

Viel diskutiert, wenig gelernt?
– Erfahrungen und Lehren aus der Debatte um
Stuttgart 21

Peter Reinhart

Future Mobility Camp, Dresden, 20. April 2013

Seit 2010: Akteneinsichten, z. B. beim EBA Stuttgart



2011: Erste wissenschaftliche Veröffentlichung

20 JAHRE HGV IN DEUTSCHLAND

Die Debatte um den deutschen Hochgeschwindigkeitsverkehr

Die Großprojekte der schnellen Schiene stehen seit jeher im Kreuzfeuer der Kritik; ein Abriss über ein kaum beachtetes Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte.

Peter Reinhart

Der Eisenbahningenieur, Heft 6/2011, S. 17 ff.

Fachartikel

306

Eisenbahn-Revue International 6/2011

Stuttgart 21: Leistung von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen

Dr. Christoph M. Engelhardt, München

Der Fortgang des Grosprojektes Stuttgart 21 hängt nach dem Machtwechsel in Baden-Württemberg um so mehr am Ausgang des

mit S-Bahnen aufgefüllt. Dies ist dem Betrieb im Taktknoten nicht vergleichbar. In München beispielsweise fahren zu Stoss-

viele Gleise braucht wie ein Durchgangsbahnhof.“ Und Dr. Volker Kefer, der Vorstand Technik der DB AG, erklärte in der Schlich-

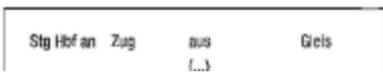
358

Eisenbahn-Revue International 7/2011

Zwischen technischer Machbarkeit, Transparenz und Kundennutzen – Der „Stresstest“ für das Projekt „Stuttgart 21“

Peter Reinhart

Das Projekt Stuttgart 21 (S21) steht im Kreuzfeuer der Kritik. Was für die einen ein „alternativloses Jahrhundertprojekt“ ist, hal-



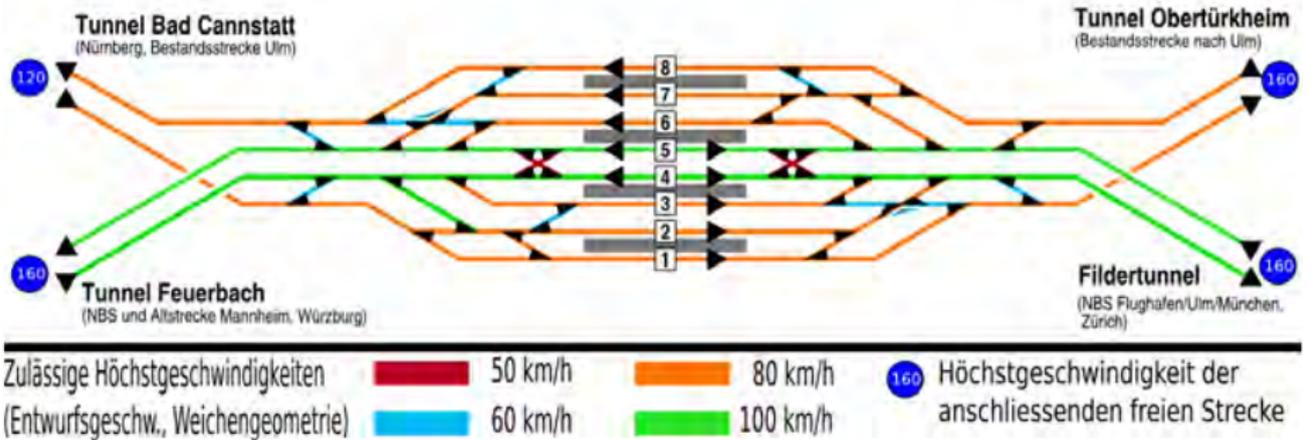
wohl als Durchgangsbahnhof organisiert, weisen dabei erhebliche Probleme auf: So erzwingen in Hamburg sieben Zulaufgleise

3 Schlaglichter auf Stuttgart 21

Mehr als „Bahnhof“ verstehen



Der neue Hauptbahnhof (schematisch)



Grafik: P. Reinhart (aus Eisenbahn-Revue International, 7/2011, S. 358 ff.)

