

Dr. EISENHART v. LOEPER

RECHTSANWALT

Rechtsanwalt Dr. v. Loeper · Hinter Oberkirch 10 · 72202 Nagold

An den
Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstr. 11
68165 Mannheim

Hinter Oberkirch 10
7 2 2 0 2 N A G O L D

Tel. 0 74 52 / 49 95 oder 49 07
Fax 0 74 52 / 10 11
E-Mail: e.vonloeper@t-online.de

Unser Zeichen 20.10.2023
loe – 7/21

bitte stets angeben

5 S 1693/21

In der Verwaltungsrechtssache

Schutzgemeinschaft Filder e.V. u.a. gegen Bundesrepublik Deutschland

wird zur Vorbereitung des Verhandlungstermins Folgendes vorgetragen:

I. Zur Anfrage des Herrn Berichterstatters vom 12.10.2023:

Auf die Anfrage des Herrn Berichterstatters vom 12.10.2023 wird mitgeteilt, dass sich die Bezeichnungen der betroffenen Planfeststellungsbeschlüsse und Änderungsbeschlüsse aus dem Schriftsatz der Beigeladenen vom 5.11.2020 an das Eisenbahn-Bundesamt zum entsprechenden Antrag im Verwaltungsverfahren ergeben. Der laut dortiger Anfrage nicht auffindbare Planänderungsbeschluss vom 8. Juni 2016 zu PFA 1.5 wird in dem genannten Schriftsatz konkret benannt. Dieser Schriftsatz liegt dem Senat in den Behördenakten vor. Die Kläger haben diese Bezeichnungen übernommen und sie vertrauen weiterhin darauf, dass die Beigeladene als Bauherrin des Projekts am besten weiß, welche Genehmigungen existieren.

Es wird angeregt, dass die Beigeladene den von ihr benannten Beschluss dem Gericht und den Beteiligten vorlegt. Hilfsweise möge der Beklagten die Vorlage des Beschlusses aufgegeben werden.

Die mögliche Diskrepanz zwischen Veröffentlichungen und existenten Beschlüssen könnte darin liegen, dass das Eisenbahn-Bundesamt möglicherweise seine Unterlagen nicht sorgfältig führt. Von dritter Seite wurde den Klägern mitgeteilt, in einem anderen Verfahren habe sich herausgestellt, dass die digitalen Akten des EBA nicht mit den in Papierform geführten Akten übereinstimmen. Ein entsprechendes Verfahren sei beim dortigen Senat anhängig. Die Richtigkeit dieses Hinweises können die Kläger nicht überprüfen und noch viel weniger bewerten. Immerhin könnte dieser Hinweis eine Erklärung dafür sein, dass der von der Beigeladenen zitierte Beschluss nicht veröffentlicht worden sein könnte.

II. Ergänzende Ausführungen zur Argumentation der Beklagten und der Beigeladenen:

Für die Unzuverlässigkeit des zur Grundlage der Planfeststellungen gemachten Brandschutz- und Rettungskonzeptes haben sich inzwischen weitere Hinweise ergeben, auf die nachfolgend kurz eingegangen werden soll.

Die Argumentation der Beigeladenen, welche die Beklagte bislang – nach Auffassung der Kläger ohne eigene Überprüfung - übernommen hat, ist im Wesentlichen folgende:

a) Brandereignisse bei Zügen seien äußerst selten und deshalb sei auch nicht damit zu rechnen, dass es in den S 21-Tunneln zu einem derartigen Brandereignis kommen werde.

- b) Falls ein solches völlig unwahrscheinliches Ereignis trotzdem eintrete, würden in Brand geratene Züge nicht im Tunnel stehen bleiben, sondern bis zum künftigen Tiefbahnhof bzw. in umgekehrter Richtung bis zum jeweiligen Tunnelende weiterfahren. Dort werde der Brand gelöscht und die Reisenden evakuiert.
- c) Dass ein in Brand geratener Zug im Tunnel liegen bleibe und deshalb gar nicht bis zum Tiefbahnhof bzw. zum Tunnelportal gefahren werden könne, um dort den Brand zu löschen und die Menschen zu evakuieren, sei technisch ausgeschlossen.
- d) Die Fälle von aus technischen Gründen in Tunneln oder auch auf freien Strecken liegengebliebenen Zügen seien deswegen mit dem Konzept nicht vergleichbar, weil es sich dabei nicht um in Brand geratene Züge gehandelt habe.
- e) Falls entgegen sämtlichen Annahmen ein brennender Zug doch im Tunnel liegenbleibe, könnten sich die Passagiere selbst retten bzw. sogar durch Fremdhilfe in Sicherheit gebracht werden.
- f) Das Konzept, mit brennenden Zügen in den Tiefbahnhof zu fahren, die Züge dort zu löschen und zu evakuieren und dort Feuerwehr und Rettungskräfte einzusetzen, sei angesichts der örtlichen Situation im Tiefbahnhof machbar und umsetzbar.

