

»Der größte Schwabenstreich aller Zeiten«

Haben nur die Schwaben das Zeug zu einem Projekt wie Stuttgart 21 wegen ihrer sprichwörtlichen Cleverness oder aufgrund einer einzigartigen Kombination von Einfalt und Beharrlichkeit? Ist der Bahnhofsneubau eine „große Tat“ und ein „Jahrhundertprojekt“, oder wird er ein Engpass, der viele Milliarden verschlingt, die für sinnvolle Investitionen fehlen? Lässt die Kanzlerin den Bahnhof bauen, um die „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“ zu demonstrieren oder um mit der Bahn Automobilpolitik zu machen? Die Bürger im Südwesten bezahlen teuer für diesen Schwabenstreich, – auch mit ihrem Ruf.

Ein Essay von Christoph Engelhardt.

¹ Stuttgart 21 wird gebaut! Die Tunnel sind angestochen, der Bonatz-Bahnhof um seine Flügel gekappt, der mittlere Schlosspark und die halbe Stadt eine Baustelle. Andererseits fehlen noch wichtige Genehmigungen etwa für den Anschluss des Flughafens auf den Fildern. Und dort wird das Projekt ganz grundlegend in Frage gestellt: Der Bahnhofsneubau ermögliche kein Wachstum und sei ein illegaler Rückbau von Verkehrskapazität, ein Schaden für das Gemeinwohl.²

Der neue Tiefbahnhof ist nicht nur das wahrscheinlich unsinnigste Großprojekt Deutschlands, er beschert uns auch tiefe Einblicke in den Zustand unserer Gesellschaft. Und die Langlebigkeit dieses Projekts in diesem Teil Deutschlands ist vielleicht kein Zufall. Anderorts wurden die „Jahrhundertprojekte“ München 21 und Frankfurt 21 bei weniger starken Gegenargumenten schon längst beerdigt. In Stuttgart wird trotz exorbitanter Kostenexplosion vor Beginn des Baus, trotz offenkundiger Fehlplanungen und trotz gravierender unbeantworteter Fragen gebaut.

Ist das vielleicht kein Zufall? Hat es mit der Mentalität der Schwaben zu tun? Zumindest bietet sich die historische Chance, eine der großen offenen Fragen der Phraselogie letztgültig zu klären: Ist ein „Schwabenstreich“ töricht oder clever? Laut Baugenehmigung von Stuttgart 21 soll der neue Bahnhof deutliches Verkehrswachstum ermöglichen. Die entsprechenden Planfeststellungsgutachten bescheinigten eine „optimale“ und „zukunftssichere Bemessung“ und weisen dabei eine Kapazität aus, die nicht nur unter dem geplanten Wachstum sondern auch unter dem geplanten und heutigen Bedarf liegt! Kann das gelingen? Oder verrechnen sich die Cleverle im Ländle?

Der sagenhafte Schwabenstreich

Der Schwabenstreich, so klärt uns das Lexikon auf, ist eine unüberlegte³ und törichte, alberne Handlungsweise⁴. Seit einem Meisterlied von Hans Sachs hatten die Schwaben unter dieser Schmähung zu leiden, besonders als mit Grimms Märchen die Sieben-Schwaben-Geschichte restlos die deutschen Lande überschwemmte.⁵ In dem Märchen zogen sieben Schwaben aus, um „große Taten zu vollbringen“, brachten aber nur Eseleien – eben Schwabenstreiche – zusammen.

Ludwig Uhland, ein wackerer Schwabe, war dieser Ehrabschneidung überdrüssig und besann sich der Kraft der Poesie. Er dichtete 1814 die Ballade von der Halbierung eines Türken durch Schwabenhand, die „Schwäbische Kunde“ („zur Rechten sah man wie zur Linken einen halben Türken heruntersinken“).⁶ Zweck war, dem derart neu definierten Schwabenstreich fortan eine restlos positive Bedeutung zu geben. Dieser Markstein südwestdeutscher Dichtkunst war noch im 20. Jahrhundert beliebte Schullektüre.

Und wirklich, im Schwabenland halten heute viele den Schwabenstreich für clever. Bei Wikipedia steht: Der Schwabenstreich bezeichnet im „schwäbischen Sprachraum“ eine oft „wagemutige Handlung“, die „gewisse intellektuelle Fähigkeiten voraussetzt“ und „in der Regel einen vorteilhaften Ausgang für den Handelnden hat“.



Der legendäre Sieben-Schwaben-Spieß erwies sich als nicht zweckmäßig für den Kampf mit dem „Ungeheuer“, das nur ein harmloser Hase war. Stuttgart 21 soll einen ähnlich ungeheuerlichen Kapazitätsengpass beseitigen, dabei ist der bestehende Kopfbahnhof deutlich leistungsfähiger als sein milliardenteurer unterirdischer Ersatz. Ein Schwabenstreich, – der größte aller Zeiten? (Illustration W. Striowsky 1856, Collage und Neu-Kolorierung durch den Autor)⁷

Der Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofs als tiefergelegter Durchgangsbahnhof Stuttgart 21 (S21) ist eines der teuersten und umstrittensten Großprojekte und erfüllt zweifellos beide Definitionen des „Schwabenstreichs“. – Die klassische ist aus Sicht der Kritiker erfüllt und die Neuinterpretation aus Sicht der Befürworter. Angesichts der Kosten von zuletzt offiziell 6,8 und inoffiziell 11 Milliarden Euro⁷ ist Stuttgart 21 unzweifelhaft der „größte Schwabenstreich aller Zeiten“.

Die Diskussion darüber begann 2010 und es mischte sich zunächst noch ein wenig Zapfenstreich in das Idiom, als die Bahnhofskritiker Walter Sittler und Volker Lösch das S21-Protosthappening der abendlichen Lärmminute „Schwabenstreich“ ins Leben riefen.⁸ Dies veranlasste die Stuttgarter Zeitung „Nachhilfe in schwäbischer Geistesgeschichte“ zu erteilen, Uhlands Urheberschaft für den Begriff anzumachen und klarzustellen: „Der Schwabenstreich ist das Gegenteil vom Schildbürgerstreich! Da gib's kein Wenn und kein Aber.“⁹ Es wird erläutert, dass das „wunderschöne“ und „humorvolle“ Gedicht zum „ewigen schwäbischen Hausschatz“ gehört und dass es die Schwaben so „trefflich charakterisiert“: „Der wackre Schwabe forcht

sich nit. Ging seines Weges Schritt für Schritt.“

Die Mittelbayerische Zeitung hatte dagegen wohl eher die von den Stuttgartern übergangene klassische Bedeutung im Sinn, als sie in einem auch sonst recht klarsichtigen Artikel, der sogar die Kosten von 11 Milliarden Euro vorhersagte, das „fatal unterdimensionierte“ Stuttgart 21 als „den größten Schwabenstreich aller Zeiten“ identifizierte.¹⁰ Es war dann die FAZ, die mit dem Bild der Sieben Schwaben mit Speiß und Hase auf der Titelseite des Bahnprojekts zum Testfall für die Auslegung des „Schwabenstreichs“ und der Lernfähigkeit unserer Gesellschaft („Damit Deutschland nicht dümmer wird“) abschrieb.¹¹

Erweist sich S21 als erkennbare Fehlplanung, dann verdienen die Schwaben auch heute dieses unrühmliche Prädikat, geht die Sache gut aus, werden sie fortan keine halben Türken für den Beweis ihrer intellektuellen Schlagkraft brauchen.

Ein absehbares Desaster

Dass wir Deutschen bei Großprojekten nicht besonders erfolgreich sind, zeigten wir zuletzt bei der Elbphilharmonie oder dem neuen Berliner Flughafen BER. Am Ende waren die Kosten explodiert und Sicherheitsanforderungen waren nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Stuttgart 21 bietet aber hier eine neue Qualität: Schon vor dem eigentlichen Baubeginn waren die offiziellen Kosten auf rund das Dreifache der ursprünglichen Planung explodiert und der Rückbau der Leistungsfähigkeit unter den heutigen Bedarf war transparent geworden. Das Desaster ist absehbar und die Verantwortung liegt bei denen, die das Projekt gegen besseres Wissen weiter betreiben. Gerade die Stuttgarter Finanzierungspartner (Landesregierung, Stadt, Region und Flughafen) könnten das Projekt bei dieser Lage der Dinge sofort stoppen und den Finanzierungsvertrag kündigen oder die Rücknahme der Planfeststellung beantragen.^{12,13} Es wird also den Schwaben die Verantwortung für den „größten Schwabenstreich aller Zeiten“ nicht abgenommen. Der Fortgang von S21 ist auch ein Test für die Lernfähigkeit im deutschen Südwesten.

»Gewisse intellektuelle Fähigkeiten«

Es sind wahrhaft „große Taten“, die man sich vorgenommen hat: Eine Stadt im Halbkessel, wie gemacht für einen Kopfbahnhof, bekommt unterirdisch, quer zum Grundwasserstrom und gefährlich nahe am kostbaren Mineralwasser, einen halb so großen Durchgangsbahnhof (Abb. links), der

dennoch doppelt so viel leisten soll. In der denkbar schwierigsten Geologie wird die Großstadt auf 60 km untertunnelt. Ein für die Züge bisher als zu steil kritisierte Alaufstieg wird durch einen noch steileren ersetzt, beschleunigt und gebremst wird immer entgegen der größten Steigung. Viel Energie wird verschwendet, weil die Züge in den aus Spazwang verengten aber kilometerlangen Tunnelröhren eine gigantische Luftpumpe antreiben.

