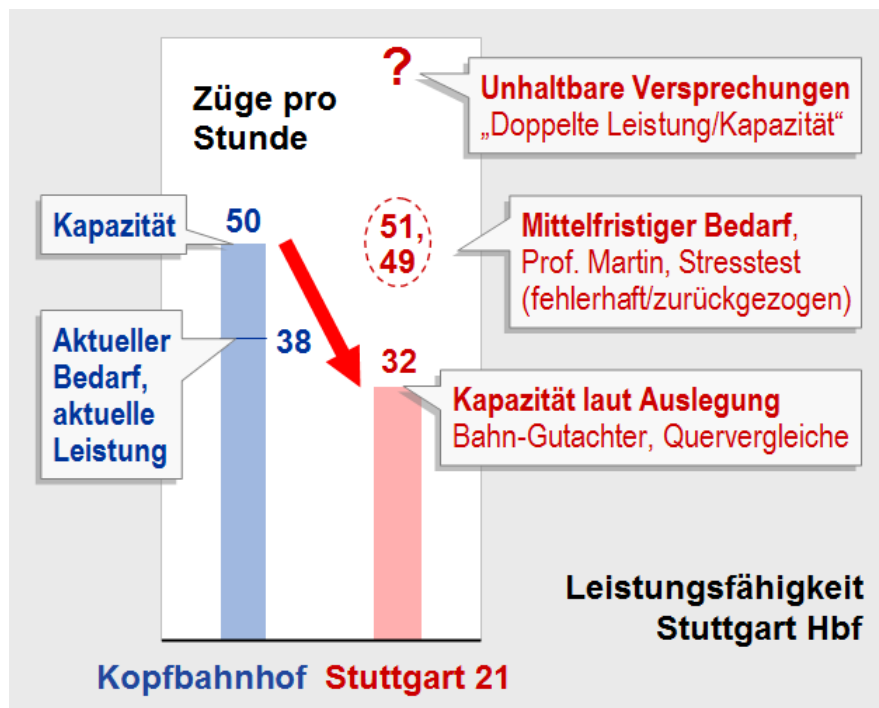


Bewertung der Antworten der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Linken zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 vom 02.04.2014

Die Bundesregierung stellt sich in ihrer Antwort (BT-Drucksache 18/1240) auf die **Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21“**, (BT-Drucksache 18/1138¹) nicht den Fakten und ihrer Verantwortung für die Gewährleistung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur. Im Folgenden werden die Antworten der Bundesregierung zusammengefasst bewertet. Eine detaillierte Darstellung zu den einzelnen Antworten wird im Anhang ab S. 3 gegeben.

Die Bundesregierung war in ihrer Verantwortung als Fach- und Rechtsaufsicht über das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) (Fragen 3, 8) und in ihrer Verantwortung für eine leistungsfähige Schienen-Infrastruktur (Fragen 3, 7, 12) zu den Fragen der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 angesprochen worden. In der Vorbemerkung der Kleinen Anfrage waren die Hintergründe und die belegenden Dokumente für die angesprochenen Tatsachen aufgeführt worden.

Dem deutlichen Rückbau der Bahn-Kapazität durch Stuttgart 21, belegt mit den Aussagen der Bahn-Gutachter selbst, vermag die Bundesregierung nicht in der Sache zu entgegnen (Fragen 1-7, 9). Vielfach wird ausgewichen und Fragen bleiben unbeantwortet. Selbst den Verdacht auf Rechtsbruch durch die in ihrem Eigentum befindliche und von drei Staatssekretären beaufsichtigte DB AG lässt sie unwidersprochen im Raum stehen (Frage 11).



Um welche Zahlen geht es bei den Fragen zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21? Das Projekt reduziert die Kapazität des Stuttgarter Hauptbahnhofs laut Bahn-Gutachtern um ein Drittel auf rund 32 Züge in der Spitzenstunde. Entsprechend dem geplanten Verkehrswachstum wären für S21 dagegen rund 50 Züge in der maßgeblichen Spitzenstunde zu fordern. Die Bundesregierung hatte im Förder-Antrag bei der EU-Kommission eine Kapazitätsverdopplung zugesagt.

