

Regierungspräsidium Stuttgart
Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur
z.Hd. Frau Gertrud Bühler
Postfach 80 07 09
70507 Stuttgart

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
z.Hd. Herrn Florian Bitzer
Räpplenstr. 17
70191 Stuttgart

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317

christoph.engelhardt
@wikireal.org

Garching, 29.04.2021

Übergabe per USB-Stick in der Erörterungsverhandlung

Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3b „Gäubahnführung“ des Projektes „Aus- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg im Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenanbindung“ der DB Netz AG, vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH

Anträge mit Bezug zur Planrechtfertigung des Projekts Stuttgart 21

Sehr geehrte Frau Bühler, sehr geehrter Herr Bitzer,

als Fachbeistand für die Schutzgemeinschaft Filder e.V., vertreten in der Erörterung zu obigem Verfahren durch seinen stellvertretenden Vorsitzenden Frank Distel, unterstütze ich die Einwendungen dieses Verbands zu Themen der Planrechtfertigung und stelle die nachfolgenden Anträge namens des Verbands.

Die Anträge richten sich teils an das Regierungspräsidium Stuttgart als Anhörungsbehörde (Nr. 1-12, 14-15, 18-20) und teils an die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH als Vertreterin der Vorhabenträgerin (Nr. 5, 9, 12-13, 16-17).

Inhalt

Leistungsfähigkeit	2
1. Anhörung zu PFA 1.3.....	2
2. Stresstest.....	4
3. Deutschlandtakt-Zielfahrpläne	4
4. Vermeintliche gerichtliche Bestätigung	6
Tunnel-Brandschutz	7
1. Sicherheitsrelevante Parameter.....	7
2. Vermeintliche gerichtliche Bestätigung	8
Erörterungsverfahren	9
Dokumente	9
Einzelnachweise	10

Leistungsfähigkeit

1. Anhörung zu PFA 1.3

In ihrer „Stellungnahme zu häufig wiederkehrenden Einwendungen“ (s.u. „Dokumente“, abgekürzt zitiert: Stn. DB) beruft sich die Vorhabenträgerin als letzten Stand auf ihre Stellungnahme im Anhörungsverfahren zu PFA 1.3 vom 14.08.2015 (DB 08.15) als Antwort auf die Nachforderungen des BUND zu den Fragen der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 vom 29.09.2014 (Engelh. NF). Es wird ausgeführt, das zuletzt mit dieser Stellungnahme „die wiederholt geäußerten Vorwürfe“ [der fehlenden Planrechtfertigung] „umfassend [...] widerlegt“ worden seien (Stn. DB Rn. 8) und behauptet weiter: „Substanziell neue Argumente wurden seither nicht vorgetragen.“

Diese Aussage soll nachfolgend korrigiert werden. Tatsächlich war diese Stellungnahme gegenüber dem RP vom Unterzeichner als vollkommen unzureichend identifiziert worden, da „zahlreiche Anträge gar nicht oder nicht entsprechend dem Antragswortlaut beantwortet“ worden waren. Zu 15 Anträgen war eine Beantwortung überhaupt nicht versucht worden zu absolut zentralen Fragen der Leistungskritik:

- Wie sich die 11-23 % geplantes Reisendenwachstum mit Zusagen von 30 %, 50 % oder 100 % Kapazitätswachstum vergleichen.
- Wer in der Zukunft unausgelastete Züge bestellen wird.
- Inwieweit die in Rekordumfang geplanten Doppelbelegungen als „selten“ bezeichnet werden können.
- Zum unrealistisch niedrigen Ansatz von Aussteigern,
- den regelwidrigen Personenstromanalysen,
- den entgegen dem üblichen Kapazitätsmaß Züge zum Maßstab gemachten Ankünften,
- Falschannahmen für die Pünktlichkeit im Fernverkehr (95 % statt 84 % in der Realität),
- dem kapazitätsentscheidenden Bedarf von Zügen in der Spitzenstunde,
- und ob in der Planfeststellung mehr als 32 oder 35 Züge/h als gesichert genannt worden seien, zu einer Zeit als im Kopfbahnhof in der Spitze 38 Züge/h fuhren.

Dabei hatte das Regierungspräsidium die Beantwortung der Anträge in der Anhörung zu PFA 1.2 vom 07.10.2014 verfügt (Engelhardt 2015, Prot. 07.10.). Zahlreiche Anträge waren vom Vorhabenträger summarisch beantwortet worden, wobei die Kritikpunkte einzelner Fragen vollkommen übergangen wurden, viele Fragen wurden ohne jede Beweiskraft ohne Nennung von Referenzen bzw. als bloße Behauptung beantwortet.

