

Notre-Dame und Stuttgart 21

Was hat das eine mit dem anderen zu tun?

Auf den ersten Blick nicht viel, außer dass Notre-Dame in Paris eine Kathedrale ist und Stuttgart 21 für sich in Anspruch nimmt, eine Kathedrale des Reisens zu sein.



Allerdings sind rein optisch selbst bei großer Anstrengung keine Ähnlichkeiten zu erkennen.

Dafür gibt es Unterschiede ohne Ende.

Am 15. und 16. April 2019 zerstörte ein Großbrand große Teile des historischen Bauwerks der Kathedrale Notre-Dame de Paris.

Der Pariser Feuerwehr gelang es nach etwa 4 Stunden, den Brand im Wesentlichen auf den hölzernen Dachstuhl zu begrenzen.



Dennoch wurde ein großer Teil der Bausubstanz durch das Feuer zerstört und Teile der reichen Ausstattung der Kirche wurden durch Hitze, Rauch, Ruß und Löschwasser verschmutzt und beschädigt.

Relativ zügig begann der Wiederaufbau. Die Statik wurde geprüft und Pläne zum Wiederaufbau erstellt. Gleichzeitig zu den nachfolgenden umfangreichen Bauarbeiten wurden die Schätze der Kathedrale gereinigt und restauriert.

Bereits am 7. Dezember 2024 erstrahlte Notre-Dame in neuem Glanz und wurde feierlich wiedereröffnet.



Ganze fünf Jahre hatte der Wiederaufbau inklusive aller Planungen gedauert.

Und Stuttgart 21? Hier werden auch 30 Jahre nach dem Beginn der Planungen noch immer Dutzende Planänderungen vorgenommen, selbst die schon mehrfach um Jahre verschobene Inbetriebnahme im Dezember 2026 ist wieder einmal ungewiss.

Da fragt man sich schon, was die Franzosen besser machen.

Während man in Paris bereits nach fünf Jahren Planungs- und Bauzeit fast fertig ist, stellt sich in Stuttgart nach mehr als 30 Jahren mehr als je zuvor die Frage nach der Sinnhaftigkeit des Projekts.

Ganz hartgesottene Fans von Stuttgart 21, sofern diese Spezies noch nicht ausgestorben ist, werden nun natürlich behaupten, dass man eine Kathedrale nicht mit einem Bahnknoten wie Stuttgart vergleichen kann.

Darüber kann man geteilter Meinung sein.

Betrachten wir daher einmal, wie die Deutsche Bahn AG im Vergleich mit anderen europäischen Eisenbahngesellschaften abschneidet.



Dabei liegen die DB und ihr privater Konkurrent FLIXTRAIN fast am Ende der Tabelle. Allerdings muss man fairerweise auch sagen, dass FLIXTRAIN ebenfalls auf der maroden Infrastruktur der DB unterwegs ist und daher keine Chance hat, viel besser als diese zu sein.

Konzentrieren wir uns also allein auf den Staatsbetrieb.

In einer Rangliste mit 27 europäischen Bahnen landet die DB lediglich auf Platz 16.

Zu diesem Schluss kommt jedenfalls die europäische Dachorganisation Transport & Verkehr, die sich für einen nachhaltigen Verkehr einsetzt. Zu den Mitgliedern gehören unter anderem auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Naturschutzbund Deutschland (NABU).

In Sachen Pünktlichkeit ist die DB AG beinahe Schlusslicht.



In dieser Statistik landen die Italiener (Trenitalia) und die Schweiz (SBB) ganz vorn.



Die Italiener überzeugen mit 7,7 von 10 möglichen Punkten in fast allen Bereichen. Die SBB (Gesamturteil 7,4) kommt dagegen bei der Zuverlässigkeit auf den Bestwert von 7,8.

Die Deutsche Bahn landet in dieser Rubrik mit einem Wert von 2,5 auf dem drittletzten Platz.

Selbst viele osteuropäische Bahngesellschaften schnitten hierbei deutlich besser ab.

Das liegt wohl auch daran, dass viele Bahnen Europas über eine deutlich besser gepflegte Infrastruktur und modernere Technik verfügen als die Deutsche Bahn.