Die Bundesregierung stellt sich insbesondere nicht der Leistungsgrenze von 32,8 Zügen pro Stunde für S21 aus den Planfeststellungsgutachten (Vorbem. S. 2, Frage 7). Sie geht über Fehler wie den in der Planfeststellung exorbitant hoch unterstellten Nachtverkehr (Frage 6) vollständig hinweg ebenso wie über die zurückgenommenen 51 Züge von Prof. Martin (Vorbem. S. 2f, Frage 9). Zu den dort angesprochenen nicht erreichbaren 49 Zügen des Stresstests erklärt sie sich entgegen früheren Darstellungen für nicht aussagefähig. Sie macht die Leistungsfähigkeit zur Glaubensfrage, wenn sie „davon ausgeht“, der Bahnhof funktioniere dennoch (Frage 6-7).

Auch zu einer wesentlichen EBA-Entscheidung mit sachlich unzutreffender Begründung ging die Bundesregierung nicht entsprechend ihrer Fach- und Rechtsaufsicht ein, sondern übergang Teile der Frage, wach aus oder wiederholte lediglich die angegriffene Bewertung (Frage 8). Unzutreffend ist der Verweis auf Urteile des VGH, die für diese Argumentation nicht anwendbar sind (Frage 1-3).² Auch die Verteidigung der Bundesregierung gegenüber dem Vorwurf, dass ihr Antrag der EU-Förderung durch die Zusage einer Kapazitätsverdopplung und eine unzutreffende Projektbeschreibung die Kriterien eines Subventionsbetrugs erfüllen, trägt nicht (Frage 10).

Der Kern der Kritik, dass Stuttgart 21 laut Planfeststellung und Bahn-Gutachtern einen Engpass auf einer europäischen Magistrale schafft, ist nicht entkräftet. Dieser Kapazitätsrückbau ist nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (§ 11) ohne Genehmigung nicht zulässig. Der Schaden für das Gemeinwohl rechtfertigt laut dem Verwaltungsrecht den jederzeitigen Stopp des Projekts (Vorbem. S. 3). Die Bundesregierung übergeht die entsprechende Frage vollständig (Frage 13).

Im Ergebnis wird die Kritik an der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 von der Bundesregierung in keinem Punkt in der Sache entkräftet und die Bundesregierung auch an keiner Stelle aus ihrer Verantwortung für die Schieneninfrastruktur entlastet. Es bleibt vertieft zu untersuchen, inwieweit die Bundesregierung ihren Verantwortlichkeiten hinreichend nachgekommen ist.

Garching, 12.05.2014,

gez. Christoph Engelhardt



I. Leistungsfähigkeit für die Züge

Frage 1-3: Aufgrund von Täuschung planfestgestellter Kapazitätsrückbau, der nach dem Verwaltungsrecht zurückzunehmen wäre.

Es war gefragt worden: Kann die Planfeststellung noch als Beleg der Leistungsfähigkeit gelten, wenn Stuttgart 21 laut dieser Planfeststellung nur rund 32 Züge pro Stunde leisten kann, aber schon damals 38 Züge fahren und erhebliches Wachstum ermöglicht werden sollte (Frage 1)? Wurde das EBA bei Genehmigung dieser Planung durch unrichtige und unvollständige Angaben getäuscht (Frage 2)? Wäre diese Genehmigung nicht nach den für diesen Fall einschlägigen Artikeln des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) zurückzunehmen (Frage 3, Vorbem. S. 3)?



Die Bundesregierung verweist in ihrer Antwort auf die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (VGH BW) von 2007.³ Diese Entscheidung ist in den wesentlichen Passagen zur Leistungsfähigkeit praktisch wortgleich mit dem Urteil des VGH BW von 2006⁴ und mit der Planfeststellung⁵ (Frage 2) und somit mit denselben Missverständnissen behaftet, die in der Vorbemerkung der Kleinen Anfrage dargestellt worden waren (S. 2). Das ist ein Zirkelschluss – es kann nicht die als fehlerhaft kritisierte Entscheidung herangezogen werden, um ihre Argumentation zu rechtfertigen.



Erst seit 2012 besteht eine „Veranlassung, den Planfeststellungsbeschluss in Bezug auf die Prognose der Zugzahlen nicht als Grundlage für das Vorhaben anzusehen“. Erst fünf Jahre nach dem VGH-Urteil von 2007 war die systematische Täuschung in den Ergebnisdarstellungen der Gutachten aufgedeckt worden.⁶ Wenn der VGH BW dann am 13.08.2012 "aus anderen Gründen" (als der Leistungskritik) eine Aufhebung der Planfeststellung nicht geboten sah,⁷ kann das nicht als Bestätigung der Leistungsfähigkeit von S21 gewertet werden. Die Bundesregierung argumentiert damit am Thema vorbei.

