

1 **Subject: Re: Offener Brief und Aufforderung zum Baustopp des Projekts Stuttgart 21**

2 **Date:** Friday, June 7, 2024 at 15:42

3 **From:** EBA Pressestelle

4 **To:** Dr. Christoph Engelhardt / WikiReal.org

5 **Cc:** EBA Pressestelle, Dieter Reicherter, Wolfgang Kuebart

6  
7 Sehr geehrte Herren,

8  
9 vielen Dank für Ihr Schreiben vom 22.05.2024 an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Herr Dernbach hat  
10 mich gebeten, Ihnen zu antworten.

11  
12 Ihr Interesse an Fragen der Tunnelsicherheit rund um das Projekt „Stuttgart 21“ weiß das EBA zu  
13 schätzen, denn die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs ist auch der Aufsichtsbehörde ein zentrales  
14 Anliegen. Seien Sie daher versichert, dass das EBA im Rahmen seiner gesetzlichen Aufgaben  
15 überwacht, ob die Eisenbahnen beim Bau ihrer Anlagen die einschlägigen Sicherheitsvorschriften  
16 beachten. So werden die für das Vorhaben „Stuttgart 21“ relevanten Aspekte des Brandschutzes im  
17 Rahmen der dafür vorgesehenen behördlichen Verfahren erörtert oder auch ggf. darüber hinaus in  
18 gerichtlichen Verfahren geklärt.

19 Die wesentlichen Unterlagen der verschiedenen planrechtlichen Verfahren für das Projekt „Stuttgart  
20 21“ sind im Internet abrufbar und dürften Ihnen bekannt sein (s. z.B. hier: [http://s21.plaene-  
21 bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/](http://s21.plaene-bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/)).

22  
23 Wir bitten indes um Verständnis, dass das EBA als Genehmigungsbehörde von einer darüber  
24 hinausgehenden Kommentierung der Pläne absieht. Wie Sie wissen, plant das EBA selbst keine  
25 Bauvorhaben, sondern entscheidet auf Antrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens über die  
26 Zulässigkeit der von ihm eingebrachten Planungen. Weitergehende Fragen zum Brandschutz- bzw.  
27 Rettungskonzept richten Sie daher bitte direkt an die Vorhabenträgerin. Bei Rückfragen zu sonstigen  
28 Äußerungen der Vorhabenträgerin ist diese ebenfalls die richtige Ansprechpartnerin.

29  
30 Einige allgemeine Hinweise:

31  
32 Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) überwacht, ob die Infrastrukturunternehmen beim Bau und Betrieb  
33 von Eisenbahnanlagen ihrer gesetzlich verankerten Sicherheitsverantwortung nachkommen und die  
34 einschlägigen Gesetze und Regelwerke beachten. Von den Unternehmen fordern kann das EBA indes  
35 nur, was der gesetzlich gesteckte Rahmen vorsieht.

36  
37 Die Eisenbahnen des Bundes planen und bauen Eisenbahntunnel u. a. auf der Grundlage der  
38 europäischen Technischen Spezifikation für die Interoperabilität „Sicherheit in Eisenbahntunneln“  
39 (TSI SRT) sowie der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau  
40 und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ (Tunnelrichtlinie). In den TSI SRT werden Maßnahmen zur  
41 Minimierung spezifischer Tunnelrisiken für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Fahrzeuge,  
42 Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie Betrieb festgelegt. In den verschiedenen  
43 technischen Regelungen wie der Tunnelrichtlinie sind Art und Umfang der baulichen und  
44 betrieblichen Sicherheitsmaßnahmen beschrieben, die nach dem Stand der Technik notwendig sind,  
45 um in Eisenbahntunneln der Eisenbahnen des Bundes die Selbstrettung der Reisenden und des  
46 Eisenbahnpersonals sowie den Einsatz der Rettungsdienste zu ermöglichen. Zudem hat die Deutsche  
47 Bahn AG in Ausübung ihrer Betreiberverantwortung konzerneigene Richtlinien zum Bau und Betrieb  
48 von Eisenbahntunneln sowie zum Notfallmanagement eingeführt.

49  
50 Das Sicherheitskonzept in Eisenbahntunneln setzt sich aus den vier Sicherheitsebenen gemäß TSI SRT  
51 zusammen.

52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100  
101  
102

- Ebene 1: Vorbeugung (präventive Maßnahmen)
- Ebene 2: Ausmaßminderung
- Ebene 3: Evakuierung (Selbstrettung)
- Ebene 4: Rettung (Fremdrettung)

Das Zusammenwirken der Sicherheitsebenen führt zu einem hohen Sicherheitsniveau.

Das Rettungskonzept der Vorhabenträgerin, zu welchem auch die örtlichen Fremdrettungskräfte eingebunden werden, besteht aus den Sicherheitsebenen 3 und 4 des Sicherheitskonzeptes und der Umsetzung der Vorgaben der Tunnelrichtlinie.

