

Manfred Leger
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Per Email an: [REDACTED]

CC:

Dr. Volker Kefer
Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG
Potsdamer Platz
10785 Berlin

Per Email an: [REDACTED]

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317

christoph.engelhardt@wikireal.org

Garching, 09.04.2015

Offener Brief an den Stuttgart 21-Chef Manfred Leger **Stehen Sie zu Ihren Aussagen?**

Sehr geehrter Herr Leger,

erlauben Sie, dass ich im Folgenden öffentlich Ihre Aussagen aus dem [Interview der Stuttgarter Zeitung vom 04.04.2015](#) kommentiere und Sie um eine Antwort in der Sache bitte.

Sie sagen in dem Interview: „Wir reden nicht mehr über das Warum bei dem Projekt, sondern darüber, wie wir es bauen.“ Sie sprechen aber später davon, „Bürgerinformation und Transparenz besser machen“ zu wollen und sich mit den „externen Experten“ „offen auseinanderzusetzen“. Stehen Sie zu den letzteren Aussagen? Dann sollten Sie insbesondere über das Warum des Projekts reden. Darüber hinaus stehen Sie als Projektchef ohnehin in der Pflicht, begründete Zweifel an der Sinnhaftigkeit und Sicherheit des von Ihnen umgesetzten Vorhabens gerade auch während des Baus auszuräumen.

Sie antworteten mit Ihrer Weigerung, über das Warum zu sprechen, auf die Übergabe der 20.000 Überschriften des 4. Bürgerbegehrens zu Stuttgart 21 zum Leistungsrückbau. Je nach Fortgang dieses Bürgerbegehrens wird die Deutsche Bahn ggf. vor Gericht sehr wohl gezwungen sein, über das Warum des Projekts zu reden. Ebenso in der Erörterung zu den noch nicht genehmigten Planfeststellungsabschnitten 1.3 (a und b) und 1.6 b sowie den noch anhängigen Rechtsmitteln zu PFA 1.1 und der Anhörung im Bundestag zu den offenen Fragen ([Antrag an Bundesregierung 22.12.14](#)). Sie sagen, es wären „alle rechtlichen Voraussetzungen zum Bau erfüllt“, das ist eben bei diesen Verfahren noch nicht der Fall und auch nicht bei der ausstehenden Genehmigung zum Brandschutz (siehe unten). Da das Projekt also noch wiederholt seine Rechtfertigung belegen muss, ist es doch Ihre Aufgabe, als Projektchef frühzeitig eine nachvollziehbare Entkräftung der genannten Leistungskritik sowie der anderen wesentlichen Kritikpunkte an der Planrechtfertigung des Projekts zu geben:

1. Kritik an der Leistungsfähigkeit für die Züge

Zuletzt hatte die DB Netz AG in Erörterung zu PFA 1.3 ihre Stellungnahme vom 25.07.2014 eingereicht. Diese vermochte jedoch keinen der Kritikpunkte auszuräumen, sondern lieferte vielmehr weitere Belege für die Fehlerhaftigkeit des Stresstests, ja sogar für seine Unfahrbarkeit. Er konnte so wie öffentlich dokumentiert gar nicht simuliert worden sein, siehe meinen [Nachforderungskatalog](#) vom 29.09.2014. In der Anhörung auf den Fildern am 06./07.10.2014 musste die Bahn zu vielen Punkten passen, verwickelte sich in Widersprüche und argumentierte unhaltbar. Dieses Debakel wurde nur dadurch begrenzt, dass das Regierungspräsidium die Fortsetzung unseres Vortrags unterband. Aber es wurde verfügt, dass der Nachforderungskatalog beantwortet werden sollte ([St.Z. 08.10.2014](#), Eisenbahn-Revue International 01/2015 S. 41 ff).