Kosten

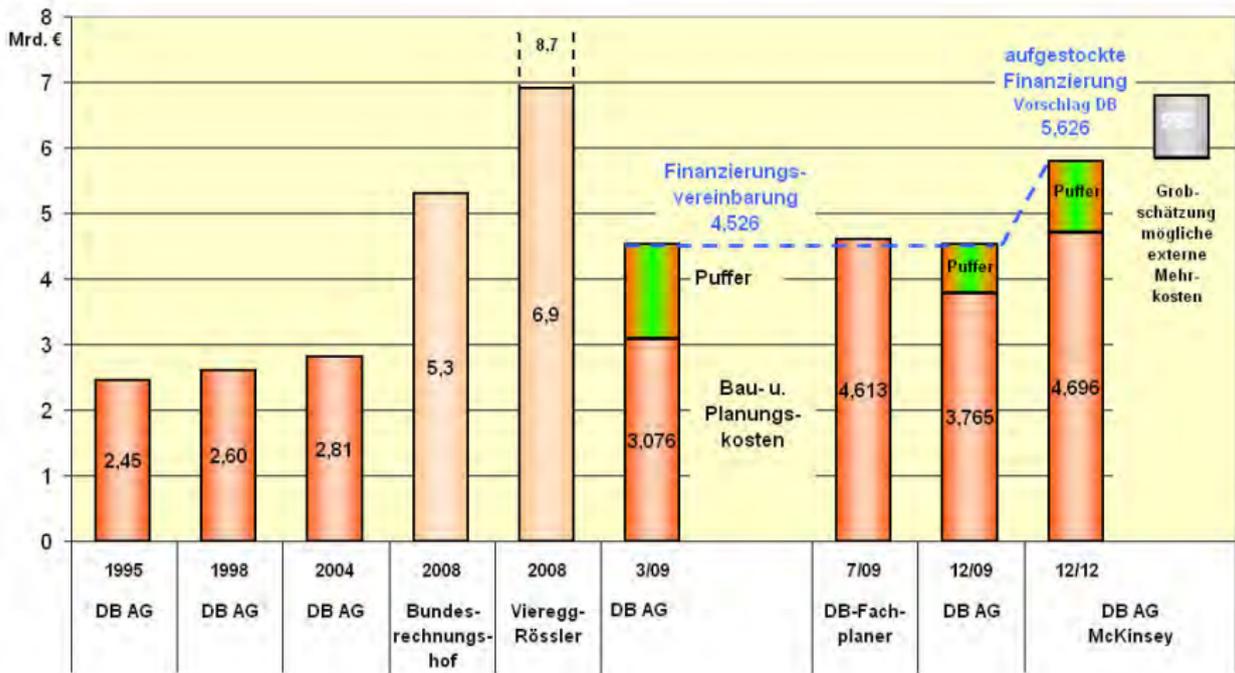




Abbildung (Ausschnitt): *Handelsblatt*, 4. Oktober 2010, S. 1.

„Zukunftsfähigkeit“, „Modernität“,
„Jahrhundertprojekt“ . . .

STUTTGART 21

Zukunftsfähigkeit beweisen

**Dieter
Hundt**



PRO: Deutschland braucht das Projekt für seine Verkehrsanbindung. Es geht aber auch um Demokratie und Rechtssicherheit.

