

Nr. 5 / 2012

**Pressemitteilung**

Stuttgart, 18.07.2012

**Neue Analyse der Leistungsfähigkeitsgutachten für Planfeststellung und VGH  
Stuttgart 21: Von Anfang an als Rückbau geplant!**

Die früheren Leistungsfähigkeitsaussagen zu Stuttgart 21 wurden neu überprüft. Das Ergebnis ist eindeutig: Der Bahnhofsneubau war von Anfang an auf lediglich 32 Züge pro Stunde ausgelegt worden. Demgegenüber fahren heute im Kopfbahnhof 38 Züge pro Stunde, vor dem Verwaltungsgerichtshof (VGH) Baden-Württemberg etwa waren jedoch 51 Züge für S21 zugesagt worden. Diese wie auch andere höhere Leistungszusagen zu S21 wurden sämtlich methodisch fehlerhaft ermittelt und sind ohnehin unverbindlich formuliert – es bleibt dabei: Stuttgart 21 wurde von Anfang an auf lediglich 32 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt. Dadurch ist Stuttgart 21 ein genehmigungspflichtiger **Rückbau der Bahninfrastruktur**, die **Planrechtfertigung** ist entfallen.

„Sämtliche Versprechungen eines Leistungszuwachses durch Stuttgart 21 haben sich pulverisiert, sie halten einer wissenschaftlichen Überprüfung nicht stand“, stellt der Autor der Studie, Dr. Christoph Engelhardt, Initiator von WikiReal.org und Experte für das Aktionsbündnis fest. „Die Zahl der 32 Züge als Grundlage der Dimensionierung von Stuttgart 21 wurde systematisch aus den Dokumenten herausgehalten. Dadurch wurde der Rückbau verschleiert, die Öffentlichkeit wurde getäuscht.“

Diese Erkenntnisse sind auch juristisch relevant: Sie begründen neben anderen Argumenten den aktuellen Eilantrag vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg gegen die Enteignung eines Anwohners und den Abriss seines Hauses.<sup>1</sup> Ein solch gravierender Eingriff in die Eigentumsrechte ist nicht zu rechtfertigen für einen Bahnhof, der weniger leistet als der bestehende. Das Verfahren wird nötigenfalls vom Bundesverfassungsgericht entschieden.

Untersucht wurden die Gutachten (inkl. Anhänge), die Eingang fanden in den Planfeststellungsbeschluss<sup>2</sup> von 2005 und den VGH-Entscheid von 2006<sup>3</sup>. Dabei kam die **Dimensionierung von Stuttgart 21** zu Tage: Das maßgebliche „Szenario A“ von 1997 gibt lediglich eine Spitzenleistung von **32 Zügen in der Stunde** vor.<sup>4</sup> Dies ist eine klare Bestätigung des Vergleichs mit anderen deutschen Großbahnhöfen durch Engelhardt vom Frühjahr 2011. In diesem Vergleich hatte er erstmals die plausible Kapazität von Stuttgart 21 mit 32 Zügen in der Stunde öffentlich benannt.<sup>5</sup> Dieser Wert ergab sich auch im November 2011, als Engelhardt die methodischen Fehler des Stresstests analysierte.<sup>6</sup>

