

## **Stuttgart21 und das Eisenbahnbundesamt**

### **Begrüßung**

Improvisieren bei der Anfahrt

Dank an alle Anwesenden, dass sie die Mühe auf sich genommen haben, hierher zu kommen

Dank an alle Helfer, dass es zu der Demo hier in Bonn überhaupt gekommen ist, allen voran

Nina Picasso, Sabine Leitz, Mike Pflugrath, Reinhard König, Michael Kaufmann, Andreas Eder, Volker Martin und vielen mehr.

Mainz wurde erfolgreich passiert

Der einzige Zug, der in Mainz pünktlich fährt, ist der Mainzer Karnevalszug Thilo Böhmer

### **Warum Bonn?**

Bonn ist die Stadt mit dem Sitz des Eisenbahnbundesamtes und des Bundesrechnungshofes, zweier Institutionen, die in der Entwicklung der Schieneninfrastrukturanlagen eine wichtige Rolle spielen

### **Warum Eisenbahnbundesamt**

Das Eisenbahn-Bundesamt ist die Aufsichts-, Genehmigungs- und Sicherheitsbehörde für Eisenbahnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland.

Abteilung Infrastruktur: Bauaufsicht, Zulassung und Überwachung von Ingenieurbau, Oberbau, Hochbau (IOH)- und Signaltechnik, Telekommunikationstechnik, Elektrotechnik (STE)-Anlagen, Planfeststellung, Arbeitsgruppe Magnetschwebbahn (MSB). Der Leiter dieser Abteilung, Dr. Jens Böhlke, ist Mitglied der StuVA, der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen.

Herr Dr. Böhlke, warum sind Sie Mitglied der StuVA? Ist das mit Ihrem Beamteneid vereinbar? Die StuVA sieht im Tunnel die Verkehrsinfrastruktur der Zukunft.

Gesprächsangebot ans EBA, personelle Unterbesetzung, gegenseitig besser verstehen, der bisherige Schriftwechsel ist dafür nicht besonders hilfreich, das EBA mauert.

Das EBA erklärt seine Abwesenheit heute mit der gebotenen Neutralität.

## **Warum Stuttgart21**

In Stuttgart soll der teuerste, gefährlichste Haltepunkt in Europa entstehen, mit dem Segen des Eisenbahnbundesamtes! Stuttgart21 ist der Rückbau von Deutschlands pünktlichstem Großknotenbahnhof zur Provinzhaltestelle

Wir klagen an:

- Betrug bei der Leistungsfähigkeit
- Betrug beim Brandschutz
- Betrug bei den Kosten
- Betrug bei den Folgen

## **Leistungsfähigkeit**

Das Konzept S21 stellte sich nie öffentlich der Kritik der Fachwelt

Hier kann sich jeder informieren: Wikireal.info Christoph Engelhardt und die Mitstreiter des Portals haben zahllose Fakten zusammengestellt, die den Betrug bei der Leistungsfähigkeit belegen.

Bei der Erörterung des letzten Planfeststellungsabschnittes 1.3 beim Projekt Stuttgart21 wurde die Leistungsfähigkeit von S21 wieder nur sehr bruchstückhaft behandelt. Es ist, als wollte man dieses Thema nicht weiter vertiefen, bevor nicht unumkehrbar die Tunnel gebohrt sind.

## **Brandschutz**

Rettungskonzept und Personenstromanalyse

Kein Rettungskonzept bis heute, Verstoß gegen die Tunnelrichtlinie  
Fluchttreppenhäuser, Entfluchtung, Personenstromanalyse

Bahn sagt zum heutigen Zeitpunkt, wir brauchen nur eine Baugenehmigung, Betrieb und Rettungskonzept kommen erst später. So erst jetzt wieder explizit bei PFA 1.3 gehört.

### **Kosten**

Die Kosten wurden vor der Fixierung der Verträge klein gerechnet  
Beispiel: Feuerbeständigkeit des Tunnelbahnhofs Feuerklasse F0 (üblich F30 oder sogar F60 für tragende Teile)

120 Risiken und eine Chance von Hany Azer

Seit der Aufsichtsratsentscheidung der DB im März 2013, Stuttgart21 trotz Kostenexplosion zu bauen, gibt es weitere Gutachten, die sehr wohl belegen, dass die Kostenentwicklung schon weit vor den entsprechenden Entscheidungen der politischen und juristischen Gremien hätten bekannt sein müssen.

Hier kommt auch der Bundesrechnungshof ins Spiel, der in Bezug auf Stuttgart21 seit Anfang des Jahres einen Maulkorb aufgesetzt bekommen hat. Wir erwarten seit Herbst letzten Jahres eine unabhängige Analyse der Kostenentwicklung des Projekts Stuttgart 21, bis heute gibt es keinerlei offizielle Darstellung.

Projektsprecher Dietrich am 20.6.2013 in einem Interview mit der Südwestpresse: „Wir müssen jetzt bauen, bauen und nochmal bauen. [...] Und nachträglich versuchen wir, das Geld zurückzuholen.“

### **Folgen**

Exzessiver Tunnelbau mit allen Folgen für Instandhaltung und Betriebsbeschränkungen. Stuttgart ist nur noch unterirdisch zu erreichen, der viel zu kleine Tunnelknoten verhindert einen weiteren Ausbau des deutschlandweiten Integralen Taktfahrplans (ITF).