Diese Argumentation ist in allen Punkten widerlegt. Dazu in der Reihenfolge:

- a) Allein im noch nicht beendeten Jahr 2023 sind den Klägern zahlreiche Brandereignisse und liegengebliebene Züge bekannt geworden, wobei die Aufstellungen sicher unvollständig sind. Insbesondere in der Liste der liegengebliebenen Züge fehlen einige in den Medien veröffentlichte Ereignisse, sogar die nachfolgend mit Zeugen angeführten. Bzgl. Zeiten und Örtlichkeiten der hier bekanntgewordenen Ereignisse wird auf die beigefügte Liste „Zugbrände, Entgleisungen und Zug-Evakuierungen 2023“ verwiesen. Demnach sind den Klägern 28 Zugbrände in Deutschland sowie einer in Zürich, der erhebliche Auswirkungen auf den Zugverkehr in Deutschland hatte, bekannt.

Das Risiko für das Entstehen und die rasche Ausbreitung eines Zugbrandes im S21-Tunnelsystem ist wegen der dort vorgefundenen Gegebenheiten weit höher als das statistisch ermittelte Risiko im ganzen Schienennetz. S21 hat gefährliche Alleinstellungsmerkmale, nämlich insbesondere im Fildertunnel eine extreme Steigung bzw. Gefälle, was zu hoher Beanspruchung der Transformatoren und Bremsen führt, beides Hauptursachen für Zugbrände. Hinzu kommen die langen verzweigten Tunnelstrecken (treffend als Tunnelspinne bezeichnet) im Gegensatz zu den üblichen geradeaus verlaufenden und kürzeren Tunneln, die nur in größeren Zeitabständen befahren werden. Hingegen ist in der S21-Tunnelspinne ein S-Bahn-artiger Betrieb mit sehr kurzen räumlichen und zeitlichen Abständen geplant. Schließlich ist der Querschnitt der Tunnelröhren deutlich geringer als bei anderen Bahntunneln, weswegen sich Rauchgase viel schneller ausbreiten und der gesamte Tunnel viel schneller völlig verrauchte und die Sicht gleich null ist.

- b) In weiteren 4 Fällen, davon 3!!! in Stuttgart, blieben Züge liegen. Dabei sind die vielen betroffenen Züge beim Groß-Schadensereignis in München gar nicht einzeln gezählt. In einem 5. Fall kam es sogar zu einer Entgleisung. Dass ein Zug, der keinen Strom mehr hat oder gar entgleist ist, nicht mehr weiterfahren kann und evakuiert werden muss, dürfte einleuchten und keiner Beweiserhebung bedürfen. Erst recht gilt dies, wenn es sich dabei um einen in Brand geratene Zug handelt. Die Annahme, brennende Züge seien auf alle Fälle noch fahrfähig, ist deshalb unrealistisch.

Siehe die Liste „Zugbrände, Entgleisungen und Zug-Evakuierungen 2023“ als Anlage 1

- c) Es ist bereits durch eine Ausarbeitung der Bundesstelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung erwiesen, dass trotz Notbremsüberbrückung Züge zum Stehen kommen und nicht mehr fahrbereit sind. Hierzu wird erläutert: Als technische Zugangsvoraussetzung zum Befahren der Tunnelsysteme müssen alle Züge mit einer Notbremsüberbrückungseinrichtung ausgestattet sein. Sonst dürfen sie die Strecken nicht befahren. Denn falls ein Brand in der Tunnelröhre auftreten sollte, soll der Zug im Tunnel nicht zum Stehen kommen, sondern weiterfahren können. Falls aber ein Fahrgast die Notbremse zieht, muss die Bremsung überbrückbar sein. Es ist jedoch aus der Praxis erwiesen, dass ein brennender Zug auch trotz der Notbremsüberbrückung zum Halten kommen kann.