So fährt die Schweiz fast flächendeckend mit dem European Train Control System (ETCS).

Selbst die Tschechische Republik plant bis 2040 die komplette Umstellung ihres Schienennetzes auf ETCS.

In Deutschland wurden derartige Pläne gerade für unbestimmte Zeit auf Eis gelegt.

Damit hinkt die Deutsche Bahn wieder einmal der internationalen Entwicklung um Jahrzehnte hinterher.

Dennoch genehmigt der Aufsichtsrat der DB AG fast jedes Jahr Bonuszahlungen in Millionenhöhe für die Vorstände.



Und die Verkehrsminister der letzten Jahre ließen lieber neue Autobahnen bauen als in den Schienenverkehr zu investieren.

Aber auch in puncto Sicherheit hebt sich die Deutsche Bahn von anderen Eisenbahnen deutlich ab – und zwar negativ.

Gerade bei Neubauten wird oft aus Kostengründen an der Sicherheit gespart.

Insbesondere beim Brandschutz zeigen sich Verantwortliche der Projekte immer wieder äußerst verantwortungslos. Auch die Kontrollbehörde der DB AG, das Eisenbahnbundesamt spielt da oft kritiklos mit.

Bei Stuttgart 21 zeigt sich das besonders deutlich. Hier sollen erstmals lange Doppelstock-Regional- und Interregio-Züge mit etwa viermal so vielen Passagieren (bis zu 3681) als üblich (etwa 900) in sehr langen Tunneln fahren.

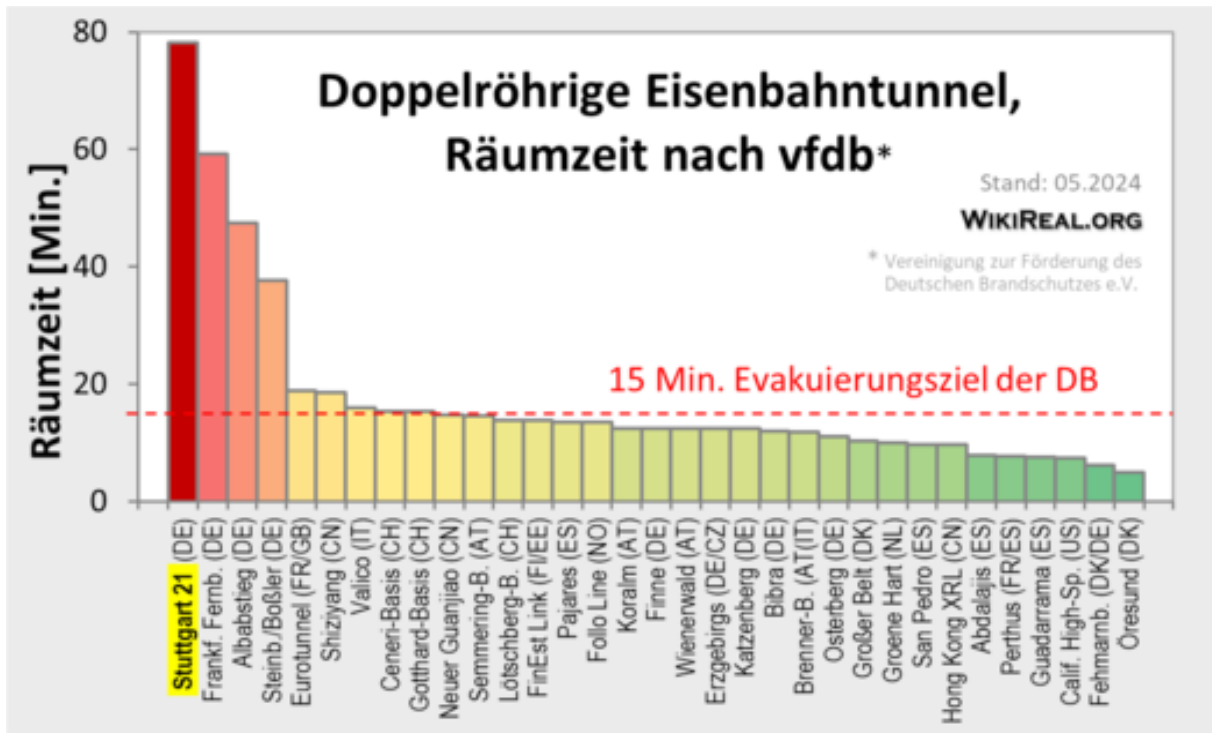


Dennoch wurden im Gegensatz zu den meisten europäischen Ländern beim Abstand der Querschlüge nur die Mindestanforderungen (500 m) erfüllt.

