

Ulrich Ebert  
Rechtsanwalt  
Sonnenbergstr. 68  
70184 Stuttgart

Stuttgart, den 20.08.2012

Per mail [Stefan.Rengers@rps.bwl.de](mailto:Stefan.Rengers@rps.bwl.de)  
An das  
Regierungspräsidium Stuttgart  
Ruppmannstr. 21  
70565 Stuttgart (Vaihingen)

Nachrichtlich direkt  
Herrn Präsidenten des EBA Hörster  
persönlich, vorab per mail  
[poststelle@eba.bund.de](mailto:poststelle@eba.bund.de)  
Postversand folgt

**Einwendungen im 2. Planänderungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.2 (Fildertunnel) des Projektes „Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Augsburg“ im Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenbindung (Stuttgart 21) der DB Netz AG, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH**

Kurz: Fildertunnel Stuttgart 21  
Hier: Anhörungsbericht

Sehr geehrter Herr Rengers,  
sehr geehrter Herr Hörster  
sehr geehrte Damen und Herren,

zum Anhörungsbericht vom 06.07.2012 wird wie folgt Stellung genommen. Es wird dabei nach den Seiten vorgegangen. Es kann daher zu Doppelungen der Argumentation kommen:

Seite 19:

**... weitere Änderungen, die sich aus der Vertiefung der Planung ergeben hätten. Zum anderen wird optional zur bisher planfestgestellten Spritzbetonbauweise die Zulassung eines maschinellen Vortriebs angestrebt.**

Es ist rechtlich fraglich, ob sich die Vorhabenträgerin eine optionale Planung vorbehalten kann. Insgesamt ist nach derzeitiger Planungslage fast alles optional, so dass im Planfeststellungsbeschluss eigentlich gar nicht mehr festgestellt werden kann, was nun tatsächlich gebaut werden soll. So aber können die anstehenden Probleme durch eine nachvollziehbare Planung nicht „bewältigt“ werden, wie das der VGH fordert.

Gerade die Vortriebstechnik ist sehr entscheidend, ob das Tunnelbauwerk, welches nach dem Gutachter Prof. Wittke ja jeweils ein Unikat ist, gelingen kann bei dem bekannt äußerst schwierigen Untergrund. Wie andere Tunnelbauwerke zeigen ist dann mit massiven Nachbesserungsarbeiten zu rechnen. Beim Engelbergtunnel ist das eine „Dauerbaustelle“, was aber im Fildertunnel gar nicht machbar ist, weil bei Bauarbeiten im Tunnel die Doppelröhre nicht nutzbar ist, weil der jeweils andere Tunnel der Fluchttunnel ist. Bei Nachbesserungen im Tunnel ist die Tiefbahnhofkapazität völlig zerschlagen, über

Stresstestergebnisse muss man dann gar nicht mehr reden. Das Chaos ist unausweichlich vorprogrammiert.

Veränderte oder optionale Bauweisen bedingen sich gegenseitig und erfordern komplettes Neuplanen und komplette Überarbeitung der ineinandergreifenden Pläne. Sonst passiert so etwas wie am Südflügel, wo die Bahn dem Bahnsteigdach die komplette Statik weggerissen hat oder der Bauzaun nicht rechtzeitig versetzt wurde, so dass fast eine Frau von einem „abirrenden“ Betonbrocken erschlagen wurde.

Seite 20:

**Jeder, der Eigentümer eines Grundstücks über oder in unmittelbarer Nähe zu den geplanten Tunnelröhren ist, musste damit rechnen, dass sich Änderungen der Lage und Anzahl von Damm- und Injektionsringen auf sein Grundstück auswirken. Dies gilt auch dann, wenn ein Grundstück nach der bislang festgestellten Planung nicht mit einer Grunddienstbarkeit belastet war.**

Dies steht im Widerspruch zum Vorgehen der Bahn, die davon ausgeht, dass allenfalls die unmittelbar Unterfahrenen betroffen sind. Nur diese will sie entschädigen.

Wie die jetzige Hangrutschungsproblematik verdeutlicht sind ganze Gebiete betroffen.

Offenbar ist nun im Bereich des ehemaligen Zwischenangriffs mit Abdichtungsmaßnahmen auf 1 km Länge zu rechnen, völlig unklar ist, was, wo und wie die Abdichtungen eingebaut werden sollen.

Dieser Satz liest sich wie ein Freibrief für die Bahn, im Bereich der Tunnels alles machen zu können, was sie will, weil die Eigentümer ja in unmittelbarer Nähe mit allem rechnen mussten.

Wie weit ist „unmittelbar“? Wenn der Hang quillt, sich Degerloch hebt oder sich Straßenzüge heben wie die Sonnenbergstraße? Sind unmittelbar auch 100 Meter? So kann man mit dem Eigentum anderer nicht umgehen.

Seite 21/22:

Hier wird kaum merklich die geringfügige, aber relevante Änderung der Trassenführung mit der Änderung der Montage-Kaverne in eine Wendekaverne vermischt, je nach optionaler Ausführung als Spritzbetonbauweise oder Auffahren mit Tunnelvortriebsmaschine.

Auch hier ist in einem entscheidenden Bereich alles „optional“.

zu Seite 22:

Konkretisierung als Wendekaverne wegen Planungstiefe.

Hier handelt es sich um eine ganz wesentliche Änderung. Da die Bahn diese – wohl wegen der Brisanz - nicht einmal in der Anhörung selbst angesprochen hat, ist dieser Vorgang mit großem Argwohn zu betrachten. Letztlich ist unklar, weshalb die Baumaßnahme nicht ausschließlich von den Fildern vorgetrieben wird.

Tatsächlich geht es hier um einen äußerst sensiblen Bereich, wie der Zwischenfall am Bohrloch 203 und die jetzigen Erkenntnisse über das Kernerviertel zeigen.

Die Problematik der Hangrutschung in diesem Bereich ist jetzt öffentlich. Die Bahn hat nachzuweisen, dass durch die - auch schon nach dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss - auf falscher Grundlage genehmigten Wasserinfiltrationen keine Schäden entstehen können (fragliche Bestandskraft der Genehmigung des alten GWM mit falschen Zahlen).

Sich auf eine genehmigte Infiltrationsmenge wegen Rechtskraft zurückziehen zu wollen, ist bei nun bekannter, unausgereifter und gefahrträchtiger Planung unzulässig. Die Bahn hat offenbar existierende Gutachten unterdrückt. Damit hat sie das Gegenteil von Sicherheit im Bereich Kernerviertel bewiesen. Sich nun auf die dadurch bewirkte Planung und deren Rechtskraft zu beziehen ist krass treuwidrig und ggf. lebensgefährlich. Der Planfeststellungsbeschluss ist insofern sogar nichtig.

Seite 23:

Der Bericht erkennt zwar, dass die Änderung des Grundwassermanagements planabschnittsübergreifend ist, führt jedoch das Problem nicht bewältigend aus: **gleichwohl ist es nicht notwendig, diese Planänderung des Planfeststellungsabschnitts 1.1 in die Erörterung und Beurteilung der beantragten Planänderungen zum Abschnitt 1.2 einzubeziehen.**

Diese Auffassung wird nicht begründet. Wenn aber unbekannt ist, wie sich die Veränderung der Grundwassermodelle auswirkt, kann auch nicht gesagt werden, dass dieses keine Auswirkungen auf den PFA 1.2 hat.

Wenn dies so angenommen wird, muss dies bewiesen werden. Ein Beweis ist nicht erbracht. Im Gegensatz dazu ist bekannt, dass die Bahn keinerlei belastbare Zahlen für die Ausarbeitung eines GWM hat. Die Bahn unterdrückt Gutachten.

**Über die Planänderungen im Planfeststellungsabschnitt 1.2 kann unabhängig von etwaigen Planänderungen benachbarter Abschnitte entschieden werden.**

Dies ist eine von der Bahn vertretene Rechtauffassung, der im Anhörungsverfahren massiv widersprochen wurde. Der Unterzeichner kann sich erinnern, eingewandt zu haben, dass es bei dieser Rechtauffassung möglich wäre, das Gesamtbauvorhaben in kleine Abschnitte zu „atomisieren“.

Hier handelt es sich um ein taktisches Vorgehen der Bahn, was durch die Ankündigung, den PFA 1.3 in 1.3a und 1.3b zu zerlegen bewiesen ist – widerspricht aber den Planfeststellungsrichtlinien des EBA. Vom Bau des Flughafenbahnhofs ist zunächst nur die Flughafengesellschaft betroffen. Wird dieser genehmigt oder gar schon vor Genehmigung der Zulaufstrecken gebaut, ist es den Einwendern aus Leinfelden-Echterdingen erschwert, mit ihren berechtigten Einwendungen durchzudringen. Diese Taktik wurde auch schon der Volksabstimmung zugrundegelegt mit der Drohung der Ausstiegskosten.

Diese Taktik ist nicht nur unfair sondern rechtswidrig und blendet die notwendige Gesamtbetrachtung aus.

Dies gilt auch analog umgekehrt, wenn nur die Strecke entlang der Autobahn gebaut würde.

Geht man mal schlicht davon aus, dass die Verdoppelung der abzupumpenden Grundwassermenge eine Verdoppelung der Infiltrationsbrunnen oder der Einleitungsmenge zur Folge hat, ist offensichtlich, dass das erhebliche Auswirkungen auf die Standsicherheit am Hang und damit für Betroffene im Einzugsgebiet des GWM hat.

Mit der „Atomisierung“ der Planfeststellungsabschnitte wird erreicht, dass die vielfachen Ausnahmegenehmigungen nicht so offensichtlich werden. Man könnte daher auch plakativ sagen, dass S21 nur noch aus Ausnahmegenehmigungen besteht, die insgesamt das Projekt als reine Ausnahmegenehmigung erscheinen lassen und bei Gesamtbetrachtung der Ausnahmegenehmigungen insgesamt rechtswidrig ist, weil so durch den aufgeweichten Sachverhalt die Rechts- und Gesetzeslage nicht mehr eingehalten wird.

**Die Vorhabenträgerin hat glaubhaft und unwidersprochen dargelegt, dass die Bauarbeiten für den Fildertunnel auch mit den bislang planfestgestellten Wassermengen umgesetzt werden können.**

Nachdem die Bahn mit ihren Behauptungen schon vielfach widerlegt wurde, ist ein Argument, dass die Bahn etwas glaubhaft vorgetragen habe, ausgeschlossen.

Die Bahn hat zu beweisen, jegliches Vertrauen ist durch deren bisheriges Verhalten ausgeschlossen.

Beispielsweise hat die Bahn im Anhörungsverfahren vorgetragen, der PFA 1.2 sei vom GWM nicht betroffen. Sie musste dann auf die Frage, ob es im Bereich des PFA 1.2 Schluckbrunnen gäbe, einräumen, dass dies so ist.

Wer solche Desinformationen vorträgt, hat kein Vertrauen verdient und Glaubhaftigkeit ist ausgeschlossen.

Die Aussage im Bericht, dass unwidersprochen geblieben sei, dass „Der Fildertunnel“ mit den planfestgestellten Wassermengen umgesetzt werden könne, ist in diesem Zusammenhang sinnentstellend. Der Fildertunnel im PFA 1.2 brauchte bislang kein Wassermanagement, aber der „Trog“. Oder meint die Bahn das Grundwasser unter Degerloch?

Aktuell ist die irrige Rechtsauffassung der Bahn offensichtlich. Wenn im PFA 1.1 die Wassermengen verdoppelt werden, kann es im PFA 1.2 zu Hangrutschungen kommen. Und genau aus diesem Grund hat eine Gesamtbetrachtung stattzufinden. In diesem Punkt war eben die Trennung der Planungsabschnitte aus Handhabbarkeitsgründen nicht handhabbar, so geht das wegen der wechselseitigen Beeinflussungen nicht.

