

Mutloser VGH vertut die Chance auf Aufklärung

Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim (VGH) verhandelte gestern am 02.07.2014 über die Aufhebung der Planfeststellungsbeschlüsse zum Stuttgart 21-Tiefbahnhof. Die Beweisanträge der Klägerseite zur Aufklärung des Leistungsrückbaus und der ausgeschlossenen Finanzierung wurden als „rechtlich unerheblich“ abgelehnt, es würden keine „neuen Tatsachen“ vorgetragen. Das Urteil soll heute ergehen. Während in der Verhandlung über die Verfassungskonformität der Mischfinanzierung keine Prognose gewagt wurde, hieß es zur Aufklärung des Leistungsrückbaus, zur Zeit des VGH-Urteils von 2006 bekannte Tatsachen würden jetzt eben lediglich anders bewertet. Dr. Christoph Engelhardt von WikiReal.org, Sachverständiger des Klägers für die Leistungsfrage: „Der VGH umgeht damit die Bewertung des Leistungsrückbaus und den Schaden für das Gemeinwohl.“

Der Kläger verlor vergangenen Oktober seine Wohnung, als das Haus für den Bau eines Tunnelportals nach Eilverfahren und vorzeitiger Besitzeinweisung abgerissen wurde. Inzwischen ruhen die Bauarbeiten wieder seit vielen Wochen. Bereits 2012 hatte der Kläger erneut einen planerischen Missgriff vorgebracht, nachdem aufgedeckt worden war, dass der Bahnhof, der die Kapazität verdoppeln soll, auf eine maximale Leistungsfähigkeit weit unter dem aktuellen Bedarf ausgelegt worden war. Dieser Rückbau der Leistungsfähigkeit war im Eilverfahren trotz „neuer Beweise“ nicht als „geänderte Sachlage“ gewertet worden, die die Rechtskraft des Beschlusses von 2006 durchbrechen könnte. Es hieß, die Einwände hätten schon vor Jahren erhoben werden sollen, als die neuen Beweise gleichwohl noch nicht bekannt waren. Selbst die erst 2012 bekannt gewordene „Dimensionierung“ der Fußgängeranlagen auf die Reisenden aus lediglich 32 Zügen, die am Anfang der Aufklärung des Leistungsrückbaus stand, gelte nicht als „neue Tatsache“. Wie auch die Zweifel an der Finanzierung, die auf dem Finanzierungsvertrag von 2009 gründen, der eine verfassungswidrige Mischfinanzierung vorsieht und keine zwingende Vereinbarung enthält für die Übernahme der inzwischen milliardenschweren Kostensteigerungen. An diesen will sich derzeit keiner der externen Projektpartner beteiligen und die Deutsche Bahn AG darf sie wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit nicht alleine tragen.

Eine „einzelne Stimme über dem Acker“ oder der „größte technisch-wissenschaftliche Betrugsfall“?

Dr. Christoph Engelhardt: „Es war uns wichtig, mit den Beweisanträgen klar zu machen, dass der neue Tiefbahnhof, der nach dem Finanzierungsvertrag eigentlich ein Verkehrswachstum von 50 % ermöglichen soll, die Leistungsfähigkeit des bestehenden Hauptbahnhofs dramatisch reduziert.“ Es wird dadurch ein Engpass auf einer europäischen Magistrale geschaffen. Die Bahn ließ vor Gericht mit Blick auf Engelhardt argumentieren: „Es kann doch nicht sein, dass eine einzelne Stimme über den Acker daherkommt und alles in Frage stellt, dabei hat es doch Professoren und Fachexperten gegeben.“ Dagegen wird der Nachweis des Leistungsrückbaus ausschließlich mit den Stimmen der Bahn geführt, d.h. mit den Dokumenten und Aussagen der Planfeststellungsgutachter, die die wahre Kapazität des Bahnhofs jahrelang verschleiert hatten. Engelhardt: „Mit der Ablehnung der entsprechenden Beweisanträge verlässt den VGH leider der Mut, den größten technisch-wissenschaftlichen Betrugsfall Deutschlands aufzuklären.“

Anhang: Kommentar von C. Engelhardt

Herr Engelhardt, welche Bedeutung hat die Ablehnung der Beweisanträge durch den VGH?

