

Vorschlag für Verfahrensregeln

Ziel des geplanten Faktenchecks ist, zu wesentlichen Fragen der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 (des 4. Bürgerbegehrens) sowie zukünftiger Optionen für S21 eine Klärung der Faktenbasis zu erzielen. Ggf. wird herausgearbeitet, wo jede Seite eine andere Abwägung trifft. Ziel ist nicht, eine Entscheidung über einen Baustopp oder Alternativen – etwa K21 oder bestimmte Ausbauoptionen – zu treffen. Es erscheinen daher folgende Rahmenbedingungen für einen erfolgreichen Klärungsprozess förderlich, wenn die Veranstaltung, wie von Martin Körner gefordert, keine "Schau- oder Showveranstaltung" werden soll:

1. Der Faktencheck ist eine offene Veranstaltung zur Information des gesamten Gemeinderats. Alle Gemeinderäte sind als Zuhörer eingeladen. Vertreter der einladenden Gemeinderatsfraktionen geben ein Eröffnungs-Statement ab.
2. Die Teilnehmer des Faktenchecks sind jeweils bis zu fünf Experten der Deutschen Bahn/Projektbetreiber sowie bis zu fünf Experten der Projekteinwender.
3. Zwei erfahrene Gruppenmoderatoren stellen eine sachliche und ergebnisorientierte Diskussion sicher. Sie sind inhaltlich und personenbezogen neutral und nur für den Prozess der Klärung und Diskussion verantwortlich. Die Teilnehmer (Projektbetreiber/ Projekteinwender) sind für das Ergebnis verantwortlich. Wesentliche Einigungen auf gemeinsam festgestellte Fakten sowie deren ggf. unterschiedliche Bewertung/ Abwägung durch beide Parteien werden festgehalten. Wo zu den Fakten Dissens verbleibt, wird ein Prozess für die nachgelagerte Klärung vereinbart.⁵
4. Der Faktencheck findet nicht als Publikumsveranstaltung statt, wird aber öffentlich übertragen (Internet, Rathaus; siehe nachfolgend). Ausgewählte Vertreter beider Seiten sind im Publikumsbereich zugelassen, wie auch interessierte Journalisten. So soll sichergestellt werden, dass nicht Zwischenrufe Zeitverlust bringen und die Sachlichkeit der Auseinandersetzung beeinträchtigen.
5. Eine Video-Aufzeichnung stellt Transparenz her und ermöglicht eine Dokumentation. Fluegel.tv und/oder andere Teams machen die Aufnahmen. Im Internet können alle interessierten Bürger den Faktencheck per Stream verfolgen. Möglich wäre auch eine Live-Übertragung im Rathaus. Alle Teilnehmer stimmen der Videoaufzeichnung zu, es werden keine Experten benannt, die Bild- und Tonaufnahmen widersprechen.
6. Es soll ein vorher abgestimmter Fragenkatalog abgearbeitet werden, der sich wesentlich an den Themen des 4. Bürgerbegehrens orientiert und sich danach den dann absehbaren zukünftigen Ausbauten von Stuttgart 21 zuwendet. Zu jedem Themenpunkt gibt es eine kurze Einführung für das Publikum, im Vorfeld wird abgesprochen, welche Seite das jeweils vorträgt.
7. Alle Argumente müssen belegt werden. Zum Beleg angeführte Unterlagen und Gutachten werden mit ausreichend zeitlichem Vorlauf vollständig veröffentlicht.
8. Die Veranstaltung schließt mit einem Resumé aus Sicht der Teilnehmer beider Seiten, welche Fragen beantwortet werden konnten und welche noch offen sind, mit einer Verabredung, wie zur Beantwortung dieser Fragen weiter vorgegangen wird.
9. Im Anschluss an den Faktencheck gibt es eine Pressekonferenz (oder auch mehrere). Die einladenden wie auch andere Gemeinderatsfraktionen sowie die Experten/Vertreter beider Seiten und ggf. die Moderatoren bewerten die Veranstaltung.

⁵ So können z.B. offene Fragen in einem Offline-Faktencheck beantwortet werden, bei Einvernehmlichkeit wird das Ergebnis veröffentlicht oder andernfalls ein Zusatztermin anberaumt.

Vorläufiger Fragenkatalog für den Faktencheck

Um zu klären, ob ein Leistungsrückbau bzw. eine Verfehlung der Geschäftsgrundlage des Finanzierungsvertrags objektiv gegeben ist, sollen die folgenden Fragen im Faktencheck behandelt werden. Weiterhin soll eine Faktenklärung in Bezug auf zukünftige Optionen für Stuttgart 21 erfolgen. Die aktuellen Positionen der Projekteinwender befinden sich in "Engelh. Kirchb." (zu Punkt 1-3, s.o.) und auf wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_PFA_1.3/Analyse_09.2015.