Und genau aus diesem Grund ist keine Baufreigabe zu erteilen, bis alle Planfeststellungsabschnitte bestandskräftig festgestellt sind. Derzeit ist aber überhaupt nichts bestandskräftig, weil sich alles wegen wesentlicher Veränderungen in Änderung befindet.

**Darauf, dass der Umbau des Hauptbahnhofs ohne die Genehmigung zur erhöhten Grundwasserhaltung nicht realisierbar und deshalb die Planrechtfertigung für**

**24**

**das Gesamtvorhaben in Frage gestellt sein könnte, liegen der Anhörungsbehörde keine Hinweise vor.**

Würden die Projektbetreiber und in diesem Fall das RP die Einwendungen der Projektgegner nicht nur (politisch getrieben?) ignorieren sondern auch mal zur Kenntnis nehmen, hätten sie genügend Hinweise, dass die Genehmigung zur erhöhten Grundwasserhaltung fraglich, völlig offen und ggf. auch nicht realisierbar ist und/oder zumindest den Kostendeckel sprengt und die Finanzierung der Projekts in Frage gestellt ist wegen massiver Kostensteigerungen.

Das Gegenteil dieser Aussage ist richtig.

Konkret: Wie soll der Tiefbahnhof mit der alten Wassermenge gebaut werden? Die Bahn schweigt dazu. Das geht ohne wesentliche Planänderung nicht. Betonierung unter Wasser sprengt den Kostenrahmen.

Die Gefährdung des Kernviertels schon bei der alten Wassermenge ist nun publik. Die Bedenken müssen zuerst ausgeräumt werden.

Seite 34:

**– Die genaue Lage der Wendekaverne ist erst im Zuge des Vortriebs festzulegen, nachdem der tatsächliche Verlauf des Anhydritspiegels zweifelsfrei feststeht. Dabei sind die im Lageplan und im Grunderwerbsplan eingezeichneten Grenzen einzuhalten.**

Hier offenbart die Vorgabenträgerin, dass ihr die Lage des Anhydritspiegels nicht bekannt ist. Wie aber konnte die Bahn überhaupt bei diesem unausgereiften Erkenntnisstand eine Planfeststellung erreichen?

Es ist bekannt, dass die Stadt Stuttgart der Ausbildung der Montage- oder Wendekaverne unter dem Wagenburgtunnel widersprochen hat. Prof. Wittke widersprach einer Verlegung weiter in den Berg hinein, weil dies wegen des Anhydritspiegels nicht möglich sei.

Die Bewältigung dieses Punktes ist aber von ganz entscheidender Bedeutung, weil davon die Gefährdung der Bebauung darüber betroffen ist (Hangrutschung/Hanghebung).

Da diese Lage aber von ganz entscheidender Bedeutung ist, ist sie im Planfeststellungsverfahren zu bewältigen, so die Meinung generell des VGH dazu, was im Planfeststellungsbeschluss zu erfolgen hat.

Es ist zu vermuten, dass diese Unklarheit ein Ausfluss der Einwendungen der Stadt Stuttgart ist. Wegen dieser Unklarheit in einem wesentlichen Punkt ist der Plan nicht genehmigungsfähig. Es verletzt die Betroffenen in ihren Rechten.

Wie soll denn bei diesen Unklarheiten eine Grunddienstbarkeit eingetragen und die Entschädigung berechnet werden?

**– Die Bauabläufe zur Herstellung des Dammrings bei km 8,9+50 während des maschinellen Tunnelvortriebs sind im Zuge der Ausführungsplanung detailliert zu beschreiben und mit der Unteren Wasserbehörde und dem Eisenbahn-Bundesamt abzustimmen. Dabei ist sicherzustellen, dass keine Stockwerksverbindungen zwischen km5 und km4 geschaffen werden.**

Der Zusammenhang zwischen der Unterfahrung des Fasanenhofes und des Gebirges unter dem Fernsehturm ist unklar.

Richtig ist, dass der kritische Bereich bei Km 4 und 5 liegt, weil dort das Eindringen von Wasser in die Anhydritschichten unbedingt zu verhindern ist.

**– Die für den Tunnelvortrieb zur Grundwasserhaltung geplanten Einrichtungen sind in den Ausführungsplänen detailliert zu beschreiben und darzustellen. Die Ausführungspläne sind mit der Unteren Wasserbehörde und dem Eisenbahn-Bundesamt abzustimmen.**

Hier fehlt ein ganz wesentliches Detail im Bericht. In der Anhörung wurde erörtert, dass es im Bereich Degerloch Lias-Alpha-Gesteine gibt, was auch in der Anlage 19.1 Seite 15 der Planfeststellungsunterlagen bestätigt wird. Addiert man die Schichtdicken, kommt man auf 29 Meter. Allerdings ist in den Unterlagen an keiner Stelle erwähnt, dass im Gegensatz zum Anhydrit Lias Alpha-Schichten bei Entzug von Wasser quellen. Diese Problematik war Herrn Prof. Wittke offenbar unbekannt. Geht man von nur 1 % Wasserentzug und 1 % Schwinden bei Wasserentzug aus sind das dann 29 cm, was ungefähr der Hebung im Wagenburgtunnel entspricht. Bei höherem Wasserentzug wird die zu erwartende Hebung als Schadenpotential offenbar.

Dies ist auch deshalb so relevant, weil im Grunde genommen die komplette Geologie auf der Kompetenz und Glaubwürdigkeit von Herrn Prof. Wittke basiert, der auf die bislang ausgeführten Tunnelbauwerke in Stuttgart als unproblematisch verweist. Es würde zu weit führen, dies hier zu erörtern. Allerdings weist der Unterzeichner darauf hin, dass es neben den beiden bekannten Tunneleinstürzen um 1983 am Schattenring beim Bau des Hasenbergtunnels einen nie erwähnten Tunneleinsturz gab, bei dem die Tunnelbohrmaschine einbetoniert wurde. Durch den Spritzbeton sind damals die Fische in der Glems verendet. Das will sagen, dass der Verweis auf Vergleichsbauwerke kritisch zu hinterfragen ist. 2 Tunneleinstürze des Hasenbergtunnels im Bereich Universität sind jedenfalls bekannt.

Die Quellfähigkeit des Lias-Alpha wurde durch die Fachleute des Geologischen Landesamtes in der Anhörung bestätigt. Ein auf diese Quellfähigkeit durch Entzug von Wasser zurückzuführender, tatsächlicher Schaden wurde erörtert.

Dem Unterzeichner liegt folgender Literaturhinweis nicht vor:

TIETZE (1979): Ingenieurgeologische, mineralogische und geochemische Untersuchungen zum Problem der Baugrundhebungen im Lias epsilon (Posidonienschiefer) Baden-Württembergs. - Jh. Geol. Landesamt 22, S. 109-185

Da dieses Phänomen also sehr relevant ist, kann die Bewältigung nicht einfach in die Ausführungsplanung verschoben werden.

Als wesentlicher Faktor ist die Bewältigung des Problems Wasserentzug unter Degerloch in der Planfeststellung selbst festzulegen.

Im Übrigen ging die oben erwähnte Anlage 19.1 ursprünglich von bergmännischer Bauweise aus, hatte also einen anderen Blickwinkel und ist daher völlig zu überarbeiten. Dies insbesondere deshalb, weil die Bahn sich alle Optionen offen halten will und die Untersuchung diese Vielfalt an optionalen Möglichkeiten nicht abbilden kann.

**– Im Rahmen der Ausführungsplanung sind Möglichkeiten zur Minimierung der Grundwasserentnahme im Bereich des Stubensandsteins (km4) zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.**

Davon, dass unter Degerloch Grundwasser entnommen werden soll, war bislang m.W. nicht die Rede. Wohin soll dieses abgeleitet werden und wieviel? (Ich habe davon nur privat gehört, weil es jetzt schon aufgrund von Probewasserentnahmen Risse in Gebäuden gäbe.)

Seite 37:

**Im Falle der „Langen Schildfahrt“ mit zwei parallel betriebenen Tunnelvortriebsmaschinen dienen die Montagekavernen jeweils zur Demontage / Zerlegung der beiden Tunnelvortriebsmaschinen.**

Diese Darstellung ist mit den Darlegungen der Bahn im Anhörungstermin nicht vereinbar.

Offenbar hat die Bahn eine weitere optionale Vorgehensweise geplant.

Nach der Darlegung im Anhörungstermin wird lediglich eine TBM nach unten gefahren und dann gewendet und wieder nach oben bis zum Zwischenangriff benutzt. Eine 2. TBM wird nur von den Fildern bis zum Zwischenangriff eingesetzt.

Von 2 parallel betriebenen TBM war nie die Rede, allenfalls von den Fildern bis zum Zwischenangriff.

Nun aber sollen 2 TBM in den Montagekavernen demontiert werden. Wozu dann die Wendekaverne?

Dieser Fall der langen Schildfahrt mit 2 parallel betriebenen TBM ist nur dadurch erklärbar, dass die Bahn die Anhörungsteilnehmer falsch informiert hat und die Darstellung von Prof. Wittke am 23.04.2012 der Wahrheit näher kommt:

Herr Prof. Wittke hat in der Veranstaltung der Stuttgarter Nachrichten in Anwesenheit von Herrn Projektsprecher Dietrich am **Montag dem 23.04.2012** in der Stadtbibliothek in Stuttgart ausgesagt, dass der Tunnelvortrieb verändert wurde.

Bei Cams21 anzusehen:

So abgehört und abgeschrieben vom Video: ca. 1:28 bis 1:30 min. Prof. Wittke:

"Nach längeren Diskussionen und Kostenvergleichen ist ja vereinbart worden, dass dieser Tunnel maschinell aufgefahren wird, und zwar ohne einen Zwischenangriff, der zunächst vorgesehen war. Es ist also die Betroffenheit dadurch sehr viel geringer dadurch geworden. Es werden also Maschinen eingesetzt, auf der Filderebene beginnend bis hier herunter ( ) und wenn man diesen Gipskeuper erreicht, dann wird die Maschine umgebaut und es geht konventionell weiter. d.h, hier damit man diese Abdichtungsbauwerke ( konventionell heißt in Spritzbetonbauweise - konventionelle Bauweise - österreichische Bauweise - ... ) hier unterbrechen wir den Maschinenvortrieb, damit wir die Abdichtungsbauwerke einbauen können, von denen wir eben sprachen. In diesem Übergangsbereich

kommt nämlich ein Abdichtungsbauwerk hin und hier unten kommt auch eins hin, ein doppeltes, und damit das fertiggestellt werden kann wird hier ein bestimmter Abschnitt konventionell, d.h. in Spritzbetonbauweise, aufgefahren, Da wird nachher die Maschine durchgezogen und die andere von unten dann vom Hauptbahnhof beginnend wieder nach oben aufgefahren. ... "

Wenn der Erörterungsbericht von Konkretisierung spricht, wird das der Sache nicht gerecht. Es wird immer unkonkreter. Was die Bahn tatsächlich vorhat, ist völlig unklar.

Meine Mail vom 25.04.2012 an das RP und das EBA zur Frage des entfallenen Zwischenangriffs wurde bislang nicht beantwortet.

Ich gehe daher davon aus, dass die Darstellung von Prof. Wittke richtig ist und der Zwischenangriff entfallen ist und wohl parallel mit 2 TBM von den Fildern her ohne Zwischenangriff bis in die sog. Wendekavernen aufgefahren wird.

Die Darstellung der Bahn im Anhörungsverfahren war daher falsch.