Der Bahnhof selbst wird sechsmal so abschüssig sein wie üblich, ohne dass es eine technische Sicherung gegen das Wegrollen der Züge und Kinderwägen gäbe. Bahnvorstand Volker Kefer beruhigt junge Mütter: Wenn sie Glück haben, verhindern „Millionen“, dass der Nachwuchs im hohen Bogen vor den Zug ins Gleis schanz.¹⁴

Inzwischen zerstören die Erfordernisse des Brandschutzes die zuvor reizvolle Architektur. Die einstmalige Kathedrale der Technik erhält das Gepräge eines von Bahngleisen durchzogenen Lagerraums, nachdem die einst eleganten Säulen mit Fluchttreppen zugestellt wurden.¹⁵ Der ohnehin für die Reisenden viel zu enge Bahnhof wird damit weiter verengt (s. Abb. unten links).¹⁶

„Gewisse intellektuelle Fähigkeiten“ kennzeichnen das Projekt damit wesentlich und der „Wagemut“ ist unübersehbar. Der damalige

Bahnchef Heinz Dürr hatte nicht ohne Stolz die Entscheidung für Stuttgart 21 wie folgt charakterisiert:¹⁷ „Die Art der Präsentation im März 1994 war ein überfallartiger Vorgang, Gegner und Skeptiker sind nicht imstande gewesen, die Sache zu zerreden. Ein Musterbeispiel, wie man solche Großprojekte vorstellen muss.“

Bei der Frage, ob 32 weniger ist als 50, verstehen alle nur noch Bahnhof

Stuttgart 21 ist ein höchst anspruchsvolles Projekt. Die Risiken in der Geologie realisieren sich dabei aber erst beim Bau und die Bahn ändert ihre Planungen zu den unbewältigten Fragen bei Grundwasser und Brandschutz ständig. Die vermeintliche viel höhere „verkehrliche Leistungsfähigkeit“ gegenüber dem Kopfbahnhof war das entscheidende Kriterium für den Nutzen, wog in der Planfeststellung die Schutzgüter des Denkmal- und Landschaftsschutzes auf und rechtfertigt die Enteignungen.¹⁸ Die Frage der Leistungsfähigkeit ist gut zu bewerten, – durch die Unterlagen der Planfeststellung und Quervergleiche mit ähnlichen Bahnhöfen und etablierten Kennzahlen. Sie ist letztlich so einfach zu entscheiden wie die Frage, ob 32 kleiner als 50 ist. – Aber weil es hier um Züge geht, verstehen alle nur noch Bahnhof.

Leistungskritik unwiderlegt

Zur Beantwortung dieser Frage braucht man kein Bahnwissenschaftler zu sein. Einerseits wird die im folgenden aufgezeigte Kritik mit den Unterlagen der Bahn aus der Baugenehmigung und den Aussagen ihrer Gutachter geführt, andererseits ist sie schon seit Jahren öffentlich, ohne einen qualifizierten Widerspruch durch die Deutsche Bahn AG erfahren zu haben.

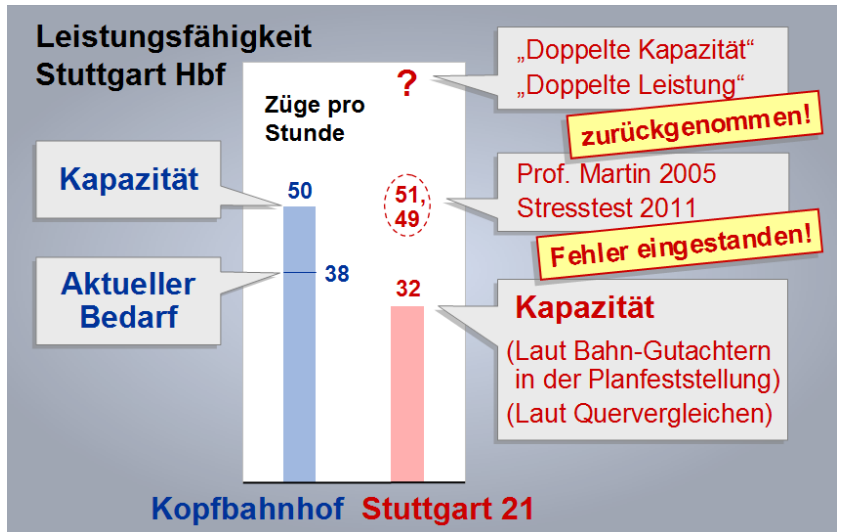
Die Bahn dagegen verbreitet öffentlich eine große Bandbreite von Leistungszusagen für Stuttgart 21. Es heißt, der Bahnhof werde ein Wachstum von 30 % (Stresstest) bzw. 50 % (Finanzierungsvertrag),¹⁹ 100 % (doppelte Leistung)²⁰ oder gar eine Verdopplung der Kapazität^{21,22} ermöglichen. Man möchte der Bahn ja glauben, sie muss es wissen. Sie betreibt das Geschäft – und ihre Gutachter sind renommiert. Allerdings verunsichert die Vielzahl der sich widersprechenden Zusagen. Welche Wissenschaft liefert ein solches Potpourri von Ergebnissen? Welche Aussage stimmt? Oder sind sie alle falsch, – wie schon die Behauptung vom überlasteten Kopfbahnhof?

Der Kopfbahnhof, ein Meisterwerk der Ingenieurskunst

Im S21-Projektmagazin von Herbst 1997 hieß es zur Begründung des Neubaus: „Der jetzige Hauptbahnhof kann das Fahrgastaufkommen des Jahres 2010 in keiner Weise mehr bewältigen.“²³ Dabei war der Kopfbahnhof bis zuletzt vor den Umbauten für S21 und den dadurch verursachten Bahnhofsdach-Einstürzen, Entgleisungen und S-Bahn-Störungen immer einer der pünktlichsten Großbahnhöfe Deutschlands.²⁴ Der knapp hundert Jahre alte Stuttgarter Hauptbahnhof ist eine Meisterleistung der Ingenieurskunst mit weitgehend kreuzungsfreien Zufahrten durch das dreistöckige „Tunnelgebirge“. Er ist ein Kopfbahnhof mit 17 Bahnsteiggleisen (Abb. unten links). Heute werden in der Spitzenstunde 39 Züge pro Stunde abgefertigt. 1970 fuhren rund 46 Züge auf praktisch derselben Bahnsteiggleisanlage.²⁵ Egon Hopfenitz, der frühere Bahnhofsvorsteher, schätzte eine Kapazität knapp über den 50 Zügen ab, die auch vom Beratungsbüro Viereggen-Rössler ermittelt und von der Landesregierung bestätigt wurden.²⁶ Damit ist die Kapazität des Kopfbahnhofs größer als die fragwürdigen 49 Züge des Stresstests, so dass schon daher ein Neubau nicht gerechtfertigt ist. Die Bahn weigert sich bis heute, die Kopfbahnhof-Kapazität unter gleichen Voraussetzungen wie für S21 zu ermitteln, obwohl das die Regeln der Technik erfordern.



Halb so groß und doppelt so viel Leistung? Gleispläne und Innenansichten: Aus 17 Bahnsteiggleisen werden 8, dennoch soll S21 Wachstum ermöglichen? Tatsächlich sinkt die Kapazität des Bahnhofs um rund ein Drittel. Die erstmals reizvolle S21-Architektur wird durch die notwendigen Fluchttreppenhäuser zerstört, und es wird noch enger für die Reisenden. (Abb. aus dem Turnforum Stuttgart, die Bahnsteige des Kopfbahnhofs wurden jedoch proportional dargestellt, es fehlt in der Darstellung Gleis 1a. Neugestaltung der Kopfbahnhof-Halle: Entwurf Prof. Ostertag, Grafik proeven.)



Milliarden für einen drastischen Rückbau der Bahnhofskapazität, – sogar unter den heutigen Bedarf! Während der bestehende Kopfbahnhof ggü. den heute abgefertigten 38 Zügen pro Stunde noch Reserven bis zu einer Kapazität von rund 50 Zügen hat, ist Stuttgart 21 nur auf 32 Züge ausgelegt und in der Leistung begrenzt, höhere Versprechungen waren unhaltbar oder falsch.

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

Planfeststellungsgutachten Prof. Schwanhäußer 1997 S. 58

Verstecktes Eingeständnis: Stuttgart 21 ist auf 32,8 Züge begrenzt – dabei fahren heute 39 Züge!
Damit ist klar: Der Tiefbahnhof wird zum Engpass und das geplante Wachstum von 50 % ist nicht erreichbar. Dennoch spricht der Gutachter im Ergebnis von einer „optimalen Bemessung“.