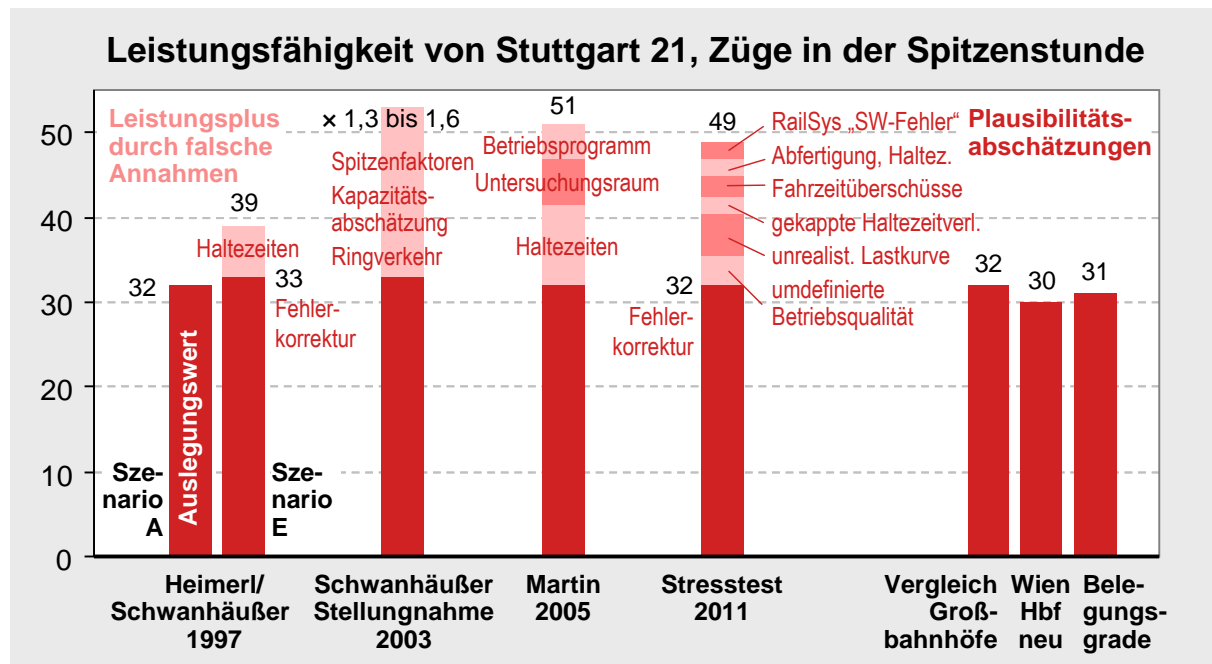
Der Auslegungswert von **32 Zügen** pro Stunde wird auch in den jüngst bekannt gewordenen **Personenstromanalysen** von 1997, 2009 und 2012<sup>7</sup> bestätigt: Für die „Dimensionierung der verkehrlichen Anlagen“ (d.h. die Auslegung der Treppen und Zugänge im Bahnhof) und für die „Leistungsfähigkeitsbetrachtung“ wird jeweils diese Zugzahl zugrunde gelegt.<sup>8</sup>

Die **höheren Leistungswerte** zu S21 sind ausgesprochen inkonsistent. Die von den Projektbetreibern genannten 39, 44, 49, 51, 60 oder sogar rund 70 Züge pro Stunde sind unbelegt oder durch methodische Mängel überhöht.<sup>9</sup> Fehler in den Haltezeiten und Betriebsprogrammen machen die auf dem Papier erzielten Ergebnisse in der Realität unerreichbar. Darüber hinaus bieten die hohen Versprechungen durch unverbindliche Formulierungen keine tatsächlich einklagbare Leistungsgarantie (s. Anh.).

Im Gegensatz dazu liegen sowohl die Werte **sämtlicher Plausibilitätsabschätzungen** (etwa auch die Auslegungskapazität des gleichgroßen neuen Wiener Hauptbahnhofs)<sup>5</sup> als auch die **fehlerbereinigten Ergebnisse** einzelner Simulationen exakt auf dem Niveau der **32 Züge der Auslegung** von S21.

An **Ministerpräsident Kretschmann** richtet Engelhardt einen Aufruf: „Wenden Sie Schaden vom Land ab, steigen Sie aus dem Finanzierungsvertrag aus! Verhindern Sie, dass Steuergelder in Milliardenhöhe vergeudet werden.“ Seiner Physiker-Kollegin **Bundeskanzlerin Merkel** gibt er zu bedenken: „Frau Merkel, lassen Sie nicht zu, dass vermeintliche Investitionssicherheit durch den milliardenteuren Rückbau der Bahninfrastruktur demonstriert wird. Setzen Sie ein Zeichen für verantwortungsvolle und lernfähige Politik und **stoppen Sie das Projekt S21**. Das Ansehen Deutschlands und seiner weltweit geschätzten Ingenieurskunst könnten sonst erheblich leiden.“

Engelhardt spricht am 18.07.2012 um 20:00 Uhr im Schwanen in Waiblingen über das Thema in dem Vortrag „Das Leistungswunder von Stuttgart 21 – ein Technikmärchen?“.