Die Bahn hat die Planung derart wesentlich verändert, dass ein neues Planänderungsverfahren durchzuführen ist.

Dies ist inzwischen durch einen Zeitungsartikel vom 08.08.2012 bestätigt.

<http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-tunnelbau-geaendert-weniger-dreck-page1.d3316c98-aaac-4de9-a0b5-e573a1f9c4c0.html>

Nach dem Zitat wird offenbar mit 2 TBM parallel gearbeitet. Wozu dann die Wendekaverne? Die Bahn verhält sich widersprüchlich.

Seite 38:

**Im Falle des TVM-Einsatzes reduziert sich zudem die erforderliche Grundwasserhaltung (genaue Angaben dazu liegen der Anhörungsbehörde nicht vor).**

Da die Bahn mit ihren Annahmen zum Grundwasser schon beim PFA 1.1 mit falschen Zahlen operiert hat, ist die Grundwasserveränderung konkret von der Bahn darzulegen und von der Genehmigungsbehörde in allen Einzelheiten zu prüfen und von der Bahn zu beweisen, welche Auswirkungen diese Grundwassermaßnahmen haben.

Die Planung ist unvollständig und so nicht zu genehmigen.

Die Vorgabenträgerin hat dies vollumfänglich zu konkretisieren. Nach den Erfahrungen ist der Bahn grundsätzlich zu misstrauen.

Seite 39:

**Im Falle des Einsatzes einer Tunnelvortriebsmaschine wird die Baustellenlogistik dahingehend geändert, dass sich zwar in der Summe die erforderlichen LKW-Fahrten reduzieren, diese sich jedoch stärker als bei der bestehenden Planung auf den Bereich um das Filderportal verlagern.**

Auch hier scheint sich der Hinweis zu verstecken, dass der Zwischenangriff wegfällt und daher ausschließlich über die Filderportale der Ausbruch abtransportiert werden soll. Wozu wird dann also die als Logistikfläche bezeichnete Fläche vor dem Wagenburgtunnel benötigt? Doch wohl erst in 10 Jahren für die Rettungszufahrt Hauptbahnhof Süd. Die Bäume sind aber jetzt schon weg.

Bei Spritzbetonbauweise wird von 3 Angriffspunkten gesprochen, wie viele es jetzt sind, wird nicht erwähnt.

Seite 40:

C. Rechtliche Würdigung

1. Planrechtfertigung:

**Die Anhörungsbehörde hatte bereits in ihrem Anhörungsbericht vom Juni 2004 die Erforderlichkeit eines Abstands der Verbindungsbauwerke von maximal 500 Metern gesehen und begrüßt die Planänderung daher ausdrücklich.**

Diese Aussage schärft den Blick darauf, ob die Bahn noch weitere zwingende Vorschriften trotz Hinweis außer Beachtung lässt. Man hätte schon nach den alten Vorschriften mit 500 Metern Querstollen planen und beantragen müssen. Warum aber hat das das EBA trotz Hinweis durch das RP und verbindlicher Vorschriften genehmigt?

Ist es vielleicht doch so, dass entgegen der klaren Aussage der Bahn alle 500 Meter Zwangsbelüftungsschächte nach oben gebaut werden müssen?

**Bei Vorhaben mit einer solch großen Komplexität wie dem Fildertunnel erscheint es durchaus plausibel, dass sich in der Ausführungsplanung ein Bedarf für kleinere Änderungen ergibt.**

Beachtlich ist die Wortwahl, dass der Fildertunnel eine große Komplexität aufweist, und sich daher kleinere Änderungen ergeben. Für kleinere Änderungen ist dies noch nachvollziehbar, nicht aber für Änderungen von wesentlicher Bedeutung, oder, wenn z.B. die Änderung der Montagekaverne in eine Wendekaverne als „Konkretisierung“ bezeichnet wird. Das verfälscht den tatsächlichen Sachverhalt. Dies ist eine wesentliche Änderung, zumal sich dahinter eine ganz andere Bauweise verbirgt und geologische Besonderheiten.

Das ist rechtliche Augenwischerei der Vorgabenträgerin. Das ist vom EBA zurückzuweisen.

Es gibt nun immerhin Hinweise, dass das EBA den Sachvortrag und die rechtliche Würdigung gegenüber der Bahn kritischer sieht und sich wohl keine weiteren Zurechweisungen einhandeln will.

Offenbar ist nun auch beim EBA angekommen, dass die K21-Befürworter hochqualifizierte, unabhängige Fachleute in ihrem Kreisen haben, die die Planungsfehler und Verschleierungen der Wahrheit durch die Bahn aufdecken.

Wenn solche Fehler vom EBA nicht bemerkt werden, ist das schon peinlich.

Warum muss erst Dr. Engelhardt kommen und aus den Anlagen der Unterlagen die verschleierte Aussage herausrechnen, dass der Tiefbahnhof tatsächlich für nur 32 Züge ausgelegt war? Die Aussagen der Bahn waren schon immer nicht plausibel.

**Zur Einhaltung der durch die Planfeststellung begrenzten Bauzeit könne es in diesen Fällen erforderlich werden, Teilabschnitte des Tunnels in der Spritzbetonbauweise aufzufahren (Schreiben der DB ProjektBau GmbH vom 16. April 2012).**

Hier wird offenbar, dass die Vorgabenträgerin im Anhörungsverfahren Wesentliches verheimlicht hat. Die weiteren Ausführungen zeigen, dass die Bahn den Tunnelverlauf nicht genügend erkundet hat und so für die Betroffenen völlig offen ist, was unter ihren Grundstücken passieren soll. Weder die bestandskräftige Planfeststellung noch die jetzige Änderung haben die notwendige Planungstiefe. Hier zeigt sich, dass die Beherrschung des Grundwassers, das bekanntlich auf keinen Fall mit der quellfähigen Gipskeuperschicht in Kontakt kommen darf, ein ganz wesentliches Element der Genehmigung ist, wird aber von der Bahn nicht beherrscht. Das offenbar bestehende Notfallszenario wurde nicht erörtert.

Es wird spannend, ob die Bahn dem UTA der Stadt Stuttgart den Ordner mit den Notfallszenarien zur Verfügung stellt.

**Die Anhörungsbehörde sieht den TVM-Vortrieb jedoch in**



42

### **der Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange nur als gleichwertig zur Spritzbetonbauweise an.**

Ein sehr wesentlicher Faktor bei der Herstellung des Tunnels ist, dass bei der TVM mit Tübbingringen gearbeitet wird, deren Stärkenotwendigkeit streitig ist. Die Kritiker sind der Meinung, dass die 60 cm nicht ausreichend sind. Dies wird durch die Schäden am Engelbergtunnel bestätigt sowie aus Sicht des Unterzeichners, der die mangelhafte Statik des Bahnhofsdaches infolge Eigenkontrolle und somit unzulänglicher Prüfstatik gerügt hat. Die Tunnelstatik ist unabhängig zu überprüfen und die notwendige Stärke der Tunnelwände muss eingehend überprüft werden. Gefälligkeitsgutachten sind unbedingt auszuschließen. Der Bemessungsdruck auf die Tunnelwände ist nach den bisherigen Erfahrungen nochmals kritisch zu hinterfragen.

Schließlich haben die Eigentümer ein Anrecht darauf, zu erfahren, was unter ihrem Grundstück passiert und ob Schäden ausgeschlossen werden. Andernfalls sind sie auch nicht verpflichtet, Grunddienstbarkeiten zu erdulden.

Seite 42 folgende:

Wie der Filderdialog gezeigt hat ist das Projekt Stuttgart 21 nur politisch gewollt. An diesem politischen Willen orientieren sich die Begründungen. Diese sind daher auf ihre tatsächliche, technische und rechtliche Konsistenz hin kritisch zu hinterfragen.

Die Ausführungen finden sich unter der Überschrift im Abschnitt: rechtliche Würdigung. Tatsächlich werden aber politische Erwägungen gewichtet.

Begründung für die Planrechtfertigung:

**Selbst wenn der geplante Durchgangsbahnhof keine höhere Leistungsfähigkeit aufweisen sollte als ein umgebauter Kopfbahnhof, bleibt zur Planrechtfertigung doch die Anbindung des Flughafens und die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Landeshauptstadt Stuttgart durch das freiwerdende Gleisvorfeld des bestehenden Kopfbahnhofs, ...**

1. Höhere Leistungsfähigkeit:

Es ist herauszulesen, dass sich das RP nicht dem Stresstestergebnis anschließen will. Damit ist von einem Rückbau auszugehen, der nicht genehmigt, ja nicht einmal beantragt ist.

Damit ist auch die Umdeutung der DB, der Tunnelbahnhof sei eine Verlegung der Gleise, vom Tisch.

Die Bahn hat vorsorglich gar keinen Antrag auf Entwidmung der Gleise nach Bad Cannstatt und der „Gleisharfe“ gestellt. Der Antrag wäre auch nicht genehmigungsfähig. Die Bahn würde so auch Konkurrenzunternehmen auf den Plan rufen, was sie nicht will. Die Unwirtschaftlichkeit von S21 wäre so offenbar geworden.

In der Drucksache 17/10428 des Deutschen Bundestages vom 06.08.2012 wird unter Punkt 33 bestätigt, dass dem EBA kein Antrag auf Stilllegung des bestehenden Stuttgarter Hauptbahnhofes oder der Gleisanlagen gem. § 11 AEG vorliegt.

Die Post weigert sich, deren Gelände zur Verfügung zu stellen. Dort soll es auch Bunker geben.

2. Tiefbahnhof und Neubaustrecke werden nicht getrennt, obwohl dies sogar politisch vertreten wird.

Ein Infrastrukturrückbau kann aber nicht mit der Neubaustrecke „kompensiert“

werden. Die Neubaustrecke ist im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen, S21 nicht!

### 3. Anbindung des Flughafens:

PFA 1.3 ist nicht einmal beantragt und wird mangels dortiger Planrechtfertigung auch sehr wahrscheinlich nicht gebaut. Insofern ist die Genehmigung der Änderung auch von der dortigen Genehmigungsfähigkeit abhängig. Dies übersieht der Bericht.

Da nicht einmal die Fluggastzahlen für den Flughafenbahnhof erhoben wurden und sich die Flughafen GmbH weigert, diese zu erheben, ist eine Planrechtfertigung mangels Nachweis der Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit nicht ersichtlich, so dass auch die Planrechtfertigung des Fildertunnels entfällt: „... endet in den Krautäckern“. Die Genehmigung des PFA 1.3 ist vorgreiflich bzw., beide Abschnitte können nur gemeinsam genehmigt bzw. unter Vorbehalt genehmigt werden. Ein vorheriger Baubeginn ist ausgeschlossen..

Die Bahn beabsichtigt, PFA 1.3 in a und ab zu trennen, was in diesem Stadium rechtlich nicht (mehr) zulässig ist. Die Bahn verändert aus anderen Gründen getrieben die Handhabbarkeit und missbraucht dieses Mittel.

Diese jetzige Konstellation zeigt erneut, dass alle Planfeststellungsabschnitte insgesamt zu betrachten sind. Zwar könnte man S21 auch ohne Fildertunnel und Flughafenabschnitt nutzen, die Sinnhaftigkeit des erklärten Ziels von S21 wäre aber entfallen.

Die finanzielle Beteiligung der Flughafen GmbH könnte mangels erhobener Fluggastzahlen über den Fernbahnhof noch als strafrechtlich relevante Veruntreuung relevant werden. Auch hier hat man wohl wie beim EnBW-Deal Gelder am Parlament vorbei in die Finanzierung einfließen lassen. Das EBA sollte hier besonders kritisch prüfen.

