

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching b. München

München, 02.02.2012

Ministerpräsident Winfried Kretschmann
Staatsministerium Baden-Württemberg
Richard-Wagner-Str. 15
70184 Stuttgart

Per Email an Winfried.Kretschmann@stm.bwl.de

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Kretschmann,

für die Beantwortung des [offenen Briefs der Parkschützer](#) vom 30.12.2011 danke ich Ihnen. Ich hatte den Brief mitunterzeichnet, weil auch ich gegen das Schaffen von Tatsachen bin, bevor die Grundlagen eines Projekts wie die Kosten, die Finanzierung und die Risiken abgeklärt sind. Zu den Risiken von Stuttgart 21 gehört auch das von WikiReal.org vertretene Thema des **fehlerhaften Nachweises der Leistungsfähigkeit** durch den Stresstest. Ihre auch an mich gerichtete [Antwort](#) bietet mir für dieses Thema noch weit mehr Anknüpfungspunkte.

Sie begründen das Fortschreiten der Bautätigkeit mit dem **Votum der Volksabstimmung**. Die Bürger Baden-Württembergs waren aber nicht zutreffend und vollständig informiert (teilweise auch nicht rechtzeitig). In der von Ihnen so gelobten [Informationsbroschüre](#) des Landes ist die Angabe der Ausstiegskosten durch ihren Koalitionspartner in einer Höhe von 1,5 Milliarden Euro schlichtweg kaufmännisch nicht begründbar (insbesondere aufgrund des enthaltenen Kostenpunkts der Rückabwicklung der Grundstücksverkäufe). Dies ist eine gravierende und nicht entschuldbare Falschaussage, die nicht unerheblich zur Verunsicherung der Bürger beigetragen haben wird.

Weiterhin war in der Broschüre auch von Ihrem Teil der Regierungskoalition angegeben worden, der Stresstest sei „bestanden“ worden (wenn auch mit Einschränkungen). Ihr Koalitionspartner formulierte: „**S 21 hat den Stresstest bestanden** und ist damit als leistungsfähiger Bahnknoten bestätigt worden.“ D.h. in der Volksabstimmung wird der Nachweis der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 explizit mit dem Stresstest begründet.

Für den Stresstest hatte die Bahn angegeben, ihn auf Grundlage der Richtlinie 405 „Fahrwegkapazität“ durchgeführt zu haben. Auf [WikiReal.org](#) (der Landesregierung schon am 17.10.2011 bekannt gemacht) wird in größter Detailtiefe nachgewiesen (und wurde bisher von keiner Seite nachvollziehbar widerlegt), dass in der Durchführung des Stresstests vielfach gegen eindeutige Vorgaben der Richtlinie verstoßen wurde. Damit ist der **Stresstest ungültig** und auch die Grundlage der Volksabstimmung entfallen. Die Bahn hatte im Vorfeld rechtliche Schritte gegen WikiReal angedroht, dies aber nicht umgesetzt.

Für die Volksabstimmung kam eine beispiellose **Desinformations-Kampagne** (der Befürworterseite) erschwerend hinzu, in der der weit überhöhte Wert der Ausstiegskosten hervorgehoben wurde. Außerdem wurde behauptet, kein anderes Projekt würde unter dem enormen Mittelbedarf von Stuttgart 21 leiden. Sie wissen wie ich, dass jeder Euro

