23

Das ist die Frage!

Die Änderungen beziehen sich im Wesentlichen auf die wasserrechtlichen Genehmigungssachverhalte. Die Änderungen haben kein solches Gewicht, das Sie die grundsätzliche Planrechtfertigung für die betroffenen Planfeststellungsabschnitte in Frage stellen. Sie beziehen sich auf die Durchführung der Baumaßnahme für die planfestgestellten Anlagen. Die beantragte Entscheidung beschränkt sich darauf, „wie" die planfestgestellte Anlage errichtet wird.

- ***Einzelne Einwender tragen vor, dass die Realisierung von S 21 dazu führe, dass die Leistungskapazität des heutigen Kopfbahnhofs von rund 50 Zügen in der Spitzenstunde auf künftig 32 Züge zurückgehen werde.*** 24

Falsch! **EBA war mit unrichtigen und unvollständigen Angaben getäuscht worden!**

Die in diesen Einwendungen gestellten Fragen sind durch das Eisenbahn-Bundesamt mit Bindungswirkung bereits im Rahmen der jeweiligen Planfeststellungsbeschlüsse beantwortet worden. Das Thema der Leistungskapazität des neuen Bahnhofs ist für die Frage der Änderung der wasserrechtlichen Erlaubnisse für den Bau der Anlagen ohne rechtlichen Belang.

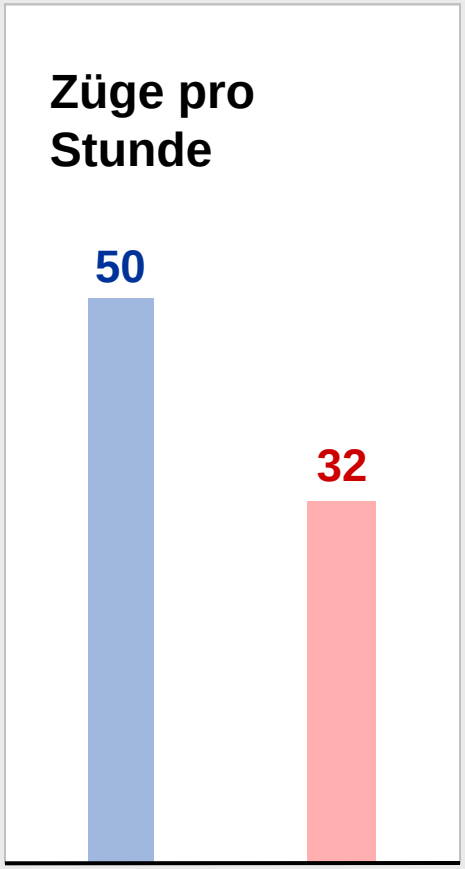
Nur bedingt richtig!

Ein Entfall der Planrechtfertigung ist <u>jederzeit</u> von Belang!

Die Planrechtfertigung ist jederzeit thematisierbar

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

Stuttgart 21 soll den überlasteten Kopfbahnhof ersetzen und ein Verkehrswachstum von rund 50 % ermöglichen



Leistungsfähigkeit Stuttgart Hbf

Kopfbahnhof **Stuttgart 21**

Der gravierende Rückbau der Leistungsfähigkeit lässt die Planrechtfertigung entfallen

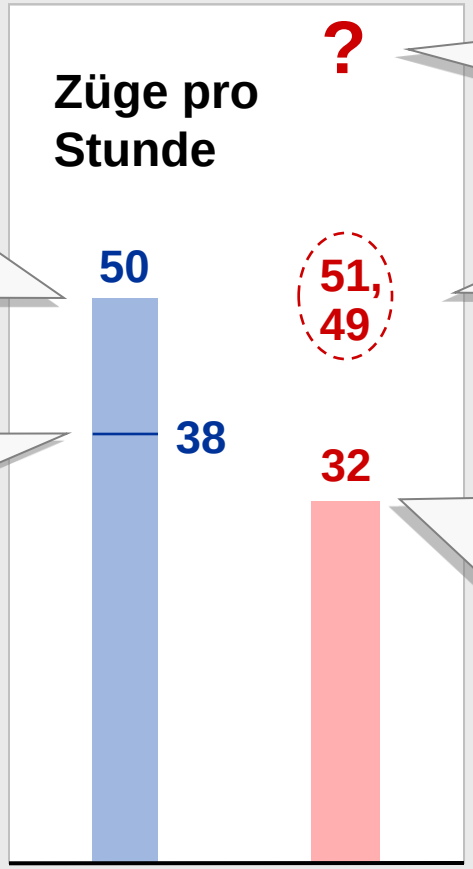
Stuttgart 21 ist ein dramatischer Leistungsrückbau