Da Bahnvorstand Kefer im Filderdialog angekündigt hat, den Filderabschnitt aufzuteilen, liegt darin die Absicht, den umstrittenen Flughafenbahnhof gar nicht bauen zu wollen, wodurch der Vertrag insgesamt gebrochen wird, die Finanzierungsvereinbarung hinfällig wird und die Begründung der Anbindung des Flughafens an die Schnellfahrstrecke als wesentliche Motivation und Wirtschaftlichkeit entfällt. Diese Gründe waren offenbar nur vorgeschoben und können jetzt einfach entfallen.

### 4. Städtebau, Gleisvorfeld, Trennwirkung:

Siehe oben 1: Die Umfunktionierung der Gleisanlagen zu Immobilienflächen ist nach Ansicht des RP untergeordnet als Aspekt möglich. Dies war aber die vorgeschobene Hauptbegründung des Projekts. Dies war der politische Wille. Die Umwidmung ist aber rechtlich nicht möglich. Dieser Immobilien-Aspekt rechtfertigt auch keinen Bahn-Infrastruktur-Rückbau.

Die städtebauliche Trennwirkung ist ein Scheinargument, da die parallel geführte Bundesstraße bleibt.

Ggf. könnte man das Gleisvorfeld auch überdecken oder kreuzen. Das kostet keine 4,5 Mrd.€. Auch hier stimmt die Güterabwägung nicht.

Da die Bahn nicht einmal die Entwidmung beantragt hat, ist die Begründung als Immobilienprojekt ersatzlos weggefallen und die Finanzierung so nicht mehr machbar, das Projekt ist nicht finanziert.

Die Klärung der Frage, ob eine Entwidmung überhaupt möglich und genehmigungsfähig wäre, ist vorgreiflich, aber als Grundvoraussetzung des Projekts nicht einmal im Ansatz einer Klärung oder Genehmigung zugeführt.

[http://www.swp.de/ulm/lokales/ulm\\_neu\\_ulm/Bahnsteig-5-Was-es-mit-ihm-auf-sich-hat;art4329,1589930](http://www.swp.de/ulm/lokales/ulm_neu_ulm/Bahnsteig-5-Was-es-mit-ihm-auf-sich-hat;art4329,1589930)

Der Grund sei, betont die DB, dass sie nicht wisse, wer dereinst 2020 und später die Region mit Nahverkehr versorgen werde. Und die Bahn denkt nicht daran, für andere Verkehrsträger Infrastrukturen zu schaffen.

Daraus folgt im Umkehrschluss, dass die Bahn natürlich gar nicht beabsichtigt, derzeit bekanntzugeben, dass die Gleise und die Gleisharfe nicht mehr benötigt werden, weil dann Konkurrenten, also andere Infrastrukturunternehmen die Gleise in Anspruch nehmen würden. Passiert dies, sind Immobilienprojekt, Finanzierung und die gesamte politische Verlautbarungen hinfällig.

5. Wirtschaftlichkeit, Finanziertheit:

Die mangelnde Wirtschaftlichkeit verstößt gegen das Haushaltsrecht und gegen die Notwendigkeit, dem Haushaltsdefizit entgegenzuwirken.

Unwirtschaftliche Projekte und insbesondere schadenstiftende Maßnahmen dürfen nicht mit öffentlichen Mitteln finanziert und unterstützt werden.

Da keiner der Projektpartner über den Kostendeckel hinausgehende Kosten finanzieren wird, droht das Projekt, ein stadterstörender Torso zu bleiben. Das Gegenteil ist nicht gewährleistet, es sind diverse Klagen anhängig oder drohen, die das Projekt stoppen. Tatsächlich sind die Gelder nicht vorhanden sondern nur zugesagt, können also z.B. im Rahmen der Eurokrise und Staatsschuldenkrise zur Konsolidierung ggf. auch gesamthaft wegfallen.

Der Finanzierungsvertrag ist grundgesetzwidrig und daher nichtig, die Nichtigkeit ist nur noch nicht festgestellt. Das wird noch kommen.

Dass die Finanzierung **keineswegs ausgeschlossen** ist, reicht nicht zur Planrechtfertigung, die Finanzierung muss wegen drohendem Torso und Zeitverzug mit Mehrkosten gesichert sein. In Zeiten drohenden Währungsverfalls ist eine Finanzierung nicht unbedingt notwendiger Projekte – oder gar eines erwiesenen Rückbaus – leichtfertig.

Die Finanzierung über die Flughafen GmbH ist faktisch eine Umgehung des Haushaltsrechts des Parlaments und daher rechtswidrig. Die Finanzierung ist nichtig.

6. Realisierung des Vorhabens begonnen:

Bislang hat die Bahn lediglich eigenes Eigentum zerstört und aus politischen Gründen die Bäume abgeholzt, positiv gebaut hat sie aber noch nichts.

7. Volksabstimmung:

Die Volksabstimmung ist mit diversen Verfassungsbeschwerden beim Bundesverfassungsgericht angegriffen und kann daher derzeit schon allein deshalb nicht als Argument benutzt werden.

Ein wesentliches Argument ist die Verfassungswidrigkeit der Mischfinanzierung, weshalb die Finanzierung (s.oben 5.) nicht gesichert ist.

Seite 43:

Abschnittsbildung:

**Die Abschnittsbildung ist von den Planänderungen nicht betroffen.**

Das greift zu kurz.

Auf Nachfrage musste die Bahn zugeben, dass das GWM aus PFA 1.1 in PFA 1.2 eingreift. PFA 1.1 ist aber derzeit durch die 7. Planänderung völlig offen. Auch dies ist vorgreiflich, da zu befürchten ist, dass der Hang am Kernerviertel im Bereich des PFA 1.2 durch die Grundwassermanipulationen abrutscht. Dann kann dort aber nicht gebaut werden. Insofern ist auch die 7. Planänderung des PFA 1.1 vorgreiflich.

Wie oben dargelegt ist auch PFA 1.3 vorgreiflich. Die Bahn hat aus Handhabbarkeitsgründen (so der Planfeststellungsbeschluss) die Planung in Abschnitte zerlegt. Die Zerlegung ist aber sinnentstellend. Die einzelnen Abschnitte können nicht unabhängig voneinander gebaut oder verkehrlich genutzt werden.

Die Planabschnittsbildung ist bei dieser Handhabung rechtsmissbräuchlich und verstößt gegen die Vorgaben des EBA.

Alternativenprüfung:

Bislang war nur bekannt, dass die Bahn die Alternative gemäß 2. Änderungsantrag prüft. Aufgrund des Berichts ist zu schliessen, dass die Bahn noch weitere Alternativen prüft. Die Planung ist also völlig unausgereift und wird dennoch einem Anhörungsverfahren zugrundegelegt, aber die weiteren Alternativen werden nicht offengelegt.

Das ist ein Skandal. Das kennt man aus der Politik, die Wahrheit soll dem Volk nicht zugemutet werden.

Das vollumfängliche Offenhalten von Optionen ist rechtsmissbräuchlich und den Belasteten nicht zumutbar. Die Bahn muss schon konkretisieren, was sie genau will.

Der Bericht geht auf Seite 43/44 von einem Zwischenangriff aus, der in der Anhörung - so wie wiedergegeben oder so ähnlich (dem Unterzeichner liegt das Wortprotokoll nicht vor) - vorgetragen wurde.

Am Ende von Blatt 44 geht der Bericht entsprechend einer Planänderung vom 19.03.2012 – also nach der Anhörung – von der sog. Wendekaverne aus.

Dadurch wird der Abstand zum Wagenburgtunnel um 5 Meter vergrößert.

Leider wird nicht beschrieben, wie groß tatsächlich der Abstand zum Wagenburgtunnel ist.

An dieser Stelle muss nochmals erwähnt werden, dass die Stadt Stuttgart Einwendungen gegen die Lage der Montagekaverne unter dem Wagenburgtunnel erhoben hat.

Soll mit dieser Erhöhung um 5 Meter den Einwendungen der Stadt entgegengewirkt werden? Es wird als bekannt vorausgesetzt, dass sich der Wagenburgtunnel um 24 cm infolge quellfähigen Gebirges gehoben hat. Der Wagenburgtunnel ist im Ausweichprinzip gebaut, wohingegen der Fildertunnel im Widerstandsprinzip gebaut werden soll, also mit Belastung des vollen Gebirgsdrucks. Das Risiko bei Gebirgsmanipulationen in diesem Bereich ist daher erheblich. Die Stadt Stuttgart befürchtet daher zurecht, die Befahrbarkeit des Wagenburgtunnels als wichtige Verkehrsinfrastruktur zu verlieren.

Seite 44:

Die Ausführungen beweisen, dass die Bahn bis zum Anhörungstermin eine völlig andere Tunnelauffahrtmethode mit 2 parallelen TBM abwärts geplant hatte. Diese Ausführungen waren nicht Gegenstand der Erörterung.

Solche „spontanen Planänderungen“ bergen die immense Gefahr von Planungsfehlern, weil die Planung komplett neu vorzunehmen ist. Vgl. dazu die Bahnhofsdachstatik, die ursprünglich zumindest von Resten des Südflügels gehalten worden wäre.

Die neuen Pläne der Bahn sind daher äußerst kritisch zu überprüfen, da sie eine komplette Neuplanung darstellen und diese beweisen müssen.

Die jetzt dargestellte Vortriebsweise unterstellt den Zwischenangriff.

Dieser ist aber unwidersprochen nach Prof. Wittke weggefallen.

Von was ist nun auszugehen? Das kann als Option nicht offen bleiben.

Seite 45:

Verbindungsbauwerke:

Die Rettungskonzepte und damit die Ausgestaltung der Verbindungsbauwerke sind noch unausgereift, die Auseinandersetzung mit der Feuerwehr ist nicht abgeschlossen.

Das EBA möge bitte besonders auf die Funktionstüchtigkeit der Abdichtungsbauwerke achten, da ein Versagen zu einer Katastrophe immensen Ausmaßes führen wird.

Es ist nicht beruhigend, dass neuere Erkenntnisse die Veränderung der Abdichtungen notwendig macht und die Festlegung während der Baumaßnahme erfolgen soll. Der Tunnel wurde angeblich zum Festpreis vergeben. Wer aber zahlt dann die notwendigen Mehraufwendungen oder werden diese in die Sanierung verlagert, die dann aber mangels Fluchtstollen nicht möglich ist.

Relevant ist die Erhöhung der Querschläge aber doch, da diese die geologischen Risiken erhöhen.

Relevant sind die Veränderungen auch, weil es nun erstmals Betroffene gibt, die von der ursprünglichen Planfeststellung nicht als unterfahrene Eigentümer betroffen waren.

Seite 46:

Die Verkehrswertentschädigung ist derzeit völlig offen, hat aber massive Auswirkungen auf die Kostensituation.

Es ist bekannt, dass in Stuttgart Gebäude im Bereich der Tunnel nahezu unverkäuflich sind.

Bereits der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss vom 19.08.2005 – also vor 7 Jahren - erwähnt das einzuholende Verkehrswertgutachten (Seite 30), das aber jetzt noch immer nicht vorliegt. Die Bahn hat aber bereits die Landsiedlung beauftragt, die Eintragung von Grunddienstbarkeiten zu veranlassen.

Relevant ist die Beeinträchtigung weiterer Unterfahrender und Betroffener auch deswegen, weil die Planfeststellungsbehörde ignoriert, dass sich insbesondere der Körperschall nicht nur exakt senkrecht nach oben auswirkt sondern auch die benachbarten Grundstücke betrifft, die aber nicht entschädigt werden sollen, obwohl auch dort die Beeinträchtigungen offensichtlich sind, da sich der Lärm auch dort auswirkt und die Richtwerte nach Seiten 232/233 des Planfeststellungsbeschlusses überschreiten kann. Lärm nimmt bekanntlich mit dem Quadrat der Entfernung ab. Also sind die benachbarten Grundstücke ohne Aussicht auf Entschädigung nahezu gleich beeinträchtigt.