Alle Wege führen auf 32 Züge

Stuttgart 21 wird ein Durchgangsbahnhof mit lediglich 8 Bahnsteiggleisen. Bei der halben Größe gegenüber dem Kopfbahnhof war er auch 1997 tatsächlich nur auf 32 Züge pro Stunde ausgelegt worden (Abb. vorige Seite unten rechts), was aber von den Gutachtern durch diffuse Aussagen einer „optimalen“ bzw. einer „ausreichenden und zukunfts-sicheren Bemessung“ verdeckt worden war. Dass S21 einen deutlichen Rückbau bedeuten würde, kam erst Jahre später zu Tage. 2011 wurde, noch vor dem Stresstest, aus dem Vergleich mit deutschen Großbahnhöfen eine Kapazität von lediglich 32 Zügen abgeleitet (s. Abb. vorige Seite und unten).²⁷ Auch der im Fern- und Regionalverkehr ebenfalls 8-gleisige neue Wiener Hauptbahnhof ist nur auf 32 Züge ausgelegt.²⁷

Und über die Bahnplaner-Daumenregel mit dem „Belegungsgrad“ erhält man erneut lediglich rund 32 Züge pro Stunde für S21. Der Belegungsgrad war auch von den S21-Gutachtern Prof. Gerhard Heimerl 1994²⁸ und Prof. Wulf Schwanhäußer 2006²⁹ noch herangezogen worden. Als die etablierte und vom Internationalen Eisenbahnverband als Leistungsgrenzwert definierte Kenngröße³⁰ aber beim sogenannten „Stresstest“ von 2011 unfahrbare Werte annimmt, ist sie laut Bahn plötzlich nicht mehr anwendbar. Die Stresstest-Leistung liegt weit außerhalb des Erfahrungsbereichs der Bahnwissenschaft (Abb. unten) und wird auch nur auf dem Papier mittels unzähliger Regelverstöße erreicht, nach Fehlerkorrektur bleiben auch hier nur rund 32 Züge pro Stunde.^{31,32,33}

Nie sollten mehr als 32 Züge fahren

Erst 2012 wurde aufgedeckt, dass Stuttgart 21 schon 1997 tatsächlich nur auf lediglich 32 Züge pro Stunde ausgelegt worden war,^{34,35} was aber vor Gericht und Öffentlichkeit verborgen wurde. Dieselbe Zugzahl war auch schon 1998 die Vorgabe der Bahn für die „Dimensionierung“ der S21-Fußgängeranlagen.³⁶ D.h. die Breite von Durchgängen ist ebenfalls nur auf die Reisenden von 32 Zügen in der Stunde ausgelegt. Auch eine absolute Obergrenze für die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs war bestimmt worden: Mehr als 32,8 Züge kann der Bahnhof schon aufgrund der Zulaufstrecken nicht verarbeiten (Abb. oben).³⁷ Schon in der Ergebnisdarstellung desselben Gutachtens wurde aber diese Leistungsbegrenzung nicht mehr erwähnt. Wohlge-merkt, in dem Jahr, als das Gutachten entstand, fuhren am Morgen 38 Züge in der Spitzenstunde im Stuttgarter Hauptbahnhof und die Aufgabenstellung war, ein Wachstum von rund 50 % zu bewerkstelligen. Im Gutachtenergebnis hieß es dennoch, 8 Gleise würden eine „optimale Bemessung“ bedeuten.³⁸ Und der Gutachter meldete sich auch nicht zu Wort, als später plötzlich sogar wunderbare 51 oder 49 Züge möglich sein sollten. Mehrere verschiedene Methoden und selbst die Original-Auslegung bestätigen die 32 Züge für S21. Hier ist die Ingenieurwissenschaft wieder intakt und liefert auf unterschiedlichen Wegen

dasselbe Ergebnis. S21 bewirkt einen Kapazitätsabbau um 30 %! Die sich gegenseitig widersprechenden Zusagen³⁹ eines Leistungszuwachses von +30 %, +50 % oder +100 % („doppelte Leistung“) sind nicht zu halten und eine der größten Unaufrichtigkeiten in dem Projekt.

Die Lüge hat ihre Schuldigkeit getan

Noch dreister war das Versprechen der verdoppelten Kapazität (~100 Züge!), das sogar als „Bedingung“ der Förderung mit 114 Mio. Euro durch die Europäische Kommission angegeben wurde.²² Inzwischen relativiert das Bundesverkehrsministerium, dies sei nur ein „erwartetes Ergebnis“ gewesen. – Würden wir das dem Autohändler durchgehen lassen, wenn der gekaufte Wagen weniger als halb so schnell fährt wie zugesagt? Jahrelang wurde mit der Kapazität geworben, gerade zu den Zeiten als die Parlamente und die Bevölkerung dem Projekt zustimmten. Heute werden diese Versprechen im Stillen von den Internetseiten und der S21-Ausstellung im Turmforum des Hauptbahnhofs entfernt.⁴⁰ – Die Lüge hat ihre Schuldigkeit getan.

Nur bei den Oberschwaben, am Hauptbahnhof in Ulm, prangt noch dieses vollkommen haltlose Versprechen. Ulm sollte mit der Neubautrecke mit einem zusätzlichen Bahnsteig ausgebaut werden, um 30 % Wachstum zu ermöglichen. Tatsächlich werden den Oberschwaben stattdessen nun sogar zwei Gleise weggenommen. Aber dort, wo die Industrie- und Handelskammer schon immer kräftig für den Neubau warb,⁴¹ gilt: „Der wackre Schwabe forcht sich nit!“

Umfassende Täuschung als Basis eines Milliardenprojekts?

1997 wusste der Gutachter, dass der neue Bahnhof nicht einmal den aktuellen Bedarf würde befriedigen können. Er hielt aber Auslegungsleistung und Leistungsgrenze zurück. Wesentliche Randbedingungen, wie die Kapazität des Kopfbahnhofs, das angestrebte Wachstum blieben ungenannt. Über ein Dutzend Verstöße gegen gegen eine wissenschaftlich korrekte Ergebnisdarstellung bewirkten,⁴² dass der dramatische Rückbau vor der Genehmigungsbehörde und dem überprüfenden Verwaltungsgerichtshof (VGH) verborgen blieb. Das ist eine gezielte Täuschung.

Milchmädchenrechnungen und auftragsgemäße Fehlannahmen

Diese Planung führte zu absurden Konsequenzen, etwa dass laut der Auslegung nachts mehr Züge als tagsüber fahren müssten. Die Pendler müssten nicht mehr morgens vor allem in die Stadt hinein und abends zurück fahren, sondern immer in beide Richtungen. Die Haltezeit, auch laut Heimerl selbst die bestimmende Größe für die Leistungsfähigkeit eines Durchgangsbahnhofs⁴³ (Abb. unten), wurde von ihm auf 2 Minuten festgelegt, gegen die Überzeugung von Schwanhäußer, der 1994 noch mindestens 3 Min. für den „starken Fahrgastwechsel“ in Stuttgart als notwendig erachtet hatte.⁴⁴ Der „Auftraggeber“ (Bahn) hatte die gegenüber morgens viel

kleinere Nachmittagsspitze des Verkehrs zum Maßstab gemacht. Schwanhäußer hatte irreführend Maximal- und Durchschnittswerte gegenüberstellt, woraus der VGH falsch auf Reserven schloss. Allein dieses kapitale Missverständnis macht die Planfeststellung hinfällig. Diese Skandal-Gutachten wurden wohl aus gutem Grund jahrelang unter Verschluss gehalten.⁴⁵

Täuschen und getäuscht werden wollen

Ebenso war das schon erwähnte Gutachten, in dem die Fußgängeranlagen auf die Reisenden aus nur 32 Zügen pro Stunde „dimensioniert“ worden waren, erst ganze 14 Jahre nach seinem Entstehen öffentlich geworden. Als die Bahn zu diesem Rückbau zur Rede gestellt wurde, täuschte sie den Stuttgarter Gemeinderat erneut: Man gab die entsprechende Richtlinie als Grundlage der Untersuchung an, verschwieg aber, dass man ihre Vorgaben um Faktoren überschritten hatte. Dennoch verbliebene Engpässe wurden in der Darstellung vor dem Gemeinderat unterschlagen.¹⁶

Allein für die „Entfluchtung“ etwa wenn es brennt sind entsprechend den geplanten Fahrplänen, in denen zwei Züge hintereinander an einem Bahnsteiggleis halten, doppelt so viele zu evakuierende Reisende anzusetzen wie derzeit geplant.⁴⁶ Stuttgart 21 wird zur Todesfalle!

Dem Stuttgarter Gemeinderat ist das bekannt. Er weiß, dass er getäuscht und betrogen worden war und dass die Stuttgarter Bürger in dem Bahnhofsgebäude nur unter Lebensgefahr abgefertigt werden können. Die Mehrheit der Fraktionen will dennoch keine Konsequenzen ziehen. – Ob sie dabei den von S21 profitierenden parteispendenden und mit Pöstchen winkenden Unternehmen näher stehen als ihren Bürgern, ist nicht bekannt.

Lohn der Unaufrichtigkeit

Bei einer derart systematischen und hartnäckigen Täuschung ist nicht mehr von Fahrlässigkeit auszugehen. Andererseits wird verständlich, dass Genehmigungsbehörde, VGH und Öffentlichkeit kaum eine reelle Chance auf Entdeckung des Betrugs hatten. So blieb der Rückbau der Bahnhofsleistung 15 Jahre lang unerkannt. Es ist jedoch eine erstaunliche Lektion in Sachen Lernfähigkeit unserer Gesellschaft, wie umfassend die nun aufgedeckte neue Sachlage von Politik, Medien und Gerichten ignoriert wird. Man fühlt sich an die Worte des FBI-Chefs J. Edgar Hoover erinnert:⁴⁷ „Der Einzelne steht wie gelähmt vor einer Verschwörung, die so monströs ist, dass er sie einfach nicht fassen kann.“ – Womit wir wieder beim Thema Schwabenstreich wären.

Geplatze Leistungsträume

Nur zwei Simulationen zeigten vermeintlich ein deutliches Leistungsplus für die geplante S21-Infrastruktur. Im VGH-Urteil von 2006 war das 2005er Gutachten von Prof. Martin von der Uni Stuttgart der einzige verbliebene Nachweis von Reserven. Martin hatte für S21 einen „optimalen Leistungsbereich“ von 42 bis 51 Zügen ermittelt, dessen oberes Ende als der überlegene Kapazitätswert gewertet wurde. Inzwischen korrigiert Martin, dass eher das untere Ende maßgeblich ist.^{48,49,50} Er nimmt damit effektiv sein Gutachten zurück, die Planfeststellung ist ein weiteres Mal hinfällig. Und diese 42 Züge sind noch zu hoch gegriffen, weil Martin „auftragsgemäß“ Engpässe ausgeblendet⁵¹ und die Haltezeiten mit durchschnittlich 1,6 Minuten viel zu niedrig angesetzt hatte,⁵² so dass die Bahn auch 2010 in der Schlichtung sich nicht mehr auf dieses Gutachten berufen wollte und in den sogenannten „Stresstest“ einwilligte. Eine Demontage erster Güte.