Kommentar zu dem VGH-Beschluss von 2012: Der VGH hatte die Leistungskritik von 2012 ausdrücklich als "neues Beweismittel" anerkannt (Rn. 16). Darin war dargelegt worden, dass S21 laut Planfeststellung einen Rückbau der Kapazität sogar unter den aktuellen Bedarf bedeutet und dass das geplante Verkehrswachstum, für das S21 gebaut wird, nicht bewältigt werden kann. Der VGH verneinte allerdings, dass sich dadurch eine "neue Sachlage" ergäbe. Es war in der Klage dargelegt worden, mit welchen unwissenschaftlichen Ergebnisdarstellungen und zurückgehaltenen Informationen die Täuschung von Genehmigungsbehörde und VGH bewirkt worden war, dennoch argumentierte der VGH ohne Begründung, ein Beweisnotstand als Ursache für die späte Aufklärung der Leistungstäuschung sei "nicht ersichtlich". Hiergegen war Anhörungsrüge erhoben worden, die jedoch erneut ohne Begründung im Einzelnen verworfen wurde. Somit steht der Leistungskritik auch aus den gerichtlichen Verfahren weder ein Sachargument noch eine juristische Entkräftung entgegen.



Das Verwaltungsrecht verlangt – wenn das Gemeinwohl gefährdet ist – eine Rücknahme des Verwaltungsakts unabhängig von gerichtlichen Entscheidungen und selbst nach anderslautenden rechtskräftigen Entscheidungen (§49 VwVfG). Diese Frage übergeht die Bundesregierung mit ihrer Antwort vollständig (Frage 3). Das EBA kann zu jedem Zeitpunkt die Baugenehmigung zurücknehmen, wenn Schaden für

das Gemeinwohl droht. In diesem Fall ergibt sich der Schaden aus dem Leistungsrückbau, belegt mit den Gutachten der Planfeststellung.

Frage 4, sinngemäß: Richtlinienverstöße im Stresstest inzwischen eingestanden.

Der Bundesregierung waren die Eingeständnisse der Richtlinienverstöße im Stresstest mit ausführlicher Quellenangabe genannt worden (Vorbemerkung S. 2/3). Sie antwortet, diese Eingeständnisse seien ihr nicht bekannt.



2012 hatte die Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zu den Fehlern im sogenannten Stresstest geantwortet, im Stresstest wären „die Regeln der Richtlinie 405 vollumfänglich eingehalten“ worden, und hatte andere weitreichende Aussagen zum Stresstest gemacht (vgl. unten Frage 9d).⁸ Für diese Aussagen muss die Bundesregierung auf Informationen zurückgegriffen haben. Wenn sie jetzt mit der Unrichtigkeit der Aussagen konfrontiert wird, stehen ihr solche Informationen offenbar nicht zur Verfügung. Sie ist somit als Eignerin der DB AG (genauer als Vertreterin des Bundes, der wiederum die Bevölkerung der Bundesrepublik repräsentiert) entweder nicht gewillt oder nicht in der Lage, die genannten Quellen anzufordern und einzusehen. Es stellt sich dabei die Frage, engagiert sich die Bundesregierung oder die Deutsche Bahn AG nur dann für die Aufklärung von Sachfragen, wenn es um die Umsetzung des Projekts Stuttgart 21 geht, aber nicht in dem Fall, wenn es um die Aufklärung eines möglichen Schadens für das Gemeinwohl geht?

Frage 5, sinngemäß: Sind 50 Züge pro Stunde der Zielwert für Stuttgart 21?

Es war gefragt worden, ob sich aus dem mit Stuttgart 21 angestrebten Wachstum nicht eine klare Leistungsvorgabe von 50 Zügen in der für die „Bemessung“ „maßgeblichen“ Spitzenstunde ergibt (Vorbemerkung S. 1/2, Frage 5).