„Der VGH macht deutlich, dass in Deutschland der Bestandschutz eines Planfeststellungsbeschlusses offenbar ein höheres Rechtsgut ist als die Aufklärung eines Schadens für das Gemeinwohl in Form einer milliardenteuren Verstümmelung der Verkehrsinfrastruktur.

Mir als Wissenschaftler ist das unverständlich. Als »neue Tatsachen« gelten anerkanntermaßen auch neue wissenschaftliche Erkenntnisse. Das ist der Gang der Wissenschaft, dass mit den neuen Erkenntnissen nicht nur Neuland betreten wird, sondern häufig frühere Irrtümer aufgeklärt werden. Und es gibt auch Betrugsfälle in der Wissenschaft. Deren Aufklärung kann aber nicht etwa zu dem Zeitpunkt einer Gerichtsverhandlung eingefordert werden. Diese Aufklärung unterliegt gleichermaßen dem fortschreitenden Erkenntnisprozess, der sich nicht vorzeitig erzwingen lässt.

Ein Bürger sollte einen Vertrauensschutz genießen, er darf nicht befürchten müssen, dass Gutachter vor Gericht den zum Ausbau des Verkehrs geplanten Bahnhof tatsächlich als Rückbau unter den aktuellen Bedarf auslegen und dennoch als „ausreichend“, „zukunftsicher“ und „optimal“ bemessen bezeichnen.

Von dieser Entscheidung geht das Signal an die Konsortien zukünftiger Großprojekte aus: Haltet Informationen so lange zurück wie möglich, stellt viele Gutachter auf, gebt ihnen die Ergebnisse vor, tretet vor Gericht mit einer Schar von Professoren und Anwälten auf, produziert Gerichtskosten, dann könnt ihr auch Großprojekte gegen das Gemeinwohl durchsetzen, weil kein kleiner Mann, dem das Haus über dem Kopf weggerissen wird, sich dagegen zur Wehr setzen kann!

Das Gericht verlangt vom Bürger zur Aufklärung der systematisch zurückgehaltenen Informationen geradezu hellseherische Fähigkeiten.“

Anhang: Die abgelehnten Beweisanträge zur Leistungsfähigkeit in Kurzform

Zum Hintergrund: Der bestehende Kopfbahnhof leistet heute wie zur Zeit der Auslegung von S21 rund 38 Züge pro Stunde, Stuttgart 21 müsste für das geplante Wachstum rund 50 Züge leisten. Links:

Eingesandte Beweisanträge: http://wikireal.org/w/images/a/af/2014-07-02_Beweisantraege.pdf

Stellungnahme C. Engelhardt: http://wikireal.org/w/images/7/7f/2014-06-06_Stellungnahme.pdf

1. Beziehung des Gutachtens von Prof. Gerhard Heimerl von 1997 mit dem Auslegungsszenario mit maximal 32 Zügen pro Stunde. Dieser wichtigste Parameter des Gutachtens wurde entgegen den Regeln der Technik nicht ausgewiesen, sondern musste aus Grafiken im Anhang rekonstruiert werden. Das Szenario war lediglich als „ausreichend und optimal dimensioniert“ charakterisiert worden.
2. Einvernahme Prof. Heimerl als Zeuge für die Auslegung von Stuttgart 21 auf 32 Züge pro Stunde.
3. Beziehung der Gutachten von Prof. Wulf Schwanhäußer von 1994 und 1997 zum Beleg, dass für den „starken Fahrgastwechsel“ in Stuttgart mind. 3 Minuten Haltezeit anzusetzen sind und außerdem ohne den Ausbau des Pragtunnels (Planfall) S21 auf 32,8 Züge pro Stunde limitiert ist, dennoch den Bahnhof im Ergebnis als „optimal bemessen“ bezeichnete.
4. Einvernahme Prof. Schwanhäußer als Zeuge dafür, dass Stuttgart 21 bei 35 Zügen pro Stunde 10 Gleise benötigen würde, und auf 32,8 Züge pro Stunde beschränkt ist.
5. Beziehung der Personenstromanalyse von Durth Roos von 2009, die erst 2011 öffentlich geworden war, zum Beleg, dass die Fußgängeranlagen lediglich für die Reisenden aus 32 Zügen pro Stunde „dimensioniert“ wurden und selbst dann nicht das angestrebte Qualitätsziel erreichen.
6. Einvernahme des Autors der Personenstromanalyse zum Beleg dieser Aussagen.
7. Einvernahme Prof. Ullrich Martin als Zeuge dafür, dass seine Untersuchung von 2005 mit einem „optimalen Leistungsbereich“ von „42 bis 51 Zügen pro Stunde“ für Stuttgart 21 „auftragsgemäß“