Hinzu kommt, dass bei den S21-Tunneln stark verengte Querschnitte mit schnellerer Verrauchung und verengte Rettungswege mit extrem verlängerter Evakuierung geplant, genehmigt und gebaut wurden.



Quelle: Wikireal



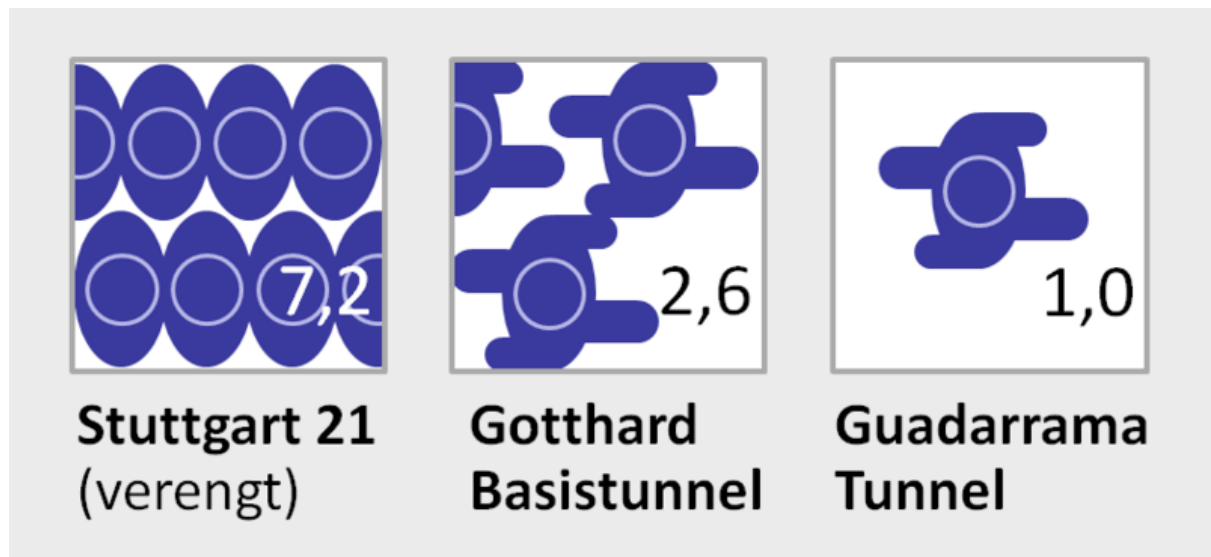
Quelle: Wikireal

In den S21-Tunneln ergibt sich daraus ein bis zu 16-faches Risiko für die Reisenden.



Quelle: Wikireal

Während im Guadarrama-Tunnel (Spanien) auf einen Quadratmeter Fluchtweg lediglich eine Person kommt, drängen sich bei Stuttgart 21 bis zu 7,2 Personen auf nur einem Quadratmeter.



Quelle: Wikireal

Bei der Love-Parade 2010 in Duisburg befanden sich 6 Personen auf einem Quadratmeter, was für 21 Menschen tödlich endete.

Eigentlich muss der Bauherr, also die Deutsche Bahn, die „Selbstrettung“ der Reisenden gewährleisten. Das aber wurde von 1997 bis heute nie geprüft.

Für die Gleisneigung im Tiefbahnhof mit 15,6 Promille (erlaubt sind im Normalfall max. 2,5 Promille) müsste die Bahn laut ihrer eigenen Vorschriften einen Nachweis gleicher Sicherheit erbringen. Dieser Nachweis fehlt seit 2005.

Warum wurden diese Fehler in den Genehmigungen nie korrigiert?