Kapazität
- Hopfenzitz 2010
- Vieregg-Rössler 2011
- Landesregierung 2011
- Fahrplan 1970

Aktueller Bedarf
- Fahrplan 2011
- Fahrplan 1996

Aussagen Kritiker
Aussagen Bahn

Leistungsfähigkeit Stuttgart Hbf



- „Doppelte Leistung“ 1998-2013
- „Doppelte Kapazität“ 2007-2013

(unhaltbare Leistungsversprechen)

- Prof. Martin 2005 (fehlerhaft)
- Stresstest 2011 (fehlerhaft)

Kapazität
- Vgl. mit Großbahnhöfen 2011
- Vgl. mit Wien Hbf neu 2011
- Belegungsgrad 2011
- Auslegung Fußgänger 1998
- Auslegung Züge 1997
- Schwanhäußer 1994
- Belegungsgrad 1994, 2006
- Leistungsgrenze 1997

Die hohen Versprechungen für S 21 sind unhaltbar, die hohen Simulationsergebnisse falsch, die Auslegung deckt sich mit Plausibilitätsabschätzungen

Prof. Schwanhäußer hatte für die Planfeststellung eine klare Leistungsgrenze ermittelt

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.

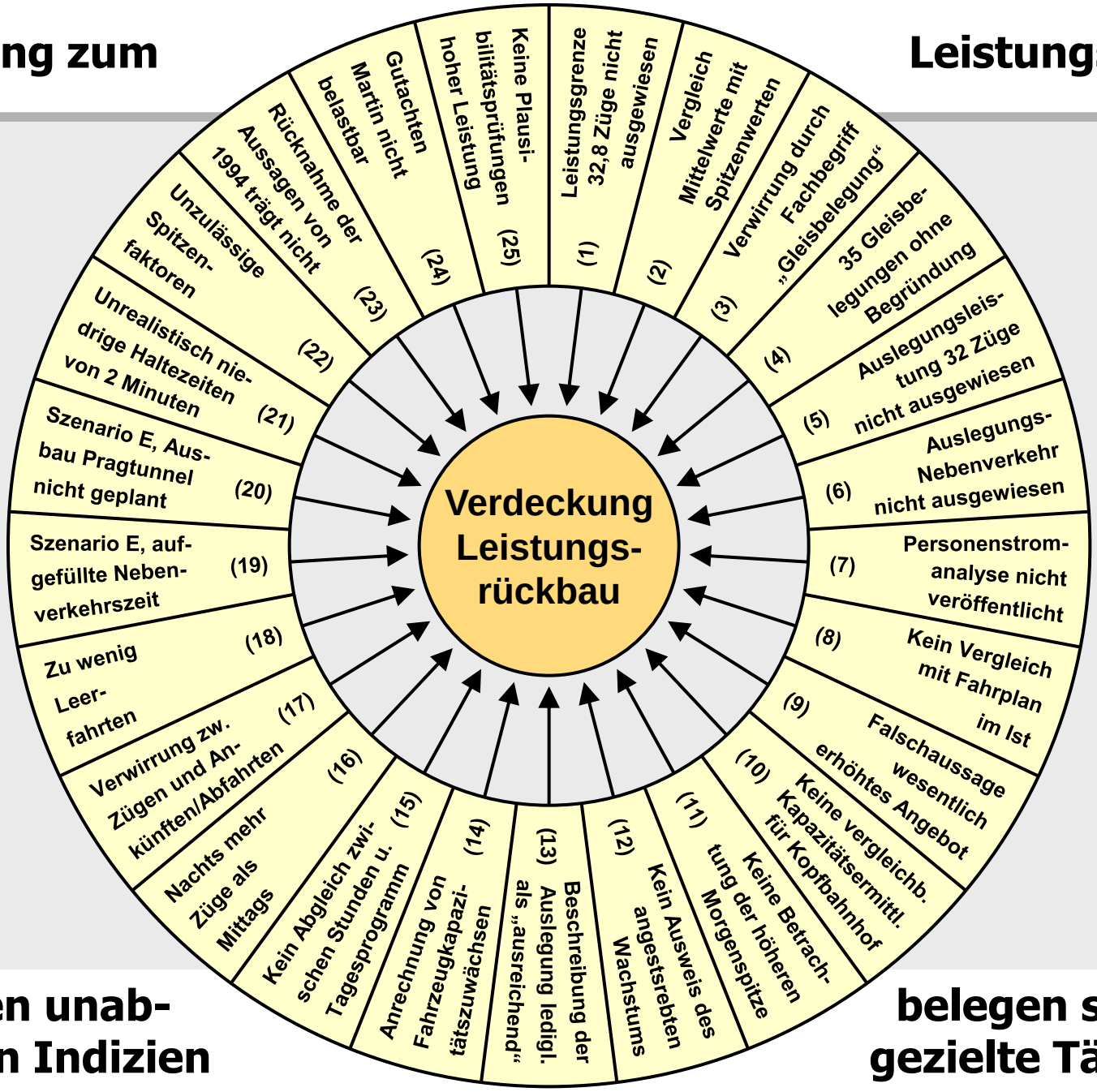
Die Begrenzung des Zustromes im Streckenabschnitt Flughafen-Stuttgart Hbf auf maximal 12 Züge je Stunde ist **voll verträglich** mit der Leistungsfähigkeit der Bahnsteiggleisanlage des Szenarios E in der Spitzenstunde mit ebenfalls 12 Zügen je Stunde. Jenseits dieser Zugzahlen reicht die Leistungsfähigkeit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

