

Über Sicherheit spricht man nicht!

Das scheint derzeit das Motto aller zu sein, die irgendwie mit Stuttgart 21 zu tun haben.



Weder Rundfunk und Fernsehen noch die gedruckte Presse bekommen Antworten auf ihre Fragen zum Brandschutz in der tiefergelegten Haltestelle und in den Tunneln rund um die Landeshauptstadt.

Das kritische Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 natürlich erst recht nicht!

Während man sich vor Gericht lauthals um die Kosten streitet, herrscht beim Brandschutz verdächtige Einigkeit, die sich in gemeinsamem Schweigen ausdrückt.

Diese verdächtige Einigkeit ist nur damit zu erklären, dass die Projektpartner keine Antworten auf die Fragen zum Brandschutz haben, und das ist im wahrsten Sinn des Wortes **„brandgefährlich“**.



Bereits seit Jahren werfen die Projektkritiker der Bahn vor, dass sie kein schlüssiges Brandschutzkonzept habe.

Die Bahn wiegelte stets ab und behauptete, es sei alles geregelt und genehmigt. Die Medien waren bis vor kurzer Zeit mit dieser Lüge zufrieden und verbreiteten sie bis auf wenige Ausnahmen ungeprüft.

Nun aber hat sich die DB selbst ein Bein gestellt, und plötzlich werden auch die Medien wach, die Stuttgart 21 bisher in den höchsten Tönen lobten.

Das von der Bahn bisher angepriesene Brandschutzkonzept beruhte angeblich auf Computersimulationen der Schweizer Firma Gruner zur Entfluchtung von Zügen in Tunneln.

Die projektkritische Gruppe der Ingenieure 22 hatte allerdings schon sehr früh Lunte gerochen und wollte per Gerichtsbeschluss eine Akteneinsicht in diese brisanten Unterlagen erzwingen.

Vom Verwaltungsgerichtshof in Mannheim wurde den Ingenieuren im Dezember 2019 auch zugestanden, die betreffenden Akten einzusehen.



Trotz des Gerichtsurteils verweigerte die DB die Einsicht auch weiterhin. Als ihr wegen des Mannheimer Urteils das Wasser bis zum Hals stand, fiel den Verantwortlichen dann plötzlich ein, dass diese Simulationen bereits 2014 gelöscht wurden.

Das ließ sich die DB sogar im April 2024 vom Verwaltungsgericht Stuttgart bestätigen.

Allerdings ist damit auch klar erwiesen, dass Dr. Florian Bitzer, der Brandschutzbeauftragte der DB, vor dem VGH in Mannheim gelogen hat.



Dort behauptete er nämlich noch, dass diese Unterlagen geheim wären, um Terroristen keine Angriffspunkte in den Bauwerken zu bieten. Allerdings waren die entsprechenden Unterlagen **bereits 5 Jahre vorher** gelöscht worden.

Leider werden in Deutschland gewisse Leute aus Politik und Wirtschaft von der Justiz mit Samthandschuhen angefasst und es droht ihnen keinerlei Strafe, wenn sie vor Gericht lügen.

Aber zurück zum Brandschutz, von dem die Bahn und die Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm (PSU) auch weiterhin behaupten, dass er auf Grundlage der (gelöschten) Simulationen von Feuerwehr und Eisenbahnbundesamt (EBA) genehmigt worden sei.

Das wirft natürlich die Frage auf, auf welcher Grundlage diese Behörden das Brandschutzkonzept für S21 genehmigt haben sollen.

Der zuständige Amtsleiter der Stuttgarter Feuerwehr Dr. Georg Belge beantwortet keine Fragen dazu.



Auch sein Vorgänger Frank Knödler war da nicht auskunftsfreudiger. Schon unter seiner Amtsführung wurden Fragen zum Brandschutz bei Stuttgart 21 nicht beantwortet, damals aber auch selten gestellt.



Vielleicht liegt es daran, dass Branddirektoren im Ernstfall an ihren Schreibtischen sitzenbleiben können und nicht selbst in die Tunnel müssen.

Aber wie können derartige Genehmigungen durch Feuerwehr und EBA erteilt werden, wenn das EBA selbst klare Vorgaben dafür erstellt hatte?