Das Regierungspräsidium entschied wiederholt (Emails Michael Hauser vom 18.09., 30.09. und 06.10.2015), keine neue Stellungnahme des BUND mit angemessener Fristsetzung zuzulassen. Dies erfolgte entgegen der Kritik an der Nichtbeantwortung der Anträge wie auch der Hinweise auf komplett neues Vorbringen der DB, für das nun keine Gelegenheit zur Antwort besteht.

Die Detailauswertung musste dann notgedrungen auf den Seiten des Faktencheck-Portals Wiki-Real.org veröffentlicht werden (nachfolgend kurz zitiert: WR PFA 1.3):

wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_PFA_1.3/DB_09.2015 (Ergebnisse)

wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_PFA_1.3/DB_09.2015_Analyse (Detail-Analyse)

Im Ergebnis wurden von den 202 Anträgen, die die Vorhabenträgerin betreffen, nur 1,7 % nachvollziehbar beantwortet und das auch noch vor allem dazu, dass eingestanden wurde, dass Kritikern und Öffentlichkeit bis zuletzt weitgehend unzutreffende Fahrplandaten des Stresstests präsentiert worden waren, die „so nicht fahrbar“ sind und „so auch nicht simuliert“ wurden. 75 % der Anträge wurden ohne Antwort in der Sache, 9 % mit nachweisbaren Falschaussagen, 5 % mit ausweichenden Antworten, je 1,5 % wurden nur zum Teil oder ohne jeden Beleg beantwortet und nur 1 % der Anträge wurde vollständig nachvollziehbar beantwortet.

Antrag 1: Das Regierungspräsidium möge unter Nennung der rechtlichen Grundlagen erneut im laufenden Verfahren und mit konkretem Bezug auf die einzelnen ganz oder der Sache nach unbeantworteten Anträge und die damals von der DB neu vorgebrachten Darstellungen darlegen, in wieweit dieses Nichteinräumen einer Stellungnahme mit angemessener Frist das Gebot der „Beschaffung und Vervollständigung der Abwägungsunterlagen“ erfüllt?

Antrag 2: Das Regierungspräsidium möge darlegen, inwieweit die Nicht-Beantwortung durch die Vorhabenträgerin der zahlreichen Anträge zu wesentlichen Kritikpunkten die am 07.10.2014 vom RP verfügte Beantwortung der Anträge erfüllt.

Antrag 3: Das Regierungspräsidium möge darlegen, inwieweit die Nichtbeantwortung der genannten wesentlichen Fragen das Gebot der „Beschaffung und Vervollständigung der Abwägungsunterlagen“ erfüllt.

Nach Überzeugung des Unterzeichners geht der Ermessensspielraum der Anhörungsbehörde nicht so weit, offensichtlich unbeantwortete Fragen zu akzeptieren, insbesondere wenn die Behörde selbst die Beantwortung verfügt hatte. Gleichmaßen kann nicht akzeptiert werden, dass die Vorhabenträgerin Kritikpunkte umgeht, indem sie in summarischer Form, mittels allgemeinen Formulierungen am sachlichen Kritikpunkt vorbei oder mit bloßen Behauptungen ohne jeden Beleg antwortet. Im Zweifel, wenn die Anhörungsbehörde eine Lücke meint nicht erkennen zu können, müssen die Projektkritiker darauf hinweisen. Es ist der Zweck der Öffentlichkeitsbeteiligung, auf diesem Weg die Vollständigkeit der Abwägungsunterlagen herzustellen.

Antrag 4: Sofern das Regierungspräsidium eine andere Rechtsauffassung hat in der Richtung, dass das EBA auch selbst feststellen könne, ob die Antworten vollständig genug seien (also selbst bei offensichtlichen Lücken der vorstehend beschriebenen Art), möge es diese Auffassung mit juristischen Referenzen belegen.

Antrag 5: Das Regierungspräsidium möge eine im Einzelnen nachvollziehbare Entkräftung sämtlicher offener Kritikpunkte ([WR PFA 1.3](#)) von der Vorhabenträgerin einfordern, die diese schriftlich zu dokumentieren hat.

Antrag 6: Das Regierungspräsidium möge den Projektkritikern Gelegenheit zur Analyse und Stellungnahme dieser Antworten vor Abschluss des Anhörungsverfahrens geben, um die Beschaffung und Vervollständigung der Anhörungsunterlagen sicherzustellen.

2. Stresstest

Insbesondere hebt die Vorhabenträgerin im laufenden Anhörungsverfahren besonders häufig auf den sogenannten Stresstest als Nachweis der Leistungsfähigkeit ab. Die zuvor genannten Anträge behandeln schon zu einem großen Teil die Kritikpunkte an diesem Stresstest.