Die Antwort ist einfach: **Alle Beteiligten haben sich bei Kritik einfach weggeduckt und die Medien haben nie nachgehakt.**

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) und die DB geben keine Stellungnahmen zu offenen Fragen ab.

Ab Januar 2025 hat das EBA den Passus „Selbstrettung gewährleisten“ aus den Tunnelrichtlinien entfernt.

Die Versäumnisse von EBA und Bahn sind dokumentiert. Unklar ist, ob sie fahrlässig geschahen beim schrittweisen Übergang von Standard-Tunnelprofilen zu immer engeren Varianten und dem Wechsel des Zugmaterials von Fernverkehrs- zu Regionalverkehrszügen oder planvoll unter dem Realisierungsdruck der Bahnführung und der Politik bzw. unter dem Kostendruck.

Jedenfalls agieren Bahn und EBA vorsätzlich und gemeingefährlich bei der Vertuschung der Brandschutzmängel.



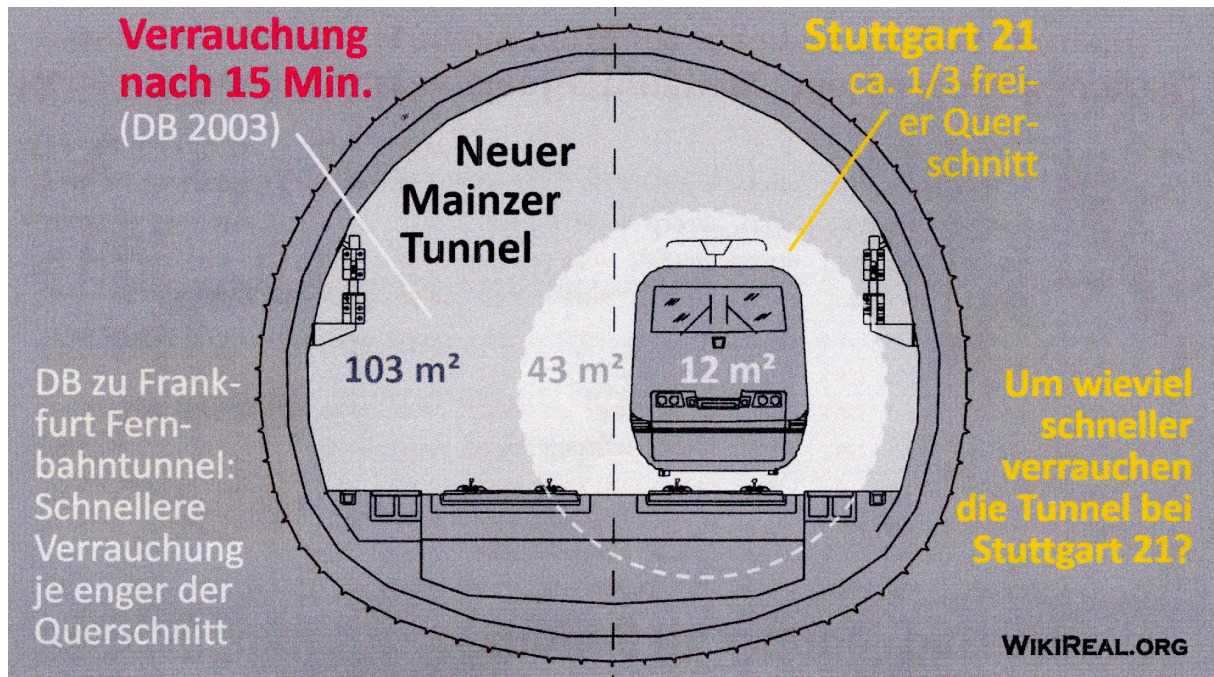
Auch die Politik ignoriert die Risiken.

Die Medien, allen voran die beiden großen Stuttgarter Tageszeitungen, schweigen weitgehend und haken nicht nach.

Bei Bränden in Tunneln sind aber nicht die Flammen die größte Gefahr – viel gefährlicher ist der Rauch.

Bei Bränden sterben die meisten Opfer nicht an Verbrennungen, sondern an Rauchvergiftungen.