Hierzu gibt es einen offiziellen Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung.

Der Beklagten möge dessen Vorlage aufgegeben werden.

Der Bericht kommt zum Ergebnis: Die Wirksamkeit einer Notbremsüberbrückungseinrichtung kann nicht im erforderlichen Umfang gewährleistet werden. Im Gegenteil ist das Versagen nicht unwahrscheinlich. Zudem kommen jedoch die Fälle dazu, bei denen aus anderen technischen Gründen der brennende Zug an der Weiterfahrt gehindert ist, z.B. Ausfall des Stroms (insbesondere beim Abriss der Oberleitung) oder wenn die Strecke vor dem Zug blockiert ist (wenn er beispielsweise auf ein Hindernis aufgefahren ist).

d) Die Beigeladene sowie die Beklagte sind bislang jegliche Erklärung dafür schuldig geblieben, weshalb das Liegenbleiben von Zügen ohne einen Brand zwar häufig vorkommt, hingegen jedoch in Brand geratene Züge nach ihrem Konzept die Fahrt immer noch bis zum Tiefbahnhof bzw. den Tunnelportalen fortsetzen könnten. Die Behauptung ist schlicht falsch und unsinnig und kann mit Logik nicht erklärt werden. Sie kann durch die oben geschilderten Erkenntnisse der Bundesstelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung widerlegt werden.

e) Hinsichtlich der stundenlangen Dauer von Evakuierungsmaßnahmen bei liegengebliebenen Zügen (was auch im Brandfall nicht so weit abgekürzt werden könnte, dass die in den Zügen reisenden Menschen sich vor Ausbreitung der Rauchgase selbst retten oder von Rettungskräften evakuiert werden könnten) wird auf die sicherlich gerichtsbekanntesten Presseberichte zum missglückten Ablauf solcher Evakuierungen hingewiesen. Man schaue sich nur die Sendung „Chaotisches Notfallmanagement bei der Bahn“ von „Report Mainz“ am 22.8.2023 (verfügbar in der ARD-Mediathek) an:
<https://www.ardmediathek.de/video/report-mainz/deutsche-bahn-chaotisches-notfallmanagement-fuer-fahrgaeste/das-erste/Y3JpZDovL3N3ci5kZS9hZXgvczE5MDkzODM>

Vorsorglich werden dafür, dass beim Liegenbleiben eines ICE die Evakuierung von Passagieren mehrere Stunden benötigt hat, als Zeugen benannt:

1. Landtagsabgeordneter Constantin Grosch, zu laden im Rosa-Helfers-Haus, Heiliggeiststraße 2, 31785 Hameln.

Der Zeuge musste am 23.7.2023 als Rollstuhlfahrer zusammen mit einer weiteren Rollstuhlfahrerin 2 Stunden lang in einem in Nennhausen liegengebliebenen ICE ausharren, weil keine Möglichkeit bestand, ihn, der auf den Rollstuhl angewiesen ist, schneller zu evakuieren. Zur Erinnerung sei darauf hingewiesen, dass der Kläger Scherwinski ebenfalls auf den Rollstuhl angewiesen ist.

2. Klaus Müller, Präsident der Bundesnetzagentur, zu laden über diese, Tulpenfeld 4, 53113 Bonn.

Der Zeuge saß am 14.8.2023 bei Hamburg auf freier Strecke mehrere Stunden im liegengebliebenen ICE 1675 fest.

3. Falls erforderlich, kann auch der Kläger Dieter Reicherter zu der Dauer und den Folgen des Liegenbleibens eines ICE am 9.2.2023 im Stuttgarter Pragtunnel Angaben machen.

Der Kläger war zwar nicht in jenem Zug, jedoch als Reisender in einem anderen Zug betroffen, welcher wegen des liegengebliebenen Zugs den Tunnel nicht passieren und schließlich seine Fahrt nicht fortsetzen konnte. Der Kläger kam deshalb mit 3 Stunden Verspätung in Bensheim an und verpasste dort fast vollständig ein von ihm gebuchtes Konzert.

Der Ablauf des Abends sowie die nachfolgende Havarie vom 17.2.2023 im selben Tunnel wurden für den Blog Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene zusammengefasst.