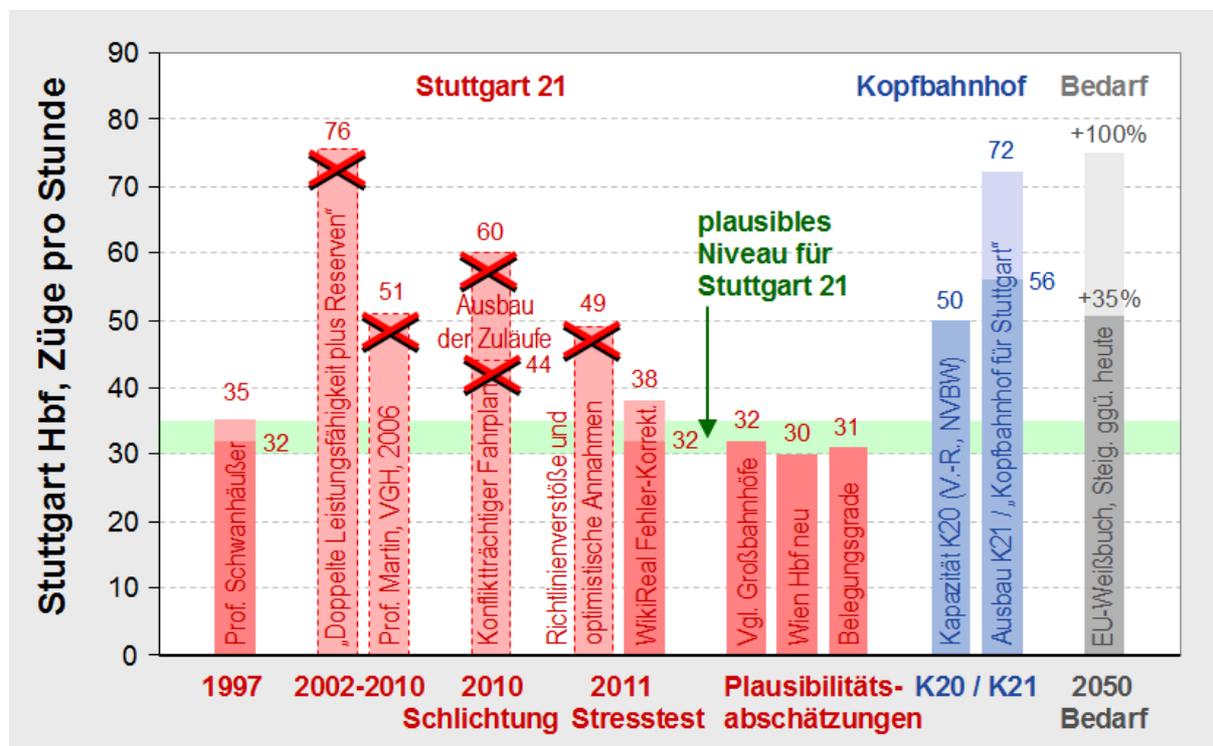
nur einmal ausgegeben werden kann, und die Folge ist die unausweichliche finanzielle Austrocknung anderer vordringlicher Projekte, wie etwa zuletzt vom [VCD](#) dargestellt.

Die Fehlinformationen zur Volksabstimmung waren so gravierend, dass den [16 anhängigen Anfechtungen](#) der Volksabstimmung durchaus eine Erfolgschance zugebilligt werden muss. Einzelne der Anfechtungen berufen sich explizit auf WikiReal. Und wie der Richter a.D. Dieter Reicherter treffend anmerkte, kann man sich schwerlich auf die Volksabstimmung als Rechtfertigung der Umsetzung des Baus berufen, solange sie noch nicht mit einem Entscheid über die Anfechtungen Gültigkeit erlangt hat.

Man kann sich **über Regeln der Vernunft und Verantwortlichkeit hinwegsetzen**, etwa dass Baumaßnahmen durchgezogen werden (Südflügel und Schlosspark), die vom Baufortschritt noch gar nicht nötig sind, und deren vorgelagerte Bauschritte (Grundwassermanagement) noch gar nicht planfestgestellt sind, in einem Projekt, dessen Planrechtfertigung (verkehrliche und betriebliche Vorteile, siehe unten) entfallen ist.

Unmöglich aber ist es, sich über die **Gesetze der Mathematik** hinwegzusetzen. Auch im Bahnwesen gibt es „Gesetze der Schwerkraft“, die die Leistungsfähigkeit von Bahnhöfen limitieren, und es unmöglich machen, dass Stuttgart 21 [40-80 Prozent leistungsfähiger](#) wird als vergleichbare Großbahnhöfe, die an der Kapazitätsgrenze operieren. Über Recht und Vernunft kann man sich hinwegsetzen, aber die Naturwissenschaft holt Stuttgart ein.

Stuttgart 21 würde bei Eröffnung weniger leisten als der heutige Bahnhof. Die Korrektur der Fehler im Stresstest führt auf lediglich [rund 32 Züge](#) in der Spitzenstunde, bei Überlastung rund 38 Züge. Nur das Papier und die mit zu optimistischen Parametern gefütterten Computersimulationen sind geduldig, die Realität nicht. Zum Vergleich ist der im Re-



Gegenüberstellung der Angaben zur Leistungsfähigkeit des Hbf Stuttgart (Quelle: Wiki-Real). Sämtliche überhöhten Kapazitätsaussagen zu S21 hatten keinen Bestand. Die Berechnungen von 1997 sind konsistent mit aktuellen Plausibilitätsabschätzungen. Lediglich der Kopfbahnhof scheint für die Anforderungen der Zukunft gerüstet.

gional- und Fernverkehr gleichgroß ausgelegte neue [Hauptbahnhof in Wien](#), gemessen an Stuttgarts 49 Zügen, auf bescheidene ca. 30 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt.