Einspruch



NEIN zur IC-SCHNELLBAHNSTRECKE

Hiermit erhebe ich

EINSPRUCH

gegen den geplanten Bau der IC-Strecke Köln-Mannheim mit folgender Begründung:

- ➔ Gesundheitsschädigung durch unerträglichen Lärm
- ➔ Verlust der Wohnqualität und Wertminderung der Grundstücke
- ➔ Zerstörung des Landschaftsschutzgebietes Rheinuferlandschaft
- ➔ Schwerwiegende Beeinträchtigung großer zusammenhängender Waldgebiete mit unersetzlichem Erholungswert
- ➔ Zerschneidung der Regionalen Grünzüge und der letzten natürlichen zusammenhängenden Landschaftsflächen, die für die Ballungsgebiete von lebenswichtiger Bedeutung sind
- ➔ Zerstörung von Naherholungsräumen im Rhein-Main-Gebiet
- ➔ Wirtschafterschwernisse für die Landwirtschaft.

DB-Vorstand Kefer: „Maximum an Transparenz“

Die Leute sind langsam generert von dem ewigen Hickback um „Stuttgart 21“. Sie auch?

Generert würde ich nicht sagen. Ich finde, wir haben in der Schlichtung und mit dem Stresstest ein Maximum an Transparenz erreicht.



Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung

Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor



Das Planfeststellungsverfahrenvereinfachungsgesetz – *unverbindliche* frühe Bürgerbeteiligung

Beschlussempfehlung und Bericht des Innenausschusses (4. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 17/9666 –

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der
Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von
Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG)

Quelle (Ausschnitt, modifiziert): <http://dipbt.bundestag.de/extrakt/ba/WP17/438/43815.html>

Reality Check

Kritikerplattform sorgt für Transparenz



Screenshot: bei-abriss-aufstand.de

Ein Tiefpunkt: „Many-to-one“-Kommunikation

www.direktzu.de/stuttgart21

Google

NETZWERK HILFE ANMELDEN REGISTRIEREN RSS

Suchbegriff

direktzu

Stuttgart 21
Treten Sie mit uns in den Dialog!

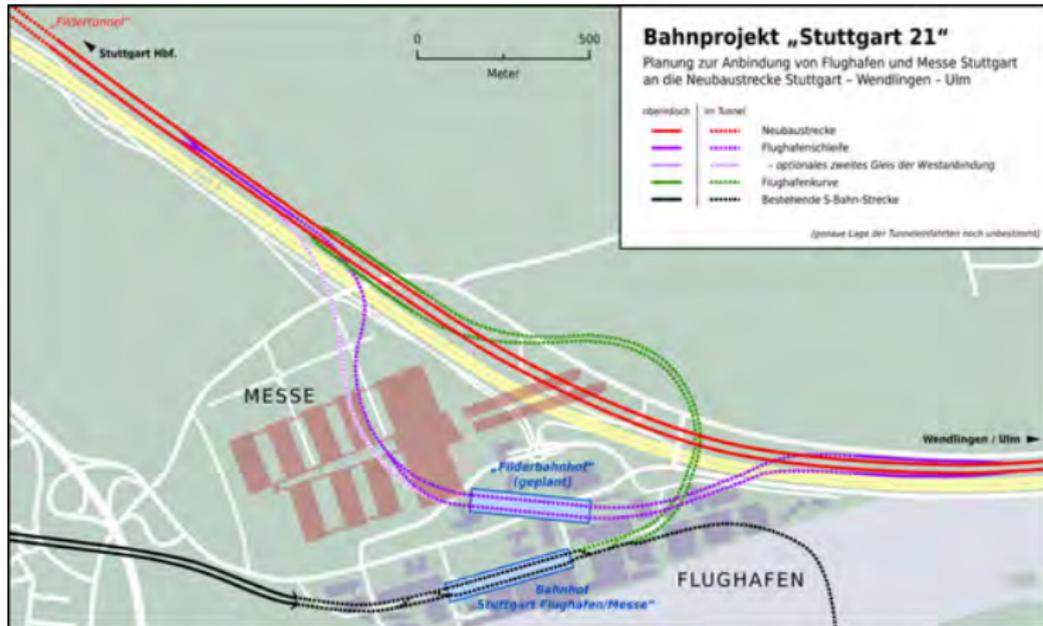
Die guten Argumente überwiegen

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Bürger erhalten vielfach keine Antwort auf konkrete Fragen.