Siehe den Bericht „Wenn jemand eine Reise tut...“ als Anlage 2

Auch der SWR berichtete ausführlich:

Siehe den Bericht „Stuttgart 9.2.23.....“ mit Anmerkungen des Klägers als Anlage 3

Zur Havarie vom 17.2.2023 wurde auf dem Blog Drehscheibe-online.de ein Bericht veröffentlicht:

Siehe den Bericht „Stuttgart 17.2.23“ als Anlage 4

f) Selbst wenn jedoch die Weiterfahrt technisch möglich wäre, könnte die Einfahrt des brennenden Zuges in den Tiefbahnhof dadurch verhindert werden, dass auf der Strecke vor ihm andere Züge unterwegs sind oder aber gerade im Tiefbahnhof halten, womöglich sogar in Doppelbelegung. Dann würde bis zur Räumung der Strecke und der Möglichkeit der Einfahrt in den Bahnhof viel zu viel Zeit vergehen, um im Tiefbahnhof den Brand noch rechtzeitig bekämpfen und die Insassen retten zu können. Entsprechendes gilt für die Weiterfahrt zum Tunnelportal, wenn die Strecke durch andere Züge belegt ist.

Das Konzept – angenommen, ein brennender Zug würde es bis zum Tiefbahnhof schaffen - , die Menschen dort aus dem brennenden Zug zu evakuieren bzw. sicherzustellen, dass sich die Menschen dort selbst retten können, ist spätestens seit den Umplanungen als Folge der mangelhaften Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs obsolet. Das Evakuierungskonzept wie überhaupt die Planung eines zumutbaren Zu- und Abgangs zu den Bahnsteigen (Verkehrsströme) im künftigen Bahnhof beruhten auf der Annahme, dass an jedem Gleis ein Zug anhalten solle, pro Bahnsteig also zwei Züge.

Grundlage zur Berechnung der Gesamtzahl der zu evakuierenden Personen aus der Tiefbahnsteighalle ist die sogen. "EBA-Formel" $PB = n \cdot [(P1 + P2) + P3]$, worin P1 und P2 die größtmögliche Zahl der Zuginsassen ist und P3 für die auf dem Bahnsteig Wartenden steht, die zu 30 % der Insassen eines Zuges angesetzt wird.

Die DB rechnet hierfür insgesamt mit 16.164 Personen, die gleichmäßig auf die vier Bahnsteige verteilt angenommen werden, je Bahnsteig also 4.041 Personen. Dies gilt jedoch nur für "Einfach-Belegung" der Bahnsteig-Gleise. Bei Doppelbelegung erhöht sich dieser Wert dann auf 8.082 Personen je Bahnsteig. Für die Darlegung, dass der "Evakuierungsnachweis" der DB unzureichend ist, bedarf es nicht einmal des nicht auszuschließenden Falles, dass gleichzeitig an mehreren oder gar an allen vier Bahnsteigen Doppelbelegungen stattfinden. Entscheidend ist vielmehr, dass die vorgesehenen, nicht erweiterbaren Fluchtwege bei weitem nicht ausreichen, um auch nur den Bahnsteig mit der größten Menschenmenge innerhalb des kurzen Zeitfensters bis zum Beginn der Verrauchung vollständig räumen zu können.

Inzwischen ist jedoch geplant, in zahlreichen Fällen pro Gleis zwei Züge gleichzeitig abzufertigen (Doppelbelegung). Dadurch verdoppelt sich bereits in den Zügen und auf den Bahnsteigen die Anzahl der Menschen, die gleichzeitig im Tiefbahnhof sein werden, wie vorstehend berechnet, was aber in den Konzepten nicht berücksichtigt ist.

Dessen aber nicht genug: Nach der Veröffentlichung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230313_Zukunftspapier_Eisenbahnknoten_Stuttgart.pdf sowie Berichten in der Fachpresse werden die künftig eingesetzten Züge weit mehr Menschen aufnehmen können als die bislang verkehrenden. Die den Planungen aufgrund bisheriger allgemeiner Übung zugrunde gelegte Zahl von 1757 Menschen pro Zug ist deswegen überholt. Es müssen noch mehr zu evakuierende Menschen berücksichtigt werden..

