

Stuttgart 21: Fehlende Leistungsfähigkeit – Verfehlungen von DB-Vorstand und -Aufsichtsrat

In der Strafanzeige vom 15.02.2017 bei der Staatsanwaltschaft Berlin – erstattet von Dr. Eisenhart von Loeper und Dieter Reicherter, geführt unter dem Aktenzeichen 242 Js 258/17 – und in den sie ergänzenden Schriftsätzen wurde der Vorwurf der Untreue gegen die Beschuldigten Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, Dr. Rüdiger Grube sowie Dr. Volker Kefer auch und insbesondere mit den Vermögensschäden begründet, die aus dem Funktionsmangel der ungenügenden Kapazität des neuen Tiefbahnhofs im Projekt Stuttgart 21 resultieren.

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317

christoph.engelhardt
@wikireal.org

Garching, 23.05.2019

In der Anzeige und ihren Anlagen waren schon wesentliche Meilensteine genannt worden, zu denen die Beschuldigten sich durch Nicht-Handeln, aktive Täuschung oder Fehlentscheidungen mutmaßlich gegen besseres Wissen der Schädigung ihres Unternehmens dringend verdächtig gemacht haben. Dem wurde zuletzt entgegengehalten, ¹ „zureichende tatsächliche Anhaltspunkte“, dass die Beschuldigten „bewusst von unrichtigen bzw. »geschönten« Vorgaben ausgingen“, seien „nicht aktenkundig geworden“. Diese Frage wird nachfolgend diskutiert („bisherige Thematisierung“ S. 3 f) und zusätzlich die Verfehlungen der Verantwortlichen, die in der [Anzeige] sowie deren [Anl. 34] genannt worden waren, vertiefend erläutert und durch weitere Indizien [ergänzt].

Inhalt

Fehlende Leistungsfähigkeit	2
Bisherige Thematisierung im Verfahren	3
Verfehlungen der Verantwortlichen zur Leistungsfähigkeit	4
1. Vorstand Kefer, Schlichtung, 10.-11.2010 [Anl. 34]	4
2. Vorstand Kefer, Anhörung im Bundestag, 11.2010 [ergänzt].....	6
3. Vorstand Kefer zu Stresstest-Vergleichsbahnhöfen, 06.2011 [ergänzt]	6
4. Vorstand Kefer zu „Stresstest bestanden“, 06.2011 [ergänzt]	7
5. Vorstand Kefer zur Stresstest-Präsentation, 07.2011 [ergänzt].....	7
6. Vorstände Kefer und Grube, Stresstest-Kritik, 11.2011 [ergänzt].....	8
7. Vorstände Kefer und Grube, Stresstest-Aufruf, 12.2011 [ergänzt]	9
8. Vorstand und AR, Stresstest „größter Betrugsfall“, ab 2011 [ergänzt].....	9
9. AR und Vorstand, mehrere Stern-Artikel, 2011-2013 [ergänzt]	9
10. Vorstand, Beantwortung Kleine Anfrage Bundestag, 01.2012 [ergänzt]....	10
11. AR, Schreiben Aktionsbündnis, 30.11.2012 [ergänzt].....	10
12. Vorstand, AR-Vors. Felcht, Schreiben Engelhardt, 12.2012 [Anl. 34].....	11
13. AR-Vors. Felcht, Schreiben Klima-/Umweltbündnis, 12.2012 [ergänzt].....	11
14. AR, Schreiben Aktionsbündnis, 02.2013 [ergänzt]	12
15. AR, Schreiben von Engelhardt, 03.2013 [Anl. 34]	12
16. Vorstand, Strafanzeige, 03.2013 [ergänzt]	12
17. Vorstand Kefer, Abbruch der Stresstest-Diskussion, 09.2013 [Anl. 34].....	13
18. Vorstand, Beantwortung Kleine Anfrage Bundestag, 04.2014 [Anl. 34].....	13
19. Vorstand, Nachforderungskatalog Engelhardt, 09.2014 [ergänzt]	14
20. Vorstand, PFA 1.3-Anhörung, 2014/2015 [Anl. 34].....	14
21. Vorstand Kefer, Anhörung im Bundestag, 05.2015 [Anl. 34]	15
22. AR, Schreiben von Loeper, 20.01.2016 [Anzeige].....	16
23. Vorstand und AR, BRH-Bericht, Sept. 2016 [Anzeige]	16
24. AR-Vorsitzender Felcht, Schreiben von Loeper, 03.2017 [Anzeige].....	16
Fazit	17
Dokumente	19
Einzelnachweise	20

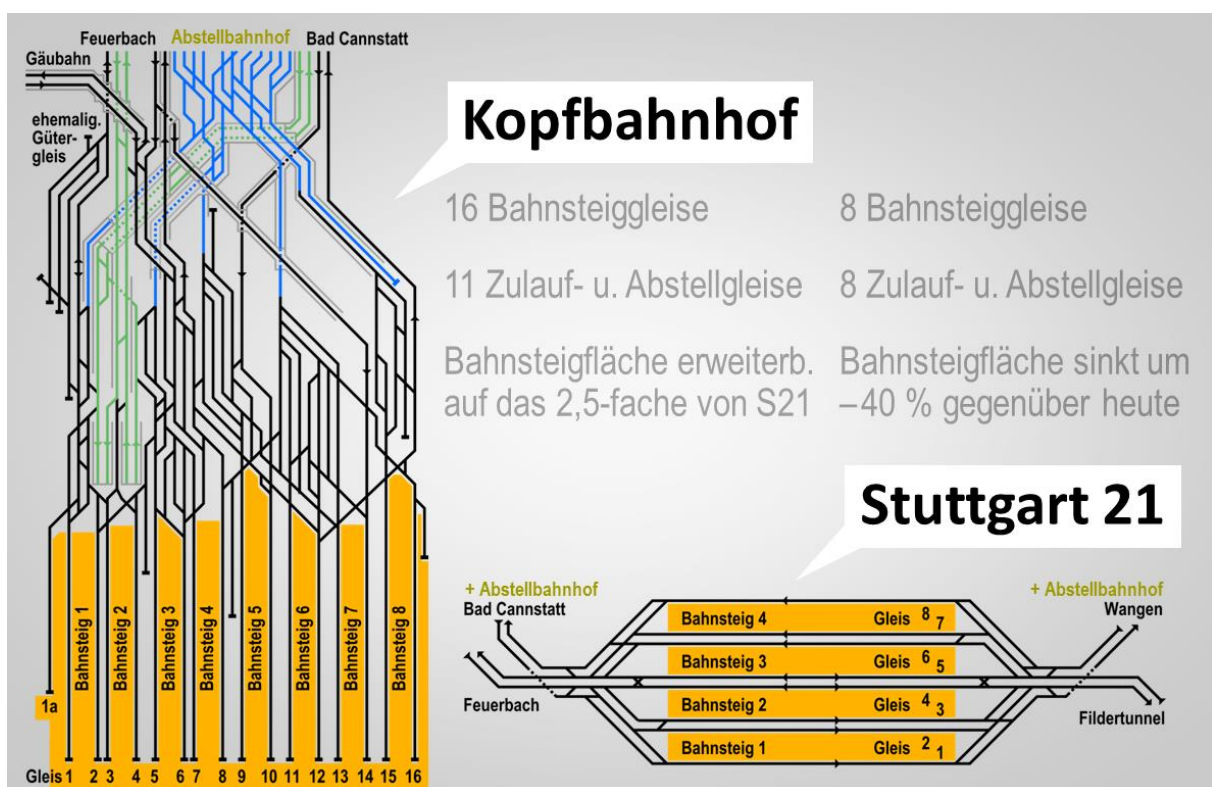
Im Ergebnis ergibt sich aus der hohen Systematik der Verfehlungen sehr wohl der dringende Verdacht, dass DB-Vorstand und -Aufsichtsrat vorsätzlich und gegen besseres Wissen die Schädigung des Konzerns durch den Leistungsrückbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs in Kauf genommen haben.

Fehlende Leistungsfähigkeit

Der Stuttgart 21 (S21)-Tiefbahnhof wird mit 8 Bahnsteiggleisen deutlich kleiner sein als der bestehende Kopfbahnhof mit 16 Bahnsteiggleisen. Als Durchgangsbahnhof hat jedes seiner Gleise nur maximal 40 % mehr Leistungsfähigkeit verglichen mit einem Kopfbahnhofsgleis. Es ergibt sich somit bei halber Gleiszahl ein unerlaubter Kapazitätsrückbau von 36 %. Tatsächlich war S21 auch nur auf 32 Züge/h ausgelegt worden. Dieser Wert wird von allen Plausibilisierungen, auch denen der Bahngutachter, bestätigt. Dagegen fahren heute 39 Züge/h im Kopfbahnhof, dessen Kapazität mit 50 Zügen/h bestimmt wurde.

Entgegen diesem schon in der Auslegung geplanten Kapazitätsrückbau war für Stuttgart 21 vielmehr eine Kapazitätsverdopplung versprochen worden. Als vermeintlicher Leistungsnachweis vorgelegt wurde dann jedoch nicht ein Plus von 100 %, sondern von lediglich nur rund 50 Züge/h von Prof. Ullrich Martin 2005 für das VGH-Verfahren und 2011 im Stresstest. Diese Werte sind aber nicht belastbar, da beide Simulationen in ihren Parametern massiv gegen die anerkannten Regeln der Technik verstoßen.

Martin nahm seine Kapazitätsaussage von 2006 im Jahr 2012 zurück, seine Arbeit wurde auch von der DB schon in der Schlichtung 2010 wie auch danach nicht mehr als Leistungsnachweis herangezogen. Und die diesseitige Kritik am Stresstest wurde 2017 von der internationalen Autorität für das Thema Prof. Ingo Hansen von der TU Delft in einem ausführlichen Fachartikel unab-

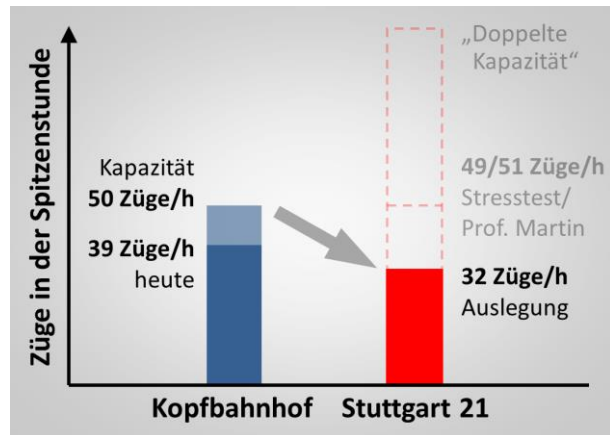


Der neue Tiefbahnhof Stuttgart 21 wird nur halb so viele Bahnsteiggleise haben, weniger Zulaufgleise zur freien Strecke und zum Abstellbahnhof sowie deutlich weniger Bahnsteigfläche.

hängig wissenschaftlich bestätigt. Hansen stellt übereinstimmend dar, dass mehrere Annahmen in der Simulation grob fehlerhaft waren und das Ergebnis unzutreffend ist. Die DB selbst hatte den Stresstest übrigens selbst nie offiziell in ein Planfeststellungsverfahren als Leistungsnachweis eingebracht.

Mit dem in der Folge festzustellenden Kapazitätsrückbau verliert S21 seine Planrechtfertigung, die v.a. auf den „verkehrlichen Verbesserungen“ beruhte, die hochwertige Schutzziele wie den Denkmal- und Landschaftsschutz überwinden und Enteignungen begründeten.

Die Täuschungen über den mit Stuttgart 21 verbundenen Leistungsrückbau weisen über die Jahre eine hohe Systematik auf und belegen damit ein planvolles Vorgehen, so dass der Vorwurf der Untreue aufgrund des bewussten Übergehens dieses entscheidenden Funktionsmangels hinreichend begründet erscheint. Dies wurde zuletzt ausführlich in (Engelh. 2017 S. 8) dargestellt. Weitere Details finden sich im Internet unter: http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung.



Dem Bahnhofsneubau Stuttgart 21 fehlt die Planrechtfertigung, da die Kapazität unter den aktuellen Bedarf verringert wird. Gutachten, die ein Kapazitätsplus belegen sollen, sind fehlerhaft. Die beworbene Verdopplung ist unerreichbar (s. Engelh. 2017).

Bisherige Thematisierung im Verfahren

Der Vorwurf der Unterschlagung aufgrund des Leistungsrückbaus durch Stuttgart 21 und dem dadurch zu erwartenden wirtschaftlichen Schaden für das Unternehmen wurde schon in der Anzeige vom 15.02.2017 angesprochen (Anzeige S. 11, 6, 9, siehe die unten angehängte Liste der Dokumente) unter Berufung auf im BRH-Bericht angesprochenen schweren Funktionsmängel.

Mit der erweiterten Anzeige vom 30.03.2017 wurde der Funktionsmangel des Leistungsrückbaus ausführlicher begründet (Erw. Anz. Pkt. 3), gestützt auf den Brief an den Aufsichtsratsvorsitzenden Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht vom 10.03.2017 (Loe-AR 10.03.17 Punkte 3 u. 5) und dem als Anlage 34 beigefügten Kurzgutachten von Dr. Christoph Engelhardt (Engelh. 2017). Auch in der Beschwerdebegründung wurde der Funktionsmangel wieder aufgegriffen (Beschw.begr. Pkt VII.1.b S. 18 f, VII.2 S. 21/22).

Die Staatsanwaltschaft hätte bei der Prüfung, ob „zureichende tatsächliche Anhaltspunkte“ dafür genannt wurden, dass die Beschuldigten „bewusst von unrichtigen bzw. »geschönten« Vorgaben ausgingen“, dem Vorbringen in den vorgenannten Dokumenten nachgehen müssen.