Fehlerbeiträge in den Leistungsfähigkeitsgutachten. Die fehlerkorrigierten Werte sowie sämtliche Plausibilitätsabschätzungen liegen im Bereich der erst jetzt identifizierten Auslegungsleistung von 32 Zügen (Darstellung und Berechnungen durch C. Engelhardt).

### Anhang: Leistungsfähigkeitsbewertungen, ihre Fehler und ihre Unverbindlichkeit

**1994** hatte Prof. Wulf Schwanhäußer noch für eine „zukunftssichere Bemessung“ bei 35 Zügen eine Erweiterung von 8 auf 10 Bahnsteiggleise gefordert.<sup>10</sup> **1997** gab er dann 39 Züge im „Szenario E“ für ein erhöhtes Angebot als Kapazitätsgrenze bei Annahme zu kurzer Haltezeiten von 2 Min. an.<sup>11</sup> Dieses Szenario setzt aber den nicht in der Planung enthaltenen Ausbau des Pragtunnels voraus. Außerdem hatte der VGH dieses Szenario als nicht maßgeblich für die Bemessung eingestuft.<sup>12</sup> Bei einer Verlängerung der Haltezeit auf den von Schwanhäußer 1994 noch für notwendig erachteten Wert von 3 Min.<sup>13</sup> sind auch hier nach erster Fehlerkorrektur nur noch 33 Züge zu erwarten. Nachdem S21 seit **1998** (bis 2010) mit der „doppelten Leistungsfähigkeit“ gegenüber dem Kopfbahnhof (rund 70 Züge) beworben wurde,<sup>14</sup> stellte Schwanhäußer **2003** einen Faktor 1,3 bis 1,6 in Aussicht, allerdings ohne sich auf eine Leistungszusage festzulegen.<sup>15</sup> Seine Argumentationen mit Spitzenfaktoren, überschlägig abgeschätzten Kapazitätsreserven oder dem Ringverkehr sind unrichtig, unzulässig und unbelegt. Das Gutachten von Prof. Martin mit bis zu 51 Zügen von **2005** für das Verfahren vor dem VGH weist noch kürzere Haltezeiten, einen viel zu kleinen Untersuchungsraum und ein unrealistisches Betriebsprogramm auf.<sup>16</sup> Es ist nicht belastbar, da der Gutachter selbst noch „Handlungsbedarf“ sieht. Die auf WikiReal.org dokumentierten Kritikpunkte<sup>17</sup> an den 49 Zügen des Stresstests von **2011** wurden von der Bahn nach Ansicht WikiReal zu weiten Teilen schon eingestanden. Darüber hinaus befindet sich diese Simulation in dem für den Schlichterspruch vom VG Stuttgart<sup>18</sup> festgestellten „außerrechtlichen Raum“, liefert also ebenfalls keine einklagbare Leistungszusage.