Screenshot: www.direktzustuttgart21.de

Geheimsache Planfeststellungsverfahren?



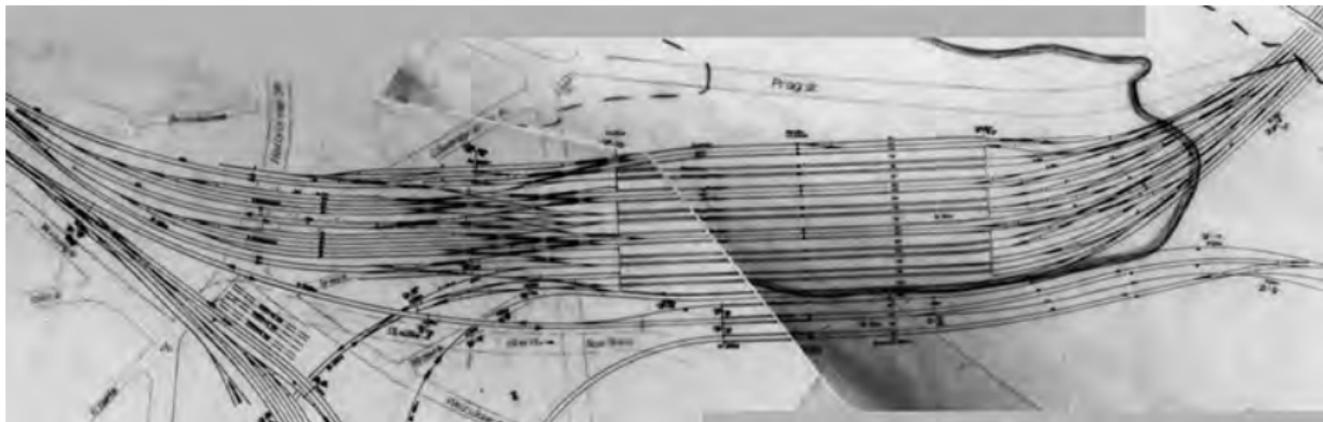
Beispiel Flughafenbereich Stuttgart 21: Pläne erstmals 2002 (?) eingereicht. Inzwischen 17 Varianten?

Geheimsache Gleisanlagen?