Das Ergebnis der Prüfung dieser Punkte hätte die Feststellung sein müssen:

DB-Vorstand und -Aufsichtsrat hatten über Jahre zahlreiche schwerwiegende Hinweise auf den Funktionsmangel des Leistungsrückbaus erhalten und waren dem aber nicht in verantwortlicher nachgegangen oder der Vorstand hatte sogar aktiv dies zu verdecken gesucht.

Andernfalls hätte die Staatsanwaltschaft begründen müssen, warum das Verhalten der Verantwortlichen bei diesen Punkten im Einzelnen zweifelsfrei als verantwortlich angesehen werden kann. Ist das nicht möglich, sind entsprechende Ermittlungen zu beginnen. Um ggf. eine solche Prüfung zu unterstützen, werden nachfolgend die den Verantwortlichen zur Last gelegten Verfehlungen im Einzelnen detailliert dargestellt und eingeordnet.

Verfehlungen der Verantwortlichen zur Leistungsfähigkeit

Technikvorstand Dr. Volker Kefer, Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube und Aufsichtsrat (AR) versäumten immer wieder, für eine Aufklärung der Kapazitätsfrage und eine nachvollziehbare Entkräftung der Kritik an der mangelnden Leistungsfähigkeit zu sorgen.

Nachfolgend werden die wichtigsten bekannten Versäumnisse zur Frage der Leistungsfähigkeit von S21 in chronologischer Reihenfolge dargestellt. Sie werden gegenüber der Anzeige ergänzt um frühere Versäumnisse in der Ära Grube/Kefer, die Systematik und Vorsatz des Handelns deutlich machen. Dabei wird jeweils in der Überschrift in eckigen Klammern angegeben, inwieweit sie in der bisherigen Anzeige schon angesprochen worden waren:

- [Anzeige] In der Anzeige wurden „schwerwiegende Funktionsmängel“, der Kapazitätsabbau und Versäumnisse dazu genannt ([Anzeige](#) S. 6, 9, 14, [Erw. Anz.](#) Pkt. 3).
- [Anl. 34] Mit dem als Anlage 34 beigefügten Kurzgutachten ([Engelh. 2017](#)) wurden weitere Versäumnisse als Beleg für die Vermögensschädigung infolge des Kapazitätsrückbaus genannt (s.a. [Erw. Anz.](#) S. 4).
- [ergänzt] Weitere bisher noch nicht eigens angesprochene Gelegenheiten mussten Vorstand und ggf. Aufsichtsrat auf den Funktionsmangel des Kapazitätsrückbaus aufmerksam machen. Die Nicht-Reaktion zeigt die Systematik des Handelns.

Mutmaßlich gibt es darüber hinaus zahlreiche weitere, insbes. auch DB-interne Verfehlungen.

1. Vorstand Kefer, Schlichtung, 10.-11.2010 [Anl. 34]

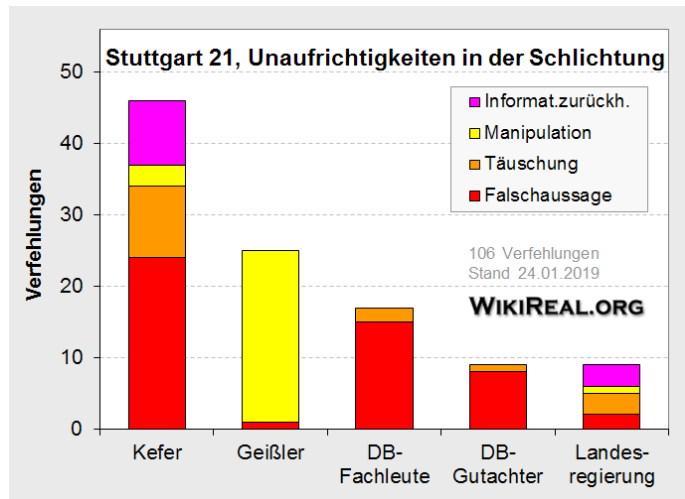
Die erste große Auseinandersetzung mit der Frage der unzureichenden Kapazität gab es in der Schlichtung 2010, in der allein 3 volle Tage dieser Frage gewidmet waren. Die hier erfolgten unzähligen Falschaussagen von Vorstand Dr. Kefer sind aufgrund ihrer Systematik als planvolle Täuschung der Öffentlichkeit und Politik und damit als indirekte Bestätigung besseren Wissens über den tatsächlichen Leistungsrückbau zu werten ([Engelh. 2017](#) S. 3). Vor allem zur Leistungsfähigkeit hatte Kefer mehrfach getäuscht (nachf. Aufzählung). Auch die Rechenschwäche, mit vermeintlich doppelt so hoher Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs bei halber Größe noch ein substantielles Plus zu erwarten ([Engelh. 2017](#) S. 6, s.a. [Erw. Anz.](#) S. 4 Punkt 3, ²), ist Teil der Täuschung über den tatsächlich Rückbau, da der Vorteil von Durchgangsbahnhöfen nicht 100 % sondern nur max. rund 40 % beträgt. Eine aufrichtige Diskussion der realistischen Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs zu diesem Zeitpunkt hätte einen Ausstieg bei Kosten von lediglich rund 350 Mio. € ermöglicht.³ Es schloss sich als Nachwirkung der Schlichtung die langwierige Diskussion um die Kritik am Stresstest an, s.u. Punkte 3 bis 8 und 17. Kefer wurde per Email vom 18.01.2016 über die Auswertung der Schlichtung informiert mit dem Fazit: „Im Ergebnis scheint das Demokratieexperiment gründlich gescheitert, wenn es nicht als Maßnahme der Desinformation geplant war.“⁴ Auf diese Email gab es weder eine Antwort noch nach der Einladung zur Mitarbeit Eintragungen im Wiki. Wesentliche Falschaussagen und Täuschungen Kefers in der Schlichtung waren:⁵

- o Kefer hatte in Bezug auf die Leistungsfähigkeit Falschaussagen gemacht zu • „300 systembedingten Kreuzungen“ im Kopfbahnhof, • der vermeintl. Hauptverbindung Frankfurt-München, • der von S21 unbeeinträchtigten S-Bahn, • einer Verzögerung von 30 Jahren durch die K21-Neuplanung, • der Existenz leichter Güterzüge, • dem Leistungsvorteil aus Mindestbelegungszeiten, • den Durchschnittshaltezeiten als Maßstab für S21, • dass ein Durchgangsbahnhof nur halb so viele Gleise wie ein Kopfbahnhof benötigt, • dem Plus von 37 % und • Reserven bei S21, • dem Kapazitätszuwachs durch Züge untertags,

- den fehlenden Anschlüssen bei S21,
- dem Kapazitätsnachweis, • dem Nachweis von 30 % plus u. Reserven vor dem VGH, • den Engpässen und • der fehlenden Fahrzeitverkürzung bei K21, • dem vermeintl. nicht angestrebten ITF.

- Kefer hatte bei der Leistungsfähigkeit getäuscht zu • den Fahrstraßenausschlüssen in Kopf- u. Durchgangsbahnhof, • dem Leistungsplus, obwohl in 15 Jahren der Planung kein entsprechender Fahrplan geplant werden konnte, • dem Strohmann-Argument der minutengenauen Zukunft, • den irreführenden Videos zum Fahrgastwechsel und • dem vermeintlich nicht optimierten Fahrplan.

- Vorstand Kefer hatte zu verantworten, dass auch zur Leistungsfähigkeit wesentliche Informationen zurückgehalten wurden, entgegen dem Schlichtungs-Motto „alle Fakten auf den Tisch“: • Obwohl der DB vor der Schlichtung schon die geplanten Züge in der Spitzenstunde bekannt waren, wurde dieses wesentliche Kapazitätsmaß nicht veröffentlicht, geradezu zynisch frohlockt Kefer, dass deshalb seinen Aussagen nicht widersprochen werden konnte. • Zur vermeintlich ausreichenden Dimensionierung der Fußgängeranlagen war von Kefers Mitarbeitern mit Personenstromanalysen argumentiert worden, die jedoch nicht vorgelegt wurden, – sie hätten das Gegenteil belegt.
- Sollte die Schlichtung als Prozess außerhalb des Genehmigungsverfahrens als nicht relevant bezeichnet werden, steht dem entgegen: Die DB argumentierte 2014 mit dem Schlichtungsergebnis, insbesondere dem Stresstest als „exaktem Nachweis“ der Leistungsfähigkeit in der Anhörung zu Planfeststellungsabschnitt PFA 1.3.⁶ In den Antragsunterlagen selbst hatte die DB dagegen nicht auf den Stresstest als Nachweis der Leistungsfähigkeit verwiesen.⁷ Regierungspräsidium und EBA bauten nach der Diskussion in der Anhörung ihre Entscheidung dennoch darauf auf ([Engelh. 2017 S. 8/9](#)).



10./11.2010, in der Schlichtung hatte Dr. Kefer die meisten Falschaussagen und Täuschungen zu verantworten, insbesondere zur Leistungsfähigkeit.⁵

Insbesondere auch an den von Kefer präsentierten Folien etwa zu den Fahrstraßenausschlüssen im Kopfbahnhof oder zur Begründung, dass ein Durchgangsbahnhof nur die halbe Gleiszahl benötige, ist ersichtlich, dass wesentliche Falschaussagen planvoll vorbereitet worden waren.

In seinen Falschaussagen offenbart Kefer sogar eine persönliche Vorliebe: Von ihm frei erfundene Zahlen enthalten die Ziffer 3: Für die laut ihm 300 systembedingten Kreuzungen im Kopfbahnhof konnte er auch nach mehrmaliger Aufforderung keine Belege liefern. Die 30 Jahre Verzögerung durch K21 sind heillos übertrieben, da K20 schon heute funktioniert, weite Immobilienareale im Unterschied zu S21 sofort bebaubar wären und die K21-Ausbauten sukzessive erfolgen würden. Und die 300 Ordner zur Geologie, die nicht transportabel seien, waren am Ende nur 25.

Kefer musste es von Beginn an deutlich besser wissen, da in der DB AG die dafür nötige fachliche Expertise im Haus verfügbar ist. Die Bahnhofsplaner des Unternehmens konnten jederzeit anhand der bewährten und von ihnen regelmäßig angewandten sowie auch von den DB-Gutachtern zur Bewertung von Stuttgart 21 eingesetzten Erfahrungsgröße des Belegungsgrads ausrechnen, dass der neue Bahnhof kein Leistungsplus erbringen konnte ([Engelh. 2017 S. 6, 8](#)). Die Systematik der Falschaussagen spricht deutlich dafür, dass sie nicht fahrlässig, sondern vorsätzlich gemacht wurden. Die jahrelange Desinformation mit immer neuen vermeintlichen Leistungsnachweisen bzw. -begründungen ist ein Beleg für eine bewusste Täuschung der Öffentlichkeit, der Genehmigungsbehörden und der Finanzierungspartner.

2. Vorstand Kefer, Anhörung im Bundestag, 11.2010 [ergänzt]

In der Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 10.11.2010 trat Kefer als Experte auf der Befürworterseite auf.⁹ Von der Kritikerseite war begründete Kritik an der Leistungsfähigkeit formuliert worden: Zahlreiche Engpässe und bis dato fehlende Fahrpläne, die eine Leistungssteigerung belegen würden (Prof. Dr. Christian Böttger),¹⁰ der prinzipielle Vorteil der Durchgangsbahnhöfe von nur ca. 10 % aus Belegungszeiten (Karlheinz Rößler).¹¹ Demgegenüber blieb Kefer im Allgemeinen mit der unbegründeten Behauptung: „Wir schaffen also einen zukunftsfähigen neuen Hauptbahnhof, der als moderner Durchgangsbahnhof leistungsfähiger ist als der bisherige Kopfbahnhof. Das ist das, was ja immer wieder angezweifelt wird und deutlich mehr Leistungsreserven aufweisen wird.“¹² Er übergang die begründete konkrete Kritik vollkommen und entkräftete sie nicht. Seine eigene Aussage begründete oder belegte er in keiner Weise.



10.11.2010, Vorstand Dr. Kefer (Mitte) bezeichnet entgegen der von den Kritikern angeführten Beweise S21 als zukunftsfähig. (Bundestags TV, Szenefoto).

Er verwies insbesondere nicht auf den von ihm an dieser Stelle praktisch zwingend als Begründung anzuführenden Planfeststellungsbeschluss, der Stuttgart 21 die „ausreichende und zukunftsichere Bemessung“ beschied. Dieser hatte aber tatsächlich nur 32 Züge/h als Auslegungswert für Stuttgart belegt, während in der gleichzeitig laufenden Schlichtung zu Stuttgart 21 (Pkt. 1), die Leistung des bestehenden Kopfbahnhofs (von damals rund 38 Zügen/h) schon mit in der Diskussion war. Es kann vermutet werden, dass Kefer bewusst war, dass er mit Berufung auf die Baugenehmigung „schlafende Hunde geweckt“ hätte. Kefer verwies auch nicht auf das Gutachten, das Prof. Ullrich Martin in DB-Auftrag zum Verfahren vor dem VGH 2005-06 erstellt hatte, in dem er bis zu 51 Züge für S21 ermittelt hatte (die er freilich 2012 auf 42 zurücknahm) und die auch nur mit einer extrem unrealistischen Haltezeit von 1,6 Min. ermittelt worden waren.¹³

Kefer selbst musste bewusst sein, dass seine Argumentation ohne Beleg dastand und dass der Verweis auf die Genehmigung des Vorhabens seine leeren Behauptungen Lügen gestraft hätte. Damit ist der Verdacht auf eine bewusste Täuschung gegen besseres Wissen begründet.

3. Vorstand Kefer zu Stresstest-Vergleichsbahnhöfen, 06.2011 [ergänzt]

Durch den Vergleich großer deutscher Kopf- und Durchgangsbahnhöfe hatte Engelhardt nachgewiesen, dass die Stresstest-Leistung unrealistisch ist.¹⁴ Auf den besten Durchgangsbahnhöfen werden pro Gleis 4 Züge/h abgefertigt, der Stresstest setzt für S21 6 Züge/h voraus. Vorstand Kefer nahm hierzu am 09.06.2011 im SWR Fernsehen Stellung. Als technischen Hintergrund des Leistungs-sprungs gab er den „Ringverkehr“ und die „Zulaufsituation“ an.¹⁵ Dies taugt jedoch zur Leistungssteigerung nicht¹⁶ und wird so auch heute nicht mehr als Begründung angeführt⁷⁴.