Da die Grundstücke in Stuttgart im Bereich der Tunnels trotz normalerweiser Höchstpreisen in Deutschland massiv an Wert verloren haben, sind hier immense Entschädigungsleistungen in die Gesamtkosten einzupreisen. Diese Kosten sind aber mangels Bahn-Gutachten nicht einmal abschätzbar.

Die Entschädigung der ebenfalls beeinträchtigten Nachbargrundstücke wurde völlig vernachlässigt. Insofern ist die Festlegung der Beweissicherungsgrenzen ein Punkt großer Auseinandersetzungen. Die Beweissicherungsgrenzen können nur als ziemlich willkürlich bezeichnet werden.

Die Bahn hat sich in der Anhörung geweigert, die Unterfahrenden Grundstückseigentümer von Ansprüchen freizustellen und bei Schäden vorzuregulieren.

Das ist existenzbedrohend, weil die verschuldensunabhängigen Nachbaransprüche bei Schäden von der Bahn nicht vorab übernommen werden. Wie jetzt bekannt wurde sind beim Engelbergtunnel 100 Häuser beschädigt worden und 2 mussten wegen Unbewohnbarkeit abgerissen werden. Wie hat die Bahn diese Flächenschäden berücksichtigt?

Die Fälle von Geothermiebohrungsschäden mehren sich, und keiner will zahlen. Das ist unzumutbar. Hoffentlich räumt unter diesen Umständen kein Gericht eine Grunddienstbarkeit ein. Eine vorläufige Besitzeinweisung wäre bei Kenntnis der Sachlage sicher erfolgreich gerichtlich angreifbar.

Seite 47:

Dass die Anlage der Wendekavernen nur für die Bauzeit relevant sei, ist sicherlich nicht richtig. Das Gebirge wird unumkehrbar verändert, und das in einem Bereich, der schon wegen der Hebungen des Wagenburgtunnels sehr kritisch ist, bekannt auch durch das kritische Bohrloch 203.

Man argumentiert hier nach dem Prinzip des kleineren Übels.

Seite 52:

Die Unausgewogenheit der Planung zeigt sich am Durcheinander der verschiedenen Varianten der Vortriebstechnik. Mit oder ohne Zwischenangriff, „lange Schildfahrt „ oder Wendekaverne, die Emissionen und die Abfuhr des Abraums insgesamt oder pro Tag sind völlig verschieden. Diese Probleme sind insgesamt durch die vage Planung der Bahn völlig intransparent gehalten. Von was also soll man ausgehen? Varianten und Einflüsse multiplizieren sich, die Planung ist völlig verworren und nicht zu greifen.

Das ist Taktik der Bahn. Nichts ist greifbar, alle Pläne schwimmen und variieren, durch diesen Nebel will sich die Bahn verschleiern. So geht das aber nicht, wenn es um die Existenz von Menschen geht und um die Handlungsfähigkeit mangels Finanzmittel von öffentlichen Verantwortungsträgern. Was will denn nun das EBA eigentlich genehmigen? Welche der multiplizierten Varianten sollen es denn nun bitte sein? Ein derartiger Planungswirrwarr ist nicht planfeststellungsfähig. Die Bahn kann sich nicht „tausend Varianten“ planfeststellen lassen. Sie muss klar bekennen, was sie wie und wann ausführen will.

Ob es also andere Betroffenheiten am Südportal gibt, ist nicht nachvollziehbar.

Dies wird deutlich, wenn der Bericht davon ausgeht, dass es im Stadtgebiet zu keinen erhöhten Emissionen kommen soll. Wenn beide TBM von oben kommen gibt es im Stadtgebiet unten keine Emissionen. Über die Belüftung der Baustelle ist allerdings nichts ausgesagt. Problem ist, dass der Staub nicht wassergebunden werden kann wegen der wasserempfindlichen Gipsschichten. Wie dieses Problem konkret angegangen wird ist nicht einmal angesprochen.

Wie werden die Staubemissionen aus der Tunnelbaustelle bewältigt? Darüber ist nichts ausgesagt außer der Distanz zu möglichen Betroffenen. Das ist unzureichend. Wo konkret bleibt der Staub?

Der Bericht scheint auf dem nun nachträglich als rechtswidrig erkannten Planfeststellungsbeschluss und auf dem Maßstab zu basieren, was damals schon bestandskräftig schlecht war muss jetzt nicht besser werden.

Zu Seite 54:

Zwischenzeitlich sind Fragen aufgetaucht, ob die Bewältigung des quellfähigen Ausbruchsmaterials nicht doch anderweitig zu Problemen führen wird. Wo wird das quellfähige Material entsorgt? Das ist noch nachzuweisen. Bergwerke, die verfüllt werden und dann quellen verlagern das Problem aus Stuttgart nur an andere Orte. Sind die Entsorgungsorte über die Problematik des zu entsorgenden, riskanten Materials informiert? Diese offene Entsorgung dürfte die Umweltverbände auf den Plan rufen.

Hydrogeologie und Wasserwirtschaft:

Seiten 54/55:

Die Vorbemerkung ist dadurch widerlegt, dass es zwischenzeitlich diverse neuere und bessere Erkenntnisse gibt, die die alten Planungsideen widerlegen und neue Planungen erfordern.

Was wird unternommen, wenn sich die Abdichtungsmaßnahmen als unzureichend erweisen und wer trägt die zusätzlichen Kosten? Wer hat Anspruch auf die Nachbesserung? Ist gesichert, dass diesen Anspruch auch der mögliche Betroffene Grundstückseigentümer hat, gegenüber wem?  
Ohne diese Klärung gibt es keinen Anspruch auf Eintragung einer Grunddienstbarkeit.

Seite 55/56.

Neu sind die Anzahl und die Lage der Damm- und Injektionsringe nach vertieften Erkenntnissen aus dem weiteren Planungsfortschritt. Dies lässt großes Misstrauen aufkommen, da die Abdichtung der Grundwasserstockwerke und die Verhinderung der Längsläufigkeit von ganz entscheidender Bedeutung sind und die Vorhabenträgerin offenbar die Planfeststellung auf der Grundlage unvollständiger Erkenntnisse erreicht hatte.

Sind die Erkenntnisse jetzt derart gereift, dass das Eindringen von Wasser in die Schichten des Gipskeupers und Anhydritspiegels garantiert ausgeschlossen sind und nicht doch durch die Störung des Gebirges durch Verpressmaßnahmen und den Tunnel Risse und Wasserläufigkeit entstehen? Ist gesichert, dass diese Maßnahmen bis in die Ewigkeit Bestand haben? Was passiert nach Ablauf der Lebensdauer des Bauwerks, das normalerweise auf 100 Jahre ausgelegt ist, dann aber die Unterhaltungs- und Überwachungsmaßnahmen nicht mehr durchgeführt werden? Was passiert bei Versagen der Abdichtungsmaßnahmen? Weshalb soll ausgeschlossen sein, dass es zu ähnlichen Schadenverläufen mit Gebäudeabriss und Gebäudeschäden wie am Engelbergtunnel kommt?

Dazu der jüngste Bericht am 23.07.2012 in:

<http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.schaeden-im-tunnel-der-engelberg-wird-angebohrt-page1.bd56e219-4e71-4a45-8755-f08a9b07e747.html>

Die ursprünglich mit 70 cm dicke geplanten Tunnelwandstärken wurden auf 3 Meter umgeplant (Bauweise: Spritzbeton). Dem Unterzeichner ist aus einer Ortsbesichtigung im Rohbau etwas von über 4 Metern Tunnelwandstärke in Erinnerung, die auch schon damals als kritisch bekannt waren. Die Tunnelröhren sind mit 3 Fahrbahnen sicher größer als die beiden Röhren des Fildertunnels. Da man aber im Fildertunnel nicht eben mal so eine Fahrbahn sperren kann und bei Arbeiten in einer Röhre der Fluchttunnel entfällt, ist der Aufwand für Sanierungen wohl gleichwertig.

Nach dem Bericht wurde der Engelbergtunnel über eine Länge von 440 Metern im Anhydrit aufgefahren, im Fildertunnel sind es ca. 5 km, also das über 10-fache. Zusätzliche Probleme im Lias-Alpha sind dabei vernachlässigt. Es wird von Eiszapfenbildung durch eindringendes Wasser berichtet, ein absolutes Unding im Anhydrit. Wenn die dortigen jährlichen Unterhaltungskosten bei 750.000 € liegen, würde das im Fildertunnel bei 7,5 Mio € pro Jahr liegen, weshalb die vorhersehbaren Sanierungskosten den Baukosten zuzuschlagen sind und in den Kostendeckel eingerechnet werden müssen. Also ist mal für die ersten 30 Jahre bis zur notdürftigen Reparatur so mit etwa 225 Mio € zu rechnen ist, was den Kostendeckel jetzt schon sprengt. Die vorhersehbaren Reparaturrechnungen und Schadenersätze für beschädigte Häuser sind als Baukosten wegen Baugrundrisiko des Bauherrn der Bahn und damit den Herstellungskosten zuzurechnen.

Der Schaden in Staufen wird auf derzeit 50 Mio. € beziffert. Bei der Bebauung, der Anzahl der betroffenen Gebäude und den Verkehrswerten dürfte das in Stuttgart mindestens bei 500 Mio. € liegen.

Jeder seriöse Bauherr wird dieses Risiko in seine Kalkulation einrechnen. Es sind 700 Mio. € für real erwartbare Schäden einzurechnen für Reparatur (ohne ausgefallene

Steckengebühren der Bahn als Eigenschäden wegen Fehlplanung) und Gebäudeschäden und Reparaturmaßnahmen.

Die Produktivität bzw. Rentabilität des neuen Bahnhofs ist natürlich so nie zu erreichen.

Seite 56/57:

Prof. Wittke hat seine Sicht dargelegt und im Endeffekt auf seine Fachkunde und Erfahrung verwiesen. Das allein sollte aber nicht Grundlage einer Genehmigung sein, wenn der Untergrund derart riskant ist und dieser Gutachter in ständiger Geschäftsbeziehung zur Bahn steht.

Besonderes Misstrauen ist geboten, da dieser am 23.04.2012 eine andere Bauweise ohne Zwischenangriff vorgestellt hat, die nicht Gegenstand der Erörterung war. Man hat also in Zusammenarbeit mit Prof. Wittke nachträglich „heimlich“ die Planung in einem ganz wesentlichen Punkt verändert. Andererseits hat schon der ehemalige Chefplaner Poethke am 23.09.2011 gesagt, das man sich überlege, den Zwischenangriff entfallen zu lassen. Das wurde verschwiegen. Das ist unredlich, diese existenten Überlegungen zu unterdrücken.

**Für die Planfeststellung ist der Sachverhalt damit hinreichend geklärt, eine detaillierte statische Untersuchung der Tunnelbauwerke ist erst im Rahmen der Ausführungsplanung durch einen vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Prüfer vorzunehmen.**

Der Anhörungsbericht legt nicht dar, was passiert, wenn bei der Ausführungsplanung erhöhte Wandstärken erforderlich werden. Bohrschild und Tunnelwandstärken sind aus Kostengründen so knapp bemessen, dass keine Erhöhung der Tunnelwandstärken möglich ist. Die TBM ist aber bereits gebaut.