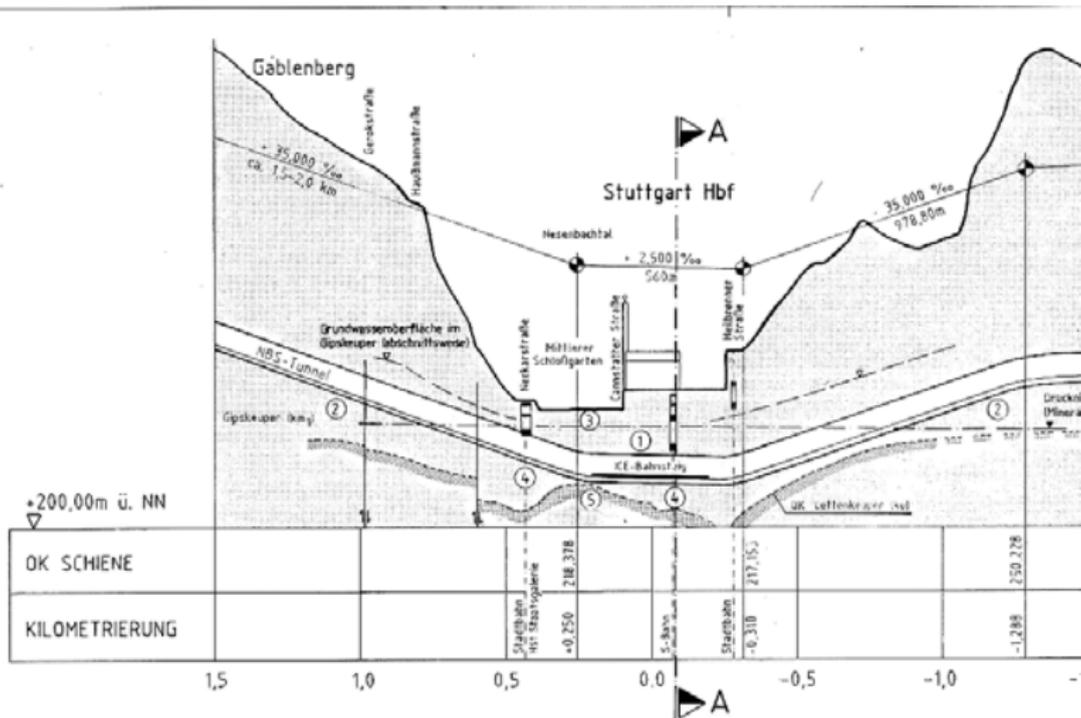
Kollektives Vergessen

Durchgangsbahnhof am Stuttgarter Rosensteinpark (1948)



Scan (Ausschnitt) Lageplan Entwurf Hauptbahnhof am Rosenstein (1948)

9 Varianten von Durchgangsbahnhöfen in Stuttgart (1989)



Scan (Ausschnitt): Höhenplan an einer an der Bundesbahndirektion Stuttgart entwickelten

Durchgangsbahnhof-Variante (1989)

Die Machbarkeitsstudie von 1995 scheint verschollen

PROJEKT »STUTT GART 21«



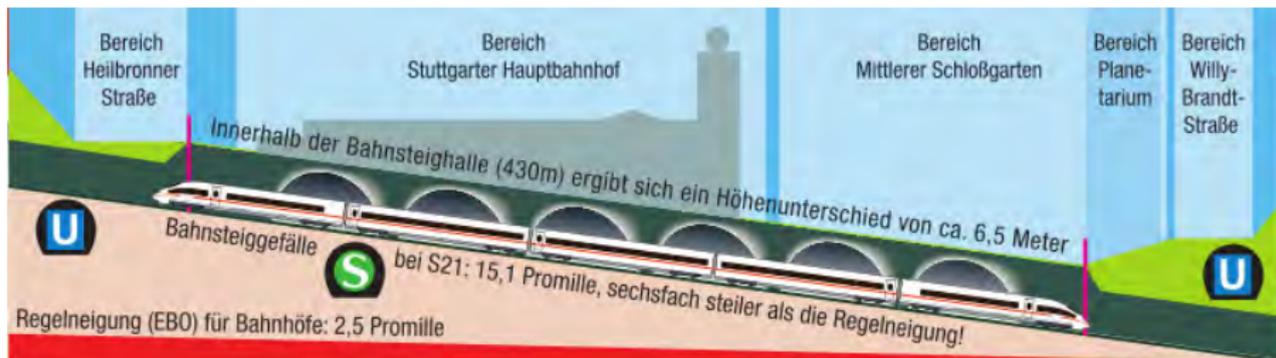
D I E M A C H B A R K E I T S S T U D I E

... Auch dieses Dokument wurde offenbar aus Steuergeld mitfinanziert!

Abbildung: Deckblatt der Übersichtsbrochure *Stuttgart 21: Die Machbarkeitsstudie* (1995)

Drei Mythen

Die Längsneigung der Bahnanlage



Eine einmalige, regelwerkswidrige Längsneigung?