Für den zweigleisigen neuen Mainzer Tunnel errechnete die DB 2003 eine Verrauchungszeit von 15 Minuten.



Quelle: Wikireal

Das obige Bild zeigt den Vergleich zwischen Mainzer Tunnel und den S21-Tunneln. In den Stuttgarter Tunneln ist also eine deutlich schnellere Verrauchung zu erwarten.

Aber nicht nur in den Tunneln gibt es Risiken. Auch im Tiefbahnhof selbst verschlechtern sich die Bedingungen.

Es verringert sich nicht nur die Zahl der Gleise von 17 auf 8 sondern auch die Bahnsteigfläche sinkt um rund 40 %.

Dabei erwartet die Politik bis 2030 eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen.

Während in anderen Städten zusätzliche Gleise und Bahnsteige gebaut werden (z.B. in Mannheim und Frankfurt-Süd), reduziert man in Stuttgart die Zahl der Bahnsteiggleise um mehr als die Hälfte.

Diese Logik kann und will weder bei der Bahn noch in der Politik irgendjemand erklären.

Wie konnte das alles nur genehmigt werden?

Das war nur durch Gefälligkeitsgutachten und fehlende Prüfungen durch EBA, VGH und Politik möglich.

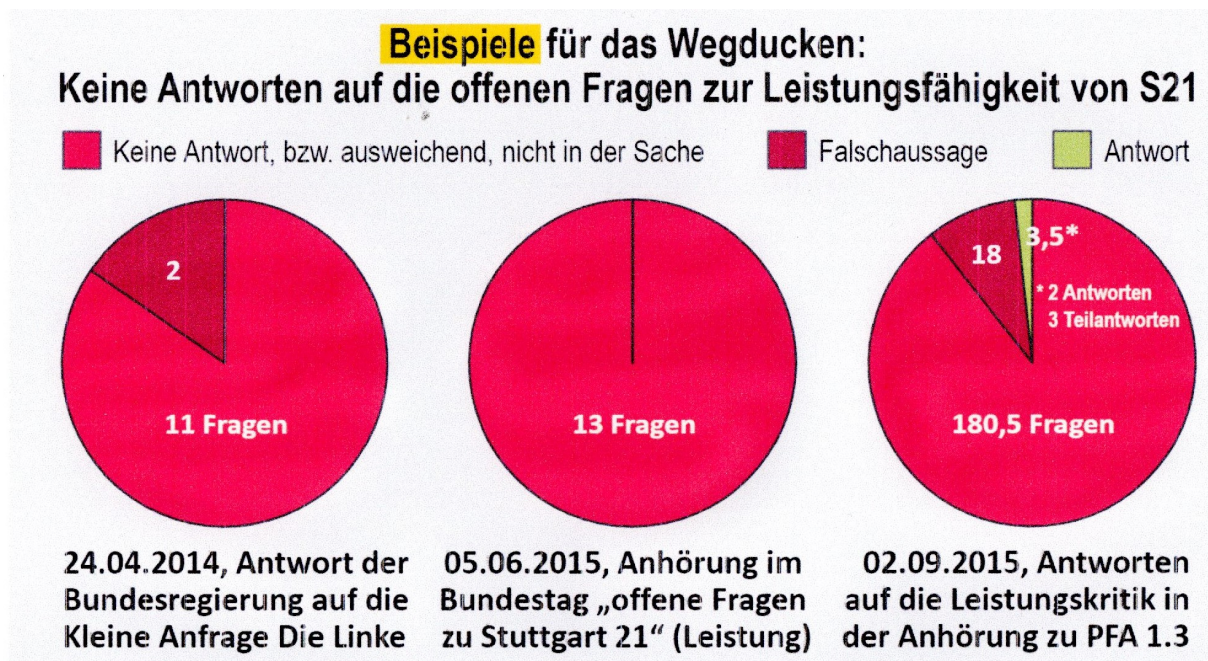
So behauptete Prof. Schwanhäuser 2005, dass 51 Züge pro Stunde fahren könnten. 2006 korrigierte er diese Aussage auf 42 Züge, wobei er auch da viel zu kurze Haltezeiten einplante. 2014 bestätigte der VGH 32 bis 35 Züge pro Stunde, während der Kopfbahnhof nachweislich 38 bis 39 Züge leistete. Dennoch wurde das Projekt nicht gestoppt.