09.06.2011, Vorstand Dr. Kefer (rechts) in „Zur Sache Baden-Württemberg“: Ringverkehr und Zuläufe sollen das fehlende Leistungsplus von 50 % bringen (SWR-Fernsehen, Ausschnitt, youtube), das trifft nicht zu.

Kefer selbst musste bewusst sein, dass der behaupteten S21-Leistung eine Referenz aus der Praxis fehlt und dass er für seine Begründung keine wissenschaftliche Expertise vorlegen kann. Es wäre ja ein großes Thema der Bahnwissenschaft, wenn sich die Leistung eines Bahnhofs durch „Ringverkehr“ und „Zulaufsituation“ um 50 % steigern ließe. Unzählige Bahnhöfe in Deutschland und international könnten so aus der Überlastung befreit werden. Dieser Bluff begründet damit den Verdacht auf bewusste Täuschung gegen besseres Wissen.

4. Vorstand Kefer zu „Stresstest bestanden“, 06.2011 [ergänzt]

Am 23.06.2011, einen knappen Monat vor Veröffentlichung des Audits der SMA und Partner AG, lud Vorstand Kefer „ausgewählte Journalisten“ in den Bahn-Tower in Berlin ein „und verkauft ihnen den Stresstest als erfolgreich bestanden“.¹⁷ Prompt wurde getitelt „Stuttgart 21 besteht Stresstest“ und dabei zitiert aus dem „Umfeld der Bahn“.¹⁸ Mehrere Blätter verbreiteten die Nachricht in ähnlichem Ton.¹⁹ Öffentlich behauptete die Bahn hingegen, die Ergebnisse nicht gestreut zu haben.²⁰ Diese Maßnahme der professionellen Meinungsmanipulation²¹ zeigt, dass Kefer bereit ist, über die Leistungsfähigkeit von S21 zu täuschen. Denn selbst nach dem Ergebnis des Auditors hatte S21 den Stresstest eben nicht bestanden: Statt der geforderten „guten“ Betriebsqualität, wurde nur die „wirtschaftlich optimale“ Qualität erreicht.²² Das hätte ein klares „Durchgefallen“ ergeben, trotz der vielen zur Leistungsüberhöhung geschönten Parameter – siehe die Abschnitte 3 bis 7, 17, 19-20.



29.06.2011, Kefer prägte die falsche Botschaft „Stresstest bestanden“ und täuschte mit diesem PR-Trick die Öffentlichkeit (ndr Zapp, Sz.-foto, youtube).¹⁷

Diese von langer Hand geplante PR-Aktion, durchgeführt von Kefer, begleitet von Falschaussagen von Bahnvertretern zur Täuschung der Öffentlichkeit ist ein besonders starker Beweis für die vorsätzliche Täuschung über die Leistungsfähigkeit gegen besseres Wissen durch Kefer.

5. Vorstand Kefer zur Stresstest-Präsentation, 07.2011 [ergänzt]

Zwei Wochen vor der Stresstest-Präsentation fanden die sogenannten Prämissengespräche statt, die geprägt waren von der Zurückhaltung von Informationen.²³ Der DB-Stresstest-Projektleiter hatte sogar zugegeben, dass die Richtlinien nicht überall eingehalten worden sei – wo nicht, sollte der Auditor SMA herausfinden,²⁴ was diesem in der Kürze der Zeit nicht gelang.



29.07.2011, Kefer spielt den Überraschten, dabei war er vorab über Geißlers Scoop des „Kompromissvorschlags“ informiert (Szenenfoto Phoenix, youtube).³²

Kefer hatte dann am 29.07.2011 den Stresstest vorgestellt²⁵ und von Boris Palmer derart erhebliche methodische Kritik entgegengesehen bekommen,²⁶ dass die Zeitungen schon titelten: „Bahn hat beim Stresstest geschummelt“²⁷ oder: „Bahn-Gegner zerpfücken den Stresstest“, was jedoch später umgetitelt wurde in: „Geißler bringt Zwitter-Bahnhof ins Spiel“.²⁸ Denn

die vernichtende Bilanz der aufgezeigten Fehler hätte den Tag zu einem Debakel für die DB und für das Projekt werden lassen.

Zum Ende der Veranstaltung überdeckte diese jedoch Schlichter Geißler mit seinem Scoop mit dem sogenannten „Kompromissvorschlag“, ²⁹ einer nicht ernst gemeinten S21-Alternative. ³⁰ Zu diesem professionellen Ablenkungsmanöver ³¹ hatte Kefer vor den Medien wahrheitswidrig beteuert, nicht davon gewusst zu haben. ³² Das zeigt erneut (s. Pkt. 4 seine Bereitschaft zur Täuschung in der Leistungsfrage. In der Folge der massiven methodischen Kritik – die jedoch erfolgreich aus dem öffentlichen Bewusstsein verdrängt werden konnte – musste der Stresstest auch mit dem sogenannten „Finalen Simulationslauf“ nachgebessert werden, den wieder Kefer verantwortete. ³³ Dieser Simulationslauf an sich fand dann kaum noch mediale Beachtung, war aber erneut voller Fehler (Folgepunkt 6).

Die extreme Unaufrichtigkeit von Bahnvorstand Kefer vor einem großen Fernsehpublikum mit seiner gespielten Überraschung über den Kompromissvorschlag ist ein weiterer Beleg für Kefers bewusste Täuschung in der Leistungsfrage gegen besseres Wissen.

6. Vorstände Kefer und Grube, Stresstest-Kritik, 11.2011 [ergänzt]

Mit Email vom 17.11.2011 war den Projektleitern des Stresstests Torsten Schaar (DB) und Philipp Schröder (SMA) die im Detail dokumentierte fachliche Kritik auch an der Endfassung des Stresstests per Email zugänglich gemacht und sie zur Mitarbeit am Faktencheck eingeladen worden. ³⁴ Die Veröffentlichung der wichtigsten Richtlinienverstöße ³⁵ am Folgetag ³⁶ wurde von der DB mit der Androhung von rechtlichen Schritten zu verhindern versucht ³⁷ (was nicht ohne Kefers Einverständnis erfolgen konnte). Vorstand Grube hatte sich bis zum 22.11.2011 immerhin so weit in der Sache informiert, dass er im Fernseh-Beitrag von Frontal 21 die Kritik am Stresstest als „Verschwörungstheorie“ bezeichnete. ³⁸ Mit Email vom 24.11.2011 ³⁹ sandte Engelhardt den Vorständen Kefer und Grube sowie den Stresstest-Projektleitern und SMA-Chef Stohler auch seine argumentative Entkräftung ⁴⁰ der Stellungnahme des Kommunikationsbüros vom 17.11.2011 ⁴¹. Kefer und Grube wussten spätestens ab diesem Zeitpunkt, dass die vorgeschobenen Antworten des Kommunikationsbüros nicht stichhaltig waren. Damit, aber spätestens nach den faktischen Eingeständnissen der Richtlinienverstöße in 2012 (Pkt. 17, hatte sich die „Verschwörungstheorie“ als üble Nachrede erwiesen.



22.11.2011, Vorstand Dr. Grube in „Frontal 21“: Kritik am Stresstest ist „Verschwörungstheorie“ (ZDF, Szenenfoto, [youtube](#)). ³⁸

Die öffentliche Androhung von rechtlichen Schritten und die öffentliche Unterstellung einer „Verschwörung“ sind schwerwiegende Einlassungen zum Thema. Entweder hatten Kefer und Grube die notwendige Prüfung der Vorwürfe unterlassen oder aber gegen besseres Wissen zur Einschüchterung und Verunglimpfung der Kritiker gehandelt. Angesichts dessen, dass die Kritik tatsächlich zutrifft (Abschnitte 17 S. 13, 20 S. 14 und 24 S. 16) haben sie so oder so gegen Sorgfaltspflichten verstoßen und sich der Untreue durch Verdeckung eines Funktionsmangels verdächtig gemacht.

7. Vorstände Kefer und Grube, Stresstest-Aufruf, 12.2011 [ergänzt]

Mit Email vom 28.12.2011 wurde den Vorständen Kefer und Grube der von knapp 20 Teilnehmern des Schlichtungsprozesses und über 300 weiteren Bürgern unterzeichnete Aufruf⁴² zur Aufklärung der Fehler im Stresstest übermittelt und damit die breite Unterstützung der Fachleute aus der Schlichtung für die methodische Kritik am Stresstest mitgeteilt. Im Anhang des Aufrufs wurden die Kritikpunkte noch einmal zusammengefasst.

Hierauf gingen Kefer und Grube in keiner Weise ein, eine weitere verpasste Gelegenheit, ihren Sorgfaltspflichten nachzukommen.

8. Vorstand und AR, Stresstest „größter Betrugsfall“, ab 2011 [ergänzt]

Engelhardt hatte den von Kefer verantworteten Stresstest ab 2011 vielmals öffentlich wie auch in amtlichen Verfahren als den „größten technisch-wissenschaftlichen Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte“ bezeichnet⁴³ (der wohl erst 2015 vom Diesel-Skandal überboten wurde) und hat diese breit vermarktete^{44,45} Aussage auch nicht zurückgenommen. Vorstand und Aufsichtsrat ließen diesen schweren Vorwurf bis heute auf dem Unternehmen sitzen und unterließen eine Klage.⁴⁶ Das



03.10.2013, 100.000-fach gedruckter Flyer mit dem Zitat zum größten Betrugsfall am des Tag der deutschen Einheit mit Kanzlerin Angela Merkel in Stuttgart.⁴⁴

kann als indirektes Eingeständnis gewertet werden, dass die DB keine gerichtsfesten Argumente gegen die Vorwürfe hat. Der Vorstand hatte diese Frage mutmaßlich im Detail bewerten lassen. Auch später hatte die DB keine Argumente zur Entkräftung der Stresstest-Kritik, Abs. 17, 19, 20.

Auch dies ist ein starkes Indiz, dass dem DB-Vorstand und wohl auch Aufsichtsrat bewusst war, dass die Kritik vor Gericht nicht entkräftet werden konnte und sie somit den Funktionsmangel Leistungsrückbau gegen besseres Wissen verdeckten. Andernfalls hätten sie zur Wahrung des Ansehens des Unternehmens eine Klage anstrengen müssen.

9. AR und Vorstand, mehrere Stern-Artikel, 2011-2013 [ergänzt]

Das Magazin „Stern“ griff wiederholt die mangelnde Leistungsfähigkeit des S21-Tiefbahnhofs auf. Schon am 30.05.2011⁴⁷ wurde auf das unplausible Leistungsziel anhand der ersten Veröffentlichung von Engelhardt¹⁴ hingewiesen. Am 27.10.2011 im Artikel „Das Alte schlägt die Moderne“ wird unter Bezug auf Engelhardt berichtet, der Stresstest sei „unfahrbar“.⁴⁸ Am 12.07.2012 in „Der Krampf geht weiter“⁴⁹ sowie noch ausführlicher am 25.10.2012 in „Das falsche Versprechen“ wurde der Kapazitätsrückbau durch zu wenig Gleise und zu enge Fußgängeranlagen im Detail belegt.⁵⁰ Die Bahn verweigerte Antworten zu vielen kritischen Punkten, aber bestätigte die Auslegung auf 32 Züge als „Fahrplanvorgabe“. Allein dies hätte Aufsichtsrat und Vorstand zu einer Prüfung der Kapazitätsfrage veranlassen müssen. Der DB-Aufsichtsrat erhielt zudem zu späteren Sitzungen Updates mit den Artikeln „Aufs Abstellgleis“ vom 12.12.2012⁵¹ und „Showdown“ vom 14.02.2013⁵². In letzterem wurde noch einmal rechtzeitig vor der entscheidenden Sitzung am 05.03.2013 der „strukturelle Rückbau“ benannt, „maximal 32,8 Züge in der Spitzenstunde“ gegenüber „38 Zügen“ heute, „ein nicht genehmigter Rückbau der Verkehrsinfrastruktur“.

Diese deutlichen Aussagen waren ja etwa im Punkt der Auslegung des Bahnhofs auf lediglich 32 Züge/h sogar schon ausdrücklich als „Fahrplanvorgabe“ bestätigt worden. Dennoch blieb diese wiederholte kritische Berichterstattung in einem überregionalen Massenmedium ohne nachvollziehbare Entkräftung der sachlichen Kritikpunkte seitens der DB mittels aussagefähiger Antworten an den Journalisten oder besser in einer Gegendarstellung. Eine solche hätte der Vorstand oder Aufsichtsrat jedoch angesichts der für das Projekt existenziellen Frage veranlassen müssen.

10. Vorstand, Beantwortung Kleine Anfrage Bundestag, 01.2012 [ergänzt]

Die Bundesregierung antwortet am 31.01.2012 zu einer Kleinen Anfrage insbesondere zum Stresstest auf Basis von „Angaben“ und „Ausagen“ der DB AG, hatte sich also Informationen von dem Unternehmen eingeholt.⁵³ Auf dieser Basis antwortete die Bundesregierung (Frage 22): „Im Stresstest wurden die Regeln der Richtlinie 405 vollumfänglich eingehalten.“ Dies wird ohne Beleg oder Referenz behauptet und erwies sich angesichts der im weiteren Verlauf des Jahres faktisch eingestandenen Richtlinienverstöße (unten Punkt 17) als falsch, was auch die anderen Antworten in Frage stellt. Dementsprechend distanzierte sich die Bundesregierung auch später vom Stresstest (unten Punkt 18).

