

Stuttgart 21 ist schon lange tot – und keiner hat's gemerkt

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,
Stuttgart 21 ist schon lange tot – und keiner hat's gemerkt!

Stuttgart 21 ist ein Rückbau der Leistungsfähigkeit¹ und damit nicht genehmigungsfähig, die Planrechtfertigung ist entfallen, eigentlich hat sie nie vorgelegen. Und trotzdem beschäftigen wir uns noch mit Planänderungen!?! – In diesem Juni habe ich das Landesverkehrsministerium informiert,² dass die Originalunterlagen der Planfeststellung den Rückbau belegen. Im Juli haben wir eine Pressekonferenz dazu abgehalten.³ Eine Stellungnahme des Ministeriums gibt es dazu bisher nicht. Die „Begleitung“ des Projektes durch die Landesregierung ist so wenig kritisch wie die Bahn konstruktiv ist! Es ist Zeit, dass man sich der Wahrheit stellt.

Immer wieder wird die Volksabstimmung bemüht. Hat sie uns denn verboten, weiter hinzuschauen, – hat sie uns das Denken untersagt? Viele gingen in der Volksabstimmung gerade von einer Leistungssteigerung durch S21 aus, – das ist auch Vertragsgrundlage im Finanzierungsvertrag und Grundlage der Planfeststellung. Ist dies nach der Volksabstimmung null und nichtig, darf jetzt jede Voraussetzung entfallen? Der Staatsgerichtshof hat die Falschinformationen vor der Volksabstimmung durchgewunken, – die zur Leistungsfähigkeit sogar ohne jede Begründung in der Sache.⁴ Kann ein solcher Prozess der Desinformation überhaupt ein verbindliches Ergebnis liefern?

Dass Bürgerbeteiligung ein hohles Wort ist, Beschäftigungstherapie und reines Deckmäntelchen, wissen wir inzwischen. Und wir konnten es erneut sehen im Filderdialog, mit dem nur die zusätzlichen Kosten der ohnehin notwendigen Umplanung abgewälzt werden sollten.

Was ist denn überhaupt verbindlich in diesem Projekt, vor dem sich hohe Güter wie Denkmalschutz, Mineralwasserschutz, Naturschutz, und Brandschutz in einem warmen Regen von Ausnahmegenehmigungen auflösen? Was ist denn noch verbindlich, wenn selbst die vor einem Millionenpublikum inszenierte Faktenschlichtung von 2010 ohne jede Relevanz ist! – Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat dazu festgestellt, dass die erzielten Vereinbarungen im „außerrechtlichen Raum“ stehen, also nichts wert sind.⁵ So auch der Stresstest, er ist eine Showveranstaltung ohne einklagbare Leistungszusage und voller Fehler, die die Leistung übertreiben,⁶ wie wir auf WikiReal.org dokumentiert haben.

Was ist denn überhaupt verbindlich in dem Projekt Stuttgart 21? Wenn wir uns allein anschauen, welche verschiedenen Leistungsfähigkeiten mit der größten Ernsthaftigkeit versprochen wurden (Abb. 1):⁷ 35 Züge,⁸ 39,⁹ 44,¹⁰ 49,¹¹ 51,¹² 60,¹⁰ 70¹³ oder sogar rund 100 Züge¹⁴ in der Spitzenstunde! Als Physiker kann ich da nur lachen! Wären die Ingenieurwissenschaften so ungenau, könnten wir uns jede Planung sparen.

Der Öffentlichkeit gegenüber wurden vollkommen un belegte und haltlose Versprechungen gemacht.¹³ – Noch heute ist im Turmforum das