Eine Verschiebung der statischen Untersuchung und die Überprüfung durch einen unabhängigen Prüfstatiker in die Ausführungsphase sind nicht zulässig. Der Vortriebsschild ist festgelegt und kann nicht einfach mal so verändert werden, technisch und rechtlich nicht. Die Wandstärke muss also vorher „auf der sicheren Seite“ berechnet und geprüft sein

Die Bahn agiert hier mit Eigenkontrolle, was beim Abriss von Nord- und Südflügel des Bahnhofs schon fast zur Katastrophe geführt hätte und in Köln tödlich endete. Beim GWM ist es nicht besser, es muss neu geplant werden.

Nach den Erfahrungen mit dem GWM und dem ignoranten Südflügelabriss ist der Bahn und ihren Gutachtern grundsätzlich zu misstrauen und dadurch bedingt stets eine Gegenmeinung durch objektive Gutachten einzuholen.

Das tunnelbautechnische Gutachten von Herrn Prof. Dr. Wittke, zum Thema „Blattverschiebungen und deren Auswirkungen auf die Tunnelstrecken im unausgelaugten Gipskeuper“ war nicht Gegenstand der Erörterung, zeigt aber offenbar auf die Problematik der Blattverschiebungen am Fuß des Ameisenberges hin, der am Übergang der Planungsabschnitte im PFA 1.2 liegt. Worauf beruehn seine Erkenntnisse? Rutscht der Fuß der Bergschichten durch die Grundwasser manipulation ab, rutscht auch der Nordteil des Tunnels ab.

PFA 1.1 ist also vorgreiflich. Insofern belegt der folgende Satz wegen der Auswirkung von PFA 1.1 auf PFA 1.2 das Gegenteil und die geologische Problematik:

**Der Gutachter kommt in seiner ausführlichen Stellungnahme, die der Verfahrensakte beigefügt worden ist, zu dem Ergebnis, dass im Bereich des Fildertunnels aufgrund der Erkenntnisse aus der Baugrunderkundung**



**Verwerfungen mit großen vertikalen Sprunghöhen von mehr als zehn Metern mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können. Diese lägen zudem außerhalb des Tunnelabschnitts in den quellfähigen Schichten des unausgelaugten Gipskeupers.**

Das ist nicht erörtert, es ist nicht einmal dargelegt, wie das untersucht wurde, das Gutachten von Prof. Wittke hätte öffentlich zugänglich gemacht werden müssen. Das ist die Intransparenz der Bahn, die nun auch Umweltminister Untersteller kritisiert.

Prof. Wittke ist immerhin nicht unumstritten, es gibt fundierte, wissenschaftliche Gegenmeinungen, die er bekämpft.

Auch die Problematik des Lias-Alpha in Degerloch, der bei Trockenlegung quillt, war ihm offenbar unbekannt.

Gerade deswegen ist auch die Meinung des „Chefgeologen“ der Bahn kritisch zu hinterfragen.

Die von Prof. Wittke propagierte **Neigung des quellfähigen Gesteins zur Selbstabdichtung** ist nach hier vorliegenden Erkenntnissen eine Einzelmeinung und daher ebenfalls kritisch zu hinterfragen.

Seite 61:

Wendekaverne:

Die Argumentation beschränkt sich größtenteils darauf, dass die Wendekaverne kleiner sei als die Montagekaverne und das ja dann nicht so schlimm sein kann. Dass aber die Geologie gestört ist und nie wieder so wie ursprünglich durch das Verfüllen wieder hergestellt werden kann, wird nicht problematisiert. Gerade dort wird, wie das Bohrloch 203 zeigt, die Geologie nicht beherrscht.

Seltsam ist das Argument, die Kaverne müsse ja nicht dauerhaft standfest sein, weil sie nur für die Bauzeit benötigt werde. Wenn sie aber während der Bauzeit von 10 oder mehr Jahren zu Schäden führt soll das irrelevant sein?

Die Standfestigkeit muss jederzeit bis in die Ewigkeit gewährleistet sein, sie ist es offenbar aber bei den Kavernen nicht.

**zum anderen hat die Vorhabenträgerin glaubhaft versichert, dass sie ein Gutachten sowohl zur Standsicherheit als auch zu den Verformungen der Kaverne und den Einwirkungen auf den darüber liegenden Wagenburgtunnel hat erstellen lassen. Auch wenn dieses nicht Bestandteil der Planunterlagen ist, sondern nur Grundlage des tunnelbautechnischen Gutachtens und der nachgereichten Stellungnahme zur Machbarkeit der Wendekaverne des Ingenieurbüros WBI GmbH ist, bestehen doch keine begründeten Zweifel an der Richtigkeit dieser Aussage.**

Diesen Ausführungen ist zu entnehmen, dass die Vorhabenträgerin dieses Gutachten nicht vorgelegt hat. Die Erfahrung mit der Bahn zeigt, dass genau da, wo Unterlagen vorenthalten werden, hartnäckig auf Herausgabe zu bestehen ist.

Es kann nicht sein, dass sich die Anhörungsbehörde dieses offenbar grundlegende Gutachten nicht hat vorlegen lassen. Eine „glaubhafte Versicherung“ der Bahn in einem so wesentlichen Punkt, ist grotesk.

Wenn dieses Gutachten falsch ist, sind auch die darauf basierenden tunnelbautechnischen Gutachten falsch. Schon der Gedanke ist unerträglich.

Die Notwendigkeit der Wende- oder (De-)Montagekaverne ist derzeit bei der Vielfalt der Planungsvarianten nicht nachgewiesen. Die Prüfung von Alternativen wie z.B. das Durchzeihen der TBM ohne Kaverne ist nicht erfolgt.

Dass die Einwendungen der Stadt Stuttgart zum Bau der Kaverne unter dem Wagenburgtunnel unberücksichtigt blieben, ist politisch beachtlich.

Seite 64:

## **Öffentliche Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz**

Bitzer erklärte beim Filderdialog für die Bahn. „Sicherheit ist nicht verhandelbar“.

**Die Belange der öffentlichen Sicherheit sowie des Brand- und Katastrophenschutzes werden durch die beantragten Planänderungen nur insoweit tangiert, als für die Verbindungsbauwerke eine Halbierung der Abstände vorgesehen ist.**

Das stimmt schon insofern nicht, als neben der zu begrüßenden Verkürzung der Abstände der Querstollen die Vortriebstechnik mit TBM völlig anders ist und andere Rettungskonzepte während der Bauzeit erfordert.

Ausgangspunkt des Änderungsantrages hinsichtlich Rettungstollen war die verbesserte Richtlinie, wonach alle 500 Meter ein Quer-Rettungstollen angeordnet sein muss.

**... spricht einiges dafür, dass die Tunnelsicherheit durch veränderte Maßnahmen der Entrauchung, der Löschwasserversorgung oder auch durch einen noch kürzeren Abstand der Verbindungsbauwerke weiter erhöht werden könnte. Das maximal Mögliche kann von der Vorhabenträgerin aber nicht gefordert werden. Wie bei allen Entscheidungen zu Sicherheitsmaßnahmen muss auch hier eine Abwägung zwischen dem wirtschaftlich Zumutbaren und dem möglichen Schadensereignis stattfinden, wobei Letzteres anhand der Schadensintensität und der Eintrittswahrscheinlichkeit zu beurteilen ist. Wenn im Havariefall ein brennender Zug im Tunnel liegen bleibt oder ein im Tunnel entgleister Zug in Brand gerät, muss mit einer hohen Schadensintensität gerechnet werden. Dem steht eine nur sehr geringe Eintrittswahrscheinlichkeit gegenüber.**

Dass ein brennender Zug im Tunnel eine tödliche Katastrophe ist, ist per se klar. Brandexperten erklären eindeutig, dass im Brandfall kaum jemand lebend aus dem Tunnel herauskommt.

Die Schadenintensität ist demgemäß maximal.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als gering eingeschätzt. Das ist eklatant falsch. Hierzu genügt eigentlich ein Stichwort: Fukushima. Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines GAU wurde theoretisch für 33.000 Jahre angenommen, dann aber aufgrund tatsächlicher Erkenntnisse auf 10-20 Jahre korrigiert.

Kurze Recherche im Internet:

<http://www.spiegel.de/reise/aktuell/feuer-im-eurotunnel-zehntausende-reisende-muessen-umsteigen-a-577829.html>

Im Eurotunnel ist es schon mehrfach zu Bränden gekommen. Ums Leben kam dabei bislang niemand.

Der Eurotunnel hat ein anderes Rettungskonzept.

Der Bericht beim Anhörungstermin von Dr. Ing. Hans Heydemann zu Zugbränden und insbesondere Zugbränden in Tunneln wurde offensichtlich ignoriert.

Jüngstes Beispiel, dass Züge brennen: 15.08.2012:

<http://www.stuttgarter-zeitung.de/gallery.kreis-ludwigsburg-ice-faengt-auf-offener-strecke-feuer-param~2~1~0~35~false.111191e7-f2c4-43fd-8a2f-05197f63bcc6.html>

Und dazu der Fahrgastverband Pro Bahn in

<http://www.themenportal.de/verkehr/nach-erneutem-ice-brand-sicherheitsbedenken-der-feuerwehr-endlich-ernst-nehmen-21980>

mit der Forderung, das derzeitige Sicherheitskonzept zu ertüchtigen und die Forderungen der Feuerwehr umzusetzen oder das Projekt nicht zu realisieren und einer Neuordnung zuzuführen, also sofortiger Projektstop.

Der Fildertunnel birgt gegenüber anderen Tunneln dadurch besondere Brandrisiken, weil

1. die Triebköpfe nach langer Höchstlastfahrt am Rande ihrer Leistungsfähigkeit sind und dadurch überhitzt sind
2. die Triebköpfe im Falle einer nicht komplett freigegebenen Fahrstrecke bei einem Halt die Hitze nicht abgeben können – zu enge Röhre ohne Zwangsbelüftung
3. der Fildertunnel ein erhebliches Gefälle aufweist, so dass der Zug nur unter Zuhilfenahme der Fahrmotoren gebremst werden kann
4. der Zug am Ende des Tunnel vollständig zum Halten gebracht werden muss, weil sich dort der Bahnhof befindet,
5. der Brand des Triebkopfes besonders gefährlich ist, weil sich allein im Transformator ca. 3 Tonnen brennbares Öl befinden, das durch seine hohe Brenntemperatur auch die anderen Materialien in Brand setzt. Ab gewissen Temperaturen brennt bekanntlich fast alles,
6. der Fildertunnel durch physikalische Gesetzmäßigkeiten durch alle anderen Röhren luftströmungstechnisch beeinflusst wird. Über die Beeinflussungen gibt es keine zuverlässigen Aussagen,
7. der Fildertunnel wegen den zusammengehörenden, sich gegenseitig beeinflussenden Röhren und dem Bahnhofstrog als einem erweiterten Tunnelabschnitt ein sehr langer Tunnel im Sinne der Tunnelrichtlinien ist, was die Bahn aber ohne Begründung bestreitet. Die Richtlinien für sehr lange Tunnel werden aber nicht eingehalten

Auch der Bahnhofstrog ist ein Tunnel:

Ein **Tunnel**, auch **Tunell** oder **Tunnelbauwerk**, ist eine künstliche Passage, die [Berge](#), [Gewässer](#) oder andere Hindernisse (in der Regel als [Verkehrsweg](#)) unterquert. Ein Tunnel liegt – abgesehen von der Zu- und Ausfahrt – unterhalb der Erd- oder Wasseroberfläche.<sup>[1]</sup> Allerdings gelten nach DIN 1076 ab einer Länge von 80 Metern oberirdische [Einhausungen](#) von Straßen oder [Galeriebauwerke](#) als Straßentunnel,

8. da die Bahn das Vorliegen eines sehr langen Tunnels bestreitet, sind auch keine Belüftungs- und Entrauchungsschächte alle 500 Meter vorgesehen. Diese sind nicht planfestgestellt
9. die Bahn als Rettungskonzept vorsieht, dass der Zug zum Löschen in den Bahnhof fährt
  - a.) Voraussetzung dafür wäre, dass bei Einfahrt eines Zuges in den Tunnel die

Fahrstrecke komplett freigegeben sein muss und keine Doppelbelegung am Bahnsteig vorhanden ist. Dies ist bei der vorgegebenen Kapazität nicht zu realisieren. Das Stresstestergebnis ist nicht haltbar und damit ein Rückbau offenbar, der nicht genehmigungsfähig ist

b.) die Bremsen müssten frei, überbrückt oder freizumachen sein

c.) die Bremsleitungen dürfen nicht beschädigt sein, weil der Zug sonst nicht mehr zu bewegen ist. Ein Schaden an der Bremsleitung führt zum Druckabfall, die Bremsen sind nicht mehr zu lösen. Der Zug ist unbeweglich.