Quelle: Broschüre *K 21 – die Alternative zu „Stuttgart 21“*, 5. Auflage 2011, S. 25

Ausgewählte Längsneigungen (Adhäsions-Vollbahnen)

Station	max. Bahnsteigneigung (‰)
<i>Kassel Hbf (BOStrab-Bereich)</i>	37
<i>Bf Blankenburg-Westend (stillgelegt)</i>	35
Bf Ingolstadt Nord	20
Bf Stuttgart Neckarpark	20
Hp Stuttgart Feuersee	20
Bf Stuttgart Hbf (neu)	15,1
Hp Nürnberg-Steinbühl (S-Bahn)	12,5
Bf Fornsbach (neu)	9,2
Bf Köln Hbf	ca. 7 (?)

Zahlreiche weitere Fälle (Haltepunkte) und Verdachtsmomente.
Infrastrukturdaten stehen unter Verschluss.

Quelle: Eigene Recherchen

Engpässe im Bahnsteigbereich aus Kritikersicht



Engpässe im Bahnsteigbereich aus Befürwortersicht



1,24 m zwischen Treppenwange und Außenkante des Leitstreifens

Ausgewählte Vergleichswerte für deutsche Bahnhöfe

Stuttgart Hbf (geplant)	1,24 m
Berlin Hbf (oben), Gleis 11	1,3 m
Berlin Südkreuz, Gleis 7C	1,4 m
Dresden Hbf, Gleis 17C	1,2 m
Frankfurt Flughafen Fernbf. (typ.)	2,0 m
Karlsruhe Hbf (typ.)	2,1 m
Mannheim Hbf, 3 F/G	1,2 m
Nürnberg Hbf, 5 C	0,9 m
Stuttgart Hbf (Bestand), 15/16 C	1,2 m

Quelle: Eigene Messungen (Treppenwange ↔ Leitstreifen-Außenkante) an Fernbahnsteigen

Berlin Hbf, Gleis 11/12



(eigene Aufnahme)

Stuttgart Hbf, Gleis 9/10



(eigene Aufnahme)

Dresden Hbf, Gleis 17



(eigene Aufnahme)



Stuttgart 21: Die geheimen Akten

Vertrauliche Dokumente von Deutschlands umstrittenstem Bauprojekt +++
Chaosplanungen+++Kein Strom in den Tunneln+++Brandschutz nicht einge-
plant+++Ein Hauptbahnhof, der für S-Bahnen, Regional- und Nahverkehrszüge
nicht erreichbar ist+++Ein Insider sagt: „Ein riesiger Verkehrsknoten wird
gebaut, der nicht funktionieren wird!“

Vertrauliche Dokumente
des Stuttgart 21-Projekts
sind in den vergangenen
Wochen öffentlich
geworden. Die Bauarbeiten
sind im Juli 2011
begonnen. Die Strecke
wird im Sommer 2016
fertiggestellt sein.
Das Projekt ist ein
Mehrkostenprojekt und
die Kosten werden
auf 4,5 Milliarden
Euro geschätzt.

Vorwurf im „Stern“: Tunnel zu schmal

Für Zugtunnel gibt es sogenannte Regelprofile, also eine bestimmte Größe, die einzuhalten ist – für Oberleitungen, für Rettungswege und Signalanlagen. Diese Tunnel haben einen Radius von 5,10 Metern.

Doch die Tunnel in Stuttgart sind viel kleiner und enger, sie sollen einen reduzierten Radius von nur 4,05 Metern haben.

Vorwurf: keine Signale und Oberleitungen im Tunnel

Züge brauchen Strom. Züge brauchen Signalanlagen, ohne die können sie nicht fahren.

Aber bei dem Milliardenprojekt S21 ist das in den Planungen nicht berücksichtigt, das zeigen die Dokumente. In Stuttgart passen die üblichen Oberleitungen nicht in die Tunnel. Und die in Deutschland übliche Signaltechnik erst recht nicht.