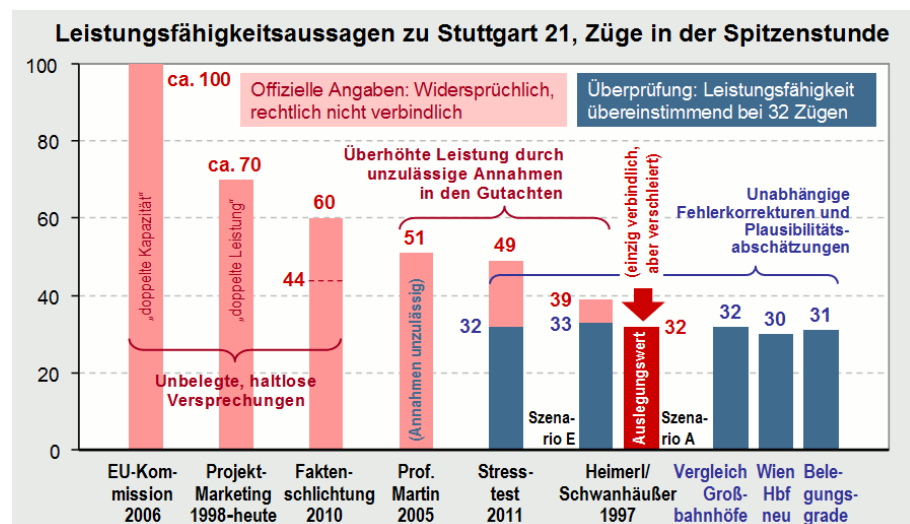


Abb. 1: Die offiziellen Leistungsfähigkeitsaussagen widersprechen sich gegenseitig. Die Gutachten von 1997 und 2005, die dem VGH-Urteil von 2006 zugrunde liegen, wie auch der Stresstest von 2011 liefern überhöhte Leistungswerte aufgrund zu optimistischer Annahmen. Demgegenüber liegen alle unabhängigen Plausibilitätsabschätzungen wie auch die möglichen Fehlerkorrekturen bei rund 32 Zügen pro Stunde. Dem Wert, auf den der Bahnhof 1997 tatsächlich in "Szenario A" ausgelegt worden war, der aber über alle Jahre verschleiert wurde.

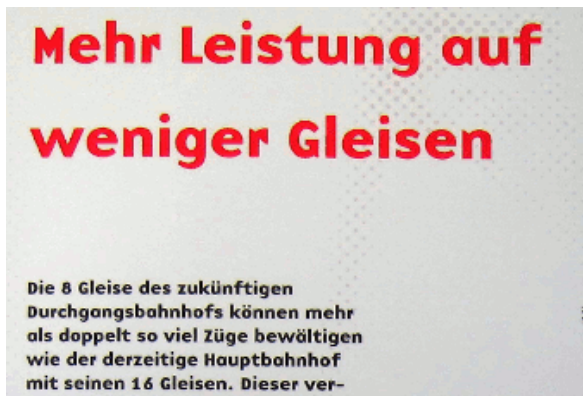


Abb. 2: Das unhaltbare Versprechen von der doppelten Leistung ggü. dem Kopfbahnhof wird auch heute noch verbreitet! Informationszentrum zu S21 im Turmforum, Stuttgart Hbf, gesichtet am 10.01.2012.

falsche Versprechen von der doppelten Leistung ggü. dem Kopfbahnhof zu lesen (Abb. 2)! – Der EU wurde gar die doppelte Kapazität versprochen!¹⁴ Korrigiert wurden diese Aussagen nicht einmal, als die eigentlichen Gutachten viel weniger Kapazität ermittelt hatten!

Und selbst diese Gutachten sind voller schwerer methodischer Fehler, die die Leistung schönrechnen: So wurde dort von 2 Minuten Haltezeit ausgegangen. Prof. Heimerl rechtfertigte das mit den Mindest- bzw. Mittelwerten in Deutschland. – Klein-Bimmlingen ist aber kein Maßstab für Stuttgart! In Stuttgart haben wir einen der höchsten Fahrgastwechsel in Deutschland,¹⁵ vergleichbar mit Köln oder Hannover – und dort hält praktisch kein Zug kürzer als 3 Minuten.¹⁶ Prof.

Martin hatte sogar Haltezeiten bis herab zu 1 Minute angesetzt.¹² – Wird man bei S21 die Fahrgäste auffordern, zum Ein- und Ausstieg auch die Fenster zu benutzen?