## Einzelnachweise

- <sup>1</sup> 02.07.2012, Der Spiegel 27/2012, S. 46 (print), „Allein gegen die Bahn“
- <sup>2</sup> 28.01.2005, „Planfeststellungsbeschluss Projekt Stuttgart 21“, Planfeststellungsabschnitt 1.1, Talquerung mit neuem Hauptbahnhof ([pdf](#)), (PFB), S. 139 f, 163, 197, 155, 203 f
- <sup>3</sup> 06.04.2006, Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 5. Senat, Aktenzeichen 5 S 848/05, „Erfolgreiche Klage eines mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung betroffenen Miteigentümers eines Grundstücks gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart“ (Randnummern nach [landesrecht-bw.de](#)), (VGH), Rn. 57-59
- <sup>4</sup> Gerhard Heimerl et al., „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil II, Kapazitätsreserven beim geplanten Stuttgarter Hauptbahnhof sowie beim Betriebskonzept Stuttgart 21“, Anlagen 21-24, S. 42-45
- <sup>5</sup> C. M. Engelhardt, "Stuttgart 21: Leistung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen", in "Eisenbahn-Revue International", Heft 6/2011, S. 306-309 ([pdf](#)). Siehe auch: 29.05.2011, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Kritik an den Zahlen der Bahn“. 03.06.2011, [stuttgarter-nachrichten.de](#), „Rechenschieber für neuen Projektleiter“
- <sup>6</sup> [http://de.wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21/Stresstest](http://de.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest), 17.11.2011, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Wissenschaftler werfen Bahn Trickserei vor“. 22.11.2011, [frontal21.zdf.de](#), „Verschwiegene Kosten, Stuttgart 21 vor der Entscheidung“ ([youtube](#), Interview Prof. Knoflacher, lang [youtube](#)).
- <sup>7</sup> Durth Roos Consulting GmbH: 02.1998, „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse und Definition der Grundlagen für die Dimensionierung der verkehrlichen Anlagen“ ([Auszug](#)). 09.2009, „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse (Endzustand)“ ([pdf](#)). 08.02.2012, „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof, Personenstromanalyse (Endzustand); Detailbetrachtungen“
- <sup>8</sup> Für die Dimensionierung der Zugänge aus dem Reisendenaufkommen ist die Zugzahl entscheidend. Je mehr Züge kurz hintereinander ankommen, desto mehr Reisende sind im Bereich der Eingänge, auf den Verteilerebenen und auf den Bahnsteigen zu erwarten. Bei den vielen geplanten Doppelbelegungen (auch schon 1997) ist im Verspätungsfall damit zu rechnen, dass bis zu 4 Züge gleichzeitig an einem Bahnsteig verarbeitet werden müssten.
- <sup>9</sup> Die Zugzahlen werden im Anhang erläutert, bis auf die folgenden zwei: 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. Wird hier nicht näher besprochen, da auch nicht durch ein Gutachten oder eine Simulation belegt)
- <sup>10</sup> 11.1994, Wulf Schwanhäuser, „Eisenbahnbetriebswissenschaftliches Gutachten zur Kapazität des geplanten Bahnhofes Stuttgart Hbf Tief im Vergleich mit dem bestehenden Kopfbahnhof Projekt Stuttgart 21“ (**Schwanhäuser 2004**), S. 16
- <sup>11</sup> 20.07.1997, Wulf Schwanhäuser, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 3, Leistungsverhalten und Bemessung des geplanten Stuttgarter Hauptbahnhofes und seiner Zulaufstrecken“, Verkehrswissenschaftliches Institut der RWTH Aachen, S. 58
- <sup>12</sup> VGH, Rn. 47
- <sup>13</sup> Schwanhäuser 2004, S. 14
- <sup>14</sup> Z.B.: 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.“ 05.2007, „Neubauprojekt Stuttgart–Ulm“, Seite 3. 20.07.2007, Stuttgarter Zeitung / Lokales, "Neue Verbindungen und eine zweite City – Wie der Bahnknoten Stuttgart geordnet wird - und wie die Alternativen aussehen". 10.2007, Fragen und Antworten zum neuen Verkehrskonzept für Stuttgart und der Region“, Seite 3. 14.04.2010, [stuttgarter-zeitung.de](#), „Diskussion über Stuttgart 21, Alle gegen einen“. 22.10.2010, 1. Tag der Faktenschlichtung, [14:36 Uhr](#), Florian Bitzer.
- <sup>15</sup> 21.02.2003, Wulf Schwanhäuser, „Entgegnungen auf die Einwendungen gegen das Projekt Stuttgart 21“
- <sup>16</sup> 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 Hauptbahnhofes (Abschlussbericht).“ Veröffentlicht in: Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.): Stuttgart 21 – Diskurs, Stuttgart 2007, S. 2287–2369 ([pdf](#))
- <sup>17</sup> [http://de.wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21/Stresstest](http://de.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest)
- <sup>18</sup> 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.