2015 stellte das Regierungspräsidium Stuttgart Fragen zur Kapazität des Tiefbahnhofs, die von der Bahn nicht beantwortet wurden. Das RP hakte nicht nach.

2016 erklärte ein Gutachter, 32 Züge pro Stunde seien gegenüber 38 im Kopfbahnhof kein Rückbau.

2019 wollte die Bahn den Weiterbau damit begründen, dass S21 für den Deutschlandtakt unerlässlich sei, und präsentierte dafür Diagramme mit handgemalten bunten Linien.

Diese Auflistung ließe sich noch beliebig weiter fortführen.

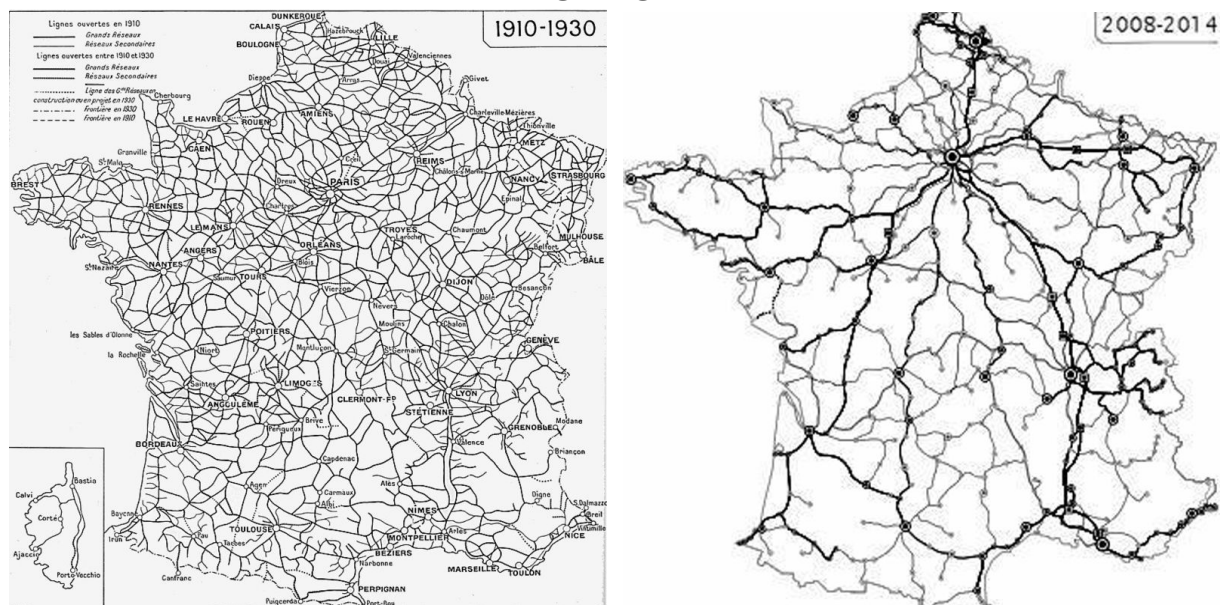


Die obige Grafik zeigt deutlich, wie Bahn und Politik versuchen, die Gefahren und Mängel von Stuttgart 21 zu ignorieren und zu verschweigen.

Aber schauen wir noch einmal nach Frankreich: Der Wiederaufbau von Notre-Dame war ein Meisterstück, zumal zum Beispiel der Dachstuhl originalgetreu aus von Hand behauenen Eichenbalken rekonstruiert wurde.

Und bei der Bahn (SNCF)?

Da sieht es mindestens genauso schlimm aus wie in Deutschland. In den vergangenen Jahrzehnten wurden ebenfalls viele Strecken stillgelegt.



Notre-Dame zeigt in beeindruckender Weise, was mit dem Willen der Politik möglich ist.

Es ist jedoch traurig und beschämend, dass Politiker in Deutschland, Frankreich und vielen anderen Ländern keinen Willen zeigen, die Verkehrswende voranzubringen und den Schienenverkehr zu stärken.