Es ist unwissenschaftlich, – wenn für Stuttgart die Realität eines großen Umsteige- und Knotenbahnhofs ignoriert wird. Und es ist auch schon früh kritisiert worden: 1994 von Prof. Schwanhäuser, der hatte eben die 3 Minuten Haltezeit zur Voraussetzung einer „zukunftsicheren Bemessung“ gemacht.⁸ Seine damalige Aussage entspricht maximal 30 Zügen für das, was jetzt gebaut wird. – Mir als Naturwissenschaftler ist es unbegreiflich, wie derselbe Professor diese klare Leistungsgrenze in späteren Jahren erst auf 39 Züge⁹ und dann sogar auf über 50 Züge¹⁷ erhöhen konnte (Abb. 3)? – Nur einer dieser Werte kann richtig sein!

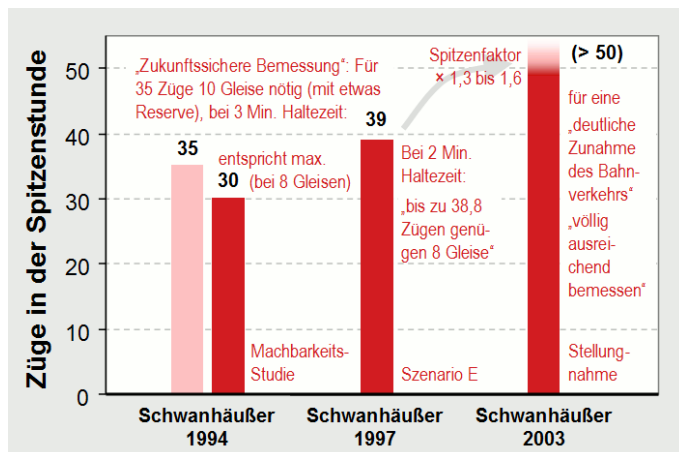


Abb. 3: Dehnbarkeit einer gutachterlichen Aussage: Prof. Schwanhäuser erhöhte die Leistungsgrenze für S21 in zwei großen Schritten, ohne dass sich die Planung geändert hätte.

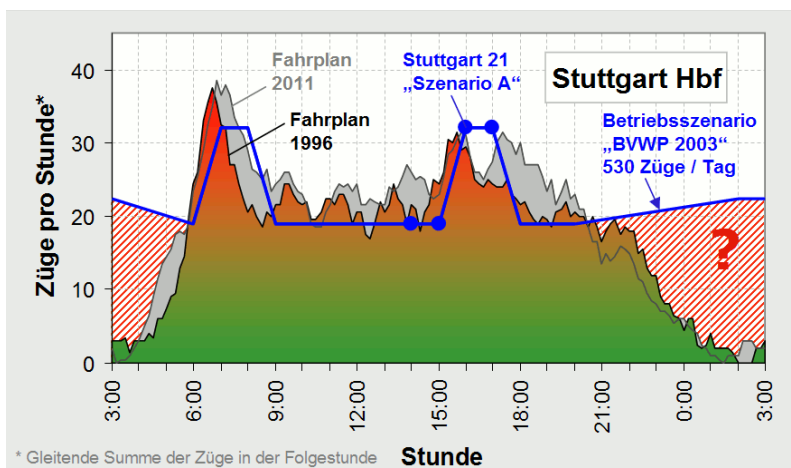


Abb. 4: Nachts mehr Züge als mittags! – Unsinn als Basis der Planfeststellung. Das Betriebsprogramm für die Auslegung von Stuttgart 21 „Szenario A“ (je 2 Stunden Haupt- und Nebenverkehrszeit) bildet spürbar weniger Verkehr ab, als etwa der Fahrplan 1996 oder 2011. Werden die 530 Züge des zugehörigen Tagesprogramms „BVWP 2003“ auf den Tag verteilt, ergeben sich nachts mehr Züge als mittags.