Zuletzt war diese Antwort für Ende Februar 2015 angekündigt. Aber auch diesen Termin hat die Bahn gerissen und ist nun seit über 6 Monaten die Aufklärung ihrer Widersprüche schuldig. Sie sind offenbar argumentativ nicht in der Lage, die Leistungskritik zu entkräften. Das verwundert nicht, denn selbst der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg bezeichnet im [Urteil vom 03.07.2014](#) die S21-Kapazität von 32 Zügen pro Stunde als „stets bekannte“ Tatsache (Rn. 44, 46), während heute im Kopfbahnhof 39 Züge fahren und der Tiefbahnhof demgegenüber ein Plus von 30 % bringen soll – ein gigantischer Schildbürgerstreich!

Sind es diese Widersprüche in der bisherigen Stellungnahme der Bahn und die ausbleibenden Antworten im Planfeststellungsprozess, zu denen Sie meinen, Sie müssen ihre „eigenen Unterlagen viel schneller und in der qualitativ höchstmöglichen Form vorlegen“? Wenn Sie das ernst meinen, dann liefern Sie nun zeitnah die Antworten auf den Nachforderungskatalog im Anhörungsverfahren zu PFA 1.3! Alles andere ist ein Eingeständnis, dass dem Projekt die Planrechtfertigung fehlt und ein Weiterbau illegal ist.

2. Kritik an der Dimensionierung der Fußgängeranlagen

Stuttgart 21 ist auch für die Fußgänger unterdimensioniert, noch gravierender als für die Züge. Diesen Nachweis und den Vorwurf, dass mit dem Stuttgarter Gemeinderat ein Finanzierungspartner dazu getäuscht worden war, bezeichnete das Kommunikationsbüro vor zwei Jahren als „haltlos“, kündigte aber eine „detaillierte Prüfung“ an ([St.Z. 01.03.2013](#)). Auf das Ergebnis dieser Prüfung warten wir bis heute, auch in der Filder-Anhörung. Ist es nicht so, dass die Bahn bisher einen Großteil der kritischen Engpässe für die Fußgänger vor der Öffentlichkeit unterschlagen hat, dass laut Regelwerk die Bahnsteigräumzeit halb so hoch angesetzt werden müsste wie von der Bahn gewählt und somit noch viel mehr Durchgänge durchgefallen wären, insbesondere auch neben den neuen Fluchttreppenhäusern?

Ist es dieser mutmaßliche Betrug der Deutschen Bahn AG an einem Finanzierungspartner, den Sie meinen, wenn Sie schreiben, dass die „Kommunikation mit den anderen Projektpartnern nicht immer ideal“ war? Herr Leger, als Projektchef ist es Ihre Pflicht, zu diesem schweren Vorwurf und der Unterdimensionierung des Bahnhofsgebäudes für die Fußgänger Stellung zu nehmen, alles andere muss als stillschweigendes Eingeständnis bzw. als unverantwortliches Vorgehen gewertet werden!

3. Kritik am Brandschutz

Herr Leger, Sie sagen, Sie nehmen das Thema Brandschutz „sehr ernst und wichtig“. Wie ernst nehmen Sie dann, dass bei S21 für die Entfluchtung Züge zugrunde gelegt werden, die im Tiefbahnhof gar nicht fahren können? Von den dagegen tatsächlich geplanten kürzeren Zügen halten immer wieder vier Züge in Doppelbelegungen an einem Bahnsteig ([Rathaus](#)

[Diskussion 11.03.15](#)). Dann sind aber 50 % mehr Personen zu evakuieren, als bisher vorgesehen. Der Bahnhof wird zur Todesfalle. Ohne Doppelbelegungen ist aber die geforderte Kapazität des Tiefbahnhofs nicht erreichbar. Entweder fehlt dem Projekt also der Brandschutz oder es fehlt ihm die verkehrliche Kapazität. Stuttgart 21 darf also im Moment gar nicht weitergebaut werden!