Die Inhalte und Grundsätze der Tunnelrichtlinie wurden von Fachleuten aus den Ländern Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz, von der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in der Bundesrepublik Deutschland, der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft und des Eisenbahn-Bundesamtes erarbeitet. Diese Richtlinie stellt insofern eine anerkannte Regel der Technik dar, d. h. sie ist von der Mehrheit der Fachleute als sicherheitstechnisch notwendig anerkannt und wird von diesem Kreis in der Sache mitgetragen.

Die für das Rettungskonzept erforderlichen baulichen Einrichtungen (z.B. Breite der Rettungswege, Abstand der Notausgänge, usw.) sind als Vorgabe mit Maß und Zahl der Tunnelrichtlinie zu entnehmen und am jeweiligen Tunnelbauwerk umzusetzen. Ingenieurtechnische Nachweise etwa zur Entfluchtung oder Rauchfreihaltung sind für das Rettungskonzept von Eisenbahntunneln gemäß den geltenden Regelwerken nicht erforderlich und sind daher seitens des EBA auch nicht einzufordern.

Zu differenzieren ist hierbei das Brandschutzkonzept für den Bahnhof. Die Erforderlichkeit eines Brandschutzkonzeptes ergibt sich aus dem Anhang 9 der VV BAU 2019/I für unterirdische Gebäude bzw. Personenverkehrsanlagen. Dies betrifft, bezogen auf das Projekt „Stuttgart 21“, die unterirdische Station, d.h. den Tiefbahnhof mit den Bahnsteigen, nicht jedoch die Tunnel! Die weitergehenden Anforderungen und Schutzziele, welche an ein Brandschutzkonzept gestellt werden, können dem Leitfaden „Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes“ entnommen werden. Brandschutzkonzepte für unterirdische Personenverkehrsanlagen sind nach dem 4-Augen-Prinzip durch EBA-zugelassene Prüfsachverständige auf Grundlage der anerkannten Regeln der Technik zu prüfen.

Dass Eisenbahntunnel und unterirdische Personenverkehrsanlagen im Eisenbahnbereich in Bezug auf brandschutztechnische Nachweise nicht gleich zu behandeln sind, ist darin zu begründen, dass in einer Personenverkehrsanlage bestimmungsgemäß Züge halten, Reisende warten sowie aus- und zusteigen. Das brandschutztechnische Risikopotenzial einer Personenverkehrsanlage ist demzufolge anders zu bewerten als das eines Eisenbahntunnels, der bestimmungsgemäß nur zur Durchfahrt genutzt wird.

Die Sicherheit auf Eisenbahnstrecken basiert demnach auf einer abgestimmten Kombination von baulichen, betrieblichen und organisatorischen Maßnahmen sowie brandschutztechnischen Maßnahmen an Infrastruktur und Eisenbahnfahrzeugen. Die Maßnahmen basieren auf einheitlichen Regeln. Die auch zu betrachtenden Anforderungen an Eisenbahnfahrzeuge sind in europäischen Technischen Spezifikationen bzw. europäischen Normen definiert. Hier ist in erster Linie die europäische Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge - Lokomotiven und Personenwagen“ (TSI LOC & PAS) zu nennen. Zeit- und Leistungsvorgaben für die Evakuierung eines Zuges enthält diese nicht. Auch für das Erreichen des sicheren Bereiches sind in den Richtlinien zu Eisenbahntunneln (TSI SRT und Tunnelrichtlinie) keine Zeit- und Leistungsvorgaben

103 enthalten.

104 Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind die baulichen Anlagen, die für die Selbst- und  
105 Fremddrettung, die Brandbekämpfung und die technische Hilfeleistung erforderlich sind. Das EBA  
106 entscheidet im Planfeststellungsverfahren über die bauliche Dimensionierung der notwendigen  
107 Einrichtungen bzw. Anlagen. Die detaillierte Ausführungsplanung wie auch betriebliche Regelungen  
108 zum Brandschutz sind allerdings nicht Gegenstand der Planfeststellung. Entsprechende geprüfte  
109 Nachweise und Dokumentationen muss die Vorhabenträgerin erst im Verfahren zur europäisch  
110 geregelten Inbetriebnahmegenehmigung vorlegen. Vor Aufnahme des Betriebes muss der  
111 Infrastrukturbetreiber in eigener Verantwortung jeweils die besonderen örtlichen Bedingungen  
112 näher betrachten und gegebenenfalls spezifische betriebliche Regelungen festlegen.  
113 Die Details der Ausführungsplanung, Bauausführung und der betrieblichen Regelungen dienen auch  
114 dazu, etwaige örtlich bedingte sicherheitsrelevante Besonderheiten einer Anlage zu kompensieren  
115 und das gesetzlich geforderte Sicherheitsniveau zu gewährleisten.

116 Als Bestandteil des Sicherheitskonzepts für Eisenbahntunnel erstellt der Infrastrukturbetreiber wie  
117 bereits ausgeführt in Zusammenarbeit mit den Fremddrettungskräften (Feuerwehr, Rettungsdienst,  
118 usw.) und den zuständigen Behörden (Innenministerien der Länder) auch für jeden Tunnel einen  
119 Notfallplan inklusive betrieblichem Alarm- und Gefahrenabwehrplan. Die Pläne sind mit den  
120 Landkreisen und kreisfreien Städten abzustimmen und ihnen zur Verfügung zu stellen.