Während die Bundesregierung zwar auf den Finanzierungsvertrag eingeht, für den sie sich nicht zuständig erklärt, übergeht sie die Zielvorgabe für Stuttgart 21 aus dem aktuell in der Anhörung befindlichen Planfeststellungsabschnitt PFA 1.3. Dieses Verfahren ist ebenso verbindlich, wie das zu PFA 1.1,⁵ auf das sich die Bundesregierung beruft (Antwort zu Frage 1-3, sowie¹). Es ergeben sich aus dem Wachstumsziel in PFA 1.3 als S21-Zielvorgabe 50 Züge pro Stunde. Dies steht in auffälligem Kontrast zu der im Planfeststellungsgutachten festgestellten Leistungsgrenze von maximal 32,8 Zügen pro Stunde (Vorbem. S. 2 oben) und dem damaligen wie heutigen Bedarf von rund 38 Zügen pro Stunde.

Frage 6/7, sinngemäß: Realisiert der auf 32 Züge limitierte Bahnhof, der Wachstum allenfalls in der Nacht bringt, eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur?

Es war gefragt worden, welche Konsequenzen die Bundesregierung daraus zieht, dass Stuttgart 21 auf ein Betriebsprogramm ausgelegt wurde, das nachts mehr Züge voraussetzt als mittags (Frage 6). Inwieweit wird der auf 32 Züge ausgelegte und limitierte Bahnhof (Vorbemerkung S. 2) der auf der europäischen Magistrale einen Engpass schafft, der Verantwortung der Bundesregierung für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur gerecht (Frage 7)?

* Korrekturzeichen „Fehl!“ für eine fehlende Angabe bzw. Antwort.



Diese Fragen wurden nicht beantwortet. Die Bundesregierung geht nicht ein auf die jeglicher Verkehrs-Realität widersprechende Auslegungsplanung (überwiegender Verkehr in der Nacht), ebenso wenig wie auf die für S21 vom Planfeststellungsgutachter festgestellte Leistungsgrenze von 32,8 Zügen pro Stunde.



Die Bundesregierung übergeht diese mit den Unterlagen der Planfeststellung begründeten Fragen nicht nur, sie setzt ihnen auch bloßen Glauben entgegen: Sie „geht davon aus“, dass „die im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung für das Zielnetz 2025 ermittelten Zugzahlen bewältigt werden können“. Diese Aussage wird in keiner Weise begründet. Insbesondere wird nicht erläutert, wie dies möglich sein soll, angesichts der Leistungsgrenze von Stuttgart 21 von 32 Zügen pro Stunde.

Kommentar: Genügt für eine Planung, die Milliarden an Steuergeldern kosten wird und objektiv undurchführbar ist (der Bahnhof, der zur Realisierung von deutlichen Wachstum gebaut wird, hat tatsächlich eine Kapazität, die nicht einmal den aktuellen Bedarf verarbeiten kann), dass die Bundesregierung „davon ausgeht“, dass es doch irgendwie klappen wird? Wozu braucht es dann Genehmigungsverfahren?

Frage 8, sinngemäß: Kann eine bloße Behauptung hinreichen, um der mit den Gutachten der Planfeststellung begründeten Kritik zu begegnen?

Es war gefragt worden, wie die Bundesregierung als Fach- und Rechtsaufsicht des EBA dessen Entscheidung zur Ablehnung des Antrags auf Rücknahme der Planfeststellung vom 29.10.2013⁹ bewertet (s.a. Vorbemerkung S. 4).



Es war in dem Antrag beim EBA^{10,11} im Detail dargelegt worden, wie sowohl EBA als auch VGH in dem Genehmigungsverfahren durch unrichtige und unvollständige Angaben getäuscht worden waren (s.a. Vorbem. S. 4). Dazu war jetzt die Bundesregierung gefragt worden (Teilfrage a) ob eine Täuschung im Planfeststellungsverfahren im Nachhinein nicht mehr zu beanstanden sei. (Dies entspricht der Frage: Ist ein erfolgreicher Betrug im Planfeststellungsverfahren ein legaler Betrug?) Diese Frage wurde nicht beantwortet.



Außerdem waren wesentliche Fehlannahmen der Gutachten im Detail dargelegt und belegt worden: Das der Auslegung des Bahnhofs zugrunde gelegte Betriebsprogramm setzte während des Tages, für den die Betriebsqualität bestimmt wurde, Belastungen unter dem damaligen wie heutigen Fahrplan und weit unter dem geforderten Verkehrswachstum an (Teilfrage b, s.a. Frage 1, 5, 7). Dem Bahnhof wurde nur auf dieser schöngerechneten Basis eine „optimale Bemessung“ bescheinigt. Dadurch wurde auch der von dem maßgeblichen Betriebsszenario BVWP 2003 geforderte Verkehr überwiegend in die Nacht verlagert (Teilfrage c, s.a. Frage 6).^{10,11} Auf die Frage, ob in diesen Annahmen keine Fehler erkennbar seien, wiederholte die Bundesregierung ohne jede weitere Begründung die Aussage des EBA, „dass eine Fehlerhaftigkeit der den Planfeststellungsbeschlüssen zugrundeliegenden Gutachten nicht erkennbar sei.“ Diese unbelegte (und unzutreffende) Behauptung, entkräftet keinen der vorgetragenen Beweise.