Heute wird dagegen der Stresstest von 2011 als wesentlicher „Nachweis“ der Leistungsfähigkeit angeführt, obwohl er, wie schon das Martin-Gutachten, nicht Bestandteil der Planfeststellung geworden war und rechtlich nicht verbindlich ist.⁵³ Der Stresstest ist darüber hinaus in zig Punkten fehlerhaft und verstößt vielfach gegen die relevante Richtlinie der Bahn.

Dies wurde in wesentlichen Punkten auch schon von der Bahn vor dem Stuttgarter Verkehrsministerium⁵⁴ und zuletzt auch vor dem Regierungspräsidium⁵⁵ eingestanden: Die erreichte Betriebsqualität ist nur „risikobehaftet“, vor und nach der Spitzenstunde fehlen Züge, hohe Verspätungswerte wurden auf harmloses Niveau gekappt oder durch Rechenfehler abgebaut, noch bevor sie überhaupt in die Simulation eingebracht worden waren. Die Korrektur der Fehler lässt erneut nicht mehr als 32 Züge bestehen.⁵⁶

Der Auditor SMA aus der Schweiz hat diese Fehler teilweise selbst übersehen oder er entschuldigt sie vollkommen haltlos, etwa wenn er die Verwendung unzulässiger Reserven dadurch rechtfertigt, dass ja immerhin andere unzulässige Reserven nicht herangezogen wurden!?

Das Schweigen der Bahn und ihrer Wissenschaft

Die Leistungskritik ist im Detail veröffentlicht und den Finanzierungspartnern mitgeteilt.⁵⁷ Die Bahn wiederholt auf Anfragen dazu nur die Behauptung, der Stresstest (dessen wesentliche Feh-

ler man schon eingestanden hat) hätte die Leistung nachgewiesen⁵⁸ und bleibt ansonsten ohne jede sachliche Gegenargumentation. Wahlweise heißt es nur, die Vorwürfe wären „haltlos“⁵⁹ oder „Verschwörungstheorien“⁶⁰ ohne nennen zu können, wo die mit den Original-Gutachten und Richtlinien detailliert belegte Leistungskritik nicht belastbar wäre. „Haltlos“ sind vielmehr diese Behauptungen der Bahn. – Sie ist der Öffentlichkeit eine Erklärung schuldig. Reicht angesichts fundierter Kritik Starkdeutsch zur Rechtfertigung eines Milliardenprojekts aus?

Auch vor Gericht vermag die Bahn kein einziges Argument sachlich zu entkräften und verweist lediglich auf das „Renommee“ ihrer Gutachter, mit deren Aussagen aber die Kritik wesentlich geführt wird. So können auch im vorliegenden Text die ungeheuerlichen Vorwürfe gegen die Bahn und ihre Gutachter vorgebracht werden, sie sind lange bekannt und durch das Schweigen der Verantwortlichen indirekt bestätigt. Die Gutachter, die zuvor öffentlich für das Projekt geworben hatten, ducken sich nun weg, selbst wenn sie ausdrücklich zu einer „wissenschaftlichen Diskussion“ der fraglichen Punkte herausgefordert werden.^{61,62} Ein jämmerliches Bild des „bestgeplanten“⁶³ Projekts, das über die „Zukunftsfähigkeit“ Deutschlands⁶⁴ entscheiden soll, und ein schwaches Bild der deutschen Bahnwissenschaft.

Da lacht die Welt – The greatest Schwabenstreich of all times

Internationale Experten für die Kapazität von Eisenbahn-Infrastruktur dagegen bestätigten in einer Umfrage die Leistungskritik, die unwissenschaftliche Ergebnisdarstellung und falschen Prämissen.⁶⁵ Die Planung von Verkehrswachstum mit einer Kapazität unter dem heutigen Bedarf sei Unsinn, dies mit Mehrverkehr in der Nacht zu kompensieren, sei lächerlich. Dass in der Umfrage der Teil der deutschen Bahnwissenschaft mit Geschäftsbeziehungen zur DB AG vollkommen schwieg, zeigt die verlorene Unabhängigkeit dieser Fakultät gegenüber dem Quasi-Monopolisten.

Es ist wohl nur eine Frage der Zeit, bis das Ausland über unsere Einfalt lacht. Schon John Russell⁶⁶ und Samuel Beckett⁶⁷ versuchten, den „Schwabenstreich“ als Ausdruck für eine Eselei ins Englische zu übernehmen. Vielleicht gelingt es nun mit dem „greatest Schwabenstreich of all times“ ein weiteres Lehnwort neben „Blitzkrieg“ und „Zeitgeist“ im Englischen zu etablieren.

»Der größte technisch-wissenschaftliche Betrugsfall der deutschen Geschichte«

Dieser Vorwurf in Bezug auf den Stresstest und den als Wachstum verkauften Rückbau in der Planfeststellung – zuletzt wiederholt in den Magazinen Stern und Spiegel erhoben – bleibt seit Jahren ohne sachliche oder juristische Entgegnung der Bahn.^{35,68,69} Das ist die neue Narrenfreiheit, denn was wahr ist, darf immerhin noch ausgesprochen werden.

Auch der Vorwurf, die Bahn habe einen Finanzierungspartner, den Stuttgarter Gemeinderat, über wesentliche Eigenschaften des Projekts, insbesondere über die zu enge Dimensionierung für die Fußgänger getäuscht, wird von der Bahn lediglich als „haltlos“ bezeichnet, aber immerhin seit März 2013 „detailliert geprüft“⁷⁰ – bis heute ohne ein Ergebnis.⁷¹ Der Gemeinderat ist im Detail über diese Täuschung informiert,⁷² seine Mehrheitsfraktionen überprüfen aber nicht, ob Bahnfahren für die Stuttgarter Bürger in Zukunft lebensgefährlich und das Angebot drastisch reduziert wird.

Eine einzigartige Situation, dass am Beginn eines Milliardenprojekts derart gravierende Beschuldigungen ohne Entkräftung stehen bleiben Nur – wer will dann hinterher noch sagen, er habe es nicht gewusst?

Stuttgart 21 und der Niedergang der Demokratie

Die wenigsten der ausdauernden Demonstranten in Stuttgart sind die Baustellen-Anlieger der „Halbhöhenlagen“. Die weite Überzahl ist empört über den Niedergang unserer demokratischen Werte. Bürgerbeteiligung ist nur noch Alibi-Veranstaltung, das „Demokratie-Experiment“ der Schlichtung sollte Aufklärung schaffen, lieferte aber nur Desinformation in einer bis dahin nicht gekannten Breite. Die Schlichtung hatte außerdem keinerlei Verbindlichkeit, weil im „rechts-freien Raum“ entstanden.⁵³

Dem zu Tage liegenden Leistungsbetrug wird nicht nachgegangen. Die sture Umsetzung der absurd fehlerhaften und unverantwortlichen Planung von S21 macht die Schwächen unserer Gesellschaft so deutlich wie selten. Aus „Staatsräson“⁷³ und Bequemlichkeit, sich mit den Fakten auseinanderzusetzen, wird grober Unfug legitimiert. Was dabei herauskommt, ist ein Zwiedenkens wie bei George Orwell, wo 2 + 2 = 5 war, weil es die Partei so will. – Bei S21 ist 32 andert-halbmal so viel wie 38!?

Nicht Allgemeinwohl und Wahrheit zählen in der Postdemokratie, sondern neo-feudalistische Vorteilsnetzwerke und Durchsetzung von Partiku-

Der neue Bahnhof: doppelt so leistungsstark

Der neue Hauptbahnhof ist ein im Vergleich zum jetzigen Bahnhof um 90 Grad gedrehter, tiefer gelegter Bahnhof mit acht Gleisen.

Als Durchgangsbahnhof ist er doppelt so leistungsfähig wie der heutige Kopfbahnhof.

Die Kapazität des Hauptbahnhofs erhöht sich nachhaltig. Die Region südlich der Landeshauptstadt erhält mit dem neuen Bahnhof am Flughafen/Messe Anschluss an den Schienenverkehr. Der Umweg über den Hauptbahnhof entfällt in vielen Fällen. Darüber hinaus wird die erweiterte Stuttgarter City nördlich des Hauptbahnhofs durch eine neue S-Bahn-Haltestelle optimal angebunden.

Doppelte Kapazität im Info-Pavillon am Hauptbahnhof Ulm. Bei den Schwaben wird weiterhin mit dem haltlosen Versprechen der doppelten Leistungsfähigkeit geworben.

larinteressen, das Machtkalkül von Politikern mit absolutistischer Entscheidungsgewalt sowie vorauseilender Gehorsam staatstragender und karriererbewusster Juristen. – Der das schreibt hat bis vor kurzem selbst noch konservativ gewählt.

Sehkraft der Justiz

Stuttgart 21 beleuchtet auch eindrücklich den Niedergang des Rechtsstaats. Der Stuttgarter Oberstaatsanwalt Häußler war für sein rigides Vorgehen in Sachen S21 berüchtigt. Ihm war nicht „ersichtlich“, dass S21 ein „planerischer Missgriff“ sein sollte, da der Bahnhof doch „bis zu 35“ Züge leisten könne,⁷⁴ obwohl er wusste, dass heute über 38 Züge fahren und S21 ein Wachstum von rund 50 % ermöglichen soll?! – Zwiedenkens eben.