Schließlich aber führen auch die inzwischen angekündigten stündlichen Gleisbelegungen, die weit mehr sind als früher angenommen, zu höheren Personenzahlen. Zwar sind die verkündeten Belegungszahlen von stündlich nahezu 100 Zügen, die man mit Hilfe des elektronischen Zugleitsystems ETCS erreichen will, offensichtlich der Phantasie entsprungen. Das ändert aber nichts daran, dass stündlich weit mehr Züge abgefertigt werden sollen als den Personenstromanalysen und Evakuierungskonzepten zugrunde gelegt wurde. Dazu sei daran erinnert, dass nach den Planungen, auf welche sich das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs – 5 S 848/05 – vom 6.4.2006 als realistisch stützte, von einer weit niedrigeren stündlichen Belegungszahl ausgegangen wurde. Das waren nach Szenario A 25,5 und nach Szenario E 32 bis 35 Gleisbelegungen pro Stunde.

Der VGH hat in seinem Urteil beispielsweise ausgeführt:

„Selbst nach Maßgabe des Szenarios E erwartet der Gutachter eine „noch gute“ Betriebsqualität. Dieses Szenario berücksichtigt eine in fernerer Zukunft liegende Verdichtung des Takts der Fernverkehrslinien Zürich - Nürnberg, Hamburg - München und Paris - Wien von zwei auf eine Stunde bei konstanter Bedienungshäufigkeit sowie die Durchbindung diverser Regionallinien mit 39 Gleisbelegungen je Stunde. Engpässe treten auch in diesem jenseits des Prognosehorizonts liegenden Fall im Übrigen nicht im oder unmittelbar vor dem Durchgangsbahnhof, sondern bereits (und nur) auf den Zulaufstrecken auf.“

Auch hat das Urteil die jetzigen Notwendigkeiten für einen erheblich gesteigerten Schienenverkehr nicht vorhergesehen, sondern sich vielmehr auf die Ausführungen des Sachverständigen gestützt:
„Eine Überlastung des achtgleisigen Durchgangsbahnhofs könne erst eintreten, wenn die Zulaufsituation über die Option P hinaus verbessert werde, woran jedoch in den nächsten fünfzig Jahren nicht zu denken sei. Eine entsprechende Nachfrage könne gegenwärtig nicht vorhergesehen werden.“

Vom Brandschutz- und Rettungskonzept, den Planfeststellungsbeschlüssen und der gerichtlichen Überprüfung sind daher nur diese weit niedrigeren Belegungszahlen gedeckt, nicht aber die jetzt angekündigten Belegungszahlen. Die Beigeladene und die Projektpartner verbreiten inzwischen ernsthaft, im Tiefbahnhof könnten im S-Bahn-artigen Betrieb stündlich bis zu 100 Züge abgefertigt werden. Allerdings bleiben die Beklagte wie auch die Beigeladene jegliche Antwort schuldig, wie die in den Zügen reisenden Menschenmassen gut und sicher durch den Bahnhof gelangen und im Notfall evakuiert werden sollen oder sich selbst retten können..

Im Gegenteil: Dass die Bewältigung eines derartigen Menschenstroms schon im Normalbetrieb, umso mehr aber im Notfall unmöglich ist, räumt die Beigeladene inzwischen sogar selbst ein. Denn sie hat verkündet, der noch nicht einmal 20 Jahre alte Berliner Hauptbahnhof müsse umgebaut werden. Die dortigen Bahnsteige seien zu schmal und die Aufstellfläche auf ihnen zu gering, um den sich steigernden Personenverkehr sicher abwickeln zu können. Diese Berliner Bahnsteige stimmen jedoch in den Maßen überein mit denjenigen des künftigen Stuttgarter Tiefbahnhofs (10 m Breite). Es kann daher schon aufgrund dieser Einräumungen der Beigeladenen ausgeschlossen werden, dass die Stuttgarter Bahnsteige im Gegensatz zu denjenigen in Berlin den künftigen Personenverkehr bewältigen können. Sogar die Engstellen in Stuttgart (z.B. an Treppen, Aufzügen, Rolltreppen) sind noch enger als diejenigen in Berlin. Wenn aber die Bahnsteige dieser Breite schon den normalen Reisebetrieb nicht bewältigen, so können sie erst recht nicht als Lösung für die zusätzliche Evakuierung und Löscharbeiten im Falle eines Zugbrandes herhalten.