1997, Wulf Schwanhäußer, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil III", S. 58

32,8 Züge pro Stunde sind das Ende der Fahnenstange für S21!

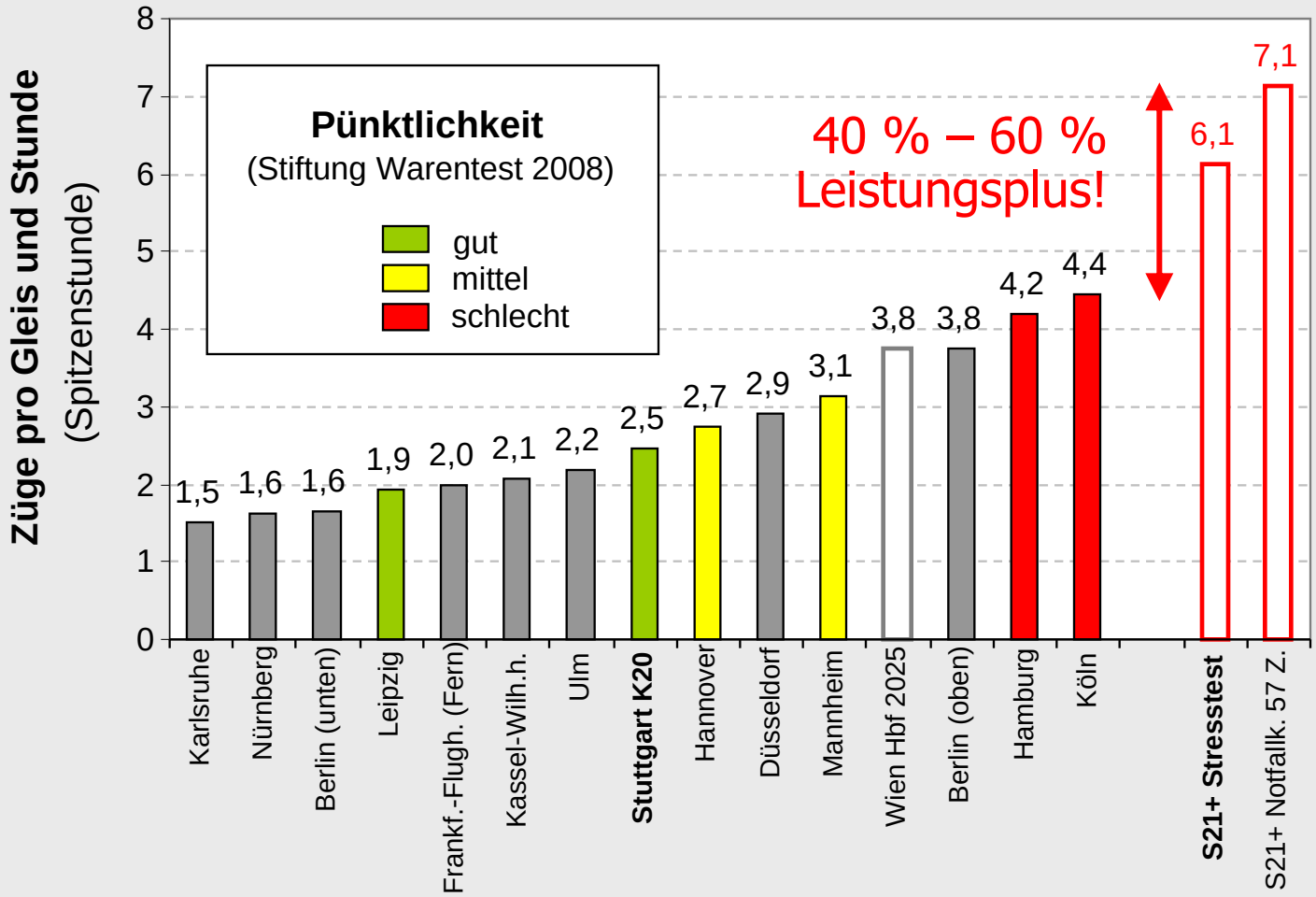
Mehr wird nur durch unrealistische Annahmen, nur auf dem Papier erzielt