Der VGH Baden-Württemberg sagt zur Enteignung eines Anwohners, er habe die Leistungsfrage schon 2006 geprüft und übergeht den detaillierten Nachweis, dass damals Mittelwerte mit Maximalwerten verwechselt und das Gericht auch sonst in unzähligen Punkten getäuscht worden war (siehe oben).⁷⁵ Weiter sagt der VGH, es sei nicht „ersichtlich“, dass der Kläger 2006 diejenigen Argumente und Beweise noch nicht kannte, die damals noch nicht bekannt waren?⁷⁵

Weil nun enteignet werden sollte, ohne dass eine vollständige Würdigung der Argumente stattgefunden hatte, wurde das Bundesverfassungsgericht angerufen, sein Spruch sinngemäß: Eine Grundrechtsverletzung sei nicht „ersichtlich“, weil dies eine Frage der (nicht stattgefundenen) Würdigung der Argumente sei?⁷⁶ Bei so wenig Sehkraft der Justiz mag man sich fragen, wie viel vom Rechtsstaat noch sichtbar bleibt.

Aufsicht und Weisung

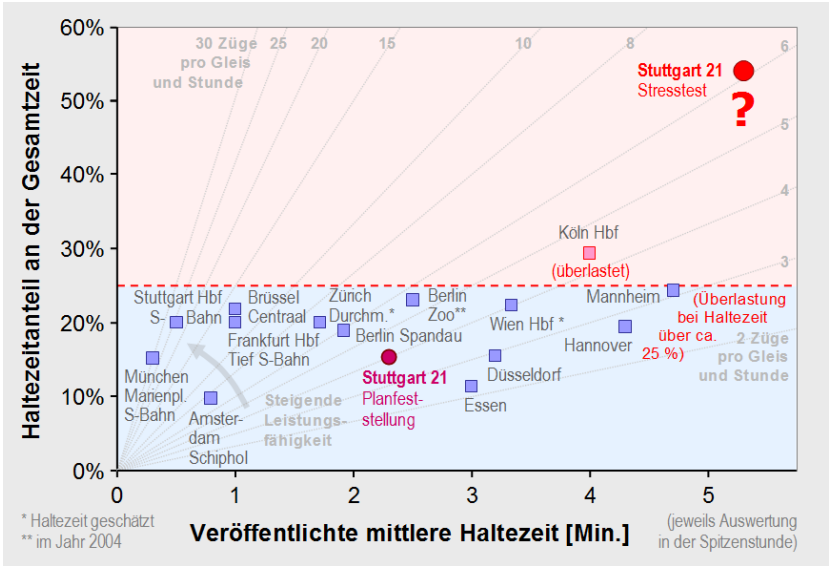
Am 05.03.2013 entschied der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG für Stuttgart 21, da der Weiterbau um 77 Mio. Euro günstiger als der Abbruch sei. Dabei war der Aufsichtsrat am Vortag von Stuttgarts OB Fritz Kuhn darauf hingewiesen worden, dass die Rechnung falsch war, da mehrere Grundstücke gar nicht mehr an die Bahn zurückgegeben werden können, so dass sich die Entscheidungsbasis umkehrt und vielmehr der Projektabbruch selbst nach diesen Zahlen um 133 Mio. Euro günstiger als der Weiterbau ausfällt.⁷⁷

Außerdem war die Zahlenbasis der Entscheidung nicht belastbar: Wirtschaftsprüfer hatten die Gesamt- und Ausstiegskosten im Vorfeld geprüft. Demnach waren die Zahlen kaum das Papier wert auf dem sie stehen, die Berechnung verstößt gegen Konzernregeln, ist weder revisions-sicher noch testierfähig.⁷⁸ Ein Teil der Kosten war dem Aufsichtsrat vorenthalten worden und ein echtes Kostenmanagement ist bei S21 nicht vorhanden.⁷⁹

In einem Dossier aus dem Kreis der drei Staatssekretäre der Bundesregierung im Aufsichtsrat war die unvertretbare Kostenplanung scharf kritisiert und „derzeit keine ausreichende Grundlage“ für eine Zustimmung gesehen worden.⁸⁰ In Merckels Bundeskanzleramt waren die drei Herren dann vor der Abstimmung vergattert worden, sie stimmten schließlich zu, entgegen dem eindeutigen Votum in ihrem wohlbegründeten Dossier.⁸¹



Die Justiz verweist auf ihr eigenes Unvermögen. In den Entscheidungen zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 heißt es immer wieder ohne weitere Begründung: „Nicht ersichtlich!“



Stuttgart 21 – ein technisches Wunder? Der Vergleich hochbelasteter Durchgangsbahnhöfe nach Haltezeiten macht eine Art „Schallmauer“ für die Bahnhofs-Leistungsfähigkeit sichtbar. Selbst Bahnhöfe mit höchster Leistung in der Spitzenstunde liegen unterhalb der Grenze, bei der die Haltezeiten ein Viertel der gesamt zur Verfügung stehenden Zeit ausmachen (Bahnhöfe gleicher Leistung liegen jeweils auf einer der fächerförmigen Linien). Der stark überlastete Hbf Köln liegt knapp über dieser Grenze. Stuttgart 21 soll laut Stresstest 49 Züge pro Stunde auf 8 Bahnsteiggleisen bei einer mittleren Haltezeit von 5,3 Min. abfertigen können und liegt damit mehr als einen Faktor 2 über der „Schallmauer“. Diese Leistungsfähigkeit ist in der Praxis unerreichbar, sie wird nur auf dem Papier und aufgrund zahlloser Regelverstöße erreicht, die auch der Auditor aus der Schweiz übersah. Bei knapp 4 Min. Haltezeit wie in Köln oder Hannover sind 32 Züge möglich, wie sie auch für S21 planfestgestellt wurden (jedoch bei viel zu kurzen Haltezeiten). (Auswertung und Darstellung durch den Autor.)



Wessen Zukunft meint die Kanzlerin? (Karikatur durch den Autor, Merkel nach Klaus Stüttmann).

Deutschland ist kein Bahnland, sondern Automobilland

Was ist der tiefere Sinn dieses kapitalen Rückbaus der Bahninfrastruktur? Dringend nötige Ausbauten der Bahn werden durch dieses Milliardenloch um Jahre verzögert werden. Die strategischen Entscheidungen des Bahnvorstands und Aufsichtsrats werfen die Frage auf, ob die Unternehmenspolitik tatsächlich den Erfolg der Bahn zum Ziel hat.⁸²

Bahnchef Grube ist ein Automobil-Strategie, – der dritte Daimler-Manager an der Spitze der Bahn. Der einzige Nicht-Daimler-Manager an der Spitze der Bahn in den letzten knapp 20 Jahren war Johannes Ludewig, der Stuttgart 21 prompt vorübergehend stoppte. Mit Heike Hanagarth wurde jüngst eine Fachfrau für Schmiermittel aus der dritten Hierarchieebene von BMW neuer Technik-Vorstand der Bahn, sie soll die Probleme mit den neuen Zug-Generationen lösen. Warum müssen es immer ausgerechnet Automobil-Manager sein?

Auch unterhalb des Vorstands wurde über Jahre Raubbau an den Erfahrungsträgern des Bahnpersonals betrieben, was jetzt schmerzlich sichtbar wird in dem Fahrdienstleiter-Chaos in Mainz. Auf Stabebene wurden Bahner mit Sachverstand und Herzblut durch Restrukturierer und Vollstrecker ersetzt.

Lohn der Minderleistung

2009 hatte Bahnchef Grube rechtzeitig vor Unterzeichnung des Finanzierungsvertrags Stuttgart

21 um 891 Mio. Euro günstiger rechnen lassen.⁸³ Eine knappe Milliarde weniger Kosten als es seine eigenen Fachplaner ermittelt hatten! Zu dem Zeitpunkt hätten die Vertragspartner bei Kenntnis der wahren Kosten noch ihr Kündigungsrecht ausüben können. Im Dezember 2012 gestand der Bahn-Vorstand dann eine Kostensteigerung um 1,1 Milliarden Euro aufgrund grober Fehlleistung des Managements ein (übersehene Kosten und fälschlich angenommene Einsparungen).⁸⁴ Eine gute Woche später erhielt Vorstand Grube, der „Vollstrecker“,⁸⁵ die weit vorzeitige Vertragsverlängerung, weil Kanzlerin Merkel ihn „schätzte“.⁸⁶ In anderen Unternehmen trennt man sich von Managern, die eine solche Milliarden-summe vergeigt haben. Und hier kommt erschwerend hinzu, dass dem Unternehmen durch die Entscheidung für S21 ein noch um ein Vielfaches höheres Kostenrisiko aufgebürdet wurde, schließlich geht die Bahn intern schon wie erwähnt statt der offiziell 6,7 Mrd. Gesamtkosten von 11,3 Mrd. Euro aus.

Personal und Management werden geschwächt und die Investitionspolitik ist kontraproduktiv, die Substanz verrottet. Man könnte tatsächlich den Eindruck bekommen, die Bahn solle möglichst nicht so erfolgreich sein, damit der heimischen Automobil-Industrie nicht zu viel Konkurrenz erwächst.