Vielmehr ist wegen der geschilderten weit höheren Zahlen der Belegung in den Zügen, auf den Bahnsteigen und im gesamten Bahnhof völlig klar, dass eine derart große Menschenmenge entgegen den bisherigen Planungen, die von weit geringeren Personenzahlen ausgingen, weder aus einem brennenden Zug evakuiert werden noch sich selbst retten kann. Insbesondere ist es auch unmöglich, sämtliche Menschen auf dem Bahnsteig, wo der brennende Zug einfährt, zu evakuieren. Zu berücksichtigen ist selbstverständlich, dass beide Bahnsteigkanten im laufenden Betrieb genutzt werden. Diese Überlegung gilt erst recht für alle Menschen im gesamten Bahnhof. Für die Evakuierung, bevor die sich als Folge des Brandes rasch ausbreitenden Rauchgase zum Tod der anwesenden Menschen geführt haben, reicht die Zeit nicht aus. Dies bedeutet letztlich, dass es, um nicht auch noch die im Bahnhof befindlichen Menschen der Gefahr des Erstickungstodes auszusetzen, unmöglich sein wird, mit brennenden Zügen in den Bahnhof einzufahren und dort zu evakuieren und zu löschen. Das Konzept der Beigeladenen, welches jedoch genau dies vorsieht, ist untauglich. Ein anderes Konzept hat sie aber nicht.

Falls der Senat es für erforderlich hält, können die von den Klägern benannten Sachverständigen bzw. sachverständigen Zeugen auch dazu gehört werden, nämlich insbesondere:

**Professorin Dr. Kathrin Grewolls
Diplom-Physiker Christoph Engelhardt
Diplom-Ingenieur Hans Heydemann**

Ferner wird die Vernehmung von

- 1. Prof. Dr. Klingsch, Büro Brandschutzplanung Klingsch GmbH, Liebigstr. 20, 60323 Frankfurt am Main, der das Brandschutzkonzept im Auftrag der Beigeladenen untersucht hat,**
- 2. Dr. Ing Portz, zu laden über die Beklagte, der für das EBA die Gegenprüfung durchgeführt hat,**
- 3. „S 21-Chef“ Olaf Drescher, Vorsitzender der mit der Bauausführung betrauten DB PSU, zu laden über DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Räpplenstr. 17, 70191 Stuttgart,**

zum Beweis nachstehenden Vortrags der Kläger beantragt:

Sämtliche für den Fall eines in Brand geratenen Zuges vorgesehenen Konzepte sind nicht für eine Personenzahl von mehr als 1757 Personen im jeweiligen Zug, nicht für mehr als 4041 Personen pro

Bahnsteig im Tiefbahnhof und nicht für mehr als 16164 Personen im gesamten Tiefbahnhof ausgelegt. Deswegen ist es bei einer Überschreitung dieser Personenzahlen unmöglich, im Falle eines in den Tiefbahnhof einfahrenden brennenden Zuges innerhalb von 15 Minuten sowohl die Menschen im brennenden Zug als auch diejenigen am Bahnsteig, in welchem der Zug einfährt, und schließlich sämtliche im Tiefbahnhof befindlichen Menschen zu evakuieren. Ebenso wenig können sich in einem solchen Fall diese Menschen in 15 Minuten selbst retten.

III. Verfahrensrelevante Erkenntnisse zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass auch das vergleichbare Brandschutzkonzept der Beigeladenen für die im Dezember 2022 in Betrieb genommene Neubaustrecke Wendlingen-Ulm gleichermaßen mit Mängeln behaftet ist. Zudem blieben, was in zahlreichen Medien berichtet wurde und leicht unter Beweis gestellt werden kann, in den Tunneln dieser Strecke schon mehrfach Züge liegen und konnten weder weiterfahren noch evakuiert werden. Eine Evakuierung oder Selbstrettung in der Zeit, die im Falle eines brennenden Zuges verblieben wäre, um die Menschen vor der Ausbreitung tödlicher Rauchgase zu schützen, wäre bei diesen Ereignissen unmöglich gewesen. Dies ist sowohl der Beklagten als auch der Beigeladenen bekannt.