(Bremsleitungsschaden jüngst passiert, auch ohne Brand, ICE dadurch unbeweglich).

Ein zweiter Bremsvorgang im Bahnhof ist bei leeren Brems-Druckluftbehältern ist nicht möglich.

d.) die Fahrleitung darf nicht beschädigt sein

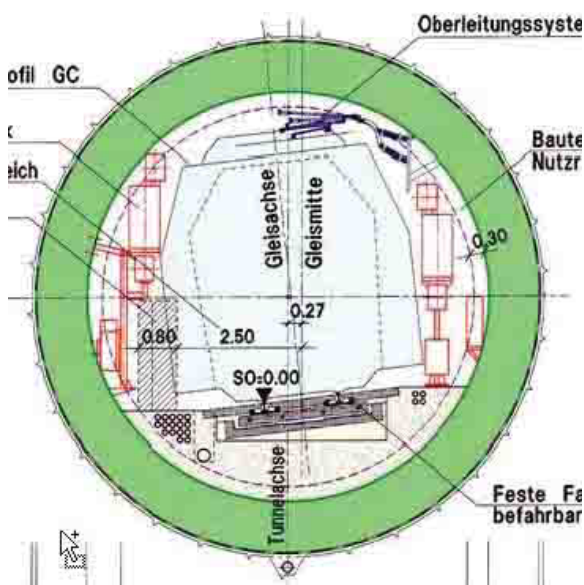
e.) der Zug darf nicht entgleist sein

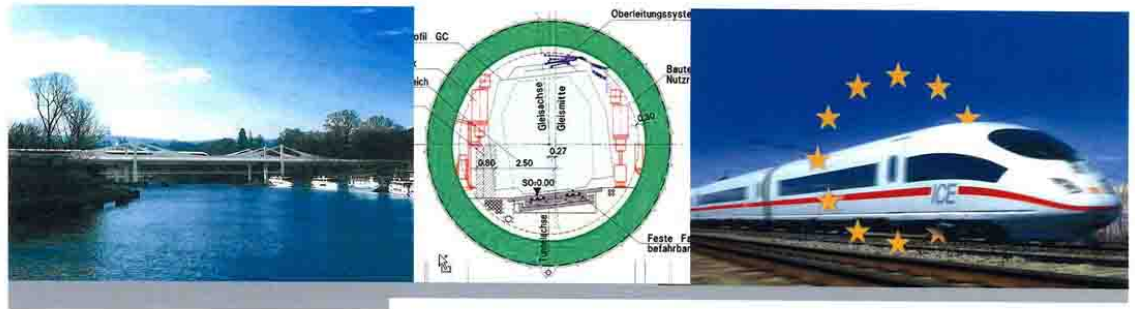
10. Kommt ein Zug brennend im Tunnel zum Stehen muss dieser im Tunnel gelöscht werden. Gleichzeitig müssen sich die Passagiere nach dem Konzept in Eigenrettung über die Querstollen selbst retten. Eine Personenstromanalyse fehlt und wurde von der Bahn nicht vorlegt, obwohl diese in der Anhörung und vom Unterzeichner angemahnt wurde. Die Bahn geht von 1.20 Meter breiten Fluchtwegen aus, in den Plänen sind aber 80 cm eingezeichnet, was den eigenen Vorgaben und den Tunnelrichtlinien widerspricht.

Da die Fluchtwege 1 Meter tiefer liegen als die Fahrgastebene im Zug ist behinderten Menschen in Eigenrettung keine Flucht möglich.

Die Frage, was passiert, wenn ein Zug von den Fildern mit brennendem Triebkopf vor einem Querstollen zum Halten kommt, wurde weder von der Bahn noch vom EBA beantwortet.

Die bislang einzig vorliegende Antwort war die von Herrn Lohr von der Vorhabenträgerin, dass die Vorschriften eingehalten seien. Diese Bemerkung ist an tödlichem Sarkasmus nicht zu überbieten: die Passagiere werden „vorschriftsmäßig sterben“, weil nach 5 Atemzügen im Rauch ein Mensch tot ist.





## Großprojekt Stuttgart 21 – Wendlingen – Ulm

### Chancen und Risiken

DB ProjektBau GmbH

25.03.2011

Es ist eine Besonderheit des Fildertunnels, dass dieser ca. 10 km lang ist und ein erhebliches Gefälle (155 Meter Höhenunterschied  $\hat{=}$  ca. Höhe des Fernsehturms am Korb) aufweist, um einen großen Höhenunterschied von der Filderebene zum Talkessel zu überwinden. Dadurch entsteht der Kamineffekt, den die Bahn für die Entrauchung nutzen will, der aber physikalischen Gesetzen unterliegt und den bekannten, tödlichen „Kaprun-Effekt“ hervorruft.

Schwallbauwerke und Lüftungsklappen sind nicht geeignet, die Verrauchung zu beherrschen. Daher fordert ja die Feuerwehr Entrauchungskanäle.

Das ist jedermann nachvollziehbar. Sich dann auf Vorschriften zu berufen, die diese physikalische Gesetzmäßigkeit nicht beherrschen, ist bei den vorhersehbaren Folgen menschenverachtend und damit grob rechtswidrig.

Insofern ist auch eine Berufung auf die Bestandskraft des alten Plans rechtswidrig. Dazu unten mehr

#### 11. Löschtechnik: Vorgaben der Feuerwehr:

##### a.) Entrauchung:

Unter Bezugnahme auf die Ausführungen von Ing. Heydemann ist klar, dass der Tunnel im Brandfall sofort verraucht ist.

Das Entrauchungskonzept der Bahn sieht nach dem Kamineffekt eine Entrauchung vor. Eine Flucht in Entrauchungsrichtung nach oben ist also nicht möglich, nach unten ebenso nicht, wenn dort der Triebkopf brennt. Die Menschen sitzen in einer tödlichen Falle. Das würde auch analog für Züge anderer Generationen mit jeweils angetriebenen Achsen gelten.

Die Feuerwehr fordert daher einen Entrauchungskanal. Dieser hat aber im Querschnitt des Tunnels keinen Platz – siehe Querschnitt. Diese Forderung kann daher nicht erfüllt werden. Daher weigert sich die Bahn trotz Notwendigkeit, ein Entrauchungskonzept vorzulegen.

##### b.) Trockenwasserleitung:

Die Bahn sieht aus nicht dargelegten Gründen Trockenleitungen vor (vermutlich Unterhaltungs- und Kostengründe). Unbestritten ist, dass diese Leitungen zum

Befüllen ca. 45 Minuten erfordern, dann aber ist ein Löschen überflüssig. Der Brand ist nicht mehr unter Kontrolle zu bringen.

Außerdem sind die Vorratsbehälter leer, so dass dann kein Löschwasser zur Verfügung steht. Es gibt noch diverse weitere Randbedingungen, die nicht erfüllbar sind, so dass die Trockenleitung als Brandbekämpfungsmaßnahme entfällt.

c.) Angriff durch die Feuerwehr:

Unterstellt man, dass die Feuerwehr mit allem optimalen Gerät ausgestattet ist, ist ausgeschlossen, dass ein Feuerwehrkommandant seine Kameraden in diese aussichtslose Brandbekämpfung schickt und deren Leben riskiert.

Die Feuerwehr müsste nach einer Anrückzeit, in der der Zug schon voll im Brand steht im Gegenstrom gegen die flüchtenden Passagiere oder über Leichen durch die Querstollen, um dann mit schwerem, kaum tragbarem Gerät und zu kurzfristigem Atemgerät vom Fluchtstollen in den Brandstollen zu kommen. Das Brandbekämpfungsszenario ist nicht vorstellbar.

Die Brandbekämpfung in Offenbach dauerte ca. 6 Stunden mit allem zur Verfügung stehenden Material und das in einem offenen Bahnhof.

d.) Die Forderungen der Feuerwehr werden nicht erfüllt. Die Bahn weigere sich. Dann kann auch nicht unterstellt werden, dass ein funktionierender Brandschutz existiert, so dass sich dieser „Todestunnel“ als menschenverachtend verbietet und nicht genehmigungsfähig ist.

Wer unter Missachtung dieser wesentlichen Aspekte an der Genehmigung dieses Tunnels mitwirkt, macht sich schuldig, wenn es zu einem gesteigert wahrscheinlichen Brand im Tunnel kommt.

## 12. Rechtsgrundlage des Brandbekämpfungskonzepts im Tunnel:

Die ursprünglich zugrundegelegte Tunnelrichtlinie stammt vom 01.07.1997, der Brand in Kaprun war am 11.11.2000, 155 Tote. Das physikalische Grundgesetz ist dasselbe.

Schon ein Blick in die Richtlinien für Straßentunnel verrät, dass Bahntunnel nicht mal diesen Anforderungen entsprechen.

[http://www.agbf.de/pdf/Brandschutz\\_in\\_Verkehrstunneln.pdf](http://www.agbf.de/pdf/Brandschutz_in_Verkehrstunneln.pdf)

Die Tunnelrichtlinien kann also nicht mehr den Stand der Technik widerspiegeln.

Dass die Bahn den Tiefbahnhof mit seinen unterirdischen Zulaufstrecken als sehr langen Tunnel bestreitet, ist unseriös. Nicht nur der Tunnel sondern auch der Fahrtunnel sind über 15 bzw. 20 km lang. Nach der Tunnelrichtlinie kommt es im Endeffekt auf die Verweildauer im Tunnel an (15 Minuten).

Umfang der Sicherheitsmaßnahmen und Rettungskonzept sind nach der Richtlinie 1.3 nicht eingehalten. Es ist unbestreitbar, dass Züge brennen, es ist auch unbestreitbar, dass Züge in Tunneln brennen. Es ist auch logisch, dass im Fildertunnel mit erheblichem Gefälle Züge durch die Vernichtung von Lage- und Bewegungsenergie oder Motoren unter Vollast heiß laufen oder Bremsen in Brand geraten. Die lange Neigung des Tunnels mit einem Zwangs-Haltepunkt am Ende oder gar einem Haltesignal wegen Wegekreuzung ist dessen Besonderheit, der baulich nicht Rechnung getragen wurde.

Die Selbstrettung ist durch das Rettungskonzept nicht gewährleistet.

Der Zug kann auch nicht aus dem Tunnel herausrollen, da er im Falle des Fildertunnels allenfalls in den Tunnelbahnhof rollen kann, also den Tunnel nicht verlässt. Der Tiefbahnhof ist Teil des gesamten Bauwerks und damit Tunnel im Sinne der Richtlinie.