Die Genehmigungsbehörde, der Verwaltungsgerichtshof, die Öffentlichkeit, die Parlamente und die Regierungen wurden getäuscht. Mit einem Betriebsprogramm, das in der Spitzenstunde deutlich weniger Leistung erbringt als der heutige Bahnhof, sollte nachgewiesen werden, dass im Tagesprogramm ein gigantisches Wachstum von bis zu plus 80 %¹⁸ möglich wäre!! Das setzt voraus, dass in der Nacht Unmengen (leerer) Züge fahren müssten (Abb. 4).¹⁹

Man hat noch weiter getrickelt und die sogenannten Abstellfahrten so gut wie abgeschafft

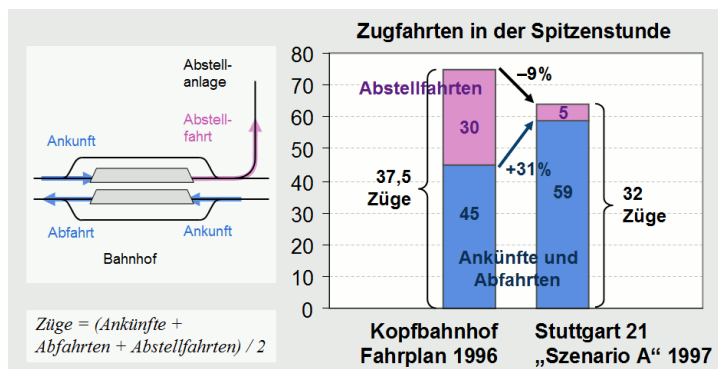


Abb. 5: Das „Kunststück“, dass ein hohes Wachstum an Reisen mit deutlich weniger Zügen bewältigt werden soll, gelang nur durch die weitgehende Reduktion der sogenannten Abstellfahrten. In den Stoßzeiten geht die Nachfrage vor allem in eine Richtung und aus Wirtschaftlichkeitsgründen müssen dann leere Züge abgestellt oder bereitgestellt werden. Diese Abstellfahrten wurden in den Leistungsfähigkeitsgutachten entgegen dem Bedarf drastisch zurückgefahren. Man unterstellt dabei, dass zukünftig bspw. morgens nahezu so viele Leute nach Stuttgart hereinfahren wie heraus.

(Abb. 5). D.h. man unterstellt, dass die Pendler, die etwa morgens nur nach Stuttgart hereinfahren wollen, sich bei S21 gleich wieder in den Zug setzen und nach Hause fahren, – nur damit die tollen Durchbindungen ausgelastet sind. All diese Manipulationen sind ohne bahntechnisches Know-how, nur mittels Textvergleich und Grundschulmathematik aus den Originalunterlagen zu entnehmen.

Was aber letztendlich bei meinen Analysen herauskam, schlägt dem Fass den Boden aus. Nur das sogenannte „Szenario A“ ist rechtlich relevant und nur im Kleingedruckten war zu finden, dass Stuttgart 21 von Anfang an auf nur 32 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt war.²⁰ Dies wurde all die Jahre verschleiert.

Der Kopfbahnhof dagegen kann 50 Züge in der Stunde!²¹ Damit ist die Planrechtfertigung entfallen. Daher fordere ich Verkehrsminister Hermann auf, die sofortige Kündigung des Finanzierungsvertrags zu prüfen! Dort waren noch 50 % Verkehrswachstum zugesagt worden,²² was wir bekommen ist aber ein Kapazitätsminus von 30 %!

Einzelnachweise

- ¹ http://www.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung
- ² Email vom 18.06.2012, 10:01 Uhr und Telefonate
- ³ 18.07.2012, SWR Fernsehen, Landesschau aktuell 19:45 Uhr, „Zweifel an Leistungsfähigkeit“ (youtube). 18.07.2012, zvw.de, Waiblinger Kreiszeitung: „Technikwunder Stuttgart 21“. 19.07.2012, stuttgarter-zeitung.de, „Neue Zweifel an Kapazität des Tiefbahnhofs“. 18.07.2012, [bei-abriss-aufstand](http://bei-abriss-aufstand.de)

Diese Kritik wurde in das aktuelle VGH-Verfahren gegen den Hausabriss in der Sänglerstraße eingebracht. Die Bahn bezog dazu Stellung, vermag aber kein einziges Sachargument vorzubringen. Meine Kritik ist nicht entkräftet. Und auch das Gericht übergeht die sachliche Argumentation,²³ weshalb eine Anhörungsrüge eingereicht wurde, – und jetzt übrigens auch Verfassungsbeschwerde. Ich fordere, dass bei den Leistungsmanipulationen nicht weiter weggeschaut wird!