Und schaut man auf die Parteispenden aus der Bau- und Automobilindustrie, ist auch zu erkennen, wo der „Barthel den Moscht holt“: Allein Tunnelbohrer Martin Herrenknecht spendete seit 2002 140.000 Euro an die CDU und rühmte sich

noch bevor er den Auftrag erhalten hatte, Stuttgart 21 brächte ihm einen sicheren Gewinn von 2 bis 3 Millionen.⁸⁷ Die Automobilfirmen Daimler und BMW mit der Eignerfamilie Quandt hatten seit 2002 allein 5,2 Millionen Euro den früheren beiden Regierungsparteien CDU und FDP gespendet.^{88,89}

Keine gesetzliche Pflicht, Schaden vom Gemeinwohl fernzuhalten

Zurück zu den Leidtragenden, den Bürgern, die auf die Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind, denen sie aber unter Aufwendung von Milliarden ihres Steuergelds genommen wird. Unser Rechtsstaat zwingt uns keineswegs dazu, auf Basis von Täuschungen beschlossene Verwaltungsentscheidungen sturheil gegen das Allgemeinwohl bis zum bitteren Ende umzusetzen. Das Verwaltungsrecht sieht ausdrücklich vor, dass Entscheidungen fehlerhaft zustande kommen können und sich später als nichtig erweisen und im Interesse des Gemeinwohls zurückgenommen werden müssen. Insbesondere wenn gegen die allgemein anerkannten Regeln der Technik verstoßen und unrichtige, unvollständige Angaben gemacht wurden, hier sogar in einem Ausmaß, das an Arglist grenzt. Die S21-Planung leidet an dem schwerwiegenden Fehler, dass sie niemand ausführen kann (Ermöglichung von Verkehrs-Wachstum bei unter den aktuellen Bedarf reduzierter Kapazität), verstößt damit auch gegen die guten Sitten und bedeutet einen schweren Nachteil für das Gemeinwohl.

Stuttgart 21 erfüllt somit gleich einen ganzen Strauß von Bedingungen für die Rücknahme der Baugenehmigung (§§ 44, 48, 49, 75 VwVfG). Aber es fehlt am politischen Willen. Die Finanzierungspartner könnten die Rücknahme der Planfeststellung beantragen, aber sie fühlen sich offenbar weniger den Bürgern als den vom Bau profitierenden Unternehmen verpflichtet. – Die Bundeskanzlerin wird damit vor einer weiteren Pleite nach der Atomwende bewahrt und die Grünen empfehlen sich als möglicher Koalitionspartner unter Verrat ihrer sämtlichen Überzeugungen.

Die Sieben Schwaben als Parabel

Die Parallelen zwischen Stuttgart 21 und dem Grimm'schen Märchen sind frappierend. Die sieben Schwaben sind unschwer mit den fünf

Schwaben zu identifizieren: Bundesverkehrsminister Wissmann, Bahnchef Dürr, Oberbürgermeister Rommel, Ministerpräsident Teufel und Landesverkehrsminister Schaufler, die im April 1994 das „Jahrhundertprojekt“ S21 auf einer Pressekonferenz ins Leben gerufen hatten. Beerbt wurden sie in der Verantwortung von den Finanzierungspartnern der Bahn, den fünf Schwaben von heute: Ministerpräsident Kretschmann, Verkehrsminister Hermann, OB Kuhn, Regionaldirektor Bopp und Flughafendirektor Fundel, die heute das Wissen um die ungelösten Sicherheitsprobleme, unreifen Planungen und unseriösen Kalkulationen haben. Sie kennen den Schaden für ihre Bürger genau, gehen aber voran „Schritt für Schritt, der wackre Schwabe forcht sich nit“.

So unpassend wie die Handhabung eines Spießes durch sieben Mann, so ungeeignet ist der Minderleistungs-Gedrängelgewölbe-Unterwasser-Schiefbahnhof für Stuttgart. Der Spieß kam im Märchen nur einmal zum Einsatz, gegen einen schlafenden Hasen, der als Ungeheuer verkannt wurde. S21 wurde gleichermaßen ungeheuerlich begründet: Kanzlerin Merke befürchtete, dass das Land ohne S21 „verkehrlich und wirtschaftlich abgehängt“ würde.⁹⁰

Und ganz entsprechend den länglichen Diskussionen der sieben Schwaben vor ihrem Angriff, sahen wir die endlosen Schlichtungs- und Stresstestgespräche, bevor sich Leistungsvorteil, Zukunftsreserve, Sicherheitskonzept und Nutzen-Kosten-Verhältnis in Wohlgefallen auflösten, was nur durch geschickte Medien-Manipulation überdeckt werden konnte: So etwa durch die Vorab-Normierung der Medien auf das Ergebnis, der Stresstest sei „bestanden“ oder den Coup des Schlichters Heiner Geißler am Ende der Stresstest-Präsentation, als er Palmers fundierte Kritik an der Simulation überdeckte durch einen vollkommen irrelevanten „Kompromissvorschlag“.⁹¹

Friedliche Demonstration mit »feindlichen Trommeln« verkannt

Voraus ging im Märchen die Episode, in der die sieben Schwaben vor dem Brummeln eines Heukäfers erschrecken, das sie für feindliche Trommeln hielten. Wir wissen nun, dass am 30. September 2010 monatelang in Gewaltfreiheit geschulte Demonstranten und junge Schüler für einen gewaltbereiten Mob gehalten wurden, dem

man nicht anders als mit hochgerüsteten Kampfpolizisten samt Pfefferspray und Wasserwerfern Herr werden konnte. Man wusste das im Voraus. Selbst Kastanien wurden für Pflasterstein-Wurfgeschosse gehalten.⁹² Im Märchen hatte der „Bürgermeister“ in der Panik überreagiert, war über einen Zaun gesprungen und hatte sich eine blutige Nase geholt. Gleichmaßen wurde Ministerpräsident Stefan Mappus durch den schwarzen Donnerstag politisch angeschlagen und verlor die nachfolgende Landtagswahl.

Untergang der Gehörlosen

Die Parallelen in unserer Parabel werden langsam unheimlich. Was hat uns der dritte und letzte der Schwabenstreiche zu sagen? Die sieben Schwaben wollten über die Mosel gelangen (bei S21 durch Grund- und Mineralwasser, Anhydrit und Karst). Als sie den ortskundigen Mann am anderen Ufer fragten, wie sie herübergelangen könnten, verstanden sie dessen Rückfrage nicht. Selbst das Gequake der Frösche hielten sie für eine Bestätigung. In gleicher Weise verstehen die S21-Betreiber die Fragen der Kritiker nicht (oder wollen sie nicht verstehen). Die sieben Schwaben des Märchens marschierten unbeirrt weiter in die Mosel und ertranken alle jämmerlich.⁹³

Stuttgart 21, Denkmal des Unverständs

Stuttgart 21 wird gebaut. Inzwischen sind die denkmalgeschützten Kopfbahnhof-Seitenflügel abgerissen, der mittlere Schlossgarten zerstört und der erste Tunnel wird angestochen. Die fehlende Lernfähigkeit im Südwesten hat sich schon die ersten Denkmäler gesetzt und es wird fleißig an ihrem Ausbau „geschafft“. Noch lange werden die So-da-Tunnel und -Brücken, Parkbrachen und Denkmal-Ruinen künden, – von dem „größten Schwabenstreich aller Zeiten“.

Internet-Links für weitere Informationen:
<http://www.leistungsruueckbau-s21.de/fragen/>
http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung
 Sie wollen die Arbeit des Autors unterstützen?
 Christoph Engelhardt, Konto 88140439, Stadtparkasse München, BLZ 701 500 00.



Die sieben Schwaben konnten oder wollten nicht hören und ertranken jämmerlich in der Mosel (Illustration Paul Hey, 1919)

Fußnoten

(Die Fußnoten sind für eine redaktionelle Überprüfung gedacht, nicht unbedingt für den Abdruck.)

- ¹ Illustration von W. Striowsky, aus „Wunderselt-same und abenteuerliche Geschichten und Thaten der sieben Schwaben: und wie sie gegen ein grausames Unthier, das in dem großen Wald am Bodensee gehauset und Land und Leuten viel Abbruch gethan, mannlich und sieghaft ausgefahren sind“ / Erzählt von Ellen [i.e. Hermann Schauenburg], A. v. Wille & C. Arnz, Düsseldorf (1856), wikipedia.org.
- ² 19.12.2013, C. Engelhardt, Einwendung zu PFA 1.3 (pdf), 24.01.2014, stuttgart-zeitung.de, „Kritik an Plänen der Bahn“ (das Regierungspräsidium Stuttgart erwähnt die Einwendung hervorgehoben als Kritik an der Rechtfertigung des Gesamtprojekts)
- ³ Otto Ladendorf, Historisches Schlagwörterbuch (1906), <http://www.textlog.de/schlagworte-schwabenstreich.html>
- ⁴ Z.B. Meyers Konversationslexikon von 1892: „Schwabenstreich, Bezeichnung für eine thörichte, alberne Handlungsweise, zu deren Entstehung die alte Volkserzählung von den sieben Schwaben Veranlassung gegeben haben mag. In Übereinstimmung damit waren die Schwaben lange Zeit die Zielscheibe des Spottes andrer deutscher Stämme wegen der ihnen nachgesagten Unbeholfenheit. Bekanntlich hat Uhland in seinem Gedicht »Schwäbische Kunde« dem Ausdruck die entgegengesetzte Bedeutung gegeben.“
- ⁵ Die Gebrüder Grimm, Kinder- und Hausmärchen (1812/1815), „Die sieben Schwaben“. Z.B. guttenberg.spiegel.de
- ⁶ Ludwig Uhland, „Schwäbische Kunde“ von 1814. Z.B. gedichte.co
- ⁷ 12.12.2012, spiegel.de, „McKinsey-Gutachten: Kosten für Stuttgart 21 steigen auf 6,8 Milliarden Euro“. 19.01.2013, stuttgart-zeitung.de, „Grüne: Bahn rechnet mit elf Milliarden“
- ⁸ 26.07.2010, unsere-stadt.org, Aufruf Sittler und Lösch zum Schwabenstreich. 28.07.2010, unsere-stadt.org, erster Schwabenstreich.
- ⁹ 26.08.2010, stuttgart-zeitung.de, „Schwabenstreich nicht von Sittler“
- ¹⁰ 28.08.2010, mittelbayerische.de, „Mit Gewalt in die Zukunft“
- ¹¹ 26.08.2010, faz.net, „Damit Deutschland nicht dümmter wird“
- ¹² 07.12.2012, Christoph Engelhardt, „Stuttgart 21-Finanzierungsvertrag: Das Leistungsversprechen ist unerfüllbar“ (pdf wikireal.org)
- ¹³ 04.03.2013, Christoph Engelhardt, Positionspapier