Bezüglich dieser Grundfrage des Brandschutzes haben sich keine „Normen oder Werte verändert“, dennoch ist die Bahn hier jegliche Antwort schuldig. Konfrontiert mit dem Problem argumentiert der Brandschutzbeauftragte der Bahn Klaus-Jürgen Bieger, dass man bei Stuttgart 21 – im Gegensatz zu allen Brandschutz-Vorschriften – davon ausginge, dass die Züge im Brandfall „nicht voll“ seien ([SWR „Odysso“ 05.03.15](#)), oder aber die Bahn verweigert eine Stellungnahme ([SWR Landesschau aktuell 09.03.15](#)), oder aber Herr Bieger sagt mit einer unzutreffenden Begründung seine Teilnahme an der Diskussionsveranstaltung im Stuttgarter Rathaus ab ([Rathaus Diskussion 11.03.15](#)). Verstehen Sie darunter, den Brandschutz „sehr ernst und wichtig zu nehmen“? Ist das „Bürgerinformation und Transparenz“ und eine „offene Auseinandersetzung“ mit den „externen Experten“?

Noch ein Punkt zum Brandschutz. Sie sagen: „Unsere Fachleute und Spezialisten sagen uns, dass die Entrauchung – und das ist das Entscheidende – am Bahnhof funktionieren wird.“ Diese Aussage basiert offenbar auf den für die Simulationen angenommenen 1,2 Mio. m³/h Luft aus den Tunneln, die den Rauch in der Bahnhofshalle nach oben aus den Lichttaugen drücken sollen. Erklären Sie uns, wie diese Luftmengen zuverlässig zur Verfügung gestellt werden, speziell aus dem Norden, wo die Entrauchungsbauwerke mit den Lüftern rund 2 km entfernt sind und die Luft im nördlichen Schwallbauwerk entweicht, bevor sie die Bahnhofshalle erreicht? Herr Leger, stehen Sie zu Ihren Aussagen? Dann legen Sie ein nachvollziehbares ganzheitliches Brandschutzkonzept für Stuttgart 21 öffentlich vor, bei dem Sie die genannten Kritikpunkte ([Rathaus Diskussion 11.03.15](#) Folien [Engelhardt](#), [Heydemann](#), [Frank](#)) restlos ausräumen.

4. Kritik an der Gleisneigung

Bahndirektor a.D. Sven Andersen hatte zuletzt [in der Anhörung zu PFA 1.3](#) die gravierenden Kritikpunkte an der mit 15,143 ‰ stark überhöhten Gleisneigung im Tiefbahnhof dargelegt. Internationale Vorgaben für die Gleisneigung und die gesicherten Erkenntnisse der Bahnwissenschaft zu den mit modernem Rollmaterial sinkenden Losbrech- und Rollwiderständen sprechen inzwischen eher für eine Absenkung des Sollwerts der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung von 2,5 ‰. Dass bei Stuttgart 21 sogar dieser Wert um mehr als das Sechsfache überschritten werden soll, erscheint nicht im Entferntesten vertretbar. Die vielen Wegrollvorgänge in den bestehenden Stationen mit Gefälle (in Köln Hbf schon bei 3,6 ‰ Neigung) – teils mit Verletzten – zeigen die erhebliche Gefahr für Leib und Leben.

Die Bahn berief sich in der Anhörung lediglich auf die 2005 erteilte „bestandskräftige Genehmigung“ und den dort behaupteten „Nachweis gleicher Sicherheit“ (Protokoll 07.10.15 S. 53, 58). Eine (ungerechtfertigt) erlangte Genehmigung ist aber nicht geeignet, eine faktisch existente Gefährdung zu beseitigen. Das EBA hatte seine Genehmigung auf die „notwendigen Vorkehrungen zur Gewährleistung der gleichen Sicherheit“ gestützt, die die Bahn „nachvollziehbar und in nicht zu beanstandender Weise in ihren Antragsunterlagen dargestellt“ habe (PFB 1.1 S. 373). In den Antragsunterlagen werden aber keinerlei Vorkehrungen beschrieben, sondern lediglich eine gleiche Sicherheit behauptet. Laut EBA-Vizepräsident Schweinsberg war ausdrücklich „kein gesonderter Sicherheitsnachweis erbracht worden, weil dieser nicht angefordert war“ ([IG-Metall, „Bahnindustrie: Branchenreport 2014“, S. 33](#)).