So heißt es zum Beispiel in der sogenannten Tunnelrichtlinie des EBA: „Für Tunnel ist ein Rettungskonzept aufzustellen, das die Selbst- und Fremdrettung gewährleistet.“

Weiterhin heißt es: „Die Ausgestaltung des Rettungskonzepts hat unmittelbaren Einfluss auf die bauliche Gestaltung des Tunnelbauwerks. Deshalb müssen die Einzelheiten **vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens** festgelegt sein.“

Das EBA allerdings erteilte die Baugenehmigung mit der vagen Ansage, man werde den Brandschutz bei der Inbetriebnahme von S21 prüfen.

Beim EBA weiß man allerdings auch um den sogenannten Kamineffekt in Tunneln. „Bei unterschiedlicher Höhenlage der Tunnelportale setzt eine **Kaminwirkung** ein.“

Bei dem Seilbahnunglück im Jahr 2000 in Kaprun kostete dieser Kamineffekt 155 Menschen das Leben.

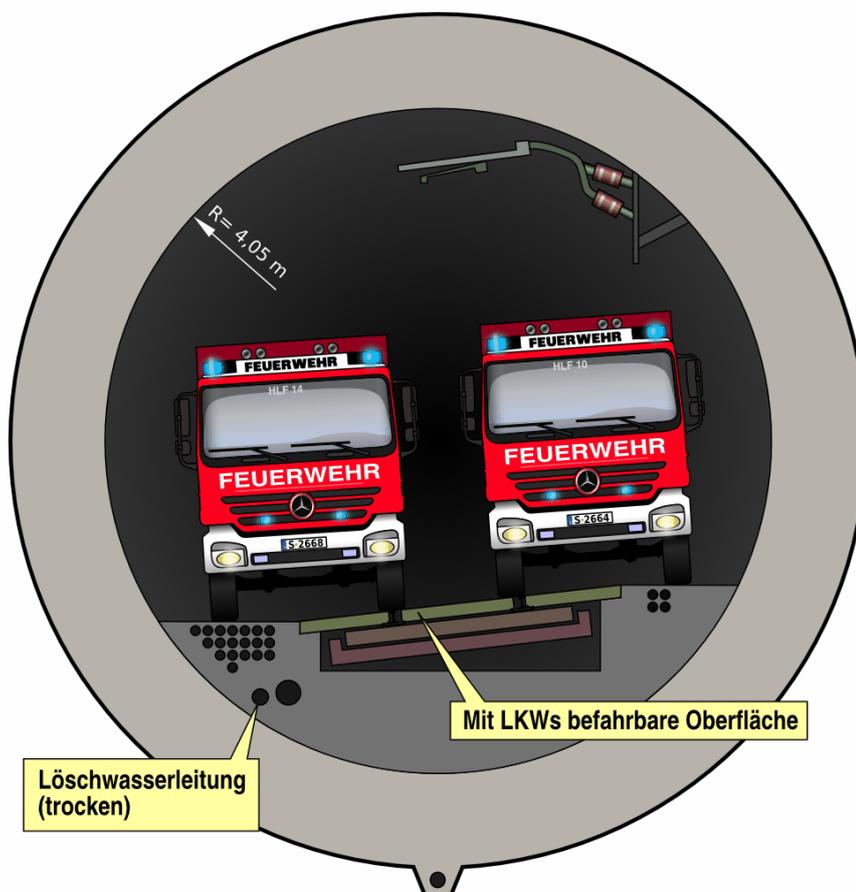


Das haben die S21-Verantwortlichen wohl schon vergessen.

Aber betrachten wir weiter die Vorgaben des EBA zu Tunneln: „Bei getrennten Tunnelröhren kann die vom Ereignis nicht betroffene Tunnelröhre als *sicherer Bereich* angesehen werden.“

Soweit die Theorie, aber in der Praxis verkehren zum Beispiel im Fildertunnel bis zu 3 Züge gleichzeitig in der Gegenröhre, zumindest wenn es nach der PSU geht. Diese müssen dann erst einmal die Röhre verlassen, bevor diese überhaupt betreten werden kann.