nicht die Engpässe in den Zuläufen berücksichtigte und wie von ihm jüngst eingestanden, die Kapazität bei der angewandten Methode „am unteren Ende“ der angegebenen Spanne nahe 42 Zügen zu sehen ist. (Nach Korrektur der viel zu kurzen Haltezeit von im Mittel 1,6 Minuten bleiben auch hier weniger als 32 Züge pro Stunde.)

8. Einvernahme Prof. Schwanhäußer als Zeuge dafür, dass mit der von ihm mehrfach zur Rechtfertigung der Kapazität eingesetzten anerkannten Kenngröße des Belegungsgrads Stuttgart 21 bei einer realistischen Haltezeit den heutigen Verkehr nicht bewältigen kann.
 9. Beziehung des Gutachtens von Prof. Heimerl von 1994 zum Beleg, dass die Leistungsfähigkeit eines Durchgangsbahnhofs wesentlich von der mittleren Haltezeit abhängt und „übliche“ Werte des Belegungsgrad bei rund 50 % liegen.
 10. Einvernahme Dr. Christoph Engelhardt als Zeuge dafür, dass der Fahrgastwechsel in Stuttgart überdurchschnittlich hoch ist und eine Haltezeit inkl. Pufferzeiten von rund 5 Minuten ähnlichen Bahnhöfen und der Forderung des Landes entspricht. Mit realistischen 5 Minuten Haltezeit sind nach dem Belegungsgrad im neuen Tiefbahnhof nur noch rund 30 Züge möglich.
 11. Beziehung des Fahrplans Stuttgart Hbf von 2011 zum Beweis, dass in der Spitzenstunde ab 06:50 Uhr 39 Züge fahren.
 12. Einvernahme Dr. Christoph Engelhardt als Zeuge für die korrekte Zählung der 39 Züge.
 13. Beziehung der Arbeiten zur Kapazität des Kopfbahnhofs von Vieregge/Rössler mit der Überprüfung durch die NVBW von 2011 zum Beleg der Kapazität des Kopfbahnhofs von mind. 50 Zügen.
 14. Einvernahme Dr. Christoph Engelhardt als Zeuge für den Rückbau der Leistungsfähigkeit des durch Stuttgart 21 auf rund 32 Züge pro Stunde, weit unter die aktuelle Kapazität und den aktuellen Bedarf.
- Hinzu kommen noch die Beweisanträge 15 bis 19 zum Thema der Finanzierung mit den Zeugen Ex-OB Wolfgang Schuster, Gemeinderat Hannes Rockenbauch, Technik-Vorstand der Bahn Dr. Volker Kefer und Staatssekretär Michael Odenwald aus dem Bundesverkehrsministerium.
20. Beziehung des Schreibens des Eisenbahnbundesamtes vom 13.01.2006 an die DB Projektbau zum Beleg, dass damals das Betriebskonzept nicht realisierbar und die Planrechtfertigung für Planfeststellungsabschnitt 1.3 nicht gegeben war.