Beweisring zum Leistungsrückbau



Die vielen unabhängigen Indizien belegen sicher die gezielte Täuschung

Vergleich der Großbahnhöfe: 32 Züge



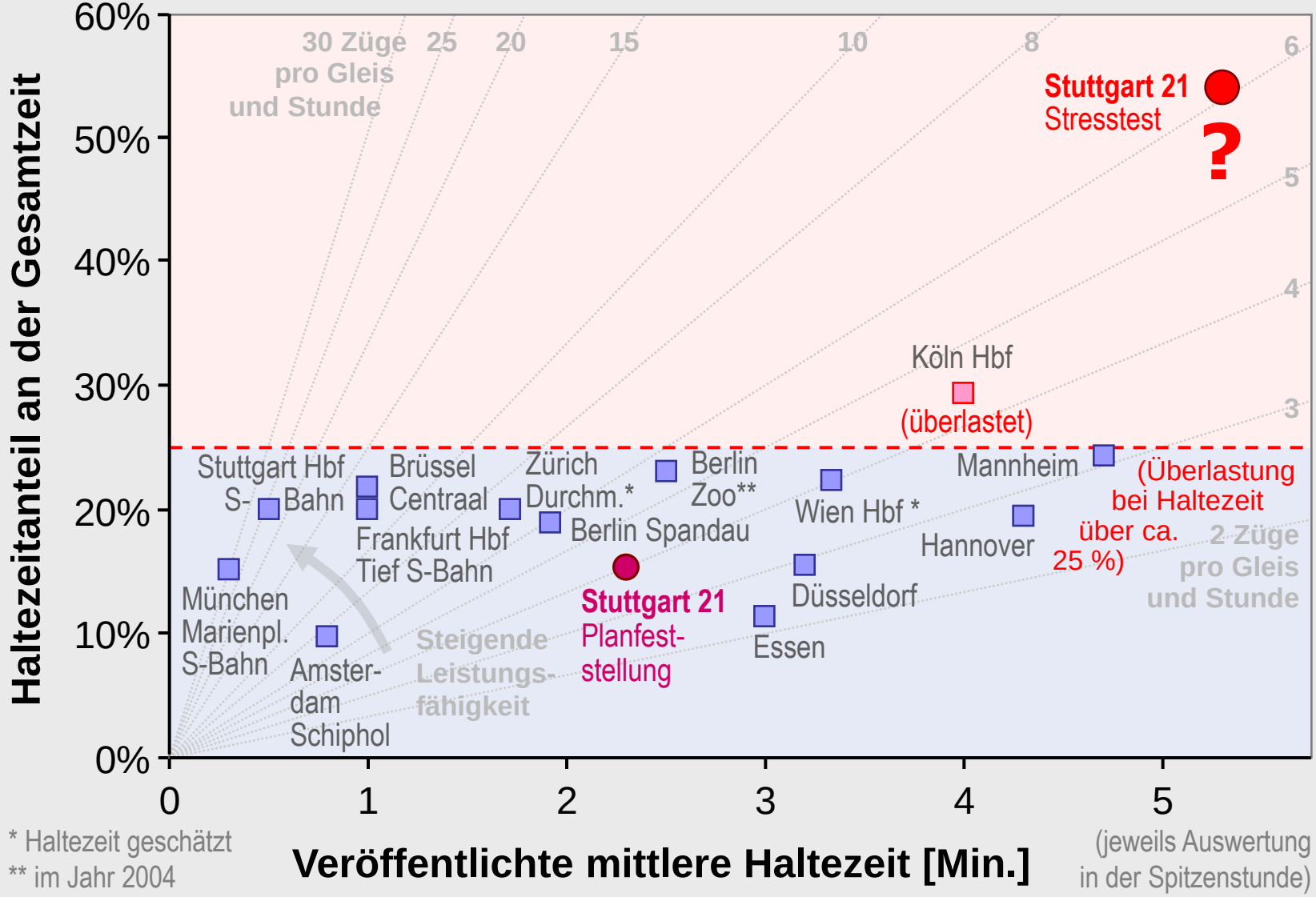
Köln und Hamburg sind überlastet