Allerdings hat das EBA auch da andere Pläne und hat in seiner Richtlinie für die nicht betroffene Röhre Folgendes festgelegt: „Für die Logistik der Einsatzstelle eröffnet sich die **Möglichkeit eines Durchgangsverkehrs.**“



Rettungsfahrzeuge im verringerten Tunnelquerschnitt

Was allerdings auf der obigen Grafik so toll aussieht, hat auch seine Tücken. Ein gängiges Löschfahrzeug der Feuerwehr besitzt eine Breite von mindestens 2,50 m. Im Einsatz jedoch müssen Klappen, Einschübe und Türen geöffnet werden, die dann die Breite der Fahrzeuge fast verdoppeln.

Da ist dann nix mehr mit „Durchgangsverkehr“. Außerdem muss man berücksichtigen, dass im Ernstfall viele Zuginsassen in Panik zwischen den Autos umherlaufen würden.

Und noch etwas ist interessant in der Tunnelrichtlinie des EBA: „Die Befahrbarkeit der Fahrbahn für Straßenfahrzeuge stellt nicht in jedem Fall sicher, dass die Unfallstelle erreicht werden kann.“



Und in Anbetracht der ständigen Staus in der „autogerechten“ Stadt Stuttgart ist es ohnehin fraglich, ob und wann die Feuerwehr aus Bad Cannstatt wenigstens die Rettungszufahrt am Wagenburgtunnel erreicht. 15 Minuten dürften da wohl kaum ausreichen.

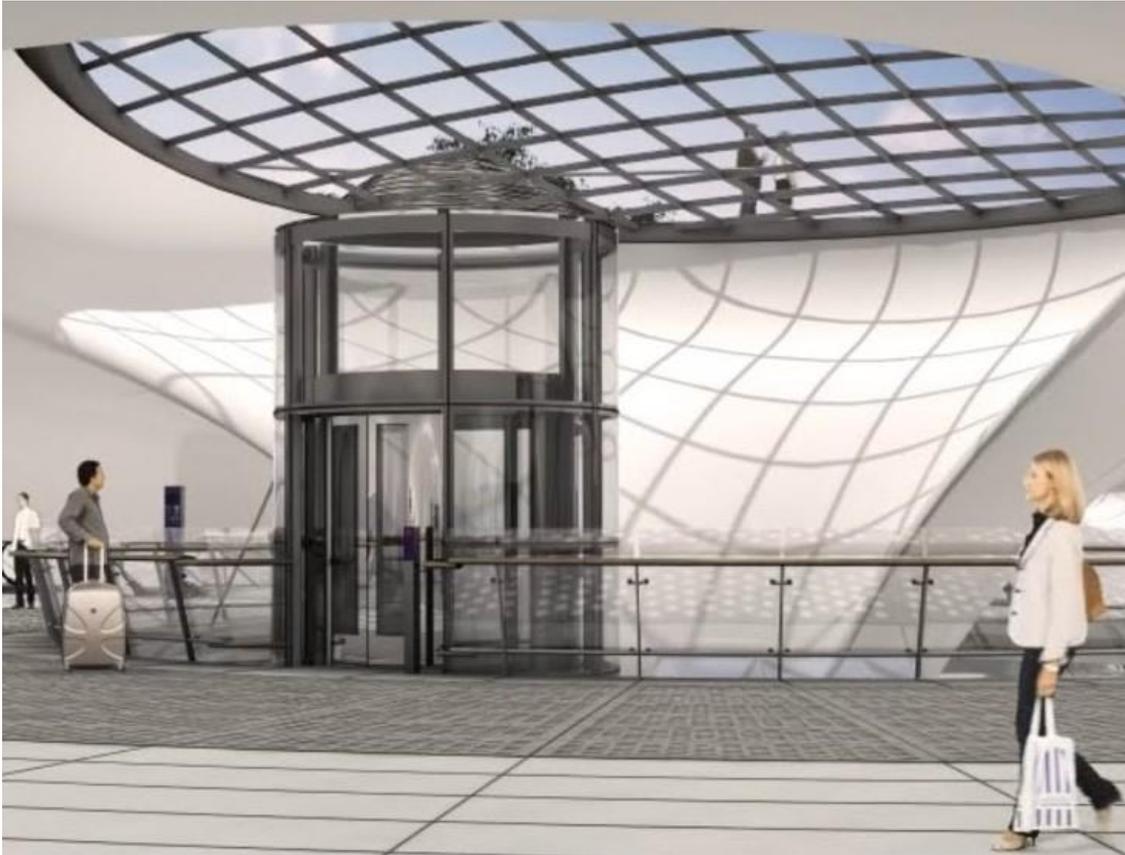
Bemerkenswert ist auch, dass bei der Eisenbahn mindestens **alle 500 m** ein Querschlag vorzusehen ist.