Antrag 7: Das Regierungspräsidium möge im Einzelnen mit besonderer Aufmerksamkeit prüfen, ob zu sämtlichen entgegen den Regeln der Technik festgelegten Parameter (methodischen Fehler), die laut Kritikern zum Großteil sowohl von Vertretern der DB als auch von der SMA und Partner AG schon faktisch eingestanden wurden, in der neuerlichen Antwort der Vorhabenträgerin tatsächlich der Sache nach angesprochen und mit im Einzelnen nachvollziehbaren Argumentationen entkräftet wurden (s.a. Antrag 6, Antrag 19).

Insbesondere erfuhr die methodische Kritik des Unterzeichners und anderer Projektkritiker am Stresstest Bestätigung von einer der angesehensten Kapazitäten auf dem Gebiet: Prof. Ingo Hansen (ehem. TU Delft) mit seinem Fachartikel von Januar 2017 (Hansen 2017). Hansen bestätigte ausdrücklich, dass¹

- zu kurze Haltezeiten gewählt wurden,
- die Verspätungsverteilung unrealistisch gewählt wurde,
- übertriebene Fahrzeitreserven angesetzt wurden,
- die mittlere Verspätung als Qualitätsmaß unzureichend ist,
- Belegungsgrade um die 50 % plausibel sind und somit Werte um oder über 80 % wie bei S21 mit dem Stresstest und den Zielfahrplänen (s.u.) geplant nicht mehr fahrbar sind,
- zu kurze Zugfolgezeiten,
- fehlende Kalibrierung an der Realität (fehlende Vergleichssimulation des Kopfbahnhofs)
- sowie, dass das SMA-Audit zweifelhaft ist.

Im Ergebnis schließt Hansen, dass der Stresstest viel zu optimistisch („much too optimistic“, S. 321) im Vergleich mit den praktischen Erfahrungen ist.

Antrag 8: Das Regierungspräsidium möge Prof. Ingo Hansen von der TU Delft (deutschsprachig) anfragen, ob er im Nachgang seiner Studie den Stresstest für den Nachweis einer Leistungsfähigkeit in der Praxis von mindestens 49 Ankünften pro Stunde sieht.

Antrag 9: Das Regierungspräsidium möge angesichts der zentralen Bedeutung und der im Detail belegten und von höchstkompetenter, unabhängiger, wissenschaftlicher Seite bestätigten methodischen Kritik, im Falle, dass an dem Stresstest als vermeintlichen Leistungsnachweis festgehalten wird, diesen mit einer vollständigen Dokumentation, die die Anforderungen des DB-Regelwerks erfüllt, in das Planfeststellungsverfahren offiziell einführen und für eine Überprüfung von unabhängigen Experten offenlegen.

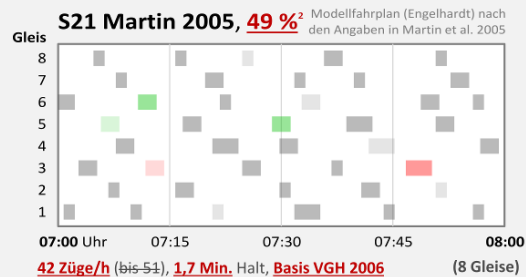
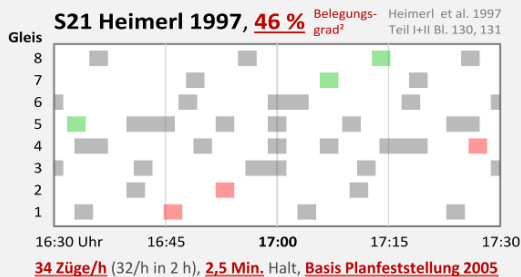
3. Deutschlandtakt-Zielfahrpläne

Die Deutschlandtakt-Zielfahrpläne des 2. und 3. Entwurfs bringen bis zu 52 Züge/h in den Tiefbahnhof mit einem Belegungsgrad von nahe 90 %. Dies ist nicht fahrbar, was schon der Vergleich mit Durchgangsbahnhöfen mit bis zu etwa 60 % Belegung zeigt, die so überlastet sind, dass zusätzliche Bahnsteiggleise geplant werden (Abb. nä. Seite).² Auch aus Sicht des bahnpoli-