Die falschen bzw. ausweichenden Antworten auf höchster politischer Ebene mussten vom Vorstand (insbes. Kefer) autorisiert worden sein, er verantwortet damit zumindest die ungenügende Prüfung der kritisierten Richtlinienverstöße.

11. AR, Schreiben Aktionsbündnis, 30.11.2012 [ergänzt]

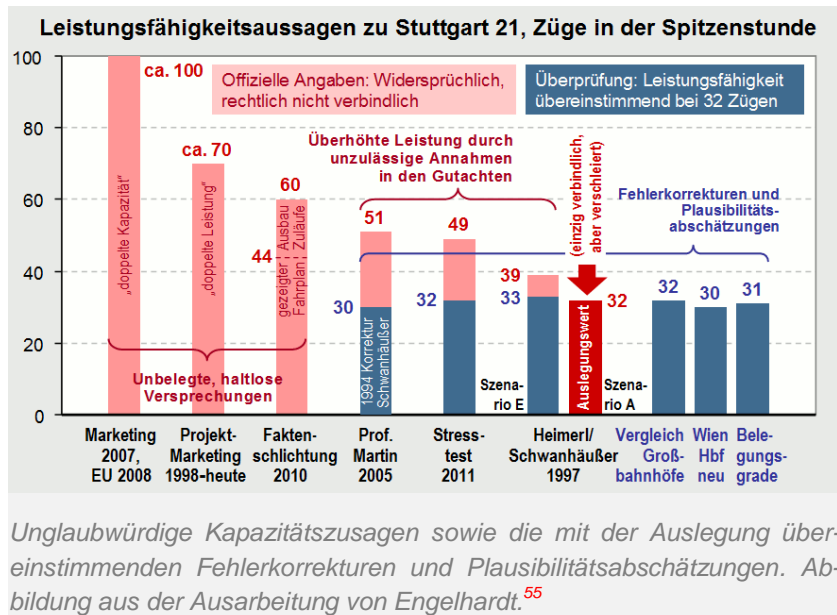
Das Aktionsbündnis hatte mit dem Schreiben vom 30.11.2012 an den DB-Aufsichtsrat im Detail auf die Funktionsmängel des Projekts Stuttgart 21 hingewiesen.⁵⁴ Es wurde mit Anlage 2, der Ausarbeitung „Stuttgart 21: Rückbau, Planrechtfertigung war nie gegeben“ von C. Engelhardt vom 25.10.2012,⁵⁵ auf die detaillierten Nachweise für den Rückbau der Leistungsfähigkeit hingewiesen. Der Aufsichtsrat war daraufhin verpflichtet, eine nachvollziehbare Entkräftung dieser Kritik einzufordern, da die Milliardeninvestition sonst ohne Rechtfertigung war. Von einer solchen Analyse ist nichts bekannt. Kernargumente:

- Die offiziellen Kapazitätsszusagen entsprechen wahlweise 32, 39, 44, 49, 51, 60, 70 oder rund 100 Zügen/h und sind in dieser Bandbreite widersprüchlich und unglaubwürdig.
- Die methodischen Fehler in den bisherigen Untersuchungen wurden identifiziert: • Selbst im Auslegungsbetriebsprogramm von 1997 mit nur 32 Zügen/h wurden die Abstellfahrten entgegen dem Bedarf weitgehend abgeschafft, • tagsüber wurden so wenig Züge geplant, dass zur Erfüllung der Planvorga-



14.02.2013, Illustration des Artikels „Showdown“, Rüdiger Grube ob. 2. v. li., Engelhardt u. re. (Stern).⁵²

ben nachts mehr Züge fahren müssten als mittags, • die Haltezeiten wurden auf unrealistisch niedrige, selbst von Bahn-Gutachter Prof. Schwanhäuber kritisierte, 2 Minuten festgelegt. Prof. Martin hatte in seiner Untersuchung von 2005 mit vermeintlich 51 Zügen/h neben anderen leistungsüberhöhenden Fehlannahmen die mittleren Haltezeiten sogar auf 1,6 Min. herabgesetzt, wo realistische Werte eher bei 5 Min. liegen müssten. Im Stresstest von 2011, der 49 Züge/h nachweisen sollte, • war die zugesagte Qualität zweifach reduziert worden, • vor und nach der Spitzenstunde wurden zu wenige Züge berücksichtigt, • die simulierten Verspätungen wurden auf harmlose Werte gestutzt, • zum Verspätungsabbau wurden unzulässige Zeitbeträge genutzt, etc.



- o Alle Plausibilitätsabschätzungen, Quervergleiche, Fehlerkorrekturen führen konsistent auf rund 32 Züge/h als Kapazitätswert für Stuttgart 21, insbesondere auch die von den Bahn-Gutachtern angewandten Verfahren. Damit ist der unzulässige Rückbau deutlich unter die heute fahrenden rund 38 Züge/h konsistent und insbesondere von unverdächtig Seite belegt.

Im Falle, dass der AR keine Prüfung dieser im Detail belegten Vorwürfe veranlasst hatte, ist dem Aufsichtsrat eine Verletzung der Sorgfaltspflicht vorzuwerfen. Im anderen Fall muss aufgeklärt werden, wer mit welchen unrichtigen oder unvollständigen Informationen den Aufsichtsrat über die wahre Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 in der Folge täuschte, was dann ggf. in die Verantwortung des Vorstands fallen würde.

12. Vorstand, AR-Vors. Felcht, Schreiben Engelhardt, 12.2012 [Anl. 34]

Ein Positionspapier⁵⁶ mit dem Nachweis des Rückbaus der Kapazität der Gleisanlagen und der Verfehlung der Zusagen im Finanzierungsvertrag wurde am 07.12.2012 u.a. den Vorständen Grube und Kefer und AR-Chef Felcht per Email (Engelh. 2017 S. 11) und am 10.12.2012 per Einschreiben zugestellt, ohne zur AR-Sitzung vom 12.12.2012 oder später Konsequenzen auszulösen. Mit der Email vom 04.03.2013 (siehe Punkt 15) wurde ein Download-Link zu allen hier für die Beweisführung zitierten im Auftrag der DB erstellten Original-Gutachten mitgeteilt.

Eine unzureichende Prüfung dieser detaillierten Analyse würde eine Verletzung der Sorgfaltspflicht bedeuten.

13. AR-Vors. Felcht, Schreiben Klima-/Umweltbündnis, 12.2012 [ergänzt]

Mit Schreiben vom 21.12.2012 hatten Manfred Niess und andere den Aufsichtsratsvorsitzenden Felcht insbesondere über den Leistungsrückbau informiert.⁵⁷ Auch hier wurde wie in 11 auf die Ausarbeitung von Engelhardt⁵⁵ Bezug genommen und Felcht außerdem ausdrücklich auf den Vorwurf vom „größten technisch wissenschaftlichen Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte“ (s.a. Punkt 8) hingewiesen. Felcht ließ dieses Schreiben am 08.04.2013 beantworten,⁵⁸ wobei

mit keinem Wort auf den Leistungsrückbau eingegangen wurde. Dies muss als ein besonders angestrenktes Wegsehen gewertet werden.

Dieses Schriftstück ist ein sprechender Beweis für unterlassene Sorgfaltspflicht. Felcht musste auffallen, dass er mit dem Leistungsrückbau einen zentralen Punkt der Kritik vollkommen übergang. Dies spricht für eine bewusste Verdeckungshandlung.

14. AR, Schreiben Aktionsbündnis, 02.2013 [ergänzt]

Erneut wird der Aufsichtsrat mit dem Schreiben des Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 (AB) vom 28.02.2013⁵⁹ auf die gravierenden Funktionsmängel inkl. dem Leistungsrückbau hingewiesen (s.a. Punkt 11), eine weitere Gelegenheit der Sorgfaltspflicht nachzukommen.

15. AR, Schreiben von Engelhardt, 03.2013 [Anl. 34]

Neben anderen Aufsichtsräten wurde insbesondere AR-Chef Felcht per Email vom 04.03.2013, 11:17 Uhr im Detail informiert (Engelh. 2017 S. 11): Hingewiesen wurde auf das Gutachten zur Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen,⁶⁰ was ebenfalls die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs auf rund 32 Züge pro Stunde beschränkt (s.a. Engelh. 2017 S. 6 unten). In einem eigenen Positionspapier wurde die Täuschung des Stuttgarter Gemeinderats durch DB-Vertreter in dieser Angelegenheit dargestellt sowie die daraus resultierenden Haftungsrisiken für den DB-Aufsichtsrat. Es wurden Download-Links zu sämtlichen für die DB erstellten Original-Gutachten in Sachen der Leistungsfähigkeit für die Züge und der Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen mitgeteilt, mit deren Aussagen die Leistungskritik belegt wurde. Bei den bisher im Rahmen der Strafanzeige als Beleg gegebenen Dokumenten⁶¹ fehlte noch das eigene Anschreiben an die DB-Aufsichtsräte, das hiermit⁶² ergänzt wird. In dem Positionspapier vom 04.03.2013 wird auf S. 2 auch noch einmal auf sein Pendant vom 07.12.2012 zur Unterdimensionierung der Gleisanlagen (Punkt 12) mit Downloadlink hingewiesen, das damit auch dem Aufsichtsrat bekannt gemacht wurde.

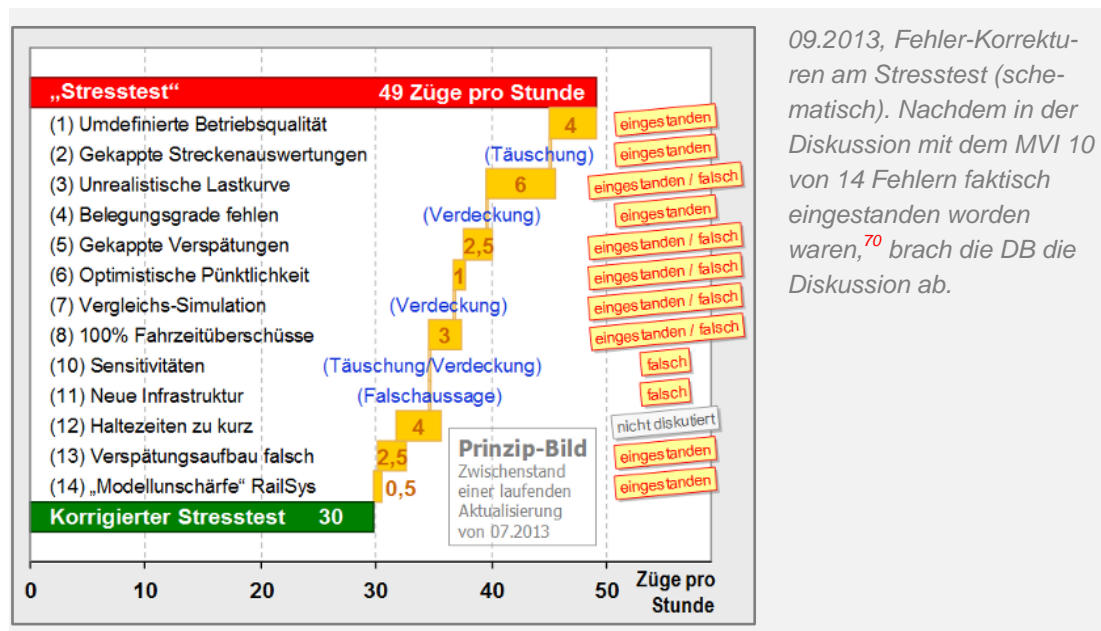
Dass diesen Informationen seitens des Aufsichtsrats nachgegangen worden wäre, ist bis heute nicht ersichtlich. Die DB-Originalgutachten, die den Rückbau-Vorwurf begründen, waren zugänglich gemacht worden. Dass dennoch keine Konsequenzen folgten, deutet auf eine bewusste Wahrnehmungsverweigerung hin.

16. Vorstand, Strafanzeige, 03.2013 [ergänzt]

In der am 24.03.2013 gegen die Vorstände Kefer und Grube und AR-Chef Felcht wegen des Verdachts der Untreue erstatteten Anzeige⁶³ wurde das Schreiben an den AR vom 30.11.2012 mit seiner Anlage 3, der Ausarbeitung Engelhardts vom 25.10.2012⁵⁵ (Anzeige vom 24.03.2013 Punkte 5.d, 6.a, s.a. zuvor Punkt 11), als Beweis für den Rückbau der Kapazität angeführt. Vorstand und Aufsichtsrat mussten schon nach der entsprechenden Pressemitteilung⁶⁴ und Berichtserstattung⁶⁵, spätestens aber nach der Veröffentlichung der Anzeige am 27.03.2014⁶⁶ diese gründlich zur Kenntnis nehmen und wahrscheinlich mit juristischer Unterstützung analysieren.

Von einer solchen Prüfung bzw. deren Ergebnissen ist jedoch nichts bekannt. Staats- und Generalstaatsanwaltschaft gingen in Sachen dieser Anzeige zu keiner Zeit auf den Kapazitätsrückbau ein,⁶⁷ somit gibt es keine Entlastung der Angezeigten durch die Justiz. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Angezeigten nun sehr genau über den Leistungsrückbau im Bilde waren.

17. Vorstand Kefer, Abbruch der Stresstest-Diskussion, 09.2013 [Anl. 34]



09.2013, Fehler-Korrekturen am Stresstest (schematisch). Nachdem in der Diskussion mit dem MVI 10 von 14 Fehlern faktisch eingestanden worden waren,⁷⁰ brach die DB die Diskussion ab.

Die DB und ihr Gutachter SMA hatten die auf Wunsch des Landesverkehrsministeriums (MVI)⁶⁸,⁶⁹ ab 14.03.2012 geführte Diskussion der Stresstest-Kritik im Sept. 2013 abgebrochen, als sie mit den von den Vertretern der DB und der SMA faktisch eingestandenen Richtlinienverstößen⁷⁰ konfrontiert worden waren (Engelh. 2017 S. 4, das dort als Referenz verlinkte Dokument wurde von der Stadt Stuttgart inzwischen offline genommen, es findet sich hier⁷¹). Diese politische Entscheidung kann nicht ohne Zustimmung von Kefer gefällt worden sein, der schon zuvor für den Stresstest verantwortlich gewesen war, s.o. Punkte 3 bis 8.