Plausibler Wert: 4 Züge pro Gleis und Stunde, das entspricht für S21 bei 8 Gleisen **32 Zügen** pro Stunde

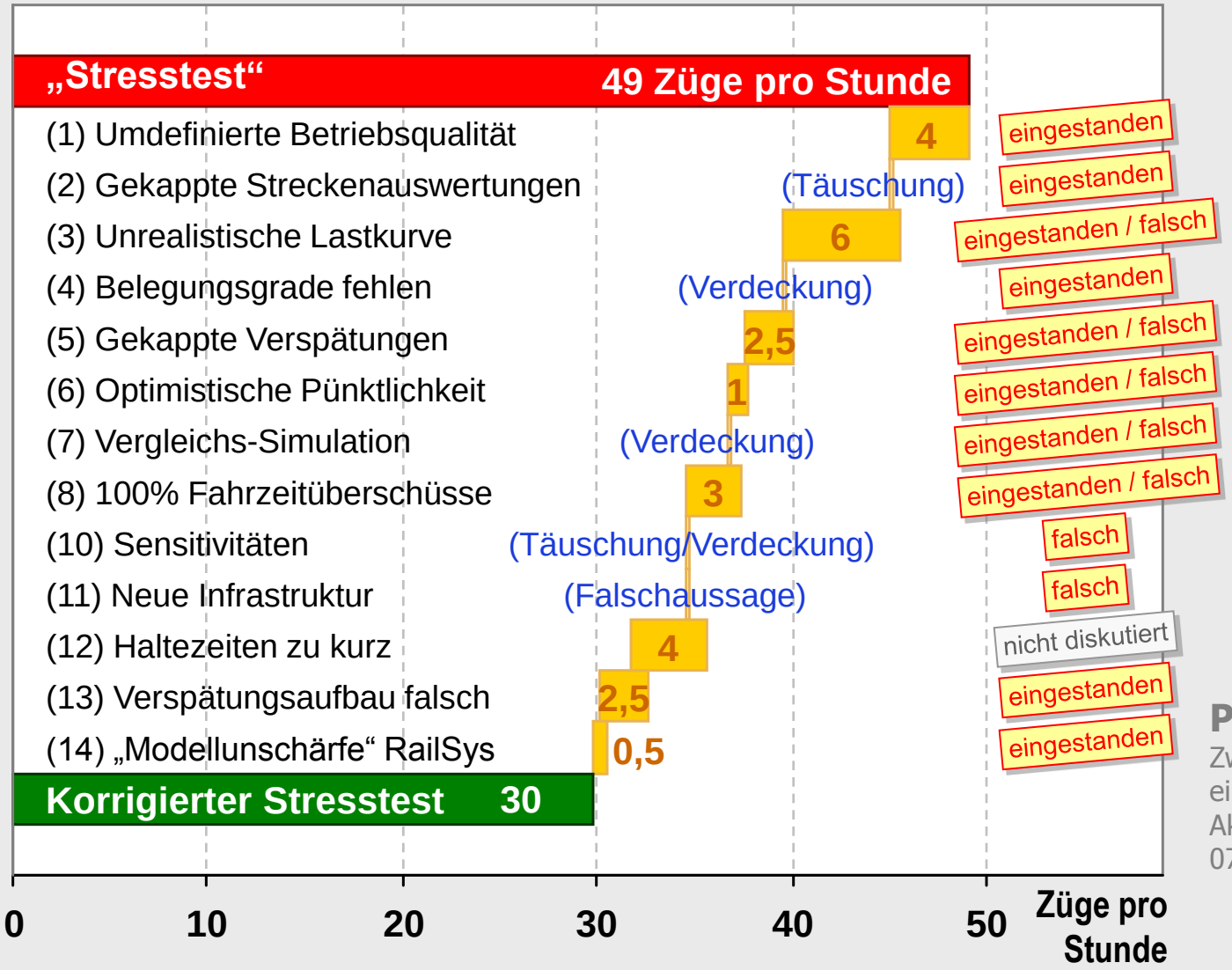
Fern- und Regionalverkehr ohne S-Bahn, Köln ohne Regionalverk. auf S-Bahngleisen. Auswertung C. Engelhardt (06.2011)