Kommentar: Es stellt sich somit die Frage, kann das EBA entgegen anderem Beweisvortrag zu Stuttgart 21 mit unbelegten und unzutreffenden Behauptungen argumentieren?



Es war darüber hinaus gefragt worden, an welcher Stelle im Urteil vom 13.08.2012 der VGH ausgesagt hatte, die „Kapazitätsberechnungen“ wären „nicht zu beanstanden“ (Teilfrage d), wie vom EBA behauptet. Hierzu wurde lediglich auf das Ergebnis des Urteils verwiesen, was die Frage nicht beantwortet.

Kommentar: Es stellt sich somit die Frage, kann das EBA zur Rechtfertigung von Stuttgart 21 auch blanke Unwahrheiten in Bezug auf Gerichtsurteile behaupten, selbst wenn diese Behauptungen definitiv im Widerspruch zum Urteilstext sind?

Frage 9, sinngemäß: Wann wurden Bundesregierung, Aufsichtsrat und EBA der Kapazitätswert von 32 Zügen und die Rücknahmen höherer Werte bekannt?

Es war gefragt worden, wann der Bundesregierung, ihren Vertretern im Aufsichtsrat und dem EBA spezifische Fakten in Bezug auf die geringe Kapazität von rund 32 Zügen pro Stunde bekannt wurden und wie sie darauf reagierten.



Die Bundesregierung antwortet, dass die in den Fragen 9a und 9b genannten Gutachten der Planfeststellungsbehörde „zur Kenntnis gebracht“ wurden. Damit gesteht sie ein, dass Gutachten, in denen eine Begrenzung der S21-Kapazität auf 32 respektive 32,8 Züge pro Stunde im Planfeststellungsverfahren vorlagen. Sie widerspricht auch nicht der Feststellung, dass in diesen Gutachten diese Begrenzungen enthalten sind.. Es fehlt die Rechtfertigung der Bundesregierung, wie dies mit ihrer Verantwortung für den Erhalt einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur verträglich ist.



Prof. Martin hatte seine Kapazitätsaussage von 51 Zügen auf rund 42 Züge zurückgenommen (Teilfrage c und Vorbemerkung S. 2). Die Frage hierzu wurde vollständig übergangen. (Wegen der von Prof. Martin gewählten kurzen Haltezeiten von im Mittel 1,6 Minuten sind am Ende auch nur rund 32 Züge vertretbar.)¹²



Wenn die Bundesregierung antwortet, dass sie sich den Stresstest „nicht zu eigen“ macht (Teilfrage d), dann ist das eine andere Position verglichen mit ihrer Antwort vom 31.01.2012 auf eine frühere Kleine Anfrage.⁸ Damals war für den Stresstest als „Nachweis“ von „49 Ankünften“ mit „Premiumqualität“ „kein Anlass“ für eine „Überprüfung“ gesehen worden, auch seine Richtlinienkonformität war bestätigt und die Bedeutung in Bezug auf § 11 AEG war geprüft worden (damalige Antworten auf Fragen 8, 14-16, 20-21, 25). Sie hatte sich also den Stresstest zu eigen gemacht. Inzwischen besteht zweifellos „Anlass für eine Überprüfung“ angesichts der Fehlereingeständnisse durch DB AG und SMA (Frage 4).

Frage 10, sinngemäß: Inwieweit sind die „Bedingungen“ der EU-Förderung von Stuttgart 21 zu erfüllen?



Als „Bedingung“ der Förderung hatte das BMVBS die Kapazitätsverdopplung als „Hauptziel“ des Projekts angegeben und in der Projektbeschreibung zugesichert, jedes Bahnsteiggleis sei von jedem Zulaufgleis erreichbar. Tatsächlich sinkt die Kapazität des Hauptbahnhofes mit S21 um rund 30 % und es sind von den einzelnen Zulaufgleisen jeweils maximal 5 der 8 Bahnsteiggleise erreichbar. Auf diese Diskrepanzen (Teilfrage a, b, Vorbemerkung S. 3/4) geht die Bundesregierung nicht ein.