Dieser Abbruch der Aufklärung zu dem Zeitpunkt, als die faktischen Fehlereingeständnisse auf dem Tisch lagen, muss als letzter Ausweg angesehen werden, da die DB argumentativ offenbar am Ende war. Dass dieser Abbruch hingenommen wurde, deutet auf eine politische Übereinkunft hin, die gleichwohl in diesem Verfahren nicht von Bedeutung ist.



12.03.2012, Landesverkehrsminister Herrmann versprach Klärung der Kritik (SWR, Sz.foto, youtube), akzeptierte jedoch später den Diskussionsabbruch.⁶⁸

18. Vorstand, Beantwortung Kleine Anfrage Bundestag, 04.2014 [Anl. 34]

In ihrer Antwort vom 25.04.2014 auf die Kleine Anfrage „Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21“ der Fraktion „DIE LINKE.“ im Bundestag⁷² stellte sich die Bundesregierung nicht den Fakten (Engelh. 2017 S. 5,⁷³). In den Sachfragen war ihr 2012 noch von der DB geliefert worden (s. o. Punkt 10). Die Verweigerung von Antworten zu den Täuschungen in Planfeststellung, Stresstest, EU-Förderung und Finanzierungsvertrag kann nicht ohne Entscheidung des DB-Vorstands erfolgt sein. Sogar der Verdacht auf Rechtsbruch durch die DB AG bleibt unwidersprochen (Frage 11). Der Vorstand hatte hier erneut die klaren Belege dazu vorliegen. Beispiele für kritische Punkte, zu denen der DB-Vorstand diesmal die Bundesregierung nicht argumentativ versorgte:

- In der Vorbemerkung der Fragesteller (S. 3 der Beantwortung) werden die wesentlichen faktisch eingestandenen Richtlinienverstöße des Stresstests in verständlicher Sprache wiedergegeben. Hiermit hatte der DB-Vorstand mutmaßlich erneut die Gelegenheit, den Prüfungs- bzw. Handlungsbedarf zu erkennen. Und tatsächlich führt die DB den Stresstest in jüngerer Zeit nicht mehr als Leistungsnachweis an (Engelh. 2017 S. 4 vor Pkt. 5, ⁷⁴). Die Bundesregierung distanziert sich nun vom Stresstest, macht sich ihn nicht mehr zu eigen (Frage 9), nachdem sie zuvor noch die Richtlinienkonformität bestätigt hatte (Abschnitt 10). Nun geht sie den Quellen für Fehlereingeständnisse nicht nach (Frage 4). Der DB-Vorstand lässt diesmal die Bundesregierung mit Informationen im Stich, auch zu weiteren Punkten, z.B.:
- Frage 1-3: Auslegung von S21 auf max. 32 Züge/h, als im bestehenden Kopfbahnhof 38 Züge/h fahren.
- Frage 6: Zur Plan-Erfüllung wurde der Verkehr überwiegend in die Nacht verlagert.



Qualität der Beantwortung in der Antwort d. Bundesregierung v. 25.04.2014 wohl nach Zulieferung der DB. Keine Entkräftung der Leistungskritik.

Diese Antwort, die offenbar in die Verantwortung des DB-Vorstands fällt, ist ein Eingeständnis argumentativer Schwäche und damit verletzter Sorgfaltspflichten.

19. Vorstand, Nachforderungskatalog Engelhardt, 09.2014 [ergänzt]

Im Rahmen der Anhörung zu Planfeststellungsabschnitt PFA 1.3 vor dem Regierungspräsidium Stuttgart hatte die DB Netz AG auf die von C. Engelhardt verfasste Einwendung des BUND,⁷⁵ mit einer Stellungnahme vom 25.07.2014 geantwortet⁷⁶. Hierin bekräftigte die DB Netz, „die zukunftsichere Bemessung des neuen Bahnknotens [liegt] im ureigenen Interesse des Vorhabenträgers“. Dies war Anlass für eine ausführliche Darstellung der bis dahin dem DB-Aufsichtsrat und dem DB-Vorstand vorliegenden Belege für die unzureichende Wirtschaftlichkeit und den unzulässigen Kapazitätsrückbau im Rahmen des „Nachforderungskatalogs“ von C. Engelhardt,⁷⁷ der per Email in Kopie auch an die Vorstände Kefer und Grube ging.⁷⁸

Diese Ausarbeitung hätte bei sorgfältiger Prüfung letzte Unklarheiten oder Zweifel bezüglich des unzweifelhaften Leistungsrückbaus beseitigen können. Stattdessen werden im weiteren Verfahren (Folgeabschnitt) praktisch sämtliche Fragen übergangen. Dies konnte nur unter Freigabe hoher Verantwortlicher umgesetzt werden.

20. Vorstand, PFA 1.3-Anhörung, 2014/2015 [Anl. 34]

Der ausführlichste Austausch von Argumenten zur Kritik an der Leistungsfähigkeit erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu Planfeststellungsabschnitt PFA 1.3 (Engelh. 2017 S. 4/5). Hier musste die DB zu 202 Fragen⁷⁷ Stellung nehmen, nachdem sie in der Anhörung selbst eine verheerende Vorstellung gegeben hatte.⁷⁹ Sie antwortete in ihrer am 02.09.2015 veröffentlichten Stellungnahme⁸⁰ aber entweder gar nicht, mit Falschaussagen oder am Thema vorbei.⁸¹ Beispiele für die Qualität der Beantwortung durch die DB:

- 15 Fragen des Fragenkatalogs, dessen vollständige Beantwortung am 07.10.2014 vom Regierungspräsidium verfügt worden war, wurden überhaupt nicht beantwortet. Darunter so brisante Fragen wie:
 - Warum vertreten die Gutachter Prof. Heimerl, Schwanhäußler und Martin nicht die ihnen untergeschobenen Interpretationen selbst?
 - Wie erklärt sich die Diskrepanz zwischen 11-23 % angesetztem

Wachstum an Reisenden und bis zu 100 % Wachstum nach Zügen, • oder die zwischen der im Stresstest angesetzten Pünktlichkeit von 95 % und dem veröffentlichten Wert von 84 %.

- Antworten in der Sache werden durchgehend von der DB vermieden, insbesondere auch zum Stresstest, z.B.: • Antworten wurden mit falschen Begründungen verweigert. • Der DB nachgewiesene Fehler werden übergangen. • Falschaussagen werden wiederholt statt korrigiert. • Einfachste Plausibilisierungs-Rechnungen werden verweigert (etwa dass 32 < 38 oder dass an einer 400 m langen Bahnsteigkante keine zwei 400 m langen Züge hintereinander passen, etc.). • Zur Rechtfertigung eines klaren Regelbruchs behauptet die DB schlicht, dieser würde als „sinnvoll erachtet“. • Zuvor als unbelegt kritisierte Aussagen bleiben auch weiterhin unbelegt.
- Lediglich in einem Punkt sind die Antworten der DB ergiebig: Sie gesteht ein, bis zuletzt die Öffentlichkeit und Genehmigungsbehörde mit unrichtigen und unfahrbaren Daten des Stresstests von 2011 getäuscht zu haben. Erst ein knappes Jahr nach der Beschwerde über die unstimmigen Daten liefert die DB im Sommer 2015 korrigierte aber weiterhin konfliktträchtige und vor allem nicht vollständige Werte, schließt aber gleichzeitig eine weitere Diskussion aus. Damit verweigert sie selbst die grundlegendste Form einer Dokumentation dieses vermeintlichen Leistungsnachweises.

Diese Missachtung der Genehmigungsbehörde und des Anhörungsverfahrens, dieses Ausmaß argumentativer Schwäche ist nicht ohne Freigabe von Vorstand Kefer denkbar. Dass das Regierungspräsidium Stuttgart diese Antwortqualität hinnahm, entlastet die DB nicht von ihren Täuschungen.

21. Vorstand Kefer, Anhörung im Bundestag, 05.2015 [Anl. 34]

In der Anhörung vom 06.05.2015⁸² zum Antrag der Fraktion „DIE LINKE.“ und Bündnis 90/Die Grünen⁸³ nahm Vorstand Kefer (Engelh. 2017 S. 5) als Experte teil und nahm selbst Stellung.⁸⁴ Erneut erfuhr Kefer ganz persönlich von den bisher nicht entkräfteten Vorwürfen inklusive Detailbegründungen. Er zog nicht nur keine angemessenen Konsequenzen aus diesen Informationen sondern betrieb mit seinen Untergebenen Desinformation. Den Argumentationen der DB fehlte



06.05.2015, Dr. Kefer nach der Anhörung im Verkehrsausschuss (Foto U. Fetzer, rezkonv.de). Er hatte u.a. wahrheitswidrig gesagt, es gäbe nichts Neues.



Anhörung PFA 1.3: Verheerende Qualität der Antwort der DB v. 02.09.2015 auf die Fragen v. 29.09.2014.⁸¹



06.05.2015 in der Bundestags-Anhörung geben Kefer und seine Mitarbeiter keine Antworten in der Sache.⁸⁵

jegliche Substanz, keine der Fragen zur Leistungsfähigkeit wurde in der Sache beantwortet und so die entsprechende Kritik auch nicht nachvollziehbar entkräftet.⁸⁵

- *Kefer behauptete wahrheitswidrig, es gäbe nichts Neues in der Kritik an dem Projekt (Engelh. 2017 S. 13 Fußnote 28), selbst nach der jüngsten Kostensteigerung um 2 Mrd. Euro auf 6,5 Mrd. Euro, den von den DB-Vertretern gegenüber dem Landesverkehrsministerium zuletzt faktisch eingestandenen Richtlinienverstößen im Stresstest, der neu aufgedeckten Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen, etc. pp.*
- *Sowohl Kefer wie auch die ihm untergebenen Klaus-Jürgen Bieger, Dr. Florian Bitzer, Manfred Leger und auch der Bahn-Gutachter Prof. Dr. Ullrich Martin setzten den fundierten Stellungnahmen der Kritikerseite und dem ausführlich begründeten Antrag entgegen dem Usus⁸⁶ keine eigene schriftliche Stellungnahme und damit keine sauber formulierte und belegte Argumentation entgegen. Mündlich wurde dem Kern der Kritik mit Floskeln ausgewichen.⁸⁵*

Dieser Auftritt Kefers und seiner Untergebenen bzw. von der DB beauftragten Gutachter ist ein Eingeständnis argumentativer Schwäche und damit verletzter Sorgfaltspflichten. Die Systematik (s. Abb. oben rechts), dass sämtliche 13 Kritikpunkte zur Leistungsfähigkeit ohne Entkräftung bleiben, spricht gegen Fahrlässigkeit. Das begründet den Verdacht, dass hier bewusst und gegen besseres Wissen eine Vernebelungstaktik umgesetzt wurde.

22. AR, Schreiben von Loeper, 20.01.2016 [Anzeige]

In der erweiterten Anzeige wurde beim Thema der Gleisneigung das Schreiben an den Aufsichtsrat vom 20.01.2016 erwähnt (Erw. Anz. S. 5 Punkt 4). In diesem Schreiben wurde auch auf die schädliche Auslegung des Bahnhofsneubaus mit einer Kapazität deutlich unter der des bestehenden Kopfbahnhofs hingewiesen (dort S. 4 Punkt 3). Es ist nicht erkennbar, dass dies Konsequenzen seitens des AR ausgelöst hätte.

23. Vorstand und AR, BRH-Bericht, Sept. 2016 [Anzeige]

Schon der in der Anzeige angesprochene BRH-Bericht vom 28.09.2016 (Anlage 19) hatte klar ausgedrückt, dass die Funktionsmängel kostensteigernd sind oder gar das Projekt zum Scheitern bringen können (Anzeige S. 6/7 Pkt. f). Die DB AG habe "die vom Bundesrechnungshof festgestellten Sachverhalte bestätigt", sie sei nur dessen Schlussfolgerungen und Bewertungen nicht gefolgt (Anzeige S. 7 vor Punkt g). Vorstand und Aufsichtsrat haben den Bedenken des BRH dabei zu einem Zeitpunkt vor dem 28.09.2016 keine nachvollziehbaren Entkräftungen entgegen gestellt, lediglich eine "Bewertung", für die nicht erkennbar ist, wie sie über eine bloße Behauptung hinausgehen sollte.

Vorstand und Aufsichtsrat haben also insbesondere seit diesem Zeitpunkt die mangelnde Prüfung der Funktionsmängel und den Schaden durch den ungerechtfertigten Weiterbau zu verantworten.

24. AR-Vorsitzender Felcht, Schreiben von Loeper, 03.2017 [Anzeige]

Zuletzt wurde der DB Aufsichtsrat (AR) mit dem Brief an den Aufsichtsratsvorsitzenden Felcht vom 10.03.2017 (Loe-AR 10.03.17) mit dem beigelegten Kurzgutachten (Engelh. 2017) über die Belege für den Leistungsrückbau (auch aus der internationalen Wissenschaft) und die bisherigen Versäumnisse von Vorstand und Aufsichtsrat informiert (Erw. Anz. S. 5 Punkt 4). Das Kurzgutachten ging möglicherweise in der Folge auch an den Vorstand, der dann entsprechend Mitverantwortung tragen würde. In jedem Fall wurde von außen nicht erkennbar, dass der Aufsichts-

Review of planning and capacity analysis for stations with multiple platforms – Case Stuttgart 21

Ingo A. Hansen^{a, b, c, *}

^a Delft University of Technology, Stevinweg 1, 2611EH, Delft, The Netherlands

^b Beijing Jiaotong University, Beijing, PR China

^c Southwest Jiaotong University, Chengdu, PR China

[...]

accurate driver assistance system or automatic train operation (ATO) system. The very short mean minimum headway times on the planned high-speed section Stuttgart - Ulm of less than 2 min (Table 7) are still today not feasible in practice on dedicated railway lines with moving block signaling for (a mix of) long distance and regional trains even when equipped with automatic train control (ATC). Thus, the reported performance of the stress test simulations is much too optimistic in comparison to real operations experience!