Schwanhäußer bemüht diese Größe in 2006 noch als Vergleich!

Die Stuttgart 21-Planungen sind unrealistisch, – entweder durch eine viel zu kleine Haltezeit oder eine unerreichbar hohe Zugleistung.



Die Fehler im Stresstest überhöhen die Leistung oder täuschen über die Qualität von S21, sie sind zumeist schon eingestanden



Prinzip-Bild
Zwischenstand einer laufenden Aktualisierung 07.2013

Die Rücknahme der S21-Planfeststellung wird von mehreren Paragraphen des VwVfG gefordert

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

Rückbau der Fußgängeranlagen (Personenstromanalysen)

- Qualitätsstufe **von C auf D gesenkt** (+40 % Personendichte)
- Bahnsteigräumzeit **von 2,5 auf 4 Min. erhöht** (+60 %)
- **Belastung zu gering**,
  - ohne **Doppelbelegungen** (Korrektur: +100 % Belastung),
  - **S-Bahn-Umsteiger** unrealistisch umgelenkt (+20 %),
  - hohe Kapazität der **Regionalzüge** unberücksichtigt (+25 %)

➔ Insgesamt wurden die Personenströme **um einen Faktor 3-4 zu günstig** gerechnet, selbst bei 32 Zügen pro Stunde könnten die Qualitätsstandards nicht eingehalten werden

