

From: WikiReal / Dr. Christoph Engelhardt

To: [Hickmann Gerd](#) ; [Morhard Peter](#) ; [Schlotz-Pissarek Oliver](#) ; [Rüdiger Dr.Grube](#) ; [Volker Dr.Kefer](#) ; [Hermann Winfried](#) ; [Fundel Georg](#) ; [Schuster Wolfgang](#) ; [Kuhn Fritz](#) ; [Wopperer Jeanette](#) ; [Bopp Thomas](#) ; [Bergdolt Daniela](#) ; [Holznagel Reiner](#) ; [Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland](#) ; [Eisenbahn Bundesamt](#) ; [Rechnungshof BW](#) ; [Hofreiter Anton](#) ; [OLAF European Anti Fraud Office](#) ; [Bundesverkehrsminister Ramsauer](#) ; [Geissler Heiner](#) ; [Bundeskanzlerin Angela Merkel](#) ; [Prof. Heimerl](#) ; [Prof. Schwanhäußner](#) ; [Prof. Martin](#) ; [Bundespräsident Joachim Gauck](#)

Sent: Friday, December 07, 2012 4:51 PM

Subject: Stuttgart 21: Finanzierungsvertrag sieht einen unerreichbaren Ausbau vor, er erscheint daher kündbar

Sehr geehrte Vertreter der Finanzierungspartner des Projekts Stuttgart 21, sehr geehrte Vertreter des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG (soweit Email-Adressen bekannt unter BCC angeschrieben)

entnehmen Sie bitte der Anlage mein Positionspapier zu der Frage, ob das Leistungsversprechen im Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 erfüllbar ist (online herunterladbar [hier](#)). Der vereinbarte deutliche Ausbau auf 530 Züge am Tag ist offensichtlich mit einem bedarfsnahen Betriebsprogramm aufgrund der laut Planfeststellung bestätigten Beschränkung auf rund 32 Züge pro Stunde nicht erreichbar (zum Vergleich: heute fahren im Kopfbahnhof in der Spitze rund 38 Züge pro Stunde, seine Kapazität rund [50 Züge](#) pro Stunde).

Nach eingehender fachlicher Prüfung komme ich zu dem Ergebnis, dass der Finanzierungsvertrag aus Verantwortung für die Verkehrsinfrastruktur des Landes und die Haushaltsgrundsätze der Finanzierungspartner zu kündigen wäre (§ 314 BGB).

Es ist nicht anzunehmen, dass Sie als Finanzierungspartner verantworten können, dass die im Finanzierungsvertrag vereinbarten Zugzahlen nur auf dem Papier durch (leere) Phantomzüge in der Nacht erreicht werden können.

Die wesentlichen Analysen, warum die Gutachten der Planfeststellung nicht den allgemein anerkannten Regeln der Technik folgen und warum allenfalls 32 Züge pro Stunde ein plausibler Leistungswert für S21 sind, finden Sie in dem hier verlinkten Dokument zusammengefasst: "[2012-10-25 Stuttgart 21 - Leistungsfähigkeit lag nie vor](#)". Bei Interesse kann auch die gutachterliche Stellungnahme aus dem aktuell vor dem Bundesverfassungsgericht rechtshängigen Verfahren zur Verfügung gestellt werden.

Der sogenannte "Stresstest" mit vermeintlich 49 Zügen pro Stunde entstand wie andere Vereinbarungen der Schlichtung im „außerrechtlichen Raum“ (VG Stuttgart 5 K 405/12). Die Bahn vermag auf Anfrage des Stern (44/2012, S. 55) nicht zu bestätigen, dass er eine "einklagbare" Leistungszusage bietet. Der Stresstest ist auch grob fehlerhaft: Die wesentlichen leistungserhöhenden Fehler wurden von der Deutschen Bahn AG schon eingestanden (zuvor genanntes Dokument, sowie [hier](#) S. 8-10). Die Bahn hat mit der Dimensionierung der Personenzugänge auf die Reisendenzahlen von genau 32 Zügen pro Stunde die Planung des Rückbaus weiter belegt.

Stuttgart 21 erscheint als ein "planerischer Missgriff". Die Unerfüllbarkeit der Wachstumszusage kann jeder einzelne der Finanzierungspartner anhand der Original-Unterlagen der Planfeststellung nachweisen. Nach meinem Eindruck wären die Finanzierungspartner im Falle der Nicht-Kündigung in der Pflicht, die vorgelegte Argumentation im Einzelnen öffentlich zu widerlegen, um den Verdacht der Untreue oder der Verletzung von Aktionärsinteressen zu vermeiden.

Eine Kopie des Schreibens geht Ihnen (bei den Aufsichtsräten nur dem Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Felcht) auch per Einschreiben zu.

Sehr geehrte weitere Adressaten,

ich bitte um Beachtung und ggf. weitere Veranlassung:

Eisenbahn-Bundesamt (EBA): Entnehmen Sie bitte der Anlage meine Argumentation, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 28.01.2005 durch Angaben erwirkt wurde, die in wesentlicher Beziehung unrichtig oder unvollständig waren. Die allgemein anerkannten Regeln der Technik wurden verletzt. Eine Rücknahme der Baugenehmigung ist demnach nach § 48 VwVfG zu prüfen. Wird eine Prüfung der Kapazität von S21 ggf. durch die Projektgruppe „Aktive Kapazitätsüberwachung“ durchgeführt?

Bundesverkehrsministerium, Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer: Ihr Haus beantwortete die Anfrage, ob Stuttgart 21 ein genehmigungspflichtiger Rückbau der Schieneninfrastruktur des Bundes ist, sinngemäß wie folgt (Antwort zu [Frage 71](#)): Ob Stuttgart 21 zu klein ausfällt, braucht erst kurz vor Fertigstellung des Projekts geklärt zu werden (Verfahren nach § 11 AEG). Ihr Ministerium steht in dieser Frage mehrfach in der Pflicht: Es beaufsichtigt das EBA in der Aufrechterhaltung der Kapazität der Schienenwege (siehe zuvor). Für den Bund als Eigner der Deutschen Bahn, hängt der Unternehmenserfolg von der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur ab. Und nicht zuletzt durch die Aufgabendefinition des BMVBS: „Mit einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur schafft das Bundesverkehrsministerium eine wichtige Voraussetzung für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit.“ Inwieweit ist die Prüfung der Frage des Rückbaus zu einem Zeitpunkt, wenn es zu spät ist, mit dieser Verantwortung kompatibel? Lässt sich so [Zukunftsfähigkeit](#) sicherstellen?

Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags, Herrn Anton Hofreiter, Vorsitzender: Die milliardenteure Kapazitätsreduktion im Stuttgarter Bahnknoten mindert nicht nur wirtschaftlichen Erfolg der in Bundesbesitz befindlichen Deutschen Bahn AG, sie schafft auch einen Engpass an einer Schlüsselstelle der deutschen Schieneninfrastruktur. Kann der Bundestag der Umsetzung dieses Vorhabens zustimmen?

Landesrechnungshof Baden-Württemberg: Hiermit übermittle ich Ihnen wesentliche Argumentationen zu dem aus meiner Sicht prüfungswürdigen Sachverhalt der Co-Finanzierung des gesetzlich nicht zulässigen Rückbaus (Planrechtfertigung entfallen) des Eisenbahnknotens Stuttgart durch die Landesregierung BW. Für die Übermittlung des Aktenzeichens unter dem die Bearbeitung erfolgt wäre ich dankbar.

Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland: Als ein „Hauptziel“ und eine „Bedingung“ für den Zuschuss wurde in dem Projekt „Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21“ - 2007-DE-17200-P - (TEN-V) die [Verdopplung der Leistungsfähigkeit](#) des Stuttgarter Hauptbahnhofes in den verbindlichen Anhang der Entscheidung zur Förderung des Projekts aufgenommen. Die geförderten Arbeiten werden überdies ausdrücklich als maßgeblich für die [Kapazitätsverdopplung](#) bezeichnet. Kann die Förderung weiter gewährt werden, wenn die Kapazität statt des zugesagten Ausbaus um +100 % dagegen vielmehr um –30 % reduziert wird und auf der europäischen Magistrale ein heute nicht vorhandener Engpass geschaffen wird? Ist diese Förderung nicht aufgrund der mutmaßlich gegen besseren Wissens abgegebenen unrichtigen Zusage zurückzufordern?

Europäische Betrugsbehörde (OLAF): (1) (Siehe zuvor.) Allein schon gegenüber der Leistung nach Fahrplan im Kopfbahnhof (die Kapazität liegt in der Regel deutlich höher) von rund 38 Zügen in der Spitzenstunde war für Stuttgart 21 ein Rückbau um rund –15 % planfestgestellt worden (siehe Anlage). Selbst die höchste gutachterliche Aussage von 51 Zügen (Prof. Martin 2005, wenngleich methodisch grob falsch) lag nur rund ein Drittel über der Fahrplanleistung. Demzufolge erfolgte die Zusage der Kapazitätsverdopplung ggü. der Europäischen Kommission wider besseren Wissens. **(2)** In der [Entscheidung](#) über die Förderung findet sich auch die Aussage: "Alle acht Bahnsteigkanten sind [...] aufgrund entsprechender Weichenverbindungen aus allen Richtungen in alle Richtungen befahrbar." Dies ist ausweislich des [Gleisplans](#) von Stuttgart 21 nicht gegeben, da jeweils nur 5 Bahnsteigkanten aus jeder Richtung erreichbar sind. Dies erscheint als weitere unzutreffende Zusage für die in der Beantragung der Förderung. **(3)** Desweiteren wurden der EU offenbar [unrichtige Projektfortschritte](#) gemeldet. So heißt es zum Projektfortschritt zum Stand 31.12.2011, die Baugenehmigung für den „Flughafenbereich“ wäre erteilt. Dies ist aber nicht richtig, ein Planfeststellungsbeschluss für den entsprechenden Planfeststellungsabschnitt 1.3 lag zu keiner Zeit vor. In 2012 wurde darüber hinaus mit dem sogenannten "Filderdialog" eine grundlegende Neuplanung diskutiert. Es hat somit den Anschein, dass die Förderung durch die Europäische Kommission mit unrichtigen Angaben beantragt und der Projektfortschritt unzutreffend gemeldet wurde. Inwieweit die Förderung betrügerisch erlangt wurde, scheint geprüft werden zu müssen.

Bund der Steuerzahler Deutschland, Herr Reiner Holznagel: Das Projekt Stuttgart 21 ist aufgrund des geplanten und faktischen Rückbaus der Schieneninfrastruktur eine Verschwendung von Steuergeldern in Milliardenhöhe, ich bitte Sie, sich für die Aufklärung der hier vorgestellten Argumente einzusetzen.

Um Antwort wird gebeten zu folgenden Themen:

Bundespräsident Joachim Gauck: Sie sprachen [2010](#) von einer "Holschuld der Bürger" und "Wählern in Konsumentenhaltung" und lobten in dem Zusammenhang die Bürgerproteste zu Stuttgart 21. [2011](#) warnten Sie aber dann mit Blick auf Stuttgart 21 vor einer Protestkultur, „die aufflammt, wenn es um den eigenen Vorgarten geht“. Ich komme aus München und wenn Sie mit den Stuttgartern sprechen, dann werden Sie feststellen, dass kaum jemand direkter Anlieger ist und es den meisten weniger um einen Bahnhof als um die Demokratie geht. Ich bitte Sie, unterstützen Sie die [von Ihnen geforderte](#) "aktive Bürgergesellschaft" und fordern auch Sie die Aufklärung der Widersprüche in den Leistungsversprechen zu Stuttgart 21. Lassen Sie uns an diesem besonders drängenden Beispiel den Nachweis führen, dass die bundesdeutsche Demokratie noch ein "lernfähiges System" ist.

Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel. Sie machten die "Zukunftsfähigkeit Deutschlands" an Stuttgart 21 fest und stellten sich hinter das Projekt mit dem Verweis auf die "Verlässlichkeit der Politik" und die "Investitionssicherheit in Deutschland". Ich bitte Sie [erneut](#), halten Sie Schaden vom Ansehen Deutschlands und seiner Institutionen fern. Machen Sie Ihren Einfluss geltend, dass nicht vermeintliche Investitionssicherheit demonstriert wird durch die milliardenteure Verstümmelung des Stuttgarter Bahnknotens. Das Ansehen der deutschen Ingenieurstechnik und der hiesigen Entscheidungsprozesse könnte beschädigt werden. Sie stellten sich hinter den Stuttgarter OB-Kandidaten Sebastian Turner. Dieser hatte seinerzeit [gesagt](#), er würde Stuttgart 21 auch bauen, wenn es ein Rückbau der Infrastruktur wäre. Sehen Sie ein solches (illegales) Vorgehen mit der "Zukunftsfähigkeit Deutschlands" verträglich? Welchen Stellenwert hat für Sie der schienengebundene Personenverkehr?

Dr. Heiner Geißler: Sie propagierten mit der "Faktenschlichtung" zu Stuttgart 21 eine "neue Aufklärung" und ein "Demokratie-Experiment". In der "Stresstest-Präsentation" vom 29.07.2011 hatte dann Boris Palmer die umfangreiche fachliche Kritik am Stresstest überzeugend dargestellt, nach der dieser eigentlich als "nicht bestanden" hätte gewertet müssen, seine Kritik ist bis heute nicht ausgeräumt. Dies für das Projekt hochkritische Ergebnis wurde dann jedoch durch den von Ihnen vollkommen überraschend präsentierten, rechtlich irrelevanten "Kompromissvorschlag" überdeckt, der die Medienberichterstattung jedoch in der Folge vollkommen beherrschte. Sie hatten dabei nicht offenbart, dass dieser Coup mit der Bahn abgesprochen war, Bahn-Vorstand Dr. Kefer "[schauspielte](#)" sogar vollkommene Überraschung. Kaum ein Thema verlangt nach wie vor so sehr nach einer "neuen Aufklärung" wie Stuttgart 21, – oder sehen Sie das nach den Diskrepanzen zwischen versprochenem Verkehrswachstum am Tag und planfestgestelltem Kapazitätsminus in der entscheidenden Spitzenstunde anders?

Fragen an die Gutachter des Planfeststellungsverfahrens:

Sehr geehrte Herren Professoren Gerhard Heimerl, Wulf Schwanhäußer und Ullrich Martin. Bitte stellen Sie sich der wissenschaftlichen Diskussion und beantworten Sie öffentlich die nachfolgenden Fragen (zur fachlichen Kritik siehe auch meine oben schon erwähnte [Zusammenfassung vom 25.10.2012](#), sowie die vom [18.07.2012](#)).

Prof. Heimerl (über post@ievwwi.uni-stuttgart.de): **(1)** Ist es zu rechtfertigen, dass in dem von Ihnen 1997 erarbeiteten Betriebsprogramm für die Auslegung von S21 ein substantielles Verkehrswachstum durch weniger Züge in der Spitzenstunde abgebildet wird? Wie rechtfertigen Sie die Auswahl der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit, wenn schon 1996 die Morgenspitze viel höher lag? Wie rechtfertigen Sie den unterproportionalen Tagesverkehr, der nahezu eine Verdreifachung des Nachtverkehrs voraussetzt? **(2)** Wie rechtfertigen Sie den weitgehenden Entfall der Abstellfahrten (deutlich unter die Vorgaben der Tagesszenarien)? **(3)** Warum wurden die Eckdaten Ihrer Szenarien (Züge in der Spitzenstunde, Nebenverkehrszeit, Anteil Abstellfahrten) nicht transparent dargestellt? Warum wurde das Betriebsprogramm nicht mit dem des Ist im Kopfbahnhof qualifiziert verglichen? **(4)** Wie rechtfertigen Sie den logischen Fehler, die Haltezeit für Stuttgart Hbf mit einem der höchsten Fahrgastwechsel in Deutschland durch Betrachtung von kleinen und mittleren Halten zu plausibilisieren? **(5)** Wie rechtfertigen Sie einen Auslegungsfahrplan, in dem die Planhaltezeiten weitestgehend auf die Mindesthaltezeiten von 2 Min. gesetzt werden (zum Vergleich, der tatsächlich vom Land bestellte Stresstestfahrplan hatte dann mittlere Planhaltezeiten über 5 Min.)? **(6)** Wie rechtfertigen Sie die Nicht-Berücksichtigung der Abfertigungszeiten (1997)?

Prof. Schwanhäüßer: (1) 1994 hatten Sie noch die 2,2 Min. Haltezeit von Prof. Heimerl als "für einen Bahnhof dieser Größe mit starkem Fahrgastwechsel sehr knapp bemessen" bezeichnet und 3 Min. als Grundlage für eine "zukunftssichere Bemessung" gewählt. 2006 relativierten Sie diesen Schritt vor dem VGH, es sei lediglich eine "Sensitivitätsrechnung" gewesen (Rn. 61 des Urteils). 1994 hatten Sie jedoch Ihr Ergebnis offenbar viel ernster genommen, indem Sie auf Basis der 3 Min. empfahlen: "Für eine zukunftssichere Bemessung sollten daher 5 Bahnsteiggleise je Richtung vorgesehen werden" (10 Bahnsteiggleise für S21). Umso mehr erstaunt, dass sie 1997 sogar die Wahl von lediglich 2 Min. Haltezeit durch Heimerl klaglos akzeptierten. Ist es sachgerecht, die Planhaltezeiten weitestgehend gleich den Mindesthaltezeiten zu setzen und die Abfertigungszeit unberücksichtigt zu lassen? (2) Ihr Ergebnis von 1997 lautete für den Planfall: "Daher reicht, wie bereits in der Machbarkeitsstudie gezeigt wurde, eine solche Anlage für hierauf abgestimmte Betriebsprogramme mit 32 bis 35 Gleisbelegungen je Stunde aus". Die Machbarkeitsstudie weist weder in den Gutachten noch der Zusammenfassung diese Zugzahlen aus, auch tauchen sie in Ihrem 1997er Gutachten selbst nicht auf. Diese zentrale Ergebnisaussage ist somit ohne jede Herleitung? Abgesehen davon ist nicht spezifiziert, ob die 32 bis 35 Züge Durchschnittszahlen oder Werte der Spitzenstunde sind, sie selbst stellten diesen Zahlen unkommentiert den Durchschnittswert der 25,5 Züge gegenüber, so dass der VGH in der Bewertung der Plausibilität der Betriebsqualität erheblich irregeleitet wurde. Sie selbst hatte lediglich auf S. 58 eine Leistungsgrenze des Planfalls von 32,8 ~ 33 Zügen ermittelt, dies entspricht nicht den genannten 32 Zügen und es ist nicht verträglich mit den 35 Zügen. Ist Ihr Gutachten in der zentralen Ergebnisaussage als unbelegt, unbestimmt und widersprüchlich? (3) Sie bezeichnen 1997 Szenario E mit 39 Zügen als "Besonderheit", was meinen Sie damit? Heißt das, dass Szenario E eben nicht für den Planfall relevant ist, weil es den Ausbau des Pragtunnels voraussetzt? (4) 2003 bezeichnen Sie dann Szenario E als das für die "Bemessung maßgebende Szenario". Wir sind aber doch einer Meinung, dass dieses Szenario für die Kapazität des Planfalls irrelevant ist? (5) In dieser Stellungnahme suggerieren Sie auch, dass auf die Leistung des Szenario E von rund 39 Zügen pro Stunde "Spitzenfaktoren" von 1,3 bis 1,6 beaufschlagt werden könnten. Bitte stellen Sie klar, es ist methodisch gar nicht zulässig, einen solchen Faktor auf eine mit einer Betriebsqualität bewerteten Kapazität aufzuschlagen. Jede weitere Verdichtung des Verkehrs würde doch die Betriebsqualität beeinträchtigen? (6) Ich schätze übrigens ab, dass Szenario E unter der Annahme von lediglich 3 Min. Haltezeit statt der viel zu kurzen 2 Min. Haltezeit bei gleicher Qualität etwa auf 33 Züge pro Stunde limitiert wäre. Würden sie mir da im Groben zustimmen?

Prof. Martin: (1) Wie rechtfertigen Sie die Wahl eines viel zu kleinen Untersuchungsraums in Ihrer Arbeit von 2005? Am 25.10.2010 bezeichneten Sie anlässlich eines Referats die Wahl des kleinen Untersuchungsraums als "auftragsgemäß". Als Fachmann hätten Sie doch einen solchen Auftrag nicht annehmen dürfen? (2) Sie begründen in Ihrer Arbeit die Haltezeiten mit Richtlinie 405 der Bahn. Diese stellt klar, dass die angegebenen Zahlenwerte nur gelten, "sofern keine genaueren Angaben bekannt sind", die gegebenen "Näherungswerte" sind somit Durchschnittswerte. Für Stuttgart Hbf ist jedoch bekannt, dass einer der höchsten Fahrgastwechsel in Deutschland vorliegt, damit müssten die Haltezeiten hier deutlich über Durchschnittswerten angesetzt werden. Wenn Sie schon Richtlinie 405 kannten, warum berücksichtigten Sie dann nicht wie dort vorgegeben auch die Abfertigungszeiten als Bestandteil der Haltezeit? (3) Wie rechtfertigen Sie die unrealistischen gleichmäßigen Zugabstände in Ihrem Betriebsprogramm der Leistungsuntersuchung, die anerkanntermaßen die Leistungsfähigkeit deutlich überhöhen?

Sehr geehrte Finanzierungspartner, Kontrollinstanzen, Meinungsführer und Gutachter,

die Aufklärung der hier dargestellten Fragestellungen erscheint notwendig. Gerne helfe ich ggf. mit Kopien der Originalgutachten oder vertieften Darstellungen aus und stehe für Erläuterungen zur Verfügung. Die Aufklärung wäre die Voraussetzung für jegliche Art der Fortsetzung des Baus. Im Falle des Projektabbruchs aufgrund der Kostenexplosion erscheint eine Aufarbeitung der unkorrekten Projektrechtfertigung notwendig für die Klärung, wer die Projektabbruchkosten zu tragen hat, sowie für einen sauberen Abschluss des Themas innerhalb der demokratischen Entwicklung.

Mit freundlichen Grüßen,

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317
[redacted] mobil