The reference of the auditor SMA to corresponding train delay statistics compiled by the LeiDis train monitoring system and mean dwell time statistics of Deutsche Bahn at 4 similar stations is not valid, because the LeiDis data measure only the track occupation and clearance times at some open track block sections. The (standard) off-set of the train's running time to/from the stop position at the platform can only be estimated roughly without knowledge of the actual speed and deceleration rate of the individual trains.

Prof. Ingo Hansen bestätigt, dass die Leistungsaussage des sogenannten Stresstests unhaltbar ist (JRTPM 2017 S. 313, 328),⁸⁷ er bestätigt darüber hinaus die methodische Kritik der Projektkritiker in vielen Details⁸⁸.

ratsvorsitzende Felcht zur Aufsichtsratssitzung vom 22.03.2017 auch nur eine vertiefte Prüfung der Argumente machen ließ, die zunächst einen Aufschub der AR-Entscheidung und am Ende einen Baustopp hätte veranlassen müssen.

- o Insbesondere wurde hier die wichtige aktuelle Veröffentlichung⁸⁷ der internationalen Autorität Prof. Dr. Ingo Hansen dem Aufsichtsrat mitgeteilt (Engelh. 2017 S. 10 Abs. 2, s.a. Erw. Anz. S. 4). Hansen bewertet den Stresstest im Ergebnis als "viel zu optimistisch" (S. 328, Abb. oben) und bestätigt auch in vielen Details⁸⁸ die jahrelange, bisher mit den Aussagen der DB-Vertreter und des DB-Regelwerks belegte Kritik am Stresstest, siehe Punkte 3-8, 17. Damit war der letzte verbliebene vermeintliche "Nachweis" ausreichender Leistungsfähigkeit von behaupteten 49 Zügen/h von höchst anerkannter und unabhängiger Stelle als unhaltbar bestätigt worden.
- o Dieser Arbeit ist auch diese bemerkenswerte Bewertung zu entnehmen (S. 317): „Die Frage ist, wie eine starke Allianz von Wissenschaftlern, Politikern und Bahn-Managern den wachsenden öffentlichen Widerstand gegen dieses Projekt unterliefen, und zwar so weit, dass ein derart großes Eisenbahn-Infrastruktur-Projekt umgesetzt wurde, dessen finanzielle und volkswirtschaftliche Kosten seit wenigstens 5 Jahren bekanntermaßen viel höher sind als der erwartete Nutzen?“

Der Aufsichtsrat hat mit der ausbleibenden Reaktion auf dieses Schreiben die fortgesetzte Schädigung des Konzerns durch den ungerechtfertigten Weiterbau des Projekts seit Feb./März 2017 offenbar billigend in Kauf genommen (Erw. Anz. S. 4 ff Punkte 3, 5).

Fazit

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG waren über die Jahre wiederholt der im Detail begründete Verdacht auf den Funktionsmangel des Leistungsrückbaus dargestellt worden. Sie waren jeweils verpflichtet, diesen Verdachtsmomenten für eine Schädigung des Konzerns nachzugehen und die vorgebrachten Beweise zu prüfen. Eine Prüfung nach den anerkannten Regeln der Technik hätte die Kritik bestätigt, worauf der Bau endgültig hätte gestoppt werden müssen. Tatsächlich wurde dies unterlassen – entweder in unlauterer Absicht oder grob fahrlässig – grundlegende Fragen blieben unbeantwortet oder die begründete Kritik wurde im Kern übergangen und mit

bloßen Behauptungen gekontert. Das entspricht nicht einer verantwortlichen Unternehmensführung. Dass die vermeintlichen Bestätigungen der DB-Position nicht tragfähig waren, hätte den Verantwortlichen bei gründlicher Abwägung oder auch nur bei Bereitschaft zur Wahrnehmung auffallen müssen. Denn die Kritik war überwiegend mit den Regelwerken und Stellungnahmen der Deutschen Bahn AG und den Gutachten ihrer Gutachter sowie mit den allgemein anerkannten Regeln der Technik belegt worden. Diese Referenzen konnten nicht einfach als unqualifiziert abgetan werden.

Insbesondere DB-Technikvorstand Dr. Volker Kefer war so oft mit wohlbegründeten und wohlbelegten Ausarbeitungen zum Rückbau der Kapazität und der gefährlichen Gleisneigung konfrontiert worden und seine Aussagen und Entscheidungen waren derart systematisch auf Verschleiерung ausgelegt, dass an der Vorsätzlichkeit seines Handelns kein Zweifel bestehen dürfte. Seine gezielte Medienmanipulation mit der „Stresstest bestanden“-Kampagne (oben Punkt 4) und seine schaugespielte Überraschung zu Geißlers Kompromissvorschlag (5) sowie seine zahlreichen Falschaussagen in der Schlichtung (1) und zum Leistungsvergleich (3) sind anders nicht zu verstehen. In seiner Verantwortung liegt, dass die kritischen Nachfragen nie in der Sache beantwortet wurden und oder nötige Belege und Informationen zurückgehalten wurden (1, 2, 10, 17-21). Diese Systematik schließt Zufall oder Fahrlässigkeit aus.

Kefer handelte dabei sicher nicht ohne Rückendeckung von Bahnchef Dr. Rüdiger Grube, der 2009 von Kanzlerin Angela Merkel als „Vollstrecker“ in dieses Amt geholt worden war.⁸⁹ In einem "Gesprächsführungsvermerk" des Kanzleramts vom 09.01.2013 wird unterstrichen, dass der Bahnvorstand an S21 festhalten wolle und dabei auch "die politische Bedeutung" der Verwirklichung des Infrastrukturprojekts sehe, "zu dem sich die BKin explizit bekannt hat".⁹⁰ Mit letzterem wird offenbar auch auf die Aussagen von Bundeskanzlerin Merkel von 2010 abgehoben, als sie in einer Regierungserklärung formulierte, S21 sei „Maßstab für die Zukunftsfähigkeit Deutschlands“,⁹¹ und sich zu der Zeit bei vielen anderen Gelegenheiten derart entschieden zu dem Projekt bekannt hatte, dass der Spiegel der Kanzlerin die Bewertung zuschrieb, ohne S21 würde „Deutschland unregierbar“ und sei „Europa in Gefahr“.⁹²

Angesichts der unzähligen klaren Informationen, die Vorstand und Aufsichtsrat, insbesondere dem AR-Chef Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht immer wieder zugestellt wurden, muss von einer absichtlichen Wahrnehmungsverweigerung insbesondere auch im DB-Aufsichtsrat ausgegangen werden (11-15, 22, 24) und besonders anfangs im Vorstand. Die Anzeichen für Aufklärungsbedarf waren unübersehbar, dennoch wurde selbst nach Hinweis auf die rechtlichen Konsequenzen nichts unternommen. Den Vorwurf zur S21-Leistungsfähigkeit, für den „größten technisch-wissenschaftlichen Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte“ (bis zum Diesel-Skandal) verantwortlich zu sein, ließ die DB auf sich sitzen (8). Das belegt, dass die Argumente zur Widerlegung der kritisierten Richtlinienverstöße fehlten. Ein einfaches Übersehen der Funktionsmängel des Leistungsrückbaus und der überhöhten Gleisneigung erscheint schlechterdings unmöglich.

Schon zur Entscheidung für den S21-Weiterbau vom 05.03.2013 hatte der seinerzeitige Kanzleramtsminister Ronald Pofalla (später mit hochdotiertem DB-Vorstandsposten⁹³ versorgt) die Staatssekretäre des Bundes⁹⁴ sowie auch weitere Mitglieder des Aufsichtsrats noch am Tag der Abstimmung⁹⁵ zu einer Zustimmung bewegt. Und schon 2011 ging die klare Anweisung an den Aufsichtsrat des Staatssekretärs aus dem Verkehrsministerium, dass "die Bundesrepublik, die Realisierung" von Stuttgart 21 "nachdrücklich erwarte".⁹⁶ Das zeigte deutlich den Einfluss der Bundesregierung auf das Kontrollgremium. Somit weist die systematische Wahrnehmungsverweigerung des Aufsichtsrats für die Funktionsmängel des Projekts das Muster eines vorausseilenden Gehorsams auf. Das bestätigt sich in der Beobachtung der Medien, der DB-Aufsichtsrat sei von Staatssekretären und Abteilungsleitern der Regierung dominiert und geradezu angeleitet:⁹⁷

„Eingebürgert haben sich Vorbesprechungen, bei denen klar vorgegeben wird, welches Votum die Regierenden erwarten.“ Aber die Frage, auf welche Motivation hin der Aufsichtsrat und sein Vorsitzender Felcht seine Kontroll-Verantwortung nicht ausfüllte, braucht im Rahmen dieses Verfahrens nicht geklärt zu werden.

Garching, 23.05.2019



Dokumente

Die wesentlichen Schriftsätze des Verfahrens sind hier im Internet herunterladbar:

<http://stuttgart21.strafvereitelung.de/dokumente/strafanzeige-6-2017-2018/>

Die in der obigen Analyse häufig zitierten Dokumente werden nachfolgend aufgelistet: **Schriftsätze der Anzeige** (unterstrichen) in chronologischer Reihenfolge mit **wichtigen Anlagen**.

- Anzeige** E. v. Loeper, D. Reicherter, "Strafanzeige gg. Felcht, Grube, Kefer wg. Untreue", 15.02.2017 (<http://stuttgart21.strafvereitelung.de/download/s06-01-2017-02-02-anhydrit-pressemitteilung-nach-lenkungskreis-anhydrit/>)
- Erw. Anz.** E. v. Loeper, Erweiterte Anzeige, "[...] wegen treuwidrig schädigender Funktionsmängel des Bahnprojekts Stuttgart 21", 30.03.2017 (<http://stuttgart21.strafvereitelung.de/download/s06-05-2017-03-30-klageschrift-strafanzeige-verschaerfung-felcht-grube-kefer/>)
- Loe-AR 10.03.17** E. v. Loeper, Brief an Bahn-Aufsichtsrat Prof. Dr. Dr. Felcht, "Weichenstellende Entscheidung des Bahn-Aufsichtsrats am 22. März 2017 [...]", 10.03.2017 (<http://stuttgart21.strafvereitelung.de/download/s06-04-2017-03-10-brief-an-bahn-aufsichtsrat-felcht/>, **Anlage 31** z. **Anzeige** v. 15.02.2017)
- Engelh. 2017** 09.03.2017, C. Engelhardt, „Rückbau der Leistungsfähigkeit durch Stuttgart 21, Kurzgutachten zur Information des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG“ (http://wikireal.org/w/images/f/f3/2017-03-09_Engelhardt_Leistungsfahigkeit_für_Aufsichtsrat_final.pdf, **Anlage 34** zur **Anzeige** v. 15.02.2017, Anlage 3 zu **Loe-AR 10.03.17**)
- Loe-StA 06.07.17** E. v. Loeper, Anschreiben an StA Berlin zur Übersendung von Anlage 41 und 42 (nachfolgend)
- Beschw.begr.** E. v. Loeper, "Beschwerdebegründung: Ermittlungsverfahren gg. Felcht, Grube, Kefer, Lutz und Pofalla wg. Untreue, Beschwerde gegen Einstellungsverfügung vom 10.11.2017", 15.01.2018 (pdf <http://stuttgart21.strafvereitelung.de/download/s06-18-2018-01-15-beschwerdebegrueundung-durch-die-anzeigeerstatter-von-loeper-und-reicherter-an-die-staatsanwaltschaft-berlin/>)

Einzelnachweise

WikiReal.org ist ein Faktencheck-Portal, auf dem die Aussagen und Stellungnahmen der DB und ihrer Gutachter zu S21 unter maßgeblicher Mitwirkung des Unterzeichners C. Engelhardt kritisch geprüft wurden. Sollten Links mit der Zeit veralten, hilft oft eine Suche nach dem Link auf dem Portal web.archive.org.