Laut der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) darf diese Entfernung bei U- und Straßenbahnen **höchstens 300 m** betragen.



Und noch etwas hat das EBA in seiner Tunnelrichtlinie sehr präzise formuliert: **„Bei der Gestaltung von Rettungsschächten und Rettungsstollen ist die begrenzte körperliche Leistungsfähigkeit von gebrechlichen oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen angemessen zu berücksichtigen.“** Wohl aus diesem Grund behauptet die Bahn noch immer vehement, dass die gläsernen Aufzüge im Tiefbahnhof auch im Brandfall weiter in Betrieb bleiben.

Die Firma Schindler aus der Schweiz, die noch bis vor kurzer Zeit auf Anfrage angab, dass **weltweit alle Personenaufzüge im Brandfall nicht mehr benutzbar** sind, hat mittlerweile den Auftrag für den Bau der Aufzüge bei S21 erhalten und beantwortet ebenfalls keine Anfragen mehr.



In jeder Beziehung bleiben also offene Fragen und solange diese nicht von den Verantwortlichen beantwortet werden, muss man davon ausgehen, dass es wohl keine Antworten gibt.

Aber alle Zuständigen für Stuttgart 21, von Olaf Drescher über Bernhard Bauer bis hin zu Bahnchef Lutz, und selbst kommunale und Bundespolitiker von Oberbürgermeister Nopper über Verkehrsminister Hermann und Innenminister Strobl und sogar Bundesverkehrsminister Wissing haben auch nicht die Courage zuzugeben, dass Stuttgart 21 eine totale Fehlentscheidung war. **Lieber nehmen sie die Gefahren in Kauf, die den Bahnbenutzern im Bereich Stuttgart zukünftig drohen.**

Verwunderlich ist das nicht, denn die Genannten fahren ohnehin lieber mit ihren Dienstwagen oder fliegen.

Diese Realitätsverweigerer sind unbelehrbar und vor allem die verantwortlichen Politiker, die allesamt in ihrem Amtseid (vor Gott!) geschworen haben, jeglichen Schaden vom Land und seinen Bewohnern fernzuhalten, haben anscheinend ihre Schwüre mittlerweile vergessen.

Für sie alle heißt es jetzt wohl „Mauern und Aussitzen“. Diese Taktik hat jedoch zur Folge, dass weitere Milliarden in Stuttgart 21 fließen, die im Prinzip niemand hat.

Bundesfinanzminister Christian Lindner will im sozialen Bereich und bei den Rentnern sparen, aber zu Stuttgart 21 äußert er sich ebenfalls nicht.



Und Bundesverkehrsminister Wissing will für Flugtaxis 150 Millionen Euro bereitstellen, hat aber kein Geld für die Sanierung der Deutschen Bahn übrig.

Zum Brandschutz und generell zu Stuttgart 21 halten sich beide ebenfalls sehr bedeckt.

Dabei dürfte einigen der Projektpartner „der Kittel bereits brennen“, denn je näher die erhoffte Inbetriebnahme von „Murks 21“ rückt, umso mehr treten seine Risiken zu Tage.

Deshalb müssten sich alle für das Desaster Verantwortlichen den unangenehmen Wahrheiten stellen, wozu sie aber leider nicht den Mut haben, weil sie einen Gesichtsverlust befürchten.

Dabei wird dieser Gesichtsverlust mit jedem Tag des Weiterbaus nur noch wahrscheinlicher und größer.

Wird also jemand den Mut haben, die Notbremse zu ziehen?



Wohl kaum. Bisher hat das EBA immer so getan, als laufe bei Stuttgart 21 alles regelkonform. Prognose: Dabei bleibt es wohl.

Und der Skandal?

Der wird noch größer und noch teurer, hoffentlich nicht tödlich.