

Rede von **Dipl.-Ing. Hans Heydemann**, Ingenieure22, auf der 493. Montagsdemo am 9.12.2019

## Ingenieure22 gewinnen Klage gegen Bahn auf Akteneinsicht

Liebe Mitstreiter,

mal eine gute Nachricht: Wir haben unsere Klage gegen die Bahn auf Akteneinsicht gewonnen! Letzten Mittwoch hat uns der Verwaltungsgerichtshof in Mannheim in zweiter Instanz das Recht zugesprochen, bei der Bahn die Akten zur Tunnel-Entfluchtung und die zugehörige Tunnelsimulation einsehen und auch Notizen machen zu dürfen. Außerdem muss die Bahn 4/5 der Verfahrenskosten tragen. Leider dürfen wir keine Ablichtungen machen.

Bis zuletzt hatte sich die Bahn verbissen dagegen gewehrt und die Verweigerung der Akteneinsicht mit einer dadurch heraufbeschworenen Terrorgefahr begründet, falls diese Unterlagen in unbefugte Hände gelangen sollten. Das stand so schon im ersten Ablehnungsschreiben der Bahn vom Sommer 2016. Daraufhin hat Wolfgang Jakubeit stellvertretend für die Ingenieure22 im Oktober 2016 Klage gegen die Bahn auf Akteneinsicht nach dem „Umweltinformationsgesetz“ (UIG) eingereicht. Auf Antrag der Bahn hatte das Verwaltungsgericht Stuttgart die Klage in der Verhandlung im November 2017 in erster Instanz abgewiesen mit der Begründung, „Feuer und Rauch seien keine Umweltbestandteile“; somit komme eine Akteneinsicht nach UIG nicht in Frage.

Daraufhin haben wir Berufung vor dem VGH Mannheim eingelegt – mit Erfolg! Auch wenn es 3 ½ Jahre gedauert hat, zeigt dies doch einmal mehr, dass wir Ausdauer haben müssen und nicht nachlassen dürfen!

Die Bahn ist schlussendlich mit ihrer abwegigen Begründung gescheitert, die Akteneinsicht gefährde die öffentliche Sicherheit; ein Öffentlichwerden der Evakuierungspläne der S21-Tunnel würde geradezu eine Terrorgefahr für Stuttgart als Sitz der US-Militäreinrichtungen EUCOM und AFRICOM heraufbeschwören. Das ließen die Richter am VGH als Ablehnungsgrund für die beantragte Akteneinsicht nach UIG jedoch nicht gelten.

Dann erklärten die Bahn-Vertreter, bei den Evakuierungsplänen handele es sich um ein Geschäftsgeheimnis; das falle nicht unter die UIG-Pflicht und müsse folglich auch nicht an die Öffentlichkeit weitergegeben werden. Auch das verfiel bei den Richtern nicht; die Öffentlichkeit habe ein Recht zu erfahren, ob und wie die Reisenden aus einem brennenden Zug im Tunnel in Sicherheit gebracht werden sollen; das dürfe nicht der Geheimhaltung unterworfen werden.

Schließlich kamen die Vertreter der Bahn noch mit dem Urheberrecht – die Pläne seien ja ein urheberrechtlich geschütztes Werk, was eine Weitergabe an Dritte ausschließe. Damit haben sie sich vollends der Lächerlichkeit preisgegeben. So stimmte die Bahn schlussendlich dem vom VGH vorgeschlagenen Vergleich zu, der für sie einer schmerzlichen Niederlage gleichkommt. Nun muss die Bahn doch die Untauglichkeit ihrer Evakuierungspläne offenbaren. Wir aber können gut damit leben und betrachten es als Sieg.

Der von der Bahn aufgebaute Popanz einer Terrorgefahr durch ein Öffentlichwerden der Evakuierungspläne fiel dabei in sich zusammen. Um einen Terroranschlag auszuführen, bedarf es keiner Evakuierungspläne, wie es die Bahn glauben machen will.