Stattdessen spricht die Bundesregierung von den „einzelnen Aktivitäten“, die „maßgeblich für die Abrechnung“ sind. Das hat jedoch nichts mit der Fragestellung zu tun, ob das Hauptziel grundsätzlich erreicht wird und wesentliche Merkmale der Projektbeschreibung erfüllt sind.



Die Behauptung der Bundesregierung, „insoweit ist Subventionsbetrug ausgeschlossen“ (Teilfrage c) ist unzutreffend: Wenn sich für ein Projekt ein wesentliches „Hauptziel“ ins Gegenteil verkehrt und nun auf einer europäischen Magistrale (die auch laut der TEN-Strategie der Europäischen Kommission ausgebaut werden soll) ein Engpass gebaut wird, der nicht einmal den heutigen Bedarf, geschweige denn das geplante Wachstum verarbeiten kann, erscheint dies als klare Nichterfüllung der Förderkriterien. Alles andere hieße, man könne ebenso gut für jede andere Maßnahme, die das Gemeinwohl massiv schädigt, eine öffentliche Förderung erwarten, wenn man zuvor nur das Gegenteil verspricht. Auch ist es ein übliches Betrugsmerkmal, wenn eine zugesicherte Produkteigenschaft (hier die Erreichbarkeit aller Bahnsteiggleise) von Anfang an nicht erfüllt ist.

Mit der Aussage „Die EU prüft die Umsetzung der Projekte“ weist die Bundesregierung selbst auf die unvermeidliche Konsequenz hin. Eine solche Überprüfung wird ergeben, dass das mit EU-Mitteln geförderte Projekt anstelle eines Kapazitätszuwachses ein **a**licher juristischer Folgen und einem schweren Ansehensverlust.

II. Leistungsfähigkeit für die Fußgänger

Frage 11, sinngemäß: Wurde zur Dimensionierung von Stuttgart 21 für die Fußgänger ein Finanzierungspartner getäuscht?

Frage 12, sinngemäß: Wird Stuttgart 21 schon allein wegen der Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen zum Engpass?



Die Fußgängeranlagen von S21 waren nur auf die Reisenden von 32 Zügen in der Stunde dimensioniert worden, und erfüllen auch dann nach Korrektur der zu günstig gewählten bisherigen Simulationsparameter nicht einmal Minimalanforderungen (Vorbemerkung S. 4 f). Auf die Frage, ob S21 allein schon durch die Fußgängeranlagen zum Engpass wird (Frage 12), weicht die Bundesregierung mit der Feststellung aus, dass die Fußgängeranlagen nicht Bestandteil der Bundesverkehrswegeplanung sind.



Weiterhin antwortet die Bundesregierung, die Dimensionierung der Fußgängeranlagen richte sich nach den „vorgegebenen Richtlinien“. Dies ist jedoch nicht zutreffend, wie in der angesprochenen Analyse von C. Engelhardt vom 27.02.2013 ausgeführt.¹³

Kommentar: Auch wenn Fußgängeranlagen formaljuristisch nicht Bestandteil der Bundesverkehrsplanung sind, so sind sie doch Teil des gesamten Projektes Stuttgart 21. Wenn ein Bauherr ein Einkaufszentrum errichten lässt, bei dem die Zufahrtswege so schmal gebaut sind, dass der erforderliche Zulieferverkehr nicht abgewickelt werden kann, so kann er eine entsprechende Kritik der späteren Pächter nicht dahingehend beantworten, dass die Zufahrtswege nicht im Aufgabenbereich des Bauherrns lägen und er im übrigen davon ausgehe, dass die „Richtlinien“ eingehalten worden wären – wo doch der Pächter eben darlegte, dass diese Richtlinien erkennbar nicht eingehalten würden.



Überhaupt nicht geantwortet hat die Bundesregierung auf die Frage nach der Täuschung eines Finanzierungspartners durch die DB AG und nach deren Ergebnis der „detaillierten Prüfung“ dieses Vorwurfs (Frage 11). Es stellt sich in der Folge die Frage, lässt die Bundesregierung diesen vermeintlichen Rechtsbruch unaufgeklärt im Raum stehen?

Frage 13, sinngemäß: Ist ein Baustopp wegen der Kapazitäts- und Kostenzweifel angebracht?