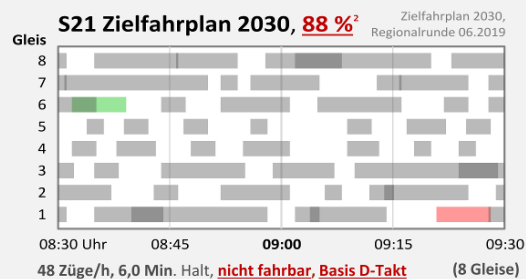
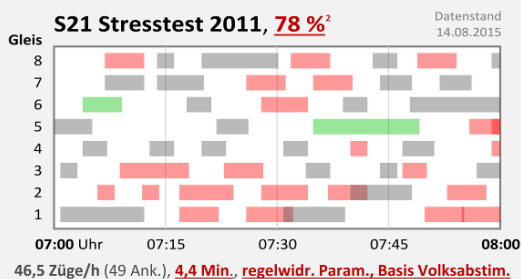
tischen Sprechers der Grünen-Fraktion im Bundestag Matthias Gastel sowie zahlreichen Praktikern, die seinen Beitrag kommentieren, ist eine solche Belegung nicht realistisch fahrbar.³

Gleisbelegungen¹ der Spitzenstunde im Vergleich

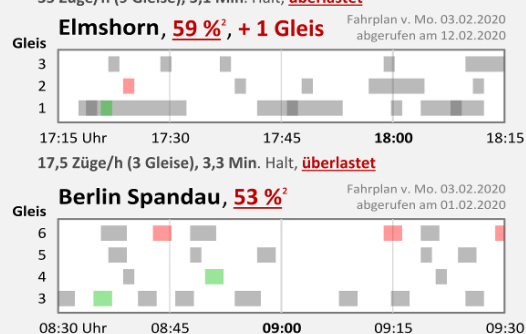
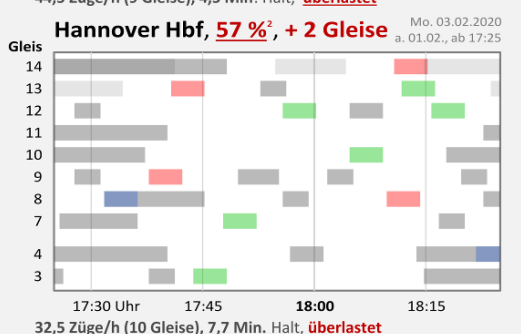
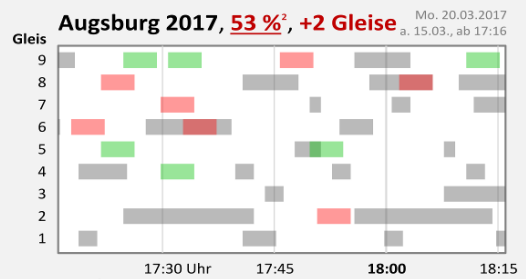
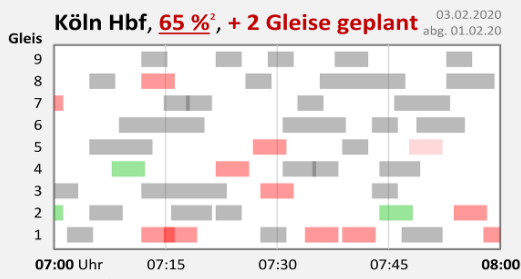
Stuttgart 21, Planungen für die Genehmigung: Zu wenig Züge, zu kurze Haltezeiten



Stuttgart 21, nach Kritik am Rückbau: Übervolle, unfahrbare Fahrpläne



Selbst stark überlastete Bahnhöfe, die erweitert werden müssen, haben noch „Luft“



¹ Genauer "Gleisbesetzung": Haltezeiten + 0,5 Min. für Abfertigung. ² Belegungsgrad inkl. 2 Min. Ein- und 2 Min. Ausfahrt u. Abfert.: 50 % üblich, darüber Überlastg.

S-Bahnen (heller) Doppelbelegung Flügellung < (Trenn.) beginnend Flügellung > (Verein.) endend

Bahnsteig # wende > Flügellung (Verein.)

Fahrpläne 2019/20 (außer Augsburg)

Falls keine Daten: 4 Min. für Bereitstellung bzw. vor Abstellung (Spandau 2, Elmshorn 1 Min.)

WIKIREAL.ORG

Vergleich der Gleisbelegungen in der Spitzenstunde. Stuttgart 21 war zunächst auf wenige bzw. unrealistisch kurz haltende Züge ausgelegt worden (oben), nach Kritik der unzureichenden Leistung in der Schlichtung 2010 wurden im Stresstest und den Zielfahrplänen zum Deutschlandtakt dagegen unrealistisch hohe Belegungen geplant (darunter). Dass diese in der Praxis nicht erreichbar sind, zeigen die Durchgangsbahnhöfe, die so überlastet sind, dass sie zusätzliche Bahnsteiggleise erhalten (unten). Lesehilfe unter ².