- zu Handlungsbedarf bezüglich der zu engen Fußgängeranlagen (pdf wikireal.org)
- ¹⁴ 20.11.2010, 6. Tag der Schlichtung, ab 14:20 Uhr, Dr. Volker Kefer (stuttgart21.wikiwam.de)
- ¹⁵ 22.10.2012, bahnprojekt-stuttgart-uhl.de, Deutsche Bahn AG, „Lenkungsreis Stuttgart 21 am 22.10.2012“, Folie 47
- ¹⁶ 27.02.2013, Gutachterliche Stellungnahme von C. Engelhardt zu den Personenstromanalysen (pdf wikireal.org). Siehe auch: 04.03.2013, Positionspapier zum Handlungsbedarf für DB-Aufsichtsrat und Finanzierungspartner (pdf wikireal.org)
- ¹⁷ 14.02.1995, Stuttgarter Nachrichten, S. 3, „Das Signal für »Stuttgart 21« steht auf freier Fahrt“
- ¹⁸ z.B. PFB 1.1, PFB 1.2, PFB 1.4, PFB 1.5, „langfristige eine leistungsfähige und wirtschaftlich tragfähige Infrastruktur“ als Vorrang vor Denkmal-schutz, „übertragende Verkehrsbedeutung“ als Vorrang vor Natur- und Landschaftsschutz, „verkehrliche Leistungsfähigkeit“ als „entscheidendes Kriterium“, „betriebliche und verkehrliche Vorteile“, „Kapazitätsverweiterung und Qualitätsverbesserung in eisenbahnverkehrlicher und betrieblicher Hinsicht“, Befriedigung eines „verkehrlichen Bedarfs“, etc.
- ¹⁹ 02.04.2009, S21-Finanzierungsvertrag, Anl. 3.2a Anh. 1.1, S.6, Punkt 3.1 (pdf bahnprojekt-stuttgart-uhl.de)
- ²⁰ 1995, „Das Synergiekonzept »Stuttgart 21« (pdf), S. 6, 10: +80 % im Regionalverkehr. 1998, Projektmagazin, S. 1: „... kann die Zahl der Ankünfte und Abfahrten in der Hauptverkehrszeit mehr als verdoppelt werden.“ 1999, Hans Dieterle, Sprecher S21-Planungsbüro: „das was wir bauen, in der Lage ist, weit mehr als das Doppelte des Verkehrs zu bewältigen (youtube.com). 2002 Frühjahr, Projektmagazin: „Mehr als doppelt so viel Züge wie bisher können den neuen Durchgangsbahnhof anfahren“. Verschiedene weitere Broschüren, Presseinformationen und Auftritte von Bahn-Verantwortlichen. 22.02.2013: Im Turmforum ist noch zu lesen: „Die 8 Gleise des zukünftigen Durchgangsbahnhofs können mehr als doppelt so viel Züge bewältigen wie der derzeitige Hauptbahnhof mit seinen 16 Gleisen“.
- ²¹ 05.007, DB Projektbau GmbH, „Neubauprojekt Stuttgart-Ulm“ (pdf), S. 3: „Der neue Bahnhof: doppelt so leistungstark mit Option zum Ausbau.“ 20.07.2007, Stuttgarter Zeitung, „Neue Verbindungen und eine zweite City“: „... durch einen nur achtgleisigen aber flexibleren unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzt werden. Dessen Leistungsfähigkeit ist laut Bahn doppelt so hoch wie die des Kopfbahnhofs.“ 10.2007, DB Infrastruktur ProjektBau, „Neubauprojekt Stuttgart – Ulm, Fragen und Antworten zum neuen Verkehrskonzept für Stuttgart und die Region“ (pdf), S. 4: „Stich-

- wort Zukunftsfähigkeit: Der Durchgangsbahnhof wird schon bei seiner Eröffnung die doppelte Leistungsfähigkeit des heutigen Hauptbahnhofs haben.“
- ²² 12.12.2008, Kommission der Europäischen Gemeinschaften, „Entscheidung über die Gewährung eines Zuschusses für eine Maßnahme bezüglich der Gewährung eines Gemeinschaftszuschusses für Vorhaben von gemeinsamem Interesse „Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21“ - 2007-DE-17200-P - auf dem Gebiet der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) (pdf), S. 11.
- ²³ 1997, „Das Projektmagazin / Herbst 1997“, S. 4
- ²⁴ 09.2011, Stiftung Warentest, „Richtiges Signal“, S. 78. 02.2008, test, „Geheimnis gelüftet“, S. 78
- ²⁵ 1970, Stunde ab 6:30, 6:40 Uhr: 45,5 Züge
- ²⁶ Vieregg Rössler GmbH, Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Gleiskonfiguration – Abschlussbericht – 27.10.2011 (pdf), 21.11.2011, NVBW, „Prüfung der Untersuchung Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Gleiskonfiguration“ der Vieregg-Rössler GmbH“ (pdf), 22.11.2011, mvi.baden-wuerttemberg.de, „Kopfbahnhof könnte heute schon mehr Züge abwickeln als S 21“
- ²⁷ C. M. Engelhardt, "Stuttgart 21: Leistung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen", in "Eisenbahn-Revue International", Heft 6/2011, S. 306-309, Minirex-Verlag, Luzern, 2011 (pdf)
- ²⁸ Gerhard Heimerl et al., „Projekt Stuttgart 21, Machbarkeitsstudie Verkehrliche und betriebliche Untersuchung, betriebs- und gesamtwirtschaftliche Bewertung Ergebnisbericht der Fachgruppe 2“, 1994, S. 36.
- ²⁹ Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 5. Senat, Aktenzeichen 5 S 848/05, „Erfolglose Klage eines mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung betroffenen Miteigentümers eines Grundstücks gegen den Planfeststellungsbeschluss über den Umbau des Bahnknotens Stuttgart“, 06.04.2006 (Randnummern nach landesrecht-bw.de), Rn. 59
- ³⁰ 06.2004, UIC Code 406, „Capacity“, S. 19 (banverket.se)
- ³¹ 29.07.2011, ab 14:44 Uhr, Vortrag Boris Palmer in der „Stresstest-Präsentation“ (stuttgart21.wikireal.org), Foliensatz schlichtung-s21.de)

- ³² 10/11.2011, Felix Berschin, „Stress mit dem Stresstest?“, Eisenbahn-Revue International Heft 10/11, S. 510 f. (pdf)
- ³³ wikireal.org Stuttgart_21/Stresstest
- ³⁴ 18.07.2012, wikireal.org, C. Engelhardt, „Stuttgart 21: Das Ende des Leistungsmärchens“
- ³⁵ 25.10.2012, Stern 44/2012, S. 52-55, „Das falsche Versprechen“ (pdf). Hier bestätigt die Bahn die Auslegungslösung von 32 Zügen als „Fahrplanvorgabe“ für den Bahnhof.
- ³⁶ 22.03.2012, ingenieure22.de, "Dokumente belegen: Stuttgart 21 für nur 30 Züge geplant!", S.a.: 22.03.2012, wikireal.org, Pressemitteilung "Eindrucksvolle Bestätigung der Stresstest-Kritik" 27.05.2012, Christoph Strecker, „Personenstrom spült Wahrheit zu Tage“, (cams21.de)
- ³⁷ Wulf Schwanhäußler, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 3“, 20.07.1997, S. 58
- ³⁸ Dasselbst, S. 65
- ³⁹ Gutachten Martin 2005 und der Stresstest von 2011 wurden nicht in die Planfeststellung aufgenommen. „Szenario E“ und die „Spitzenfaktoren“ von Prof. Schwanhäußler wurden vom VGH verworfen bzw. nicht mehr bemüht. Die doppelte Leistung ist eine vollkommen haltlose Marketing-Aussage.
- ⁴⁰ • 24.01.2013, stuttgart-zeitung.de, „Brüsseler Eiertanz um den Tiefbahnhof“. tentea.ec.europa.eu, „2007-DE-17200-P, Works for the construction of the high speed line between Stuttgart and Wendlingen, Part of Priority Project 17“. • 25.03.2013, direktzu.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de, „Aussage, dass S21 »mehr als doppelt so viel Züge« wie der Kopfbhf. bewältigt, falsch?“
- ⁴¹ 13.10.2011, stuttgart-zeitung.de, „Großplakate für Stuttgart 21. IHK Ulm unterliegt vor Gericht“
- ⁴² 24.06.2013, C. Engelhardt, „Rekonstruktion – Warum der Leistungsrückbau übersehen werden konnte“ (pdf wikireal.org)
- ⁴³ Heimerl 1994²⁸ S. 31
- ⁴⁴ Wulf Schwanhäußler, Gutachten zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21, 11.1994, (pdf bahnprojekt-stuttgart-uhl.de), S. 14-16. Für eine „zukunftsichere Bemessung“ mit dem Betriebsprogramm der Machbarkeitsstudie (mit 35 Zügen pro Stunde) sind 10 Gleise nötig. Für 8 Gleise wären auf dieser Basis maximal 30 Züge nachvollziehbar.
- ⁴⁵ Klaus Arnoldi, „Engpaß bei Stuttgart 21“, ECoregio 5/1999, S. 5. Siehe auch 1999 SWR-Fernsehen, zitiert in (youtube.com, Min. 8:50)
- ⁴⁶ 13.09.2013, C. Engelhardt, Einwendung im Planänderungsverfahren für das S21-Grundwasser-Management“ (wikireal.org), S. 8 Punkt 5.d
- ⁴⁷ The Elks Magazine (August 1956). Orig. engl.:

- „The individual is handicapped by coming face-to-face with a conspiracy so monstrous he cannot believe it exists.“
- ⁴⁸ 26.11.2012, E-Mail U. Martin an M. Niess, „AW: Stern, Nr. 44, Focus, 26.10.2012“
- ⁴⁹ Christine Schmidt, Dissertation „Beitrag zur experimentellen Bestimmung der Wartezeitfunktion bei Leistungsuntersuchungen im spurgeführten Verkehr“, Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart, 2009 (elib.uni-stuttgart.de), S. 88. In der von Prof. Martin betreuten Doktorarbeit wird geschlossen, dass die in der Arbeit verbesserte Methode frühere Einschätzungen der Fachwelt bestätigt, man solle sich „an der unteren Grenze“ des „Leistungsbereichs“ orientieren.
- ⁵⁰ 18.10.2013, stuttgart-zeitung.de, „Wie viele Züge verkraftet der Tiefbahnhof?“. 07.11.2013, stuttgart-zeitung.de, „Initiatoren: Bürgerbegehren auf gutem Weg“
- ⁵¹ 28.11.2010, stuttgart-zeitung.de, „Kritiker reden vom »Engpass S 21«“. 26.10.2010, stuttgart-zeitung.de, „Zweifel an Kapazität des Tiefbahnhofs“
- ⁵² 01.2007, pro-bahn-bw.de, „Der Fahrgast“ 1/2007, S. 27 f, „Kein Geld für »Stuttgart 21«?“ Siehe auch: 26.10.2010, stuttgart-zeitung.de, „Umstrittenes Gutachten zur Leistungsfähigkeit“.
- ⁵³ Verwaltungsgericht Stuttgart, Verfahren Az. 5 K 405/12, S. 5 des Beschlusses. Bestätigt vom VGH im Beschwerdeverfahren 1 S 320/12, auch unter Bezug auf Ziffer 2 des Schlichterspruchs. Schlichtung rechtlich nicht verbindlich, da im „außerrechtlichen Raum“ entstanden.
- ⁵⁴ 29.03.2012, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Protokoll der Besprechung „wikireal railsys“ am 14.03.2012 im MVI
- ⁵⁵ DB Netz AG, Stellungnahme des Vorhabenträgers zur „Kritik an der Leistungsfähigkeit des Gesamtprojekts“, 24.07.2014, 100 Seiten (pdf rp-stuttgart.de)
- ⁵⁶ C. Engelhardt, „Stellungnahme zum Hauptsacheverfahren Sänglerstraße vor dem VGH“, 06.06.2014 (pdf wikireal.org), S. 19
- ⁵⁷ Siehe ^{12,13}
- ⁵⁸ z.B.: 02.02.2012, direktzu.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de, Antwort Wolfgang Dietrich „Aussagen zur Leistungsfähigkeit“
- ⁵⁹ 08.06.2011, bei-abriss-aufstand.de, Offener Brief C. Engelhardt an die Bahn
- ⁶⁰ 22.11.2011, frontal21.zdf.de, „Verschwiegene Kosten, Stuttgart 21 vor der Entscheidung“ (youtube)
- ⁶¹ 07.12.2013, wikireal.org, C. Engelhardt, E-Mail

Anschreiben zum Positionspapier Finanzierungsvertrag. Am Ende: Herausforderung von Prof. Dr. G. Heimerl, Prof. Dr. W. Schwanhäußler und Prof. Dr. U. Martin zu einer wissenschaftlichen Diskussion zu den kritischen Punkten, die jedoch bis heute nicht angenommen wurde.

⁶² 26.11.2012, E-Mail U. Martin an M. Niess, „AW: Stern, Nr. 44, Focus, 26.10.2012“

⁶² 14.01.2013, C. Engelhardt, „Erwiderung auf die Email vom 26.11.2012 von Prof. Ullrich Martin an das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart“

⁶³ 18.07.2008, [pressrelations.de](#), "Aussagen über Kostenerhöhungen bei Stuttgart 21 sind haltlos"

⁶⁴ 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«"

⁶⁵ 24.06.2013, C. Engelhardt, „Results of the Railway Capacity Questionnaire: Serious doubts and eloquent silence – rail experts pass judgment on premises of Stuttgart 21“ (pdf [wikireal.org](#))

⁶⁶ John Russell, „A tour in Germany, and some of the southern provinces of the Austrian Empire“ (1824), S. 24, [books.google.de](#): Er beschrieb die Schwaben als „hardy fatteners of snails and distillers of cherry water, a tribe, however, of whose intelligence their countrymen entertain so low an opinion, that, all over Germany, a piece of gross stupidity is proverbially termed a Schwabenstreich“. Auf Deutsch: Abgehärtete Schneckenmäster und Kirschwasser-Brenner, ein Stamm, von dessen Intelligenz die Landsleute eine so geringe Meinung haben, dass in ganz Deutschland ein Stück grober Dummheit Schwabenstreich genannt wird.

⁶⁷ Samuel Beckett, „Schwabenstreich“, The Spectator, No. 5517, 23.03.1934, S. 472. Bewertung dieser Beckett-Kritik in: Gesa Schubert, „Die Kunst des Scheiterns: Die Entwicklung der kunsttheoretischen Ideen“, 2007, S. 111, [books.google.de](#)

⁶⁸ 14.02.2013, Stern 8/2013, S. 54-58, „Showdown“ (pdf)

⁶⁹ 05.08.2014, [spiegel.de](#), „Gefährliche Defizite“

⁷⁰ 01.03.2013, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Zweifel an den Fluchtwegen“

⁷¹ 19.02.2014, [stuttgarter-zeitung.de](#), Kommentar Nauke „Zweierlei Maß“. 19.02.2014, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Die Bahn hat sich gründlich vermesen“

⁷² 04.03.2013, [wikireal.org](#), Positionspapier zu Handlungsbedarf für DB-Aufsichtsrat und Finanzierungspartner, ([Email-Anschreiben Finanzierungs-partner](#))

⁷³ 22.02.2013, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Bundesfinanzminister Schäuble bekennt sich zu Stuttgart 21“. Schäuble: „gesamtstaatliches Interesse“ an S21

⁷⁴ 17.10.2012, [jens-loewe.de](#), „Öffentliche Strafanzeige und Strafantrag“. 05.11.2012, [jens-loewe.de](#), „Verfügung OStA Häußler“

⁷⁵ 13.08.2012, [lrbw.juris.de](#), Az 5 S 1200/12. „Kein Anspruch auf Rücknahme eines Planfeststellungsbeschlusses nach Rechtskraft des Urteils über dessen Rechtmäßigkeit“, Rn. 16. Die Leistungsfähigkeit wurde im Rahmen der Prüfung, ob S21 ein „planerischer Missgriff“ ist, behandelt. Der Beweisnotstand war in der Antragsschrift ausführlich mit neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen und seinerzeit unveröffentlichten Dokumenten begründet worden.

⁷⁶ 17.04.2013, [bundesverfassungsgericht.de](#), „Erfolgreiche Verfassungsbeschwerde gegen Weiterbau von Stuttgart 21“ ([Pressemitteilung](#))

⁷⁷ 13.03.2013, [kontextwochenzeitung.de](#), „Falsche Zahlen“

⁷⁸ 24.07.2013, [zeit.de](#), „Hohes Risiko“

⁷⁹ 22.07.2013, C. Engelhardt, Pressemitteilung WikiReal.org „Stuttgart 21-Lenkungskreis: Fehlende Leistungsfähigkeit und nicht belastbare Kosten, – stellen Sie sich den Fakten!“ (pdf [wikireal.org](#))

⁸⁰ 04.02.2013, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Bund geht auf Distanz zu Stuttgart 21“

⁸¹ 28.02.2013, [zeit.de](#), „Bahnhof der Eitelkeiten“

⁸² [wikireal.org/wiki/Deutsche_Bahn/Strategie](#)

⁸³ 06.02.2013, [stuttgarter-nachrichten.de](#), „Weshalb kostet Stuttgart 21 plötzlich 1,1 Milliarden Euro mehr?“

⁸⁴ 03.12.2012, [stuttgarter-nachrichten.de](#). „Bahnprojekt durchbricht die Finanzierungsgrenze“

⁸⁵ 04.01.2010, [faz.net](#), „Bahn-Chef Grube. Der eiserne Vollstrecker“

⁸⁶ 28.11.2012, [welt.de](#), „Rüdiger Grube bleibt weitere fünf Jahre Bahnchef“. 12.12.2012, [handelsblatt.com](#), „Vertrag mit Vorstandschef Grube verlängert“

⁸⁷ 07.10.2010, 22:15 Uhr, ZDF, „Maybrit Illner“, 42. Min.

⁸⁸ <http://www.spiegel.de/flash/flash-25268.html>
<http://www.bundestag.de/bundestag/parteienfinanzierung/rechenschaftsberichte/index.html>

⁸⁹ 15.10.2013, [spiegel.de](#), „Quandt-Spende an die CDU: Merkel und der Vorwurf der gekauften Politik“. 24.10.2013, [zeit.de](#), „Quandt-Familie spendete der FDP 210.000 Euro“

⁹⁰ 21.10.2010, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Merkel fordert bessere Kalkulation“

⁹¹ [wikireal.org_Stuttgart_21/Stresstest/Glaubwürdigkeit#Medienarbeit](#)

⁹² 20.10.2010, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Schwäbische Pflastersteine“

⁹³ Bildquelle: [sagen.at](#), „Die sieben Schwaben“