Frage 13 wurde von der Bundesregierung zusammen mit den Fragen 11 und 12 zur Dimensionierung der Fußgängeranlagen wegen eines vermeintlichen „Sinnzusammenhangs“ beantwortet. Dabei betrifft Frage 13 gleichermaßen den in den vorausgehenden Fragen diskutierten Kapazitätsrückbau für die Züge. Diese Frage nach der Notwendigkeit von einem Baustopp angesichts der offenkundigen gravierenden Kapazitäts- und Kostenfragen (siehe die zweite Kleine Anfrage)¹⁴ wurde somit nicht beantwortet.

Einzelnachweise

- ¹ 02.04.2014, dip21.bundestag.de, „Kleine Anfrage der Linken. Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21“, BT-Drucksache 18/1138. 24.04.2014, (noch nicht online), Antwort der Bundesregierung, BT-Drs. 18/1240.
- ² Die VGH-Urteile von 2006/2007 können nicht die neuere Leistungskritik entkräften, weil sie gerade den Täuschungen und Missverständnissen unterliegen, die Gegenstand der neueren Kritik sind. Auch das VGH-Urteil von 2012 widerlegt die neue Leistungskritik nicht (die ausdrücklich als "neues Beweismittel" anerkannt wird), weil es nicht in der Sache argumentiert, sondern nur (ohne Begründung) behauptet, die neuen Beweise würde keinen neuen Sachverhalt schaffen (obwohl sich der Nutzen des Kapazitätsausbaus in den Schaden eines Kapazitätsrückbaus verkehrt). Darüber hinaus haben sämtliche VGH-Urteile keinen Bestand vor § 49 VwVfG, wenn wie hier der Schaden für das Gemeinwohl festzustellen ist.
- ³ 08.02.2007, Irbw.juris.de, VGH BW, Urteil 5 S 2257/05, „Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart“, Rn. 83, 84
- ⁴ 06.04.2006, landesrecht-bw.de, VGH BW, Urteil 5 S 848/05, „Erfolglose Klage eines mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung betroffenen Miteigentümers eines Grundstücks gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart“, Rn. 57-59
- ⁵ 28.01.2005, bahnprojekt-stuttgart-ulm.de, Planfeststellungsbeschluss „Projekt Stuttgart 21“, Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof), S. 203 f
- ⁶ 07.06.2012, wikireal.org, C. Engelhardt, Stellungnahme für VGH BW zum Leistungsrückbau durch S21
- ⁷ 13.08.2012, Irbw.juris.de, Az 5 S 1200/12, „Kein Anspruch auf Rücknahme eines Planfeststellungsbeschlusses nach Rechtskraft des Urteils über dessen Rechtmäßigkeit“
- ⁸ 31.01.2012, dip21.bundestag.de, „Antwort der Bundesregierung auf Kleine Anfrage vom 11.01.2012“, BT-Drucksache 17/8529
- ⁹ 29.10.2013, wikireal.org, EBA, Abweisung des Antrags auf Rücknahme der Planfeststellung
- ¹⁰ 13.09.2013, wikireal.org, Antrag auf Rücknahme der Planfeststellung durch das EBA in der Erörterungsverhandlung zur GWM-Planänderung, [Folien](#) (1,3 MB)
- ¹¹ 24.09.2013, wikireal.org, Weiterleitung des Antrags zur Rücknahme der Planfeststellung an das Eisenbahn-Bundesamt (mit Zusammenfassung)
- ¹² www.leistungsrueckbau-s21.de/fragen/details/#Martin-Gutachten
- ¹³ Die Bahnsteigräumzeit wurde mit 4 Minuten angenommen, entgegen der Empfehlung der Richtlinie von 2,5 Min. und der von ihr angegebenen Obergrenze von 3 Min. Außerdem war dort ausgeführt worden, dass laut Richtlinie zusätzlich zu den dort genannten Minimalbreite von 2,05 Metern der "Nachweis über ein ausreichendes Flächenangebot nach dem Verkehrsaufkommen" zu führen ist, was bei S21 ausweislich der Personenstromanalysen von Durth-Roos nicht gelang.
- ¹⁴ 03.04.2014, dip21.bundestag.de, „Kleine Anfrage der Linken. Kosten von Stuttgart 21“, BT-Drucksache 18/1139. 24.04.2014, (noch nicht online), Antwort der Bundesregierung, BT-Drucksache 18/1241.