Antrag 10: Das Regierungspräsidium möge ggf. über die obige Anfragen hinaus Prof. Ingo Hansen mit einem Kurz-Gutachten beauftragen, inwieweit er eine Leistungsfähigkeit von bis zu 52 Zügen/h für erreichbar hält, wie sie in den Deutschlandtakt-Zielfahrplänen für den S21-Tiefbahnhof geplant werden. Inwieweit bestehen dann wie zugesagt noch „Reserven“ in der Kapazität?

Der zuvor erwähnte Vergleich mit realen überlasteten Durchgangsbahnhöfen enthält auch die Darstellung der Fahrpläne für die Auslegung des Tiefbahnhofs und ihre Bestätigung durch den VGH im Jahr 2006. Diese Fahrpläne von Prof. Heimerl und Prof. Martin erscheinen geradezu „leer“ im Vergleich zu den Planungen von Stresstest und D-Takt-Zielfahrplänen.²

Antrag 11: Das Regierungspräsidium möge sicherstellen, dass von der Vorhabenträgerin nachvollziehbare Argumente und Belege geliefert werden, die die Diskrepanz zwischen den nahezu „leer“ erscheinenden Auslegungsfahrplänen (die seinerzeit gerade eine gute Betriebsqualität erreichten) und den dagegen absolut übermäßig gefüllten Gleisbelegungen von Stresstest und D-Takt-Zielfahrplänen (die immer noch eine immerhin wirtschaftlich optimale Qualität haben sollen) nachvollziehbar auflösen.

Andernfalls erscheint die Vollständigkeit des Abwägungsmaterials nicht gegeben.

Antrag 12: Insbesondere möge das Regierungspräsidium von der Vorhabenträgerin einfordern, dass wissenschaftliche Veröffentlichungen und/oder reale Vergleichsbahnhöfe geliefert werden, die belegen, dass in einem Groß- und Knotenbahnhof im Fern- und Regionalverkehr Belegungsgrade von 80 bis 90 % noch fahrbar sind.

Antrag 13: Die Vorhabenträgerin möge erläutern, wie vor diesem Hintergrund die Aussagen der S21-Gutachter Prof. Heimerl und Prof. Schwanhäußer zu verstehen sind, als sie von einem „üblichen“ Belegungsgrad von rund 50 % für Stuttgart 21 sprachen und von 56 % Belegungsgrad als „voll ausgelastet“.⁴ Am besten würden Heimerl und/oder Schwanhäußer die Erklärung selbst liefern.

4. Vermeintliche gerichtliche Bestätigung

Von Projektbetreiberseite wird häufig vorgebracht, die Leistungsfähigkeit sei wiederholt gerichtlich bestätigt worden. Das ist nicht der Fall. Es gingen mehrere Verfahren zuungunsten der Projektkritiker aus, aber nicht weil für S21 eine dem Kopfbahnhof überlegene Leistungsfähigkeit festgestellt worden war, sondern jeweils mit anderen Begründungen (**Kritik Kirchb.** S. 8 ff Punkte III.1 und III. 2). Tatsächlich war in den beiden VGH-Urteilen von 2006 und 2014 für Stuttgart 21 sogar eine Kapazität von lediglich 32 Zügen/h festgestellt worden, wogegen der Kopfbahnhof in den realen Fahrplänen schon 38 Züge/h leistete. 2006 war der VGH dabei durch eine irreführende Ergebnisdarstellung getäuscht worden. 2014 bestätigte der VGH die Kapazität des Kopfbahnhofs von 50 Zügen/h gegenüber den 32 Zügen/h des Tiefbahnhofs. 2014 wurde dann formaljuristisch zugunsten S21 entschieden, weil keine Durchbrechung der Rechtskraft gesehen wurde.

Antrag 14: Das Regierungspräsidium möge diese Argumentation in den Anhörungsbericht aufnehmen und das zitierte Dokument (**Kritik Kirchb.**) mit dem Verweis auf die Entkräftung einer gerichtlichen Bestätigung der S21-Leistungsfähigkeit in den Abschnitten III.1 und III.2 dem EBA zur Beurteilung der Frage vorlegen, ob eine gerichtliche Bestätigung einer höheren Kapazität als der des Kopfbahnhofs gegeben ist.

Tunnel-Brandschutz

Für die Planrechtfertigung ist unter anderem auch entscheidend, ob der geplante Betrieb ggf. aus Sicherheitsgründen unzulässig ist. Hier kommt dem Brandschutz in den Tunneln besondere Bedeutung zu. Schon 2018 wurden mit einem ausführlichen Gutachten die Kritikpunkte benannt (Heydem/Engelh).