Die Bahn lenkt damit vom wirklichen Problem ab: Nicht etwa die Veröffentlichung der Evakuierungspläne für die S21-Tunnel bedingen die Gefahr eines Terroranschlags – vielmehr sind es doch die unterirdischen Bahnanlagen mit dem Tiefbahnhof und den 60 km Zulauftunneln als solche, die für Terroranschläge bestens geeignet sind und Terroristen geradezu magisch anziehen. Die Auswirkungen einer Explosion oder eines Feuers sind in unterirdischen Räumen zigfach stärker als im oberirdischen Kopfbahnhof oder auf freier Strecke. Deshalb sind auch alle schweren Terroranschläge auf Bahnanlagen stets in unterirdischen Anlagen wie U-Bahn- und Metro-Stationen verübt worden, mit insgesamt hunderten Toten und tausenden Verletzten – dies gänzlich ohne Kenntnis irgendwelcher Evakuierungspläne.

Erinnert sei an die verübten Anschläge auf Metro-Stationen in *Paris* 1995 und 1996 (12 Tote, 370 Verletzte), 2005 in *London* zeitgleich auf 3 Metrostationen mit 56 Toten und 700 z.T. schwer Verletzten, verübt vom Netzwerk al-Qaida, 2010 in *Moskau* (41 Tote, über 250 Verletzte), 2011 in *Minsk* (15 Tote, 300 Verletzte), 2016 in *Brüssel* (35 Tote, 170 Verletzte), 2017 abermals in *Brüssel* im dort ebenfalls unterirdischen Central-Bahnhof, wobei der Attentäter von der Polizei gestellt und erschossen wurde; dann ebenfalls 2017 in *St. Petersburg* (11 Tote, 40 Verletzte) sowie im Dezember 2017 in *New York*, wobei der Attentäter schwer und 3 Passanten nur leicht verletzt wurden – offenbar handelte es sich hier um eine verfrühte Fehlzündung, bei planmäßiger Ausführung wären die Auswirkungen weit verheerender gewesen. In diese Liste könnte sich auch Stuttgart 21 nach der Inbetriebnahme einreihen.

Wie stümperhaft die Bahn mit tatsächlicher Terrorgefahr umgeht, hat sie erst kürzlich eindrucksvoll unter Beweis gestellt: Die Stuttgarter Zeitung hatte am 30. November unter der Überschrift: „*Wenn der verdächtige Rucksack einfach weiterfährt*“ berichtet, ein Fahrgast habe beim Einsteigen in die S-Bahn S4 nach Marbach einen herrenlosen und somit verdächtigen Rucksack bemerkt, was er über Handy der Einsatzstelle meldet und auch genau den Zug angibt. Ihm wurde mitgeteilt, der Zug werde am Hauptbahnhof gestoppt, und die Bundespolizei werde sich um das verdächtige Gepäckstück kümmern. Doch am Hbf keine Spur von Polizei; die S-Bahn fährt nach kurzem Halt planmäßig weiter – mitsamt dem herrenlosen verdächtigen Rucksack. Wie sich später herausstellte, hatte die Bahn die falsche S-Bahn angehalten und darin vergeblich nach dem verdächtigen Gepäckstück suchen lassen. Wie es zu diesem Fehler gekommen ist, konnten Bahn und Bundespolizei nicht erklären. Welch' ein Glück, dass hier nichts passiert ist.

Wir aber sollen der Bahn vertrauen, dass sie bei Stuttgart 21 schon alles richtig macht!

Nein danke – wir werden das Ergebnis der Akteneinsicht genau prüfen und die haltlosen Beteuerungen der Bahn, S21 sei in jeder Hinsicht sicher, gehörig zerpfücken und das auch öffentlich machen!

Wir machen weiter, denn wir wollen – oben bleiben!