[Rot: Zeitbedarf. Finanzierungsvertrag/VGH: 1h 15 Min., Leistung allg.: 2 h 35 Min., Stress-test: 2 h 10 Min, Zukunft: 1 h. In Summe 7 h, z.B. 9-13 Uhr, 14-17 Uhr Puffer bis 19 Uhr]

1. [30 Min.] Besteht Einigkeit, dass die Leistungsvorgabe im Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 im Minimum eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit auch in der Spitzenstunde bringen muss? Bezieht sich die Erhöhung des Zugangebots um 50 % nur auf die zur "Verdeutlichung" angegebenen Taktverkehre?
2. [30 Min.] Hat der VGH 2014 die Rechtmäßigkeit von Stuttgart 21 mit einer ausreichenden Kapazität des Bahnhofsneubaus festgestellt? Oder nur die Rechtskraft des Urteils von 2006?
3. [15 Min.] Hat der VGH 2014 für den Tiefbahnhof nur eine Kapazität von 32 Zügen pro Stunde bestätigt? Wenn nein, wo in dem Urteil wird eine höhere Kapazität bestätigt?
4. [5 Min.] Wird zugestimmt, dass der Kopfbahnhof 2001 34 Züge und 32 Ankünfte in der Stunde leistete sowie 2011 39 Züge und 37 Ankünfte⁶? (Die Kapazität des Kopfbahnhofs wird zunächst übersprungen)
5. [15 Min.] Legt das Auslegungsbetriebsprogramm Szenario A nicht mehr als 32 Züge/h zu grunde? Ist Szenario E mit 40 Zügen/h in der HVZ und 37,5 Zügen/h in der NVZ abhängig von der P-Option, die nicht geplant ist? Wurden für die geplante Infrastruktur von Heimerl/Schwanhäußer 1997 (mit Fahrplan und Betriebsqualität) noch ein höherer Kapazitätswert als 32 Züge/h nachgewiesen? Wird in der Wissenschaft bzw. in Richtlinie 405 ein Kapazitätsnachweis mittels (Spitzen-)faktoren beschrieben?
6. [15 Min.] Stellt die Leistungsgrenze von 32,8 Zügen/h von Professor Schwanhäußer aus dem Jahr 1997 eine Nennleistung dar? Oder sind maximal 34 Züge/h mit Schwanh. Überlegung zu rechtfertigen? (Dies ggf. aus Zeitgründen nicht vertiefen.)
7. [60 Min.] Ist die Auslegung der Fußgängeranlagen auf ebenfalls nur 32 Züge pro Stunde eine Bestätigung für die Auslegung der Gleisanlagen auf 32 Züge pro Stunde? Wenn nein, warum nicht? Ist es zutreffend, dass die bisherigen Personenstromanalysen mehrere kritische Engpässe aufzeigen? Ist die angesetzte Bahnsteigräumzeit von 4 Minuten richtlinienkonform? Wird durchgehend die Qualitätsstufe C, die als Zielwert für Stuttgart 21 angesetzt wurde, erreicht?
8. [15 Min.] Ist es zutreffend, dass Prof. Martin für den bei Betriebsprogrammen mit im Mittel 1,6 Min. Haltezeit festgestellten "optimalen Leistungsbereich" von 42 bis 51 Zügen/h die praktische Kapazität nahe dem unteren Ende sieht? Kann Prof. Martin

⁶ 35 Ankünfte ab 7:00 Uhr + 2 Ankünfte S-Bahn = 37, Ausgangspkt. d. Schlichtung (DB 07.2015 Fn. 12)

den Wert beziffern? Hat Prof. Martin auch noch einen höheren Wert für die praktische Kapazität nachgewiesen? Welchen?

9. [45 Min.] Ist es zutreffend, was Prof. Heimerl aussagte, dass die Leistungsfähigkeit von Durchgangsbahnhöfen im wesentlichen von der Haltezeit abhängt? Gibt der von ihm und Prof. Schwanhäußer zur Rechtfertigung von S21 verwendete Belegungsgrad bei den von beiden verwendeten Zahlenwerten ein Maß für die Aus- bzw. Überlastung des Tiefbahnhofs an? Wie sind hier die Gutachten der Auslegung, von Prof. Martin und der Stresstest einzuordnen?
10. [Summe: 2 h 10 Min.] Weist der Stresstest eine "wirtschaftlich optimale" Betriebsqualität für 49 Züge/h bei einer mittleren Haltezeit von 4,3 Min. regelkonform nach? Zur Klärung sollen im Faktencheck ausgewählte Kritikpunkte betrachtet werden::
- [15 Min.] 1. Umdefinierte Betriebsqualität: Haben die Schlichtungsteilnehmer "wirtschaftlich optimal" als Zielwert zugestimmt? Wurde Premiumqualität für den S21-Bahnknoten testiert? Kann die Qualität für den Hauptbahnhof allein aus der Verspätungsveränderung ermittelt werden?
 - [15 Min.] 3. Unrealistische Lastkurve: Ist es zielführend, sich durchgehend nur auf Ankünfte zu beziehen? Ist die Landesplanung relevant für die Forderung aus dem Schlichterspruch?
 - [15 Min.] 5. Gekappte Haltezeitverlängerungen: Ist für die Begründung der Kompensation zutreffend?
 - [10 Min.] 6. Optimistische Verspätungsniveaus: Sind die Annahmen für S-Bahn und Fernverkehr realistisch?
 - [15 Min.] 8. Fahrzeitüberschüsse. Kann die Verwendbarkeit des Regelzuschlags nachvollziehbar begründet werden?
 - [45 Min.] 12. Haltezeiten. Welche der beklagten Haltezeitunterschreitungen liegen nicht vor?
 - [15 Min.] 13. Fehlbuchungen in der Simulation. Kann die DB die Fehlbuchung auch nach eingehender Erläuterung begründet ausschließen?
11. [60 Min.] Welche Ausbau-Optionen für Stuttgart 21 werden wohl als nächstes benötigt? Wieviel bringen Sie? Lässt sich der Aufwand abschätzen?
- Zulauf aus Feuerbach (P-Option)
 - Verbesserungen für die S-Bahn
 - Filderbereich
 - Wendlinger Kurve