1. Sicherheitsrelevante Parameter

In der Planfeststellung haben Vorhabenträgerin und Eisenbahn-Bundesamt (EBA) den Brandschutz in den S21-Tunneln verschiedentlich dadurch verteidigt, dass der Höchstabstand der Querschläge und die Mindestbreite der Rettungswege eingehalten seien. Nun fahren aber in den S21-Tunneln Züge mit enorm hoher Personenkapazität mit bis zu 1.757 Personen (andernorts fahren nur rund halb so viele Personen mit Fernverkehrszügen durch entsprechend lange Tunnel). Ob angesichts dessen, die Auslegung auf Mindestanforderungen noch hinreicht, hätte schon nach dem Gebot der „gleichen Sicherheit“ (§2 Abs. 2 EBO, Tunnel RL Abs. 1.1) geprüft werden müssen. Insbesondere aber im Zuge der per Ausnahmegenehmigung verdoppelten Maximalsteigung von 25 ‰ sowie des verengten Tunnelquerschnitts hätte die gleiche Sicherheit nachgewiesen werden müssen. Zum verengten Tunnelquerschnitt auf über der Hälfte der Strecken noch der Hinweis: Er bewirkt, dass sich der Rauch eines Brandes rund 1,6-mal schneller verbreitet.⁵

Antrag 15: Das Regierungspräsidium möge nach Zulieferung der Vorhabenträgerin oder des EBA dokumentieren, in welcher Form der Nachweis gleicher Sicherheit für die mit Hochkapazitäts-Zügen befahrenen, doppelt steilen und stark verengten Tunnel im Vergleich zu Tunneln mit Regelprofil, Regel-Steigung und Regel-Belastung erbracht wurde.

Insbesondere gibt die EBA-Tunnelrichtlinie glasklar vor, dass vor der Planfeststellung nachgewiesen werden muss, dass die „Selbstrettung gewährleistet“ ist (Tunnel RL Punkt 1.3).

Risiko doppelröhriger Eisenbahntunnel	Länge ges. (lgst.Segm)	min. freier Querschn.	max. Steigung	min. Rett.-wegbreite*	Abstand Querschl.	max. Personenzahl
Perthus Tunnel (FR/ES)	8 km	50 m ²	11 ‰	1,55 + 1,22	200 m	1.033
Guadarrama Tunnel (ES)	28 (14) km	52 m ²	15 ‰	1,7 m	250 m	715
Lötschberg Basistunnel (CH)	35 (14) km	52 m ²	13 ‰	1,5(+1,5)m	333 m	1.373
Bibratunnel (DE)	7 km	63 m ²	4 ‰	1,9 m	472 m	929
Katzenberg Tunnel (DE)	9 km	62 m ²	5 ‰	2,0 m	500 m	929
Rastatter Tunnel (DE)	4 km	62 m ²	12 ‰	2,0 m	500 m	929
Wienerwald Tunnel (AT)	13 km	51 m ²	3 ‰	1,9(2,2) m	500 m	929
Valico Tunnel (IT)	27 (18) km	50 m ²	12 ‰	1,8 m	500 m	873
Brenner Basistunnel (AT/IT)	56 (20) km	46 m ²	7 ‰	1,2 m	333 m	929
Gotthard Basistunnel (CH)	57 (19) km	41 m ²	7 ‰	1 (+ 1) m	325 m	1.373
NBS Wendlingen-Ulm (DE)	30 (8,8) km	60 m ²	25 ‰	1,5-2,1(2,4)	500 m	1.757
Stuttgart 21 / verengt (DE)	30/18 (9,6)	43 m ²	25 ‰	0,9(1,2) m	500 m	1.757

Rotanteil links: Kombiniertes Risiko, Stand 04.2021 * Mindest-Breite (ohne Einbauten) (+ nutzbarer Serviceweg) WIKIREAL.ORG

Europäische Doppelröhren-Bahntunnel. S21 besetzt praktisch in allen sicherheitsrelevanten Parametern (farbkodiert) gleichzeitig die Höchststrikopositionen. Das kombinierte Risiko im Falle eines Brandes im Tunnel potenziert sich. S21 ist ggü. den Vergleichstunneln etwa um das 5- bis 20-fache gefährlicher.

Antrag 16: Die Vorhabenträgerin möge erläutern, in welcher Form sie vor der Planfeststellung nachvollziehbar nachgewiesen hat, dass die Selbstrettung auch in den verengten S21-Tunneln für die geplante Zugkapazität „gewährleistet“ ist.

Das Ausmaß der Risikoerhöhung in der Spezialauslegung der S21-Tunnel zeigt sich im Vergleich mit internationalen Doppelröhren-Eisenbahntunneln. Die S21-Tunnel sind die einzigen weltweit, in denen sämtliche sicherheitsrelevanten Parameter gleichzeitig auf Höchststrisikowerte festgelegt sind. In sämtlichen anderen Tunnelprojekten sind in der Regel mehrere Parameter teils unter hohem Kostenaufwand deutlich sicherer ausgelegt (Abb. vorausg. Seite):

wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Brandschutz_Tunnel

Der Hintergrund ist, dass sämtliche Richtlinien, insbesondere auch die europäische TSI SRT ein funktionierendes Rettungskonzept verlangen. Um das zu gewährleisten, fühlen sich die Verantwortlichen überall außerhalb Stuttgarts veranlasst, teils auch begründet mit aufwändigen Risikobewertungen, die Tunnel nicht nur entsprechend den Mindestanforderungen zu bauen.