121

122 Die Voraussetzungen für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung bzw. die erforderlichen  
123 Nachweise ergeben sich aus § 16 EIGV. Inhaltlich-materiell werden die erforderlichen Prüfungen von  
124 verschiedenen staatlich anerkannten Prüfstellen und Prüfsachverständigen durchgeführt. Die  
125 Eisenbahnen beauftragen „Benannte Stellen“ und „Bestimmte Stellen“, die die Technischen  
126 Spezifikationen für die Interoperabilität und zugehörige notifizierte nationale technische Vorschriften  
127 prüfen. Innovationen oder Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik betrachten die  
128 Unternehmen im Rahmen eines Risikomanagementverfahrens, anschließend werden sie von  
129 „unabhängigen Bewertungsstellen“ geprüft. Prüfsachverständige untersuchen die Vielzahl der  
130 weiteren technischen Vorschriften, die im Bereich der Eisenbahninfrastruktur einzuhalten sind.  
131 Anerkannt und überwacht werden die Stellen und Prüfsachverständigen vom EBA. Verantwortlich für  
132 die Nachweisführung der Bauvorhaben ist der jeweilige Bauherr. Die Antragsteller führen die  
133 Ergebnisse jeweils in Erklärungen zusammen, die dem EBA als Entscheidungsgrundlage dienen.

134

135 Vor Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung hat das EBA die Aufgabe, abschließend alle im  
136 Rahmen des IBG-Verfahrens vorgelegten Unterlagen, insbesondere zu den oben dargestellten  
137 materiellen Prüfungen, auf Nachvollziehbarkeit zu prüfen (§ 19 der Eisenbahn-  
138 Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV)). Das betrifft auch die betrieblich-  
139 /brandschutztechnischen Regelungen. Das bedeutet, dass die Regelungen „inhaltlich schlüssig zu  
140 verstehen sein müssen“ (§ 18 der zugehörigen Verwaltungsvorschrift VV IBG Infrastruktur, abrufbar  
141 im Internet unter [www.eba.bund.de/Recht](http://www.eba.bund.de/Recht) und Regelwerk/Verwaltungsvorschriften). Nur wenn  
142 diese Voraussetzungen gegeben sind, erteilt das EBA die Inbetriebnahmegenehmigung.

143

144 Wir hoffen, mit diesen Informationen konnten wir Ihre Bedenken zerstreuen und verbleiben mit  
145 freundlichen Grüßen

146

147 Im Auftrag

148

149 Michael Schmitz

150

151 Leiter des Leitungsstabes  
152 Leiter Sachgebiet 91, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
153 Eisenbahn-Bundesamt

154 Heinemannstraße 6  
155 53175 Bonn  
156 Tel: XXXX/XXXX-XXX  
157 E-Mail: Email Schmitz

158  
159

160 -----Ursprüngliche Nachricht-----

161 **Betreff: Offener Brief und Aufforderung zum Baustopp des Projekts Stuttgart 21**

162 Von: Dr. Christoph Engelhardt / WikiReal.org

163 Gesendet: Mittwoch, 22. Mai 2024 12:17

164 An: Stefan Dernbach; EBA Pressestelle; EBA Poststelle

165 Cc: Dieter Reicherter; Wolfgang Kuebart

166

167 Sehr geehrter Herr Präsident Dernbach,

168

169 entnehmen Sie bitte der Anlage unseren offenen Brief an Sie in Sachen des Großprojekts Stuttgart  
170 21. Auf absolut grundlegende Fragen zum Brandschutz in den Zulauftunneln in dem neuen  
171 Bahnknoten musste die Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm offenbar vollständig passen. Die Fragen  
172 stehen im Ernstfall für die das Risiko, dass tausende Reisende zu Tode kommen. Da somit diesen  
173 Tunneln der Brandschutz faktisch fehlt, wenden wir uns an Sie mit der Aufforderung, einen  
174 sofortigen Baustopp zu verfügen. Andernfalls fordern wir Sie auf, zu den sieben Kernfragen zum  
175 Brandschutz befriedigende Antworten zu geben. Wir bitten Sie wegen der Dringlichkeit der  
176 Angelegenheit, auf dem einen oder anderen Wege innerhalb von zwei Wochen zu reagieren.

177

178 Mit freundlichen Grüßen, auch im Namen meiner Mitunterzeichner,

179

180 Dr. Christoph Engelhardt

181 [www.wikireal.org](http://www.wikireal.org)

182 Hüterweg 12c

183 85748 Garching

184 089 3207317

185 0176 96936959 mobil

186

187 Anlage:

188 [2024-05-22 Wikireal ABgS21 Ing22 an EBA - Offener Brief und Aufforderung Baustopp sofort.pdf](#)

189 (1,0 MB)