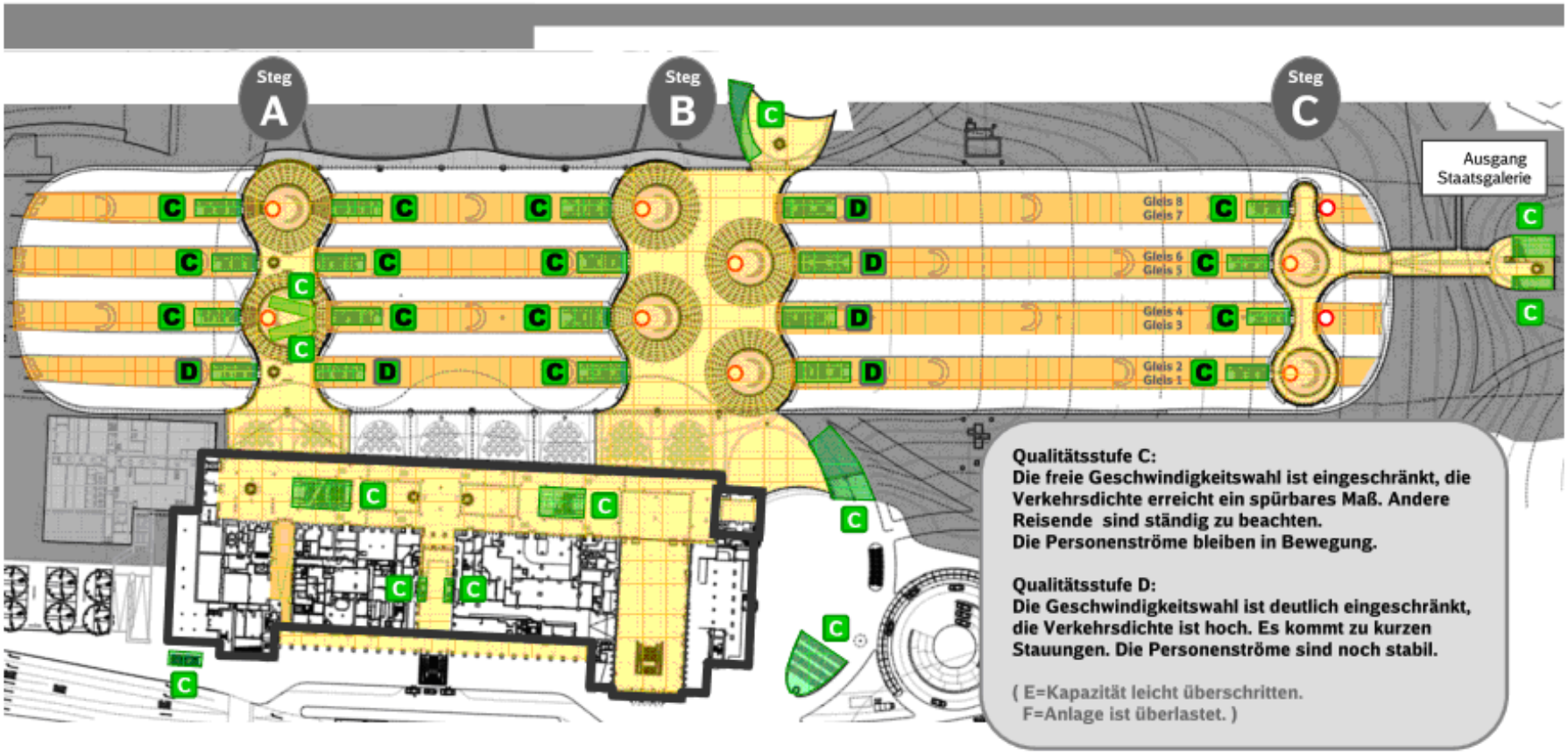
- Für die **Entfluchtung**, **nur halb so viele Reisende** angenommen, wie zu erwarten, → der Bahnhof wird zur **Todesfalle**
- **Unzählige Mängel** in Planungsprozess und Information der Partner/Öffentlichk.
- **Unrichtige Information** des Gemeinderats im Juli 2012

Selbst bei lediglich 32 Zügen: Die Stuttgarter kommen bei S21 nicht in die Züge und nicht aus ihnen heraus

Die Bahn gaukelt eine heile Welt vor (Folie für Gemeinderat)