Antrag 17: Die Vorhabenträgerin möge erläutern, inwiefern es plausibel ist, dass das Sicherheitsniveau der S21-Tunnel (verengtes Profil, doppelte Steigung, ca. doppelte Personenbelastung, engste Rettungswegbreite und längster Rettungsstollenabstand) hinreichend ist, wenn alle europäischen Vergleichsprojekte (mit der gleichen TSI) in mehreren sicherheitsrelevanten Parametern deutlich sicherer geplant und gebaut werden.

Es stellt sich doch die Frage, warum andernorts quasi unnötig dreistellige Millionenbeträge für über die Mindestanforderungen hinaus verbesserte Sicherheitsparameter investiert werden.

2. Vermeintliche gerichtliche Bestätigung

Auch zum Brandschutz wurde argumentiert, er sei gerichtlich bestätigt worden. Das ist nicht der Fall. Die Klage von Hans Heydemann wurde am 30.09.2020 vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit der Begründung abgelehnt, er und die mitklagenden Verbände seien nicht klageberechtigt.⁶ Der Schutz der Allgemeinheit sei hinreichend durch die Abwägung des Brandschutzes unter Beteiligung der Feuerwehr im Planfeststellungsverfahren gewährleistet. Die Funktionsfähigkeit des Brandschutzes wurde dabei nicht vom Gericht bestätigt.

Im vorliegenden Fall wurde die Feuerwehr tatsächlich systematisch getäuscht, insbesondere mit dem 2016 nachgereichten Tunnel-Rettungskonzept (Heydem/Engelh S. 98 ff). Aber auch mit der Aussage, die 500 m Rettungsstollenabstand seien in Europa die „Norm“,⁷ wovon die Feuerwehr bis zuletzt überzeugt war.⁸ Tatsächlich sind die 500 m der höchstzulässige Abstand, der in vielen internationalen Tunneln aus Sicherheitsgründen deutlich unterschritten wird. Oder mit der Aussage, bei S21 würden mit 1,2 m Mindest-Rettungswegbreite die breitesten Tunnel-Rettungswege in Europa gebaut. Das Gegenteil ist richtig, es sind die schmalsten.⁹ Aber die Frage der Täuschungen der Feuerwehr soll hier nicht vertieft werden, es soll genügen, dass das Gericht nicht den Brandschutz bestätigt hat, sondern die Klageberechtigung bestritten.

Antrag 18: Das Regierungspräsidium möge diese Argumentation, dass keine gerichtliche Bestätigung des Tunnel-Brandschutzes vorliegt, in den Anhörungsbericht aufnehmen und dem EBA zur Entscheidung vorlegen.

Erörterungsverfahren

Die zuvor dargestellten Zweifel an der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart in Folge des Engpasses der nur noch 8 Bahnsteiggleise des Tiefbahnhofs sind ausgesprochen schwerwiegend. Das Urteil von Prof. Hansen, der internationalen Kapazität für Leistungsfähigkeitsfragen, wiegt schwer. Die methodischen Fehler in den Stresstest-Parametern wurden schon 2012 faktisch eingestanden. Und eine nachvollziehbare Entkräftung der in den Nachforderungen der PFA 1.3-Erörterung formulierten Kritik (Engelh. NF) steht noch aus. Der Gleisbelegungs-Vergleich mit Bahnhöfen die so überlastet sind, dass aktuell Zusatzgleise geplant werden, lässt die Stuttgart 21-Pläne schon für den Laien als nicht fahrbar erscheinen.² Von einer Vollständigkeit des Abwägungsmaterials zur dem zentralen Aspekt der Planrechtfertigung, nämlich der Leistungsfähigkeit, kann vor diesem Hintergrund keine Rede sein.

Antrag 19: Das Regierungspräsidium möge die Beschaffung und Vervollständigung des Abwägungsmaterials zur Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart abschließen, also soweit, bis obige Fragen sämtlich vom EBA nachvollziehbar beantwortet werden können, so dass eine Abwägung möglich ist, ob der bisher angenommene verkehrliche Nutzen weiterhin in gleicher Höhe gegeben ist.