Wesentlich zum Nachweis der Untauglichkeit des mit demjenigen bei Stuttgart 21 übereinstimmenden Konzepts ist, dass eine Brandschutzübung mit den örtlichen Feuerwehren Mängel und gravierende Fehler des Brandschutz- und Evakuierungskonzeptes der Beigeladenen auf der Neubaustrecke aufgezeigt hat. Diese Brandschutzübung im Albvorlandtunnel am 22.10.2022 ist völlig aus dem Ruder gelaufen. Im Ernstfall hätten Reisende aus dem Tunnel nicht lebend gerettet werden können, wie in der Presse berichtet wurde. Dies ist für vorliegendes Verfahren von Bedeutung, denn das Konzept der Beigeladenen, welches nicht funktionierte, entspricht dem, mit welchem sie in den S21-Tunneln die Rettung der Reisenden garantieren will.

Dafür, dass bei der Übung im Albvorlandtunnel am 22.10.2022 die Menschen aus dem Tunnel nicht innerhalb von 15 Minuten (die Zeit, welche die Beigeladene selbst zur Rettung von Leib und Leben der Reisenden für maximal zulässig hält) evakuiert werden konnten, wird die

Vernehmung des Kreisbrandmeisters Prof. Dr.-Ing. Michael Reick, Landratsamt Göppingen, Lorcher Straße 6, 73033 Göppingen, als sachverständigen Zeugen beantragt.

Die Erkenntnisse aus der Übung haben offenbar dazu geführt, dass die Beklagte in ihrer Inbetriebnahmegenehmigung Auflagen machen musste, um überhaupt ein Befahren der Tunnel der Neubaustrecke erlauben zu können. Zwar verweigert die Beklagte bislang dem antragstellenden Verband der Bahnkunden die Einsichtnahme in diese Inbetriebnahmegenehmigung. Deswegen können derzeit nur Rückschlüsse aus dem Betriebsablauf gezogen werden. Insbesondere fällt dabei auf, dass entgegen den vollmundigen Ankündigungen der Beigeladenen auf der Neubaustrecke mit ihren ebenfalls gefährlichen Tunneln weit weniger Züge verkehren als versprochen. Hatte die Beigeladene angekündigt, mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke werde sich die Reisezeit vom Hauptbahnhof Stuttgart bis zum Hauptbahnhof Ulm um 15 Minuten gegenüber der bisherigen Reisezeit verringern, so benötigt weiterhin die Mehrzahl der zwischen Stuttgart und Ulm verkehrenden Züge die Reisezeit wie früher, weil sie weiterhin die alte Bahnstrecke über die Geislinger Steige benutzen.

Nicht verschwiegen werden soll auch, dass sowohl der Nürtinger Zeitung als auch dem Kläger Dieter Reicherter bislang unter Hinweis auf angebliche Sicherheitsbedenken durch die jeweiligen Behörden (Landratsamt Esslingen bzw. Landratsamt Göppingen) die Einsichtnahme in die Unterlagen zum Brand- und Katastrophenschutz bei der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm verweigert wird. Nur zur Illustration ist zu erwähnen, dass das Landratsamt Göppingen nach dem Prinzip Paste & Copy die Stellungnahme des Vertreters der Beigeladenen auf 13 von 15 Seiten seines Bescheides vom 10.2.2023 wörtlich einkopiert hat. Offenbar hat es den Vortrag der Beigeladenen ohne eigene rechtliche Überprüfung zur Grundlage seines Bescheides gemacht und deshalb den nach dem Umweltverwaltungsgesetz gestellten Antrag des Klägers vom 12.11.2022 abgelehnt. Nach mehr als sechs Monaten hat das Landratsamt noch immer nicht über den Widerspruch des Klägers entschieden. Vielmehr soll ausweislich der am 17.10.2023 dem Kläger erteilten Einsicht in die Verfahrensakten sogar in den nächsten Tagen zwischen der Stellvertretenden Amtsleiterin und dem Vertreter der Beigeladenen ein persönliches Gespräch über die Behandlung des Widerspruchs des Klägers erfolgen. Diese ungewöhnliche Sachbehandlung lässt befürchten, dass damit auch die Aufklärung in vorliegender Sache, bei der es um dieselbe Problematik geht, behindert wird.