Die Reaktion der Deutschen Bahn (I)



Presseinformation

DB weist Stern-Bericht zu Stuttgart 21 entschieden zurück: „Fakten widerlegen haltlose Behauptungen“

Planungen entsprechen nationalem und europäischem Recht

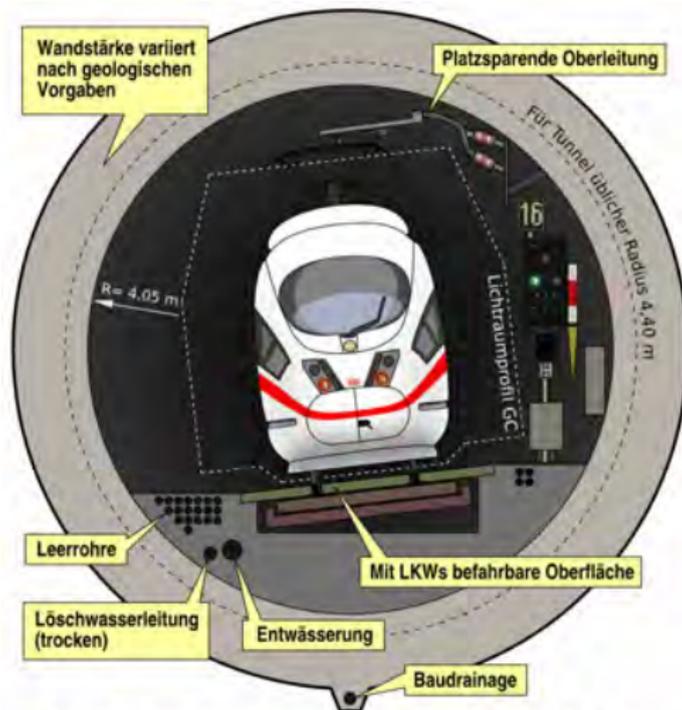
Die Reaktion der Deutschen Bahn (II)

(Berlin, 29. September 2010) Die Deutsche Bahn weist einen Vorabbericht des am Donnerstag erscheinenden Magazins „Stern“ zum Projekt Stuttgart 21 mit aller Entschiedenheit als falsch zurück. In nicht nachvollziehbarer Weise werden ganz unterschiedliche Fakten und Zwischenstände aus den verschiedensten Bereichen in einen vermeintlichen Zusammenhang gebracht. Der Bericht ist eine Mischung von Behauptungen und Unterstellungen, die aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar sind.

Insbesondere die Darstellung, die Planungen für das Projekt Stuttgart 21 seien mangelhaft, entbehrt jeder Grundlage. Alle Planungen und Ausschreibungen entsprechen geltendem nationalem und europäischem Recht.

Auch eine weitere Behauptung des Magazins ist nicht zutreffend. Entgegen der Darstellung des „Stern“ ist vielmehr Fakt, dass die geplanten Tunneldurchmesser in bestimmten Bereichen mit einem Radius von 4,05 m planfestgestellt sind. Im Zuge der vertieften Planungsphase werden rohbaurelevante Angaben für die bahntechnische Ausrüstung berücksichtigt und bei Bedarf dem Planungsfortschritt angepasst.

... wird Grundlage für eine Grafik auf Wikipedia



Verringertes Tunnelquerschnitt mit Radius 4,05 m

⇒ Konsequenzen?
⇒ Tatsächliche Transparenz!

Typische Begründungen für Intransparenz

- „Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse“
- „Gefährdung der behördlichen Entscheidung“ bzw. „Gefährdung des laufenden Verfahrens“
- behauptete Sicherheits- / Wettbewerbsgründe
- Wir würden gerne ... aber andere blockieren
- Vermutetes fehlendes Interesse
- Fehlende Zuständigkeiten / Initiativlosigkeit
- Aufwand der Veröffentlichung
- Informationen/Unterlagen seien (nicht) mehr vorhanden

5 Vorschläge zur Sicherung tatsächlicher Transparenz

- Novellierung des Informationsfreiheitsgesetz des Bundes: z. B. Abwägungsgebot für „Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse“
- Einführung vergleichbarer Gesetze/Ordnungen in allen 16 Ländern sowie Kommunen
- Modernisierung des Verwaltungsverfahrensgesetzes unter Nutzung des Internets
- Urheberrechts-Reform: *Staatliche Werke*
- Umfassende Transparenz als Grundvoraussetzung für Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln: z. B. Veröffentlichung von Infrastrukturdaten, Verkehrsverträgen, Leistungsdaten ...