Noch ein Punkt ist mir wichtig: Wir S21-Kritiker werden häufig als Wutbürger bezeichnet, oft abwertend, im Sinne einer „blinden Wut“. Unsere Wut kommt aber vom Hinschauen. Weil wir uns informiert haben und eine Meinung gebildet haben, sind wir wütend. – Sind die anderen alle die

braven bzw. normalen Bürger? – Nein es gibt weitere Typen, nicht nur den Wutbürger. Ich las jetzt den Begriff „Dumfbürger“. Dieser Typ Mensch glaubt, eine Meinung zu haben, ohne dass er sich eine zu bilden braucht. Er glaubt den Autoritäten, ohne zu hinterfragen. – Das ist bequem. – Er glaubt Recht zu haben, weil er mit der Masse heult. Und dieser Typ spielt eine besonders große Rolle bei S21.

Ich sage: Benutzt euren Kopf für eure eigenen Gedanken. Das ist der Unterschied zwischen Konsum und Aufklärung, also selbstständigem Denken. Eine eigene Meinung muss man sich bilden, das ist Arbeit, man muss sich informieren und man muss Zweifel und Verunsicherung zulassen. Und: – Danach seine Meinung zu ändern, ist überhaupt keine Schande, es ist ein Zeichen von geistiger Aktivität. – Ich sage daher: Rechtshaberei ist dumpf, Lernfähigkeit ist Trumpf!

Stuttgart 21 ist schon lange tot, – es wird Zeit, dass es jemand merkt! Es hilft nicht wegzuschauen. Wollen wir die Zukunft gewinnen, müssen wir bereit sein, Fehler zu korrigieren.

Vielen Dank.

⁴ [.de](http://www.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung), „Presseerklärung WikiReal: Stuttgart 21 – Von Anfang an als Rückbau geplant!“. Siehe auch: Vortrag C. Engelhardt vom 18.07.2012 in Waiblingen (fluegel.tv, schaeferweltweit.wordpress.com)

⁴ 22.05.2012, Staatsgerichtshof, Beschlüsse vom 22.05.2012 ([link](#)), dort bes. GR (V) 1/12 ([pdf](#)), S. 3 f