Herr Leger, legen Sie die Beschreibung der „Vorkehrungen“ vor, die nach den anerkannten Regeln der Technik einen tatsächlichen Nachweis gleicher Sicherheit bringen und das erhöhte Wegroll-Risiko bei dem starken Gefälle vollständig eliminieren.

Sie sagen in dem Interview, die Projektbetreiber hätten „die meisten Befürchtungen restlos widerlegen“ können. Ich bitte Sie, diese Aussage zu belegen. Mir sind bei den oben aufgeführten wesentlichen Themen der Planrechtfertigung bisher keine Entkräftungen bekannt, schon gar keine „restlosen“.

Wenn Sie „Bürgerinformation und Transparenz besser machen“ wollen, dann müssen Sie angesichts der vielen offenen Fragen über das Warum reden! Beantworten Sie den Nachforderungskatalog, veröffentlichen Sie das Ergebnis Ihrer „detaillierten Prüfung“ der Unterdimensionierung von Stuttgart 21 für die Fußgänger und der Täuschung des Gemeinderats dazu, legen Sie öffentlich dar, wie die für den Kapazitätsnachweis angesetzten Züge im Brandfall auch entfluchtet werden können und liefern Sie den „Nachweis gleicher Sicherheit“ bei der sechsfach überhöhten Gleisneigung. Wenn Sie sagen, dass sie sich mit den „externen Experten“ „offen auseinandersetzen“, dann beweisen Sie es bitte hier bei den für die Planrechtfertigung des Projekts so wesentlichen Themen. Das – erlauben Sie mir diesen Ausdruck – „Wegducken“ der Bahn bei diesen Themen ([Mo-Demo-Rede C. Engelhardt 30.03.15](#)) steht in krassem Widerspruch zu dem von Ihnen formulierten Anspruch und vor allem ist es ein deutliches Zeichen, dass Ihnen gegen diese Kritik die Argumente fehlen.

Herr Leger, Sie sagen: „Wir haben das Ergebnis der Volksabstimmung“. Dieses Ergebnis beruht jedoch auf der Täuschung der Bürger zu Leistungsfähigkeit und Ausstiegskosten von Stuttgart 21 sowie zu den Ausbauten von Südbahn, Gäubahn und der Rheintaltrasse. Außerdem gilt eine Volksabstimmung nur so lange, bis das Volk neu entscheidet, sonst gäbe es in der Schweiz auch heute noch kein Frauenwahlrecht. Bei Stuttgart 21 wird ein Großteil der Leistungskritik im Rahmen des 4. Bürgerbegehrens zur Not vor dem Gericht geklärt, das schon die ungenügende Kapazität von nur 32 Zügen pro Stunde festgestellt hat und in dieser Sache nicht die Rechtskraft eines früheren Urteils anführen kann. Darauf kann eine erneute demokratische Entscheidung der Stuttgarter folgen. Mit der Volksabstimmung von 2011 ist eben noch gar nichts endgültig entschieden.

Herr Leger, Sie tragen für das Bauprojekt, in das erhebliche Mittel aus Steuergeldern fließen und das den Stuttgarter Bürgern mit dem Bau große Belastungen und Risiken aufzwingt, schwere Verantwortung. Lassen Sie diese gravierenden Fragen ungeklärt, während, wie sie sagen, ein „nicht unerheblicher Teil des Budgets“ in Baumaßnahmen umgesetzt wird, setzen Sie sich dem Verdacht aus, öffentliche Gelder zu vergeuden und das Vertrauen der Bevölkerung zu enttäuschen.

Sehr geehrter Herr Leger, stehen Sie zu Ihren Aussagen? Dann würde ich mich freuen, wenn Sie im Interesse von „Bürgerinformation und Transparenz“ und einer „offenen Auseinandersetzung“ mit den „externen Experten“ auf diesen offenen Brief antworten würden. Mit freundlichen Grüßen,



gez. Dr. rer. nat. Christoph Engelhardt