Nach dem Tunnelschnitt oben ist weder die Fluchtwegbreite von 1,20 Metern noch die Höhe von 2,25 Metern eingehalten, der Fluchtweg ist auch nicht eben (Richtlinie 2,2). Ob dabei geöffnete Türen berücksichtigt sind, ist unbekannt. Die Pläne sehen Löschwasserbehälter vom 100 m<sup>3</sup> an den Tunnelportalen vor, nicht aber an den Querstollen, die nach der Richtlinie 2.9 je Querstollen 96 m<sup>3</sup> Löschwasservorrat vorsehen.

Nach den neueren Richtlinien ist zu prüfen, ob zur Verringerung der Befüllzeiten in den Verbindungsbauwerken ein an die örtlichen Verhältnisse angepasster Löschwasservorrat vorgehalten werden sollte.

Diese notwendige Prüfung hat die Bahn nicht vorgenommen.

Den Plänen ist dazu nichts zu entnehmen.

Die Bahn mag darlegen wie ganz konkret ein brennender, festsitzender Zug im Tunnel gelöscht werden soll.

13. Es wird meinerseits unterstellt, dass die Feuerwehren die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften durchsetzen wollen. Es ist aber nicht zu erwarten, dass dies möglich ist, weshalb die Genehmigung der Änderung zurückzustellen ist.

Da auch schon der „gesunde Menschenverstand“ sagt, dass das Rettungskonzept keine Rettung der Personen gewährleistet, ist eine Genehmigung zu versagen. Eine Genehmigung, die vorhersehbar den Tod von Menschen als Abwägung zur Wirtschaftlichkeit in Kauf nimmt, ist rechtswidrig.

Der notwendige betriebliche Alarm- und Gefahrenabwehrplan liegt nicht vor. Nach den bekannt gewordenen Auseinandersetzungen zwischen Feuerwehr und Bahn ist nicht damit zu rechnen, dass dieser Plan in Abstimmung mit den Eisenbahnunternehmen, den Rettungsdiensten und den zuständigen Behörden zu erstellen sein wird.

Insofern könnte die Planänderung allenfalls unter Vorbehalt erfolgen.

14. Änderung des § 4 AEG Sicherheitspflichten, Zuständigkeiten des Eisenbahnbundessamtes:  
 (1) Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge müssen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit  
 1. an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und  
 2. an den Betrieb  
 genügen.

Es ist nicht ersichtlich, dass die Tunnelsicherheit dem Stand in 10 bis 20 Jahren bei Fertigstellung entspricht. Nachrüstmöglichkeiten sind nicht ersichtlich.

15. In die Abwägung der Risiken ist nicht eingegangen, dass eine leistungsfähige (und preiswertere) Verkehrsinfrastruktur auch ohne diese immensen Tunnelrisiken machbar ist. Man müsste nur die vorhandene Infrastruktur ertüchtigen. Hier liegt ein Ermessensausfall vor. Man kann Menschenleben nicht gegen Wirtschaftlichkeit oder Schnelligkeit abwägen.

Seite 65:

**Das Änderungsverfahren ist beschränkt auf die Beurteilung der geänderten Planung nach den hierfür geltenden gesetzlichen Vorgaben.**

Gegenstand der 2. Planänderung ist ein neues Rettungskonzept, das u.a. die Verkürzung der Abstände der Fluchtstollen vorsieht. Hintergrund ist, dass nach dem jeweils geltenden Grundsätzen, also „anerkannten Regeln der Technik“ im Sinne von § 2 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zu bauen ist.

Hier geht es um Menschenleben. Insofern ist eine Berufung auf angeblichen Bestandsschutz einer bisherigen Genehmigung nicht möglich.

Durch den 2. Änderungsantrag wird auch ein neues Rettungskonzept zugrundegelegt, so dass das alte obsolet ist. Nach der Zusage durch Herrn Bitzer im Namen der Bahn im Filderdialog ist auch Sicherheit nicht verhandelbar, was bedeutet, dass nach Zusage der Bahn keine Kompromisse gemacht werden dürfen.

Die Abwägung Schadensintensität zur Wahrscheinlichkeit entfällt nach der Zusage der Bahn. Ob diese Zusage nach den Erfahrungen mit den Zusagen der Bahn bei der Schlichtung rechtsverbindlich ist oder nur politisches Blendwerk, muss man abwarten.

Es sind also insgesamt schon jetzt die aktuell geltenden anerkannten Regeln der Technik zu Grunde zu legen. Nachrüstmöglichkeiten für künftige Techniken müssen vorgehalten werden. Die Entrauchungsröhren sind jetzt zu diskutieren. Dies bedeutet, dass auch aktuell in einschlägigen Kreisen diskutierte Rettungskonzepte Berücksichtigung finden müssen.

Planfeststellungsrichtlinien (PF-RL) Seite 87:

**Anerkannte Regeln der Technik sind auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basierende, in der Praxis bewährte und bei der überwiegenden Mehrheit der Anwender bekannte Regeln. Hierzu zählen auch die vom EBA als „Technische Baubestimmungen“ verbindlich eingeführten Regeln.**

Es bedarf keiner technischen Regeln, um zu verstehen, dass Menschen in verrauchten Tunneln nicht überleben können. Also ist für die Entrauchung so zu sorgen, dass sich die Betroffenen in einem unverrauchten Tunnel retten können.

Es ist nicht ersichtlich, wie dies geschehen soll.

Insofern weist die Anhörungsbehörde konsequent darauf hin, dass ein geändertes Brandschutzkonzept zu beantragen ist.

So jedenfalls ist der Antrag nicht genehmigungsfähig.

Seite 69:

#### **Gesamtabwägung und Zusammenfassung:**

Die Gesamtabwägung befasst sich nur mit der Umstellung auf die TBM, die Problematik des entfallenden Zwischenangriffs wird nicht angesprochen, der umfangreiche Komplex des Brandschutzes wird nicht abschließend beurteilt, was ja auch im derzeitigen Stadium nicht möglich ist. Der Hinweis an den Gesetzgeber ist beachtlich, insbesondere in anbeacht der Anforderungen an den Brandschutz zum Zeitpunkt der Fertigstellung.

Insofern kommt der Bericht zu der konsequenten Schlussfolgerung, dass eine Genehmigung allenfalls unter Widerrufsvorbehalt (durch den Hinweis auf § 49 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG) erfolgen könnte.

Da man aber den Tunnel nicht rückbauen kann ohne verbleibende Nachteile und Kostenverschwendung ist zunächst die vollständige Bewältigung der aufgelisteten Probleme abzuwarten.

Es darf keinesfalls eine Braufreigabe erfolgen.

Unbewältigt ist auch das Problem der Abschnittsbildung, die die Bahn noch weiter betreiben will durch Unterabschnittsbildung im Bereich PFA 1.3.



Dazu :

Planfeststellungsrichtlinien (PF-RL) Seite 21, 6. (5):

(5) Die Planfeststellung kann für Teilabschnitte durchgeführt werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom

21.12.1995, Az. 11 VR 6.95, und Beschluss vom 09.09.1996, Az. 11 VR 31/95). Dies wird in der Regel erforderlich sein, wenn es sich um längere Strecken oder um Vorhaben mit besonders schwierigen Verhältnissen handelt. Die Abschnittsbildung darf nicht willkürlich erfolgen, sondern muss sachlich begründet sein. Da sie Zwangspunkte für die angrenzenden Abschnitte schaffen kann, muss ihre Bedeutung im Rahmen der **Gesamtplanung** dargestellt und erläutert werden. Durch die Abschnittsbildung dürfen Planungsvarianten nicht unmöglich gemacht werden. Sie darf nicht dazu führen, dass Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, im Verfahren für den Teilabschnitt unberücksichtigt bleiben (positive Gesamtbeurteilung). Im Eisenbahnrecht muss nicht jedem Planfeststellungsabschnitt eine eigenständige Verkehrsfunktion zukommen. Zum rechtlichen Begriff der Strecke vgl. Anhang 2 Nr. 1a.

Genau diese Problematik hat sich nun beim Filderdiallog offenbart. Der Fildertunnel soll ja wohl Anschluss an den Filderbahnhof haben, der aber von seiner Genehmigungsfähigkeit völlig offen bzw. nicht genehmigbar ist.

### Zusammenfassung:

1. Der Fildertunnel ist ohne die anschließenden Planungsabschnitte sinnlos und muss einer **Gesamtbetrachtung des Projekts** unterworfen werden.  
Ob das GWM genehmigungsfähig ist, ist völlig offen, da es keine belastbaren Planungsgrundlagen gibt.  
Dies gilt auch für den Filderabschnitt, der nach derzeitigen Erkenntnissen mangels Wirtschaftlichkeit und Planrechtfertigung nicht genehmigungsfähig ist.
2. Die Bahn legt eine Alternativenplanung vor und will die tatsächliche Ausführung der weiteren Planung vorbehalten. Da ist in diesem von der Bahn vorgesehenen Umfang rechtswidrig. Die wesentlichen Planungen mit diversem Schadenspotential und Existenzgefährdungen müssen im Planfeststellungsbeschluss selbst bewältigt werden.  
Die Bahn muss klären, ob die Erklärung von Prof. Wittke der Wahrheit entsprach oder insgesamt die Glaubwürdigkeit von Prof. Wittke und die Neutralität seines Institutes entfällt.  
Die genaue Art des Tunnelvortriebes ist darzulegen und insbesondere die exakte Art der Abdichtung im Gebirge, da dies wegen des quellfähigen Untergrundes von ganz entscheidender Bedeutung ist.
3. Das Brand- und Rettungskonzept ist völlig unzulänglich. Im Brandfall im Tunnel können die Passagiere im verrauchten Tunnel nicht überleben.  
Das mögliche Ausmaß eines Schadenfalls ist maximal.  
Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist wegen Lage, Neigung, notwendigem Bremsvorgang und Überhitzung der Triebköpfe erhöht wahrscheinlich.  
Tunnelbrände sind diverse dokumentiert (vgl. Hans Heydemann).  
Der Tunnel kann nicht mit dem von der Feuerwehr geforderten Entrauchungskanal ausgerüstet werden, weil dieser im Profil keinen Platz hat. Die Bahn besteht auf der Trockenleitung, usw..
4. Sollte der Tunnel irgendwie dennoch zur Planreife und Genehmigung gelangen ist die notwendige Nachfinanzierung durch Verteuerung und Bauverzug und Schadensrückstellungen nicht gewährleistet. Die absehbare Unterfinanzierung verbietet den Bau eines Torsos.  
In Abwägung zu den privaten Belangen der betroffenen Grundstückeigentümer ist ein Eingriff in deren Eigentum nicht rechtmäßig.

5. Das geplante Großprojekt ist - von der Bahn nicht widerlegt - ein Rückbau, der nicht einmal beantragt ist.  
Da es sich nach den neuen Planfeststellungsrichtlinien (Seite 84) klar nicht um eine Änderung oder Umrüstung von Eisenbahnbetriebsanlagen handelt, müsste eine Entwidmung vorgenommen werden. Ohne dem EBA vorgreifen zu wollen, scheint diese ausgeschlossen, da die Bahn nicht länger den Wettbewerb behindern kann und daher Bedarf von Eisenbahnunternehmen zu erwarten und schon angemeldet ist – ggf. eingeklagt wird.  
Damit entfällt auch die abwägungsfremde Begründung eines Immobilienobjekts und der Stadtentwicklung.  
Damit entfällt auch die entsprechende Finanzierung. Das Projekt ist nicht durchfinanziert.

Ergebnis:

Der 2. Planänderungsantrag zu PFA 1.2 ist nicht genehmigungsfähig.  
Ohne Planänderung ist das Bauvorhaben nicht ausführbar.  
Es hat ein sofortiger Baustopp zu erfolgen, um weitere Zerstörungen abzuwenden.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich Ebert  
Rechtsanwalt