⁵ 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.
- 6 http://www.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest
 - 7 Ein wichtiger Vergleichswert ist die Auslegung des neuen Wiener Hauptbahnhofs (2. Säule von rechts), der gleich groß gebaut wird wie Stuttgart 21 (8 Gleise im Fern- und Regionalverkehr) und auf nur 30 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt ist. Wenn für Stuttgart 49 Züge und mehr geplant sind, was können dann die Stuttgarter so viel besser als die Wiener? S.a. C. M. Engelhardt, "Stuttgart 21: Leistung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen", in "Eisenbahnrevue International", Heft 6/2011, S. 306-309 ([pdf](#)). http://www.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest/Plausibilisierung
 - 8 Wulf Schwanhäüßer, „Eisenbahnbetriebswissenschaftliches Gutachten zur Kapazität des geplanten Bahnhofes Stuttgart Hbf Tief im Vergleich mit dem bestehenden Kopfbahnhof“, 11.1994
 - 9 Wulf Schwanhäüßer, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 3, Leistungsverhalten und Bemessung des geplanten Stuttgarter Hauptbahnhofs und seiner Zulaufstrecken“, Verkehrswissenschaftliches Institut der RWTH Aachen, 20.07.1997
 - 10 44 Züge enthielt der konfliktträchtige Fahrplan der Faktenschlichtung und 60 Züge waren bei dem Ausbau der Zuläufe angegeben worden (27.11.2010, 8. Tag der Faktenschlichtung, hier nicht näher besprochen, da auch nicht durch ein Gutachten oder eine Simulation belegt)
 - 11 DB Netz AG, „Stresstest Stuttgart 21, Fahrplanrobustheitsprüfung“, 30.06.2011 ([pdf](#): [Teil 1](#), [Teil 2](#), [Netzgrafik](#)). SMA u. Partner AG, „Audit zur Betriebsqualitätsüberprüfung Stuttgart 21“, 21.07.2011 ([pdf](#))
 - 12 Ullrich Martin et al. (VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH), „Vergleich der Leistungsfähigkeiten und des Leistungsverhaltens des neuen Durchgangsbahnhofes (S21) und einer Variante umgestalteter Kopfbahnhof (K21) im Rahmen der Neugestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs (Abschlussbericht).“ Veröffentlicht in: Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.): Stuttgart 21 – Diskurs, Stuttgart 2007, S. 2287–2369 ([pdf](#))
 - 13 Projektmagazin 1998, S. 1: „... kann die Zahl der Ankünfte und Abfahrten in der Hauptverkehrszeit mehr als verdoppelt werden.“ Projektmagazin Frühjahr 2002: „Mehr als doppelt so viel Züge wie bisher können den neuen Durchgangsbahnhof anfahren“. 10.2007, DB Infrastruktur ProjektBau, „Neubauprojekt Stuttgart – Ulm, Fragen und Antworten zum neuen Verkehrskonzept für Stuttgart und die Region“ ([pdf](#), S. 4: „Stichwort Zukunftsfähigkeit: Der Durchgangsbahnhof wird schon bei seiner Eröffnung die doppelte Leistungsfähigkeit des heutigen Hauptbahnhofs haben.“
 - 14 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 Neubau-strecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21“ - 2007-DE-17200-P - auf dem Gebiet der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) ([pdf](#)). 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“
 - 15 Für den Regionalverkehr werden in Stuttgart 84 % Ziel- und Quellverkehr angegeben: 16.08.1995, Antwort der Bundesregierung, „Ziel- und Quellverkehr im Zusammenhang mit S21 (Bundestagsdrucksache 13/2161, [pdf](#)). Hieraus lässt sich abschätzen, dass die Anzahl der ein- und aussteigenden Personen (mit Umsteigern) rund 94 % der Reisenden beträgt.
 - 16 Lediglich in Hannover gibt es tagsüber einen Zug mit 2 Min. Haltezeit, allerdings außerhalb der Hauptverkehrszeit (Auswertung Fahrplan 2011)
 - 17 21.02.2003, Wulf Schwanhäüßer, „Entgegnungen auf die Einwendungen gegen das Projekt Stuttgart 21“, S. 24-31: Schwanhäüßer führte einen „Spitzenfaktor“ von 1,3 bis 1,6 ein, der angewendet auf seine in 1997 genannte Maximalkapazität von 39 Zügen pro Stunde auf 51 Züge oder mehr führt.
 - 18 Noch in 1999 warb die DB-Projekt GmbH mit +50 % (Fernverkehr) bis +80 % (Nahverkehr) Kapazität. Später wurden ähnliche Verhältnisse durch nicht vergleichbare Zahlen suggeriert: [PFB 1.1](#), S. 154
 - 19 Planfeststellungsbeschluss ([PFB 1.1](#), S. 203, 204) und Entscheid des VGH von 2006 ([landesrecht-bw.de](#), Rn. 57-59) geben die Ganztageszahl des Betriebsszenarios „BVWP 2003“ als Grundlage der Zukunftssicherheit an. Dass dieses Programm in „guter bis sehr guter Betriebsqualität“ abgewickelt werden kann, soll mit dem Stundenprogramm „Szenario A“ nachgewiesen worden sein. Zusammengesetzt ergibt das, dass nachts mehr Züge fahren müssten als mittags.
 - 20 Gerhard Heimerl, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil II, Kapazitätsreserven beim geplanten Stuttgarter Hauptbahnhof sowie beim Betriebskonzept Stuttgart 21“, 1997, Anl. 21-24
 - 21 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“
 - 22 „Betriebsszenario“, Anlage 3.2a Anhang 1 zum Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009, Ziff. 3.2, S. 6
 - 23 20.08.2012, vghmannheim.de, „Stuttgart 21: Planfeststellung für Talquerung mit neuem Hauptbahnhof hat Bestand; Eilantrag erfolglos“. 13.08.2012, VGH Baden-Württemberg Beschluss vom 13.8.2012, 5 S 1200/12 ([Urteilsbegründung](#))