

Beitrag Christoph Engelhardt zur „Fortsetzung der Anhörung“ vom 06.05.2015

Nichts gelernt aus BER? Auch bei S21: kein Brandschutz Leistungsangaben mal rauf, mal runter

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317

christoph.engelhardt@wikireal.org

Garching, 05.05.2015

Wir sind in Berlin, der Stadt des Skandalflughafens Berlin-Brandenburg BER. Hier hatte ein technischer Zeichner – irrtümlich als Brandschutzfachmann engagiert – eine nicht funktionsfähige Entrauchungsanlage entworfen. Das Ganze verursachte viele Jahre Bauverzögerung und Mehrkosten in Milliardenhöhe.

Heute früh ging es in der Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestags um das Projekt Stuttgart 21. Das mit zuletzt 6,8 Mrd. Euro offiziellen Kosten größte, aber auch fragwürdigste der deutschen Großprojekte mit einer Unzahl von Fehlplanungen und unkalkulierbaren Risiken. Es gibt alleine fünf gravierende Gründe für einen sofortigen Projektabbruch. Jeder einzelne würde ausreichen. Kann dieses Projekt der Maßstab für die „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“ sein, wie es Kanzlerin Merkel formulierte?

1. Der erste maßgebliche Grund zum Projektabbruch ist die ungenügende Leistungsfähigkeit des neuen Tiefbahnhofs mit nur noch halb so vielen Bahnsteiggleisen. Stuttgart 21 verfehlt nicht nur das zur Rechtfertigung des Projekts geplante Wachstum, der Tiefbahnhof vermag nicht einmal den aktuellen Bedarf zu decken. Er ist ein illegaler Rückbau der Kapazität. – Hier werden Milliarden Euro für einen Engpass ausgegeben! S21 ist ein gigantischer Schildbürgerstreich, aber kein Maßstab für die Zukunftsfähigkeit.

Zuletzt sollte der sogenannte „Stresstest“ die Leistung nachweisen. Letzten Herbst in der Filder-Anhörung zeigte sich, er konnte so gar nicht simuliert worden sein und ist voller von der Bahn selbst dokumentierter Fehler. Eine gefälschte Simulation als Rechtfertigung des größten deutschen Großprojekts? Die Bundesregierung beruft sich auf die Regelkonformität des Stresstests. – Damit hat sie sich böse vertan!

2. Der zweite Abbruchgrund ist die Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen. Diese wurden von der Bahn regelwidrig um Faktoren schön gerechnet. Nicht nur der Finanzierungspartner Stadt Stuttgart wurde damit getäuscht. Ein Betrug als Grundlage des Milliardenprojekts? – