

Neue Erkenntnisse aus den Leistungsfähigkeits-Gutachten zu Planfeststellung und VGH-Entscheid

Für den Eilantrag vor dem VGH Baden-Württemberg zum Stopp des Abrisses des Hauses eines Anwohners hat Dr. Christoph Engelhardt die Gutachten aus der S21-Planfeststellung und aus dem VGH-Urteil von 2006 in einer **neuen Studie** detailliert geprüft. Es ergeben sich folgende Schlüsselaussagen:

- **Auslegungsleistung und Kapazität von S21 nur 32 Züge.** Erst jetzt kam zu Tage, dass die Auslegungsleistung von Stuttgart 21 („Szenario A“ von 1997) lediglich 32 Züge pro Stunde beträgt. Diese Kapazität von S21 wird durch sämtliche Plausibilitätsabschätzungen bestätigt und wurde selbst von der Bahn bei der Dimensionierung der Zugänge zugrunde gelegt (Personenstromanalyse 1998/2009/2012). Mit dieser Auslegung ist S21 ein Rückbau gegenüber dem bestehenden Bahnhof, der mit 38 Zügen in der Spitzenstunde im aktuellen Fahrplan und einer festgestellten Kapazität von mind. 50 Zügen pro Stunde schon jetzt mehr leistet.
- **Die höheren Leistungsversprechen sind sämtlich fehlerhaft.** Die hohen Leistungsversprechen für den neuen Tiefbahnhof von 39, 49, 51, bzw. 44 oder 60 (Faktenschlichtung) und rund 70 Zügen pro Stunde (Marketingaussage „doppelte Leistungsfähigkeit“ ggü. dem Kopfbahnhof) sind zueinander vollkommen inkonsistent. Sie wurden fehlerhaft ermittelt (Haltezeiten, Betriebsprogramme). Sofern Fehlerkorrekturen abgeschätzt werden können, führen diese abermals auf 32 Züge pro Stunde. Die Leistungsversprechen zu Stuttgart 21 haben sich damit pulverisiert, darüber hinaus waren sie sämtlich unverbindlich formuliert.
- **Kapazitätsrückbau, daher Planrechtfertigung entfallen.** Angesichts des geplanten Rückbaus der Bahnhofskapazität bei Stuttgart 21 ist die Planrechtfertigung entfallen. S21 ist nicht mehr wegen einer „verkehrlichen Verbesserung“ „vernünftigerweise geboten“, S21 ist nicht „zukunftsicher bemessen“. Bei Rückbau liegt der Nutzen-Kosten-Faktor unter 1, daher darf das Projekt nicht mit öffentlichen Geldern gefördert werden. Das Projekt muss konsequenterweise eingestellt werden. Für die Bewertung der Fehler und Widersprüche in den Gutachten muss man kein Bahnexperte sein, es lässt sich einfach nachrechnen oder durch Textvergleich bestätigen (siehe Gutachtenauszüge).