- ¹ Schreiben von Herrn Behrend, Senatsverwaltung für Justiz, Verbraucherschutz und Antidiskriminierung, Berlin, an RA Eisenhart von Loeper, 02.05.2019, Geschäftszeichen III C 4 - 3133/E/1031/2019
- ² http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung#Kefer_Heimerl_Rechenschwaeche
- ³ 03.11.2011, stuttgarter-zeitung.de, „Verkehrsminister: Ausstieg ist viel günstiger“
- ⁴ 18.01.2016, C. Engelhardt, Email an Heiner Geißler und andere Teilnehmer der Schlichtung und der Podiumsdiskussion zu ihrem 5-jährigen Jubiläum, in CC an Bahnvorstand Dr. Volker Kefer (http://wikireal.org/w/images/0/0b/2016-01-18_Email_Auswertung_Schlichtung_an_Geissler_und_Co.pdf)
- ⁵ http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Schlichtung/Auswertung#Kefer, wird den Links der einzelnen Verfehlungen gefolgt, erhält man die genaue Referenz und Erläuterungen unter: http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Schlichtung/Verfehlungen, wo sie auch unter den Stichworten "Leistung" und "Kefer" zu finden sind.
- ⁶ DB Netz AG, Anhörungsverfahren PFA 1.3 - Stellungnahme des Vorhabenträgers zur „Kritik an der Leistungsfähigkeit des Gesamtprojekts“, 24.07.2014 (pdf http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/no_cache/mediathek/detail/download/10-anhoerungsverfahren-pfa-13-stellungnahme-des-vorhabentraegers-zur-kritik-an-der-leistungsf/mediaParameter/download/Medium/), S. 7
- ⁷ DB Netz AG, Regierungspräsidium Stuttgart, „Erläuterungsbericht PFA 1.3a“ (als Überarbeitung des Berichts zu PFA 1.3, pdf http://plaene-bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/index.php?dir=S21-Neuordnung-Bahnknoten-Stuttgart/PFA-1-3a-Filderbereich/00_Planfeststellungsantrag/Band_01_von_19/01/1_-_I/&download=Anlage_01.pdf)
- ⁸ http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung#Belegungsgrad
- ⁹ Bundestag, Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Öffentliche Anhörungen, „10.11.2010: Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm“ (<http://webarchiv.bundestag.de/cgi/show.php?fileToLoad=2965&id=1223>).
Protokoll (kurz Prot., pdf http://webarchiv.bundestag.de/archive/2013/12/12/bundestag/ausschuesse17/a15/oeffentliche_Anhoerungen/2010/Stuttgart_21_10_11_2010/Prototoll_22_Sitzung.pdf).
- ¹⁰ 10.11.2010, Stellungnahme Prof. Dr. Christian Böttger, Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (pdf http://webarchiv.bundestag.de/archive/2013/12/12/bundestag/ausschuesse17/a15/oeffentliche_Anhoerungen/2010/Stuttgart_21_10_11_2010/Stellungnahmen/A-Drs_17_15_117-F.pdf), S. 2, 3.
Prot. S. 12
- ¹¹ Karlheinz Rößler, „Schriftliche Stellungnahme zu den Anträgen der Bundestagsfraktionen von SPD, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bezüglich Stuttgart 21 und NBS Wendlingen - Ulm“ (pdf http://webarchiv.bundestag.de/archive/2013/12/12/bundestag/ausschuesse17/a15/oeffentliche_Anhoerungen/2010/Stuttgart_21_10_11_2010/Stellungnahmen/A-Drs_17_15_117-D.pdf), S. 5
Prot. S. 13
- ¹² Prot. S. 13
- ¹³ http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung#Martin_2005
- ¹⁴ Christoph M. Engelhardt, „Stuttgart 21: Leistung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen“, Eisenbahn-Revue International, Heft 6/2011, S. 306-309, Minirex-Verlag, Luzern 2011 (http://www.archiv.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/downloads/presseberichte/ERI_6_2011_engelhardt.pdf)
- ¹⁵ 09.06.2011, SWR Fernsehen, „Zur Sache Baden-Württemberg“, „Bauen oder Zahlen“ (youtube.com)
- ¹⁶ http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest/Plausibilisierung#cite-ref-Offene_Briefe_2-1
- ¹⁷ 29.06.2011, ndr.de (archive.org), Fernsehmagazin zapp, "Die Bahn und ihre Stimmungsmache für S 21" (Video https://youtu.be/97y5ph8_W3o)
- ¹⁸ 27.06.2011, Süddeutsche Zeitung (print), "Stuttgart 21 besteht Stresstest", siehe auch: 26.06.2011, sueddeutsche.de, "Die Bahn macht sich unglaubwürdig"
- ¹⁹ 27.06.2011, t-online.de, „Bahn-Umfeld: Stuttgart 21 besteht Stresstest“.
27.06.2011, welt.de, „Stuttgart 21 besteht den Stresstest“.
27.06.2011, fr-online.de (archive.org), „Bahn: Stresstest erfolgreich“
- ²⁰ 28.06.2011, Frankfurter Allgemeine Zeitung (print), siehe auch: 27.06.2011, faz.net (archive.org), "Bahn weist Grünen-Vorwürfe zurück"
- ²¹ http://wikireal.org/wiki/Meinungsmache#Vorprägung_einer_Botschaft

- ²² http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung#Stresstest_1
- ²³ http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest/Glaubwuerdigkeit#Praemissengespraechе,_Kontakt_zu_SMA_und_Folgeabschnitte
- ²⁴ 06.05.2015, bundestag.de, Wortprotokoll der 41. Sitzung Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur „Offene Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 aufklären“, Protokoll-Nr. 18/41, S. 18 re. Spalte: Matthias Lieb: „Da hatte Herr Scheer [Schaer], der Projektleiter, auf meine Frage, ob die Vorgaben der Richtlinie eingehalten worden, erklärt: im Prinzip ja, aber nicht überall. Dann habe ich nachgefragt, ob er das genauer konkretisieren könne, wo denn nicht. Nein, das sei Aufgabe des Audits, das herauszufinden.“
- ²⁵ <http://www.schlichtung-s21.de/stresstest-21.html>
- ²⁶ Boris Palmer, „Stuttgart 21 Auswertung des Stresstests“, 29.07.2011 (http://www.schlichtung-s21.de/fileadmin/schlichtungs21/Redaktion/pdf/110729/4_Palmer_Bewertung_110729.pdf)
- ²⁷ 29.07.2011, focus.de, "Palmer (Grüne): Bahn hat beim Stresstest geschummelt" (15:53 Uhr)
- ²⁸ 29.07.2011, <http://www.stern.de/politik/deutschland/praesentation-zu-stuttgart-21-bahn-gegner-zerpfluecken-den-Stresstest-1711247.html>, "Bahn-Gegner zerpflücken den Stresstest" (Version 14:11 Uhr), später umgeleitet auf:
29.07.2011, <http://www.stern.de/politik/deutschland/stresstest-stuttgart-21-geissler-bringt-zwitter-bahnhof-ins-spiel-1711247.html>, "Geißler bringt Zwitter-Bahnhof ins Spiel" (Version am Abend).
- ²⁹ http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest/Glaubwuerdigkeit#Schauspiel_um_Kompromissvorschlag
- ³⁰ http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest/Glaubwuerdigkeit#Geissler_spielt_auch
- ³¹ http://wikireal.org/wiki/Taueschende_Argumentationen#Ablenkung
- ³² http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest/Glaubwuerdigkeit#Kefer_ueberrascht
- ³³ 10.10.2011, DB, „Dr. Kefer: »Ergebnisse des sma-Gutachtens wurden vollumfänglich bestätigt«“ (http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/no_cache/projekt/aktuell/archiv-suche/news-archiv-detail/news/486-dr-kefer-ergebnisse-des-sma-gutachtens-wurden-vollumfaenglich-bestaetigt/newsParameter/detail/News/datum/1318251240/)
- ³⁴ 17.11.2011, C. Engelhardt, Email an die Stresstest-Projektleiter Torsten Schaer (DB) und Philipp Schroeder (pdf http://wikireal.org/w/images/d/d4/2011-11-17_Email_an_Schaer_und_Schroeder.pdf)
- ³⁵ C. Engelhardt, „Stuttgart 21: Schwerwiegende Verstöße gegen Bahn-Richtlinien im Stresstest“, 17.11.2011, (http://wikireal.org/w/images/a/a9/2011-11-17_Richtlinienverstoesse_Stresstest.pdf)
- ³⁶ 18.11.2011, stuttgarter-zeitung.de, „Internetplattform WikiReal wirft Bahn Verstöße bei Stresstest vor“
- ³⁷ 17.11.2011, stuttgarter-zeitung.de, „Wissenschaftler werfen Bahn Trickserei vor“
- ³⁸ 22.11.2011, ZDF Frontal 21, „Verschwiegene Kosten, Stuttgart 21 vor der Entscheidung“ (Video https://youtu.be/_Ik_pA_OMqE, Interview Prof. Knoflacher <https://youtu.be/tF0ykITAEJg>)
- ³⁹ 24.11.2011, C. Engelhardt, Email an die Vorstände von DB und SMA sowie die Projektleiter (pdf http://wikireal.org/w/images/7/76/2011-11-24_Email_Engelhardt_an_Bahn_SMA.pdf)
- ⁴⁰ 24.11.2011, C. Engelhardt, „Antwort Christoph Engelhardt auf die Stellungnahme der Bahn“ (pdf <http://www.stuttgarter-zeitung.de/media.pdf/17d351f9-5bb5-4ad0-9109-a60e2720dc64.original.media>)
- ⁴¹ 17.11.2011, Bahnprojekt Stuttgart-Ulm Kommunikationsbüro, Richtigstellung der Anschuldigungen (pdf <https://www.stuttgarter-zeitung.de/media.pdf/52fbd818-63cc-4f9c-b8dc-358d710e3856.original.media>)
- ⁴² C. Engelhardt und über 300 weitere Unterzeichner, „Richtlinienverstöße im Stuttgart 21-Stresstest: Aufruf an die Deutsche Bahn AG, SMA und Partner AG und den Schlichter Dr. Heiner Geißler zur Stellungnahme“, Aufruf vom 14.12.2011 mit den Unterzeichnern bis zum 28.12.2011 (pdf http://wikireal.org/w/images/0/01/2011-12-28_Stresstest-Richtlinienverstoesse_Aufruf.pdf).
C. Engelhardt, Email an die Vorstände und Pressesprecher der DB und SMA sowie Schlichter Heiner Geißler zu dem Aufruf zur Stellungnahme zu den Richtlinienverstößen im Stresstest, 28.12.2011 (pdf http://wikireal.org/w/images/0/06/2011-12-28_Email_Stresstest-Aufruf_an_DB_SMA_und_Geissler.pdf)
- ⁴³ 17.11.2011: Engelhardt³⁵ S. 6, Stuttgarter Zeitung³⁷, auch dpa-Meldung z.B.:
18.11.2011, schwaebische.de, (dpa) „Vorwürfe gegen Bahn wegen Verstößen bei S-21-Stresstest“.
27.12.2011, Beilage in der TAZ, „Projekt gegen Recht & Gesetz S21 wird kleiner als bestehender Kopfbahnhof“ (http://www.bahn-fuer-alle.de/media/docs/2011/TAZ-Beilage_BfA_2011_12.pdf) S. V.
30.12.2011, Stuttgarter Zeitung (print) S. 16, „Projektgegner erneuern ihre Betrugsvorwürfe“.
25.10.2012: Engelhardt⁵⁵ S. 5, Stern 44/2012⁵⁰, „Das falsche Versprechen“, S. 54.
26.10.2012, focus.de, „Experten stellen Stuttgart 21 vernichtendes Urteil aus“.
19.12.2012, Die Zeit Nr. 52 S. 33, „Den Bau sofort stoppen!“ (<http://www.zeit.de/2012/52/Bahn-Stuttgart->

- 21-Christoph-Engelhardt).
- 21.12.2012, Klima- und Umweltbündnis an AR-Chef Felcht⁵⁷, S. 3.
- 14.02.2013: Stern 8/2013, „Showdown“⁵², S. 58.
- 24.06.2013, C. Engelhardt, „Ergänzende Stellungnahme“ für den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg im Verfahren Az 5 S 1200/12 (http://wikireal.org/w/images/c/cc/2013-06-24_Ergaenzende_Stellungnahme_Leistungsfahigkeit_S21.pdf), S. 17.
- 11.07.2013, C. Engelhardt, Email an S21-Finanzierungspartner, „Stuttgart 21, Nachweis des Leistungsrückbaus für den VGH Baden-Württemberg auch durch internationale Fachleute“ (http://wikireal.org/w/images/4/4c/2013-07-11_Email_an_Finanzierungspartner_zu_VGH-Stellungnahme.pdf).
- 13.09.2013, C. Engelhardt, Einwendung im Planänderungsverfahren für das S21-Grundwassermanagement“ (http://wikireal.org/w/images/0/0f/2013-09-13_Erörterung_Planänderung_Antrag.pdf), S. 7.
- 24.09.2013, C. Engelhardt, Antrag auf Rücknahme der Planfeststellung beim Eisenbahn-Bundesamt (pdf http://wikireal.org/w/images/7/7f/2013-09-24_Antrag_Ruecknahme_Planfeststellung.pdf), S. 2.
- 19.12.2013, C. Engelhardt, „Anhörungsverfahren im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3 - Einwendung: Kritik an der Leistungsfähigkeit des Gesamtprojekts“ (http://wikireal.org/w/images/9/91/2013-12-19_PFA_1.3_Engelhardt_Leistungsrueckbau.pdf), S. 15 Punkt g).
- 03.07.2014, WikiReal.org, Pressemitteilung „Mutloser VGH vertut die Chance auf Aufklärung“ (http://wikireal.org/w/images/f/ff/2014-07-03_PM_WikiReal_-_VGH_lehnt_Beweisantraege_ab.pdf), S. 1
- 03.07.2014, stuttgarter-zeitung.de, „VGH weist zwei Klagen ab“.
- 05.08.2014, Spiegel 32/2014 S. 31, „Gefährliche Defizite“ (<http://magazin.spiegel.de/EpubDelivery/spiegel/pdf/128476249>).
- 04.12.2014, tagblatt.de, Steinlach Bote, „Über Fehler und Widersprüche, Gutachter Christoph Engelhardt und das Bahnprojekt Stuttgart 21“.
- 30.03.2015, C. Engelhardt, Rede auf der Montagsdemo, „Kein weiteres Wegducken bei S21“ (http://wikireal.org/wiki/Datei:2015-03-30_Engelhardt_Mo-Demo-Rede_Kein_weiteres_Wegducken.pdf).
- 28.04.2015, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, „Einladung zur außerparlamentarischen Anhörung am 6. Mai: Wie BER, nur schlimmer!“ (http://www.parkschuetzer.de/assets/termine/presse2015/Einladung_zur_Anhoerung_Berlin_6_Mai.pdf).
- 18.05.2015, C. Engelhardt, Rede auf der Montagsdemo, „Die Bahn ist nackt“ (http://wikireal.org/w/images/2/29/2015-05-18_Engelhardt_Rede_Montagsdemo_-_Die_Bahn_ist_nackt.pdf).
- ⁴⁴ 01.10.2013, bei-abriss-aufstand.de, „Tag der Deutschen Einheit: Flagge zeigen gegen Stuttgart 21“
- ⁴⁵ 04.2017, C. Engelhardt, „Stuttgart 21: Milliarden für einen Engpass!“, Informationsbroschüre für die Mahnwache, 5. Aufl. (http://ingenieure22.de/cms/images/publikat/was_leistet_stuttgart_21_wirklich.pdf)
- ⁴⁶ 05.12.2012, direktzu.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de, „Warum klagt die DB AG nicht?“ Siehe auch: 29.11.2012, direktzu.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de, „Stuttgart 21: Nur für 32 Züge in der Spitzenstunde geplant? Der größte Betrugsfall?“
- ⁴⁷ 30.05.2011, stern.de, „Stuttgart 21 braucht ein »Wunder«“
- ⁴⁸ 27.10.2011, stern.de, „Das Alte schlägt die Moderne“.
- ⁴⁹ 12.07.2012, Stern 29/2012, Einlegeseiten IV/2 bis IV/4 nach S. 64, „Der Krampf geht weiter“ (stern.de)
- ⁵⁰ 25.10.2012, Stern 44/2012, S. 52-55, „Das falsche Versprechen“ (de.scribd.com). Siehe auch: 24.10.2012, stern.de, „S21 weniger leistungsfähig als der alte Kopfbahnhof“
- ⁵¹ 12.12.2012, stern.de, „Aufs Abstellgleis!“
- ⁵² 14.02.2013, Stern 8/2013, S. 54-58, „Showdown“ (pdf <http://www.siegfried-busch.de/styled-21/page56/files/2013-02-14-stern-8-2013---showdown-s.-54-58.pdf>)
- ⁵³ Antwort der Bundesregierung vom 31.01.2012 (BT-Drucksache 17/8529, pdf <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/085/1708529.pdf>) auf die Kleine Anfrage vom 11.01.2012 der Fraktion DIE LINKE. „Stuttgart 21 – Richtlinienkonformität des Stresstests und fraglicher Rückbau von Bahn-Infrastruktur“ (BT-Drucksache 17/8325, pdf <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/083/1708325.pdf>). Die Bundesregierung macht klar, dass sie „Aussagen“ und „Angaben“ von der DB AG erhalten hat (Fragen 22-32), zu einzelnen dieser Fragen gab es auch zuvor keine öffentlich verfügbaren Aussagen der DB AG.
- ⁵⁴ 30.11.2012, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Brief an den DB-Aufsichtsrat, „Sage keiner, er habe es nicht gewusst“ (pdf http://www.archiv.kopfbahnhof-21.de/fileadmin/Pressemitteilungen/Pressekonferenz_10.12.12_Berlin/Brief_an_den_DB-Aufsichtsrat.pdf)
- ⁵⁵ C. Engelhardt, „Stuttgart 21: Rückbau, Planrechtfertigung war nie gegeben“, 25.10.2012 (pdf http://www.wikireal.org/w/images/f/fc/2012-10-25_Stuttgart_21_-_Leistungsfahigkeit.pdf)
- ⁵⁶ C. Engelhardt, Positionspapier Kündbarkeit des Finanzierungsvertrags, 07.12.2012 (pdf http://wikireal.org/w/images/c/c8/2012-12-07_Engelhardt_-_S21-Leistungsversprechen_unerfuellbar.pdf)
- C. Engelhardt, Email-Anschreiben zum Positionspapier, 07.12.2012 (pdf http://wikireal.org/w/images/c/cb/2012-12-07_Engelhardt_-_Email-Anschreiben,_S21-Leistungsversprechen_unerfuellbar.pdf)