Antrag 20: Das Regierungspräsidium Stuttgart möge die Entscheidungen und Ergebnisse zu den oben gestellten Anträgen den Einwendern zeitnah, auch schon sobald Teilergebnisse oder -entscheidungen vorliegen, zugänglich machen und auf der Erörterungs-Homepage veröffentlichen.



Garching, 29.04.2021, gez. Christoph Engelhardt

Dokumente

Dokumente der Erörterung zum hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahren finden sich unter:
rp.baden-wuerttemberg.de/rps/abt2/ref24/seiten/planfeststellung/s21-pfa-13b-gaebahnfuehrung-eoet/

- | | |
|------------|---|
| Stn. DB | Anonym, „Stellungnahme des Vorhabenträgers zu häufig wiederkehrenden Einwendungen im Planfeststellungsverfahren S 21. Planfeststellungsabschnitt 1.3b, Gäubahnführung“, undatiert (pdf rp.baden-wuerttemberg.de) |
| WR PFA 1.3 | wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_PFA_1.3/DB_09.2015 (Ergebnisse)
wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Anhörung_PFA_1.3/DB_09.2015_Analyse (Analyse) |
| DB 08.15 | DB Netz AG, „Stellungnahme des Vorhabenträgers zu den Anträgen des BUND im Rahmen des Erörterungsverfahrens im Planfeststellungsabschnitt 1.3 des Projekts Stuttgart 21“, 14.08.2015, veröffentlicht am 02.09.2015 zuerst gegenüber dem Regierungspräsidium Stuttgart (pdf bahnprojekt-stuttgart-uhl.de) |
| Engelh. NF | C. Engelhardt, „Nachforderungskatalog zur Stellungnahme des Vorhabensträgers“, 29.09.2014 (pdf wikireal.org oder rp.baden-wuerttemberg.de) |

Heydem/Engelh	Hans Heydemann, Christoph Engelhardt, „Risiken und Auswirkungen eines Brandes bei Stuttgart 21 und Bewertung des aktuellen Brandschutzkonzepts der DB AG“, 2. überarbeitete Auflage, 11.2018 (pdf wikireal.org , Zusammenfassung S. 9-11)
Hansen 2017	Ingo A. Hansen, „Review of planning and capacity analysis for stations with multiple platforms – Case Stuttgart 21“, <i>Journal of Rail Transport Planning & Management</i> 6 (2017), S. 313-330 (sciencedirect.com , Manuskript repository.tudelft.nl). Vorgetragen am 13.07.2016 auf der „14. World Conference of Transport Research (WCTRS) 2016“ in Shanghai (pdf wctrs-conference.com S. 10)
Kritik Kirchb.	C. Engelhardt, Kritik am Kirchberg-Gutachten, "Fehlerhafte Entscheidungsgrundlage des Beschlusses des Stuttgarter Gemeinderats zur Zulässigkeit des 4. Bürgerbegehrens gegen Stuttgart 21", 28.07.2015 (pdf wikireal.org)
Engelhardt 2015	C. M. Engelhardt, „Stuttgart 21: Ungenügende Leistungsfähigkeit nach Filder-Anhörung“, <i>Eisenbahn-Revue International (Deutschlandausgabe)</i> 01/2015, Minirex-Verlag, S. 41-47 (pdf wikireal.org)
Prot. 07.10.	Stenografisches Protokoll vom Erörterungstermin am 07.10.2014, Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 24, Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zu Stuttgart 21 PFA 1.3
Tunnel RL	Eisenbahn-Bundesamt, Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“, Stand: 1.07.2008, „Tunnelrichtlinie“ (pdf eba.bund.de)

Einzelnachweise

- ¹ wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung#Hansen
- ² C. Engelhardt, „Gleisbelegungen der Spitzenstunde im Vergleich mit Lesehilfe und weiterführenden Informationen“, 19.02.2020 (pdf wikireal.org)
- ³ 09.04.2021, matthias-gastel.de, „S21: Aus einem verspäteten Zug werden sechs verspätete Züge“
- ⁴ wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung#Belegungsgrad
- ⁵ wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Brandschutz_Tunnel#Tunnelquerschnitt
- ⁶ 30.09.2020, VGH BW, Verfahren 5 S 969/18, Urteil „Keine Klagebefugnis bei Geltendmachung des allgemeinen Brandschutzes“ (landesrecht-bw.de). S.a. 30.09.2020, stuttgarter-zeitung.de, „Niederlage vor Verwaltungsgerichtshof. Gegneranwalt: S 21 gefährlich wie Loveparade“
- ⁷ wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Brandschutz_Tunnel#Abstand_der_Querschläge
- ⁸ 16.01.2018, Termin C. Engelhardt, H. Heydemann, W. Jakubeit in der Branddirektion Stuttgart
- ⁹ wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Brandschutz_Tunnel#Rettungswegbreite