Den Klägern geht es darum, dass ihre grundgesetzlich verbrieften Rechte auf Schutz von Leib und Leben sowie der Umwelt gewährleistet werden. Aus zahlreichen Rückmeldungen und Medienanfragen wissen sie, dass auch eine interessierte Öffentlichkeit genau verfolgt, wie Gerichte, Behörden und die Deutsche Bahn diese Grundrechte beachten und durchsetzen. Das fordern beim Brandschutz nicht nur die Bahnreisenden, sondern auch die im Schienenverkehr eingesetzten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, nicht zuletzt aber auch Rettungskräfte und Angehörige der Feuerwehren.

In diesem Zusammenhang sei ohne Spott auf das soeben veröffentlichte vertrauliche Papier der Beigeladenen hingewiesen, wonach infolge „mangelhafter Planung“ das Empfangsgebäude des künftigen Tiefbahnhofs nicht rechtzeitig fertiggestellt werden könne. Diese mangelhafte Planung muss der Beigeladenen auch für den Bau der Tunnelröhren sowie für das dazu vorgelegte Brandschutz- und Rettungskonzept bescheinigt werden. Das dürfte auch der Beklagten nicht entgangen sein. Für die Kläger ist deswegen nicht nachvollziehbar, dass sich die Beklagte weiterhin hinter längst widerlegten Konzepten und untauglichen Nachweisen versteckt.

IV. Spannungsverhältnis zwischen früheren Konzepten und jetziger Ausführungsplanung

Ein weiteres Problem tut sich mit fortschreitendem Bau deswegen auf, weil ein Stadium erreicht ist, in welchem die Ex-Ante-Betrachtung der Beklagten fragwürdig wird. Ausgangspunkt aus Sicht der Beklagten war ihre Auffassung, die Bauausführung dürfe deswegen aus dem Planfeststellungsverfahren ausgeklammert werden, weil der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stelle. In diesem Fall soll es ausreichen, wenn sichergestellt ist, dass die entsprechenden technischen Regelwerke, in denen der Stand der Technik Ausdruck gefunden hat, beachtet werden. Aus heutiger Sicht scheint diese Auffassung jedoch falsch zu sein. Denn offensichtlich standen niemals und stehen auch jetzt keine geeigneten Problemlösungen zur Verfügung.

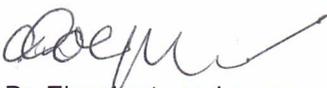
Bislang gab es nur nach Auffassung der Kläger ungeeignete Konzepte, wie aus technischer Sicht die Probleme gelöst werden sollten, also zum Beispiel Entrauchungskonzept, Entfluchungskonzept und weitere Konzepte. Dieses Stadium dürfte aber beendet sein. Denn inzwischen müsste angesichts des Baufortschritts der Beklagten die Ausführungsplanung vorliegen und geprüft werden. Dazu gehören zum Beispiel die Dimensionierung der Luftturbinen, Steuerung deren Lüfrichtung, die Regelungstechnik und Steuerung und die Abhängigkeiten der Luftzufuhr im Schwallbauwerk, Ausführung der Saccardodüsen, Auswirkungen des Wegfalls der Rauchtore, Luftzufuhr am Zwischenangriff Heilbronner Straße und am Wartberg, Steuerung der Öffnungen an den Lichtkuppeln des Tiefbahnhofs und anderes mehr.

Den Klägern ist wie dem Senat diese Ausführungsplanung nicht bekannt. Ohne deren Kenntnis können sie keine Stellung dazu nehmen, sollten die Beklagte und die Beigeladene sich darauf berufen wollen, man habe alles im Griff. Die Kläger gehen deshalb davon aus, dass diese neue Problematik – Übergang von den Konzepten zur konkreten Ausführungsplanung und deren Überprüfung auf Geeignetheit – in Gegenwart der Sachverständigen erörtert werden wird, und behalten sich späteren ergänzenden Vortrag dazu vor.

V. Vorsorgliche Ergänzung zur Klagebefugnis

Lediglich vorsorglich für den Fall, dass die vom Kläger Dieter Reicherter vorgetragene ständige Nutzung von Zügen der Beigeladenen, mit der er seine Klagebefugnis begründet hat, bestritten wird, wird der Bericht der Waiblinger Kreiszeitung vom 18.7.2023 vorgelegt, aus der sich beispielhaft für eine Woche die rege Reisetätigkeit des Klägers ergibt.

Siehe den Bericht „Reicherterers vogelwilde Schienenwoche“ als Anlage 5



Dr. Eisenhart von Loeper
Rechtsanwalt