- 57 21.12.2012, Manfred Niess et al. für das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart an Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (pdf http://wikireal.org/w/images/e/e6/2012-12-21_Manfred_Niess_an_Prof_Felcht.pdf)
- 58 08.04.2013, Christoph Bohl für AR-Chef Felcht an Manfred Niess, Klima- und Umweltbündnis Stuttgart (pdf http://wikireal.org/w/images/f/f1/2013-04-08_DB_Antwort_an_Niess.pdf)
- 59 28.02.2013, Dr. Eisenhart von Loeper, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, „Ihre Kontrollaufgabe als Aufsichtsrat in der Sitzung am 5. März 2013 in Bezug auf Stuttgart 21“ (<http://www.bei-abriss-aufstand.de/wp-content/uploads/2013-02-28-Brief-an-die-Aufsichtsratsmitglieder-der-Deutschen-Bahn-AG.pdf>).
01.03.2013 Pressemitteilung Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, „Aktionsbündnis schreibt an den Aufsichtsrat der Bahn und an den Bundesfinanzminister »Der Ausstieg ist einer Fortführung von Stuttgart 21 vorzuziehen«“ (<https://www.bei-abriss-aufstand.de/2013/03/02/aktionsbundnis-schreibt-an-den-aufsichtsrat-der-bahn-und-an-den-bundesfinanzminister/>).
- 60 C. Engelhardt, „Stuttgart 21: Kritische Würdigung der Darstellungen der Deutschen Bahn AG zu den Personenstromanalysen“, 27.02.2013 (pdf http://www.wikireal.org/w/images/2/2e/2013-02-27_S21,_Kritische_Wu_rdigung_Personenstromanalyse_V_1.3.pdf)
- 61 C. Engelhardt, Positionspapier „Stuttgart 21: Stuttgart 21: Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen, Täuschung des Gemeinderats durch die Bahn, unzureichende Entfluchtung und Haftungsrisiken für den Aufsichtsrat“, 04.03.2013 (pdf http://www.wikireal.org/w/images/d/d2/2013-03-04_S21,_Positionspapier_Unterdimensionierung_und_Ta_uschung_bei_Fu_sgaengeranlagen.pdf).
C. Engelhardt, Email-Anschreiben an Finanzierungspartner, 04.03.2013 (pdf http://wikireal.info/w/images/5/56/2013-03-04_Anschreiben_Finanzierungspartner_Positionspapier_Personenzugaenge.pdf)
- 62 C. Engelhardt, Email-Anschreiben an DB-Aufsichtsräte, 04.03.2013 (pdf http://wikireal.org/w/images/2/28/2013-03-04_Anschreiben_Aufsichtsrate_Positionspapier_Personenzugaenge.pdf)
- 63 25.03.2013, E. v. Loeper, D. Reicherter, Anzeige gegen Dr. Rüdiger Grube und Dr. Volker Kefer wg. Betrug und Untreue (http://www.kopfbahnhof-21.de/wp-content/uploads/2013-03-25-Strafanzeige_vs_VS_AR_DB_AG.pdf)
- 64 27.03.2013, Pressemitteilung Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, „Juristen erstatten Strafanzeige gegen Bahnvorstände und Aufsichtsräte“ (<https://www.bei-abriss-aufstand.de/2013/03/27/pressemitteilung-der-weiterbau-von-stuttgart-21-ist-eine-schwerwiegende-straftbare-untreue/>)
- 65 Z.B.: 27.03.2013, stuttgarter-zeitung.de, „Anzeige gegen Bahnchefs“
- 66 27.03.2014, Aktionsbündnis gg. Stuttgart 21, „Anzeige gegen Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bahn“ (<http://www.kopfbahnhof-21.de/anzeige-gegen-vorstand-und-aufsichtsrat-der-deutschen-bahn/>)
- 67 <http://stuttgart21.strafvereitelung.de/strafanzeige-01/>
- 68 12.03.2012, SWR Landesschau Aktuell zu Kritik am Stresstest (Video <https://youtu.be/EuPzUxRyVIE>)
- 69 20.03.2012, stuttgarter-zeitung.de, „Ministerium prüft Kritik am Stresstest“
- 70 http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung#Stresstest_2011
- 71 C. Engelhardt, Beitrag Leistungsfähigkeit zur Sitzung des Ausschusses Stuttgart 21 „Stuttgart 21 - Leistungsfähigkeit“, 26.10.2016 (pdf http://www.schaeferweltweit.de/blog/wp-content/uploads/2016/10/2016-10-26_Gemeinderat_Engelhardt_Leistungsfahigkeit_mit_Kurzkommentaren.pdf), Bl. 19
- 72 Antwort der Bundesregierung vom 25.04.2014 (BT-Drucksache 18/1240, pdf <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/012/1801240.pdf>) auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21“ vom 02.04.2014 (BT-Drucksache 18/1138, pdf <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/011/1801138.pdf>)
- 73 12.05.2014, http://www.nachhaltig-links.de/images/DateienJ2/1_Mobilitaet/2_PDF/2014/Bewertung_KA_S21-Leistungsfahigkeit.pdf, C. Engelhardt, „Bewertung der Antworten der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Linken zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 vom 02.04.2014“. S.a. die Pressekonferenz dazu, die einen Untersuchungsausschuss des Bundestags forderte: 13.05.2014, nachhaltig-links.de, „Offenbarungseid der Bundesregierung“ in den Antworten auf die zwei neuen Kleinen Anfragen der LINKEN zu Stuttgart 21“
- 74 P. Sturm, F. Bitzer, DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, „Leistungsfähigkeit des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs“, 26.10.2016 (pdf schaeferweltweit.de). Der Stresstest wird nicht mehr als Leistungsnachweis aufgeführt, auch nicht der „Ringverkehr“ oder die „Zuläufe“, vielmehr werden nur noch rein qualitative Begründungen für einen Leistungsvorteil gegeben (Folie 13).
- 75 C. Engelhardt, Einwendung des BUND Regionalverband Stuttgart zu PFA 1.3, „Fehlende Planrechtfertigung und Planreife für das Gesamtprojekt aufgrund Leistungsrückbau“, 19.12.201, (pdf wikireal.org)
- 76 DB Netz AG, Anhörungsverfahren PFA 1.3 - Stellungnahme des Vorhabenträgers zur „Kritik an der Leistungsfähigkeit des Gesamtprojekts“, 24.07.2014 (pdf bahnprojekt-stuttgart-ulm.de)

- 77 C. Engelhardt, „Nachforderungskatalog zur Stellungnahme des Vorhabenträgers“, 29.09.2014 (https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt2/Ref24/S21_Eroerterung/24_14-10-07_Engelhardt_Kat.pdf).
- 78 C. Engelhardt, Email-Anschreiben zum Versand des Nachforderungskatalogs (pdf http://wikireal.info/w/images/c/c8/2014-09-29_Nachforderungskatalog%2C_Email-Anschreiben.pdf)
- 79 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_Leistungsfaeahigkeit.pdf)
- 80 DB Netz AG, „Stellungnahme des Vorhabenträgers zu den Anträgen des BUND im Rahmen des Erörterungsverfahrens im Planfeststellungsabschnitt 1.3 des Projekts Stuttgart 21“, 14.08.2015, veröffentlicht gegenüber dem Regierungspräsidium Stuttgart am 02.09.2015 (https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt2/Ref24/S21_Eroerterung/24_15_09_02_Neue_Stellnahme_Vorhabentr.pdf)
- 81 http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_PFA_1.3/DB_09.2015
- 82 06.05.2015, Öffentliche Anhörung zum Antrag der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Offene Fragen zum Bahnhofprojekt Stuttgart 21 aufklären“ (https://www.bundestag.de/ausschuesse/ausschuesse18/a15/oeffentliche_anhoerungen/041_sitzung_inhalt/370736)
- 83 22.12.2014, Antrag der Fraktionen Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen „Offene Fragen zum Bahnhofprojekt Stuttgart 21 aufklären“ (pdf <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/036/1803647.pdf>)
- 84 Wortprotokoll der 41. Sitzung Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur „Offene Fragen zum Bahnhofprojekt Stuttgart 21 aufklären“ vom 06.05.2015, Protokoll-Nr. 18/41 (pdf https://www.bundestag.de/blob/375700/faf94f0746f40913a63ad21762dc8a8f/041_protokoll-data.pdf)
- 85 http://www.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_Bundestag_2015#Ungenuegende_Leistungsfaeahigkeit
- 86 Dies unterscheidet sich deutlich von dem Vorgehen zu Anhörung vom 10.11.2010, wo alle Experten der Befürworterseite eine schriftliche Stellungnahme abgegeben hatten: http://webarchiv.bundestag.de/archive/2013/12/12/bundestag/ausschuesse17/a15/oeffentliche_Anhoerungen/2010/Stuttgart_21_10_11_2010/Stellungnahmen/index.html
- 87 Ingo A. Hansen, „Review of planning and capacity analysis for stations with multiple platforms – Case Stuttgart 21“, Journal of Rail Transport Planning & Management 6 (2017), S. 313-330 (sciedirect.com). Vorgetragen am 13.07.2016 auf der „14. World Conference of Transport Research (WCTRS) 2016“ in Shanghai (pdf wctrs-conference.com S. 10)
- 88 http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung#Hansen
- 89 04.01.2010, faz.net, "Bahn-Chef Grube. Der eiserne Vollstrecker". Siehe auch: 06.08.2009, handelsblatt.com, "Lächelnder Vollstrecker" 25.03.2010, sueddeutsche.de, "Vollstrecker Grube muss aufräumen"
- 90 01.09.2014, stuttgarter-zeitung.de, "Interne Unterlagen freigegeben"
- 91 15.09.2010, bundesregierung.de, „Rede von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel zum Haushaltsgesetz 2011 vor dem Deutschen Bundestag am 15. September 2010 in Berlin“. 17.09.2010, welt.de, „SPD lobt Rückzug des Sprechers von »Stuttgart 21«“.
- 92 18.10.2010, spiegel.de, "Die Mutbürger"
- 93 10.03.2016, manager-magazin.de, „Ronald Pofalla verdient jetzt 3x so viel wie seine Ex-Chefin aus dem Kanzleramt“
- 94 28.02.2013, zeit.de, „Bahnhof der Eitelkeiten“
- 95 07.01.2014, tagesspiegel.de, „Pofalla-Debatte löst Führungschaos bei der Bahn aus“
- 96 21.02.2013, wdr.de (archive.org), Monitor "Stuttgart21: Das Versagen von Aufsichtsrat und Bundesregierung" (Video <https://youtu.be/rN6mYYz-Cz4>)
- 97 18.02.2018, heft.manager-magazin.de, „Die Merkel-Bahn“ ([Google-Cache bei archive.org](http://archive.org))