Am **24.11.2011** hatte ich Sie persönlich im Namen von WikiReal gemeinsam mit den **Abgeordneten des baden-württembergischen Landtags** über unsere seit dem 17.11.2011 in den Medien diskutierten Erkenntnisse [informiert und aufgerufen](#), eine substantielle Stellungnahme der Bahn und der SMA einzufordern. Die Kritik an den Fehlern im Stresstest war von dem renommierten Wiener Verkehrswissenschaftler [Prof. Knoflacher](#) bestätigt worden. Bis heute habe ich hierauf keine Antwort erhalten.

Schon am **17. Oktober (!) 2011** (sechs Wochen vor der Volksabstimmung) hatte ich das **Verkehrsministerium Baden-Württemberg** über die Richtlinienverstöße im Stresstest informiert und auch danach wiederholt klar gemacht, dass die korrigierte Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs regelkonform und realistisch modelliert deutlich unter der des heutigen Kopfbahnhofs liegen würde. Weder hat das Verkehrsministerium, soweit öffentlich bekannt, die bis heute unwiderlegten Kritikpunkte von WikiReal bewertet, noch wurden entkräftende Stellungnahmen der Bahn oder der SMA veröffentlicht. „Wegducken“ ist angesichts von bahntechnisch eindeutigen Zusammenhängen, die den Rückbau der Kapazität belegen, keine überzeugende und der Verantwortung gegenüber der verkehrstechnischen Zukunft des Landes angemessene Strategie.

Sämtliche **Planfeststellungsverfahren** (z.B. [PFA 1.1](#) S. 196/208) begründen das Projekt mit „verkehrlichen, betrieblichen und städtebaulichen Vorteilen“, d.h. mit dem Nutzen für das Allgemeinwohl. Durch den Rückbau der Kapazität entfallen aber die verkehrlichen und betrieblichen Vorteile. Damit **entfällt für Stuttgart 21 die Planrechtfertigung**. Bei den noch offenen PFA 1.3/1.6b wird dies den Betreibern auf die Füße fallen (siehe die [WikiReal-Pressemitteilung](#) dazu).

Auch der städtebauliche Vorteil entfällt, wenn der Kopfbahnhof nach Fertigstellung zumindest in Teilen erhalten bleiben muss, sei es um die Nachfrage der [Stuttgarter Netz AG](#) zu bedienen, oder eben weil Stuttgart 21 dann mit rund 35 Zügen pro Stunde das Nadelöhr ist, als das es nach allen Plausibilitätsabschätzungen und auch dem Gutachten etwa von Prof. Schwanhäußer von 1997 erscheint. Unverantwortlicherweise sieht die Bundesregierung es als ausreichend an ([Antwort vom 16.12.2011](#) Bl. 89/90, s.a. [Antwort vom 27.01.2012](#) Fragen 4, 12, 13), die Frage, ob Stuttgart 21 zu klein gerät, erst kurz vor Außerbetriebnahme des Kopfbahnhofs zu klären.

Angesichts des klaren Entfalls der Planrechtfertigung bedarf es keines S21-Kündigungsgesetzes. Es ist die **Verpflichtung der Landesregierung Kündigungsrechte auszuüben** zur Abwendung von Schaden für das Land. Die Projektgrundlage (mind. ein Drittel Leistungssteigerung), unter der das Parlament der Finanzierung zustimmte, ist entfallen. Das Gutachten von Prof. Martin, das 2006 Grundlage der Entscheidung des VGH für Stuttgart 21 war, hat, wie auch in der Faktenschlichtung im Herbst 2010 klar wurde, keinen wissenschaftlichen Bestand, da mit Mindesthaltezeiten von 1 Minute operiert wurde und die Zulaufsituation nicht vollständig berücksichtigt wurde. Außerdem wurden die 51 Züge pro Stunde dieses Gutachtens jetzt durch den Stresstest widerlegt, der nur unter Verstoß gegen die Regeln der Kunst 49 Züge erreichte. Der bisherigen juristischen Basis von Stuttgart 21 ist somit die gutachterliche Grundlage entzogen.