⇔ Grenzen der Transparenz: tatsächlich objektiv schutzbedürftige Informationen

Ein Vorbild: Das Hamburger Transparenzgesetz

Überparteiliche Volksinitiative

TRANSPARENZ SCHAFFT VERTRAUEN 

www.transparenzgesetz.de

Misstrauen abbauen
Korruption erschweren
Verwaltung vereinfachen
Mitbestimmung erleichtern

DAS TRANSPARENZGESETZ Die technische Umsetzung des
Nutzung & Nutzen **Transparenzgesetzes mit**
von OPEN DATA **FUKAMI & MICHAEL HIRDES**
Open Knowledge Foundation | Chaos Computer Club

26.06.2012 | 19:30 Uhr | Lerchenstr. 28a
(Bethaus Hamburg) Alle interessierten Bürgerinnen und Bürger sind
eingeladen, sich an der Diskussion zu beteiligen.

Gründungsorganisationen: **MEHR DEMOKRATIE**  **TRANSPARENCY INTERNATIONAL**  **PIRATEN PARTEI**  **ödp**  **DIE LINKE.** 
BÜNBUNDE 90  **attac** 

Projektkultur kann nicht vorgeschrieben werden



Quelle: Handbuch Bürgerbeteiligung, Deckblatt (Ausschnitt)



www.bei-abriss-aufstand.de/2013/04/04/strafanzeige-gegen-bahn-s21-wird-zum-

Google

BEI ABRISS AUFSTAND

Info: Telefon: 0711-41 27 81 80 | info@bei-abriss-aufstand.de

Home | Kontakt | Impressum | Datenschutz | Sitemap

Strafanzeige gegen Bahn: "S21 wird zum größten Betrugsprojekt der deutschen Nachkriegsgeschichte!"

Publiziert am 4. April 2013 von Petra A.

Werbung + Kontakt + Öffnungszeiten
Mo., Di., Mi., Do., Fr. 10:00 - 18:00 Uhr
Sa. 10:00 - 17:00 Uhr
Sonntag: Abw.
0711-41 27 81 80
Fax: 0711-41 41 81 80

Screenshot (bearbeitet): <http://www.bei-abriss-aufstand.de/2013/04/04/strafanzeige-gegen-bahn-s21-wird-zum-groesten-betrugsprojekt-der-deutschen-nachkriegsgeschichte/>



The screenshot shows a web browser window with the address bar containing the URL www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/dialog/filder-dialog/variante-Flughafenstrasse/. The page title is "Downloads und Digitale Magazine". Below this, there is a section header "MACHBARKEITSUNTERSUCHUNG | OKTOBER 2012". The main content is a list of five digital magazines, each with a document icon, a PDF icon, a title, and the publisher and page count.

Icon	Icon	Title	Publisher / Pages
		Anlage 0: Gesamtinhaltsverzeichnis	DB ProjektBau GmbH 6 Seiten
		Anlage 1: Erläuterungsbericht / Kosten	DB ProjektBau GmbH 111 Seiten
		Anlage 2: System- / Übersichtspläne	DB ProjektBau GmbH 6 Seiten
		Anlage 3: Streckenlagepläne	DB ProjektBau GmbH 12 Seiten
		Anlage 4: Streckenhöhenpläne	DB ProjektBau GmbH 4 Seiten

Screenshot: <http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/dialog/filder-dialog/variante-flughafenstrasse/>

Abschluss

Kontakt

mail@peterreinhard.de

Vielen Dank!

Präsentation: L^AT_EX