### **Marode Brücken, marode Tunnel, marodes Gleismaterial überall in der Republik**

Seit der Bahnreform 1994 ist die Deutsche Bahn für 34000 Kilometer bundeseigenes Schienennetz verantwortlich.

In Baden Württemberg müssen 28Tunnel von 176 in den nächsten 20 Jahren komplett ersetzt werden.

Allein in NRW sind 263 Brücken irreparabel geschädigt, z. B. in Bonn-Beuel die Eisenbahnbrücke über die Königswinterer Straße. Das EBA hätte diese Wartung rechtzeitig einfordern müssen.

Wegwerfmentalität, wenn eine Infrastruktur abgefahren ist, soll sie nicht mehr instandgesetzt werden, so umgeht die Deutsche Bahn die Instandsetzung unter rollendem Rad, außerdem finanziert den Neubau der Bund, also wir Steuerzahler, während die Instandhaltung aus den laufenden Einnahmen der DB bestritten werden müssen.

Die DB reduziert ihre Infrastruktur auf das absolut Nötigste.

Das ist der falsche Ansatz: die Infrastruktur muss flexibel genug sein, um Instandhaltungen unter laufendem Betrieb zu ermöglichen.

Alles andere führt zu exzessivem Flächenverbrauch mit Zerstörung von Natur und Ressourcen (In Stuttgart gefährdet es Europas zweitgrößtes Mineralwasservorkommen

### **Und hier in Bonn?**

Bonner Bahnhof

Bahnhof Troisdorf - Bahnhof Trostlos

Der Ausbau der S13/S19 lässt auf sich warten, dabei würde die Kapazität dringend benötigt

Nicht gerade in Bonn aber dafür noch spektakulärer gestaltet sich die Renovierung der Müngstener Brücke, die jetzt Ende dieses Jahres endlich fertig zu werden verspricht, nachdem man zu Beginn vergessen hatte, dass die Züge, die über die Brücke fahren sollen, auch Passagiere befördern.

Wie kann es sein, dass unter den Augen der Kontrollbehörde EBA die Deutsche Bahn ihre gesamte Infrastruktur verrotten lässt?

---

## Überlegungen:

Strukturelle Befangenheit: Das EBA untersteht der Fachaufsicht des Bundesverkehrsministers. Der will (soll?) Stuttgart21 durchführen. Die DB gehört der BRD, obwohl sie ein eigenständiges Unternehmen sein soll. Die Behörde kann gar nicht unbefangen gegenüber dem sein, was sie eigentlich kontrollieren soll.

Konstruktion des EBA fragwürdig:

Unsere Briefe ans EBA:

- Gleisneigung des Tunnelschräghaltepunkts
- zur Leistungsfähigkeit
- zur Entwidmung der alten Gleisanlagen
- zum Rostwasser des Grundwassermanagements im Heilquellenschutzgebiet
- zur Bauinfrastruktur

Wurden zwar beantwortet, aber zu allem gab es vom EBA keine befriedigenden Antworten.

Stattdessen findet man z.B. im Planänderungsbeschluss zur Erhöhung der Grundwassermenge folgende politische Begründung:

„Das Vorhaben dient der Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrsangebots und zugleich der Erhöhung der städtebaulichen Handlungsoptionen der Landeshauptstadt Stuttgart. Es liegt daher im öffentlichen Interesse, dass die neue Eisenbahninfrastruktur nunmehr errichtet und dann auch in Betrieb genommen werden kann.“

Das EBA nimmt seine Kontrollfunktion nicht wahr, es wird erst aktiv, wenn etwas passiert ist.

Wer kontrolliert das EBA und seine Sondergenehmigungen? Ein letztes Beispiel unter vielen: Bei Stuttgart 21 sollen die Gleise des Tunnelbahnhofs einer

Längsneigung von mehr als 15 Promille haben. Die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) erlaubt im Normalfall max. 2,5 Promille. Trotzdem hat das EBA den Planungen zugestimmt – dadurch sind Unfälle durch Wegrollen der Züge vorprogrammiert. Einen Nachweis gleicher Sicherheit, der für solche Abweichungen von der Normalität obligatorisch wäre, sucht man vergeblich.

In Köln kennt man die Gefahr: bei der dort nur halb so großen Neigung rollten in den vergangenen vier Jahren 13 Züge weg, es waren Personen- und Sachschäden zu beklagen. Wir haben für dieses Problem einfach keine Lösung. Solange die offiziellen Stellen weitermachen, als ginge sie das alles nichts an, wird es nicht besser. In Stuttgart müsste ein Baustopp dafür sorgen, dass all diese Ungereimtheiten noch einmal unabhängig geprüft werden. Es kann nicht sein, dass das Eisenbahnbundesamt immer erst aktiv wird, wenn das Kind längst in den Brunnen gefallen ist.

EBA = Ein Bundesamt für Ausnahmen (Ausnahmegenehmigungen)

EBA, übernehmen Sie Ihre Kontrollfunktion unabhängig von Politik und Wirtschaft

Rücknahme aller Ausnahmegenehmigungen zu Stuttgart21!

Oben Bleiben!