Sie schreiben, dass es nicht um die Kategorien von **Wahrheit und Lüge** geht. Daraus spricht möglicherweise die Erfahrung des Politikers. Ich als Naturwissenschaftler weiß, dass es insbesondere in mathematischen Zusammenhängen eine eindeutige Wahrheit

gibt. Über das Ergebnis von bspw. 4 × 8 kann keine Volksabstimmung entscheiden; wenn aus einer Summe mehrere Teilbeträge (leistungsrelevante Fehler im Stresstest) deutlich nach unten korrigiert werden müssen, dann sinkt das Ergebnis. Die 49 Züge des Stresstests wurden äußerst knapp erreicht (einzelne Ankünfte mussten in die Zählstunde verschoben werden, aus einem ICE wurden zwei Regionalzüge gemacht, zwei ICEs fahren hintereinander her). Es reicht, wenn sich nur einzelne der von WikiReal vorgebrachten Vorwürfe bestätigen, dass die Zusage vor dem Parlament gebrochen ist, was möglicherweise die Erklärung für das Schweigen der Bahn und SMA in den letzten Monaten ist. In ihrer ersten **Stellungnahme** gegenüber der Stuttgarter Zeitung hatte die Bahn nach dem Verständnis von WikiReal schon in der Hälfte der Kritikpunkte weitgehend die Richtlinienverstöße **ingeräumt**, die **Entgegnung** von WikiReal ist bis heute unwidersprochen.

Was viele Kritiker des Projekts Stuttgart 21 bewegt und was für eine drohende Demokratiemüdigkeit der Bürger wesentlich ist, ist der Aspekt der **Unaufrichtigkeit**. Indem die Bahn nicht bereit war, die Prämissen des Stresstests im Vorfeld festzulegen, sondern **im Prozess anpassen wollte**, „damit der Stresstest bestanden werde“, hatte sie praktisch schon eingestanden, was ihr von WikiReal vorgeworfen wird. Die Bahn hatte zum Stresstest vielfach **Informationen zurückgehalten**, sie hatte dargestellt, die Störungen durch die zufälligen Verspätungsspitzen abzubilden, diese aber im Verborgenen aus der Simulation herausgenommen, etc. pp. Und letztlich hatte sie falsch angegeben, regelkonform gearbeitet zu haben. Das ist keine Basis zur Begründung eines Milliardenprojekts.

Mit freundlichen Grüßen, Christoph Engelhardt

<p>1. „Wirtschaftlich optimale“ Qualität: Bis 1 Min. Verspätungsaufb. → Eingeständnis, Fehler bringt + 4 Züge</p>	<p>6. Optimistische Verspätungsniveaus: Behauptung praxisnah → 95 % Pünktlichkeit statt 84 %! SMA hat das nicht geprüft +1 Zug</p>
<p>1.a Verspätungsabbau durch neue Infrastruktur → Falsch! Tatsächlich deutlicher Verspätungsaufbau! Täuschung!</p>	<p>7. Simulation im Vergleich: Kein Auftrag → Generell vorgeschrieben! Verdeckung der unrealistischen Simulationsparameter</p>
<p>2. Gekappte Streckenauswertungen → Eingeständnis, bewirkt eine Täuschung der Öffentlichkeit über Qualität</p>	<p>8. 100 % Fahrzeitüberschüsse verwendet: Immerhin Regelzuschlag nicht verwendet → Nicht zulässig! Wirkung etwa + 3 Züge</p>
<p>3. Unrealistische Lastkurve: Argumentation mit „Ankünften“ → Fehler in Zählung, außerdem waren „Züge“ vereinbart. + 6 Züge</p>	<p>9. Manipulationsvorwurf, rechtliche Konsequenzen → Unabhängige Klärung der Vorwürfe würde begrüßt.</p>
<p>4. Belegungsgrade und andere Kenngrößen fehlen: Wurden früher untersucht → Eingeständnis, Verdeckung v. Engpässen</p>	<p>10. Sensitivitäten: Keine Stellungn. → für Nachweis müssten alle Parameter realistisch gewählt werden, Verdeckung krit. Situation</p>
<p>5. Gekappte Verspätungen: Größere Störungen nicht abgebildet, kein Dementi → Eingeständnis, Täuschung, +2,5 Züge</p>	<p>11. Es fehlen noch: Haltezeiten, Höhe der Haltezeitverkürzung, Abfertigungszeiten ... etwa + 4 Züge</p>

Stand der Diskussion: Aussagen der Bahn → Bewertung WikiReal. Sämtliche Fehler im Stresstest tragen entweder zur Leistungssteigerung (auf dem Papier) oder der Verdeckung dieser Manipulationen bei. Die in Zügen abgeschätzte Kapazitätswirkung der Fehler lässt sich nicht einfach aufaddieren, – wird eine regelkonform und realistisch erreichbare Leistungsfähigkeit zurückgerechnet, ergeben sich für S21 rund 32 Züge pro Stunde.