DB NETZE

Hauptbahnhof Stuttgart
Personenströme zur Spitzenstunde



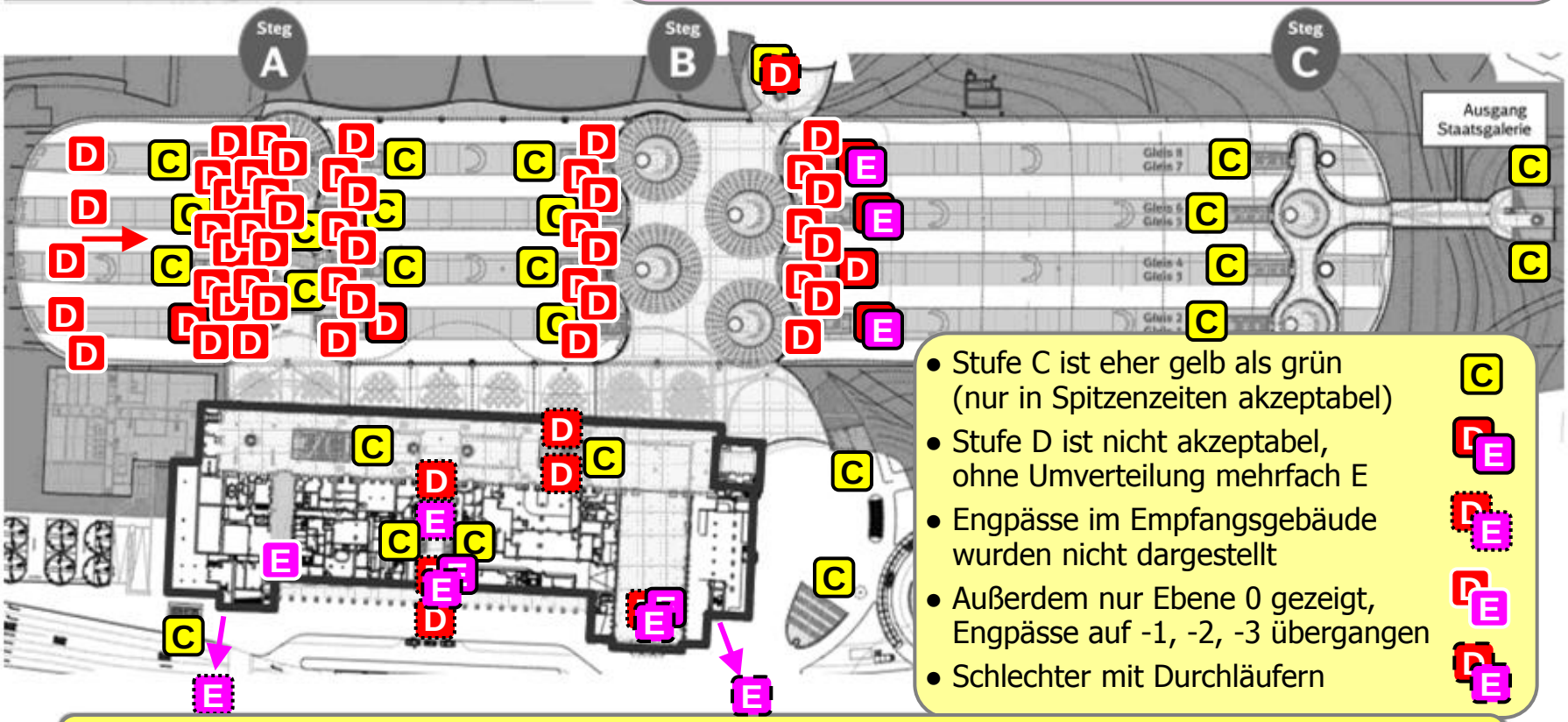
22 von 28 untersuchten Bereichen erreichen die höhere Qualitätsstufe „C“. Außerhalb der Spitzenstunde werden die Qualitätstufen „A“ und „B „ erreicht.

7

Die Bilanz der Personenstromanalyse ist verheerend: 6 × durchgefallen, 58 × Zielsetzung verfehlt

Schlechtes Ergebnis trotz wenig anspruchsvoller Annahmen:

- **Von 2 auf 4 Min. verlängerte** Bahnsteigräumzeit
- Sämtliche Züge über 400 m, **keine Doppelbelegungen**
- Umleitung S-Bahn-Umsteiger, ohne höhere Kapaz. RV-Züge



- Stufe C ist eher gelb als grün (nur in Spitzenzeiten akzeptabel)
- Stufe D ist nicht akzeptabel, ohne Umverteilung mehrfach E
- Engpässe im Empfangsgebäude wurden nicht dargestellt
- Außerdem nur Ebene 0 gezeigt, Engpässe auf -1, -2, -3 übergangen
- Schlechter mit Durchläufern

Die Umplanung hat 8 Engpässe der **nicht leistungsfähigen Stufe E** auf D „entschärft", dafür kamen 8 weitere Engpässe der **kritischen Stufe D** hinzu. **Nicht gezeigt** wurde: **52 × D, 9 × E!**

Fazit

1. Der **Entfall der Planrechtfertigung** ist **jederzeit** thematisierbar.
2. Die Planfeststellung wurde durch **unrichtige und unvollständige Angaben erwirkt**.
3. Das Projekt Stuttgart 21 soll **50 % Verkehrswachstum** ermöglichen. Heute fahren in Stuttgart **38 Züge** in der Spitzenstunde. S21 ist aber – insbesondere auch laut Planfeststellung – **auf 32 Züge pro Stunde limitiert**.
4. Das Projekt **schafft einen Engpass** und **schadet damit dem Allgemeinwohl** erheblich. Die Planrecht-fertigung ist entfallen, die **Planfeststellung ist nichtig**, sie ist durch unrichtige und unvollständige Angaben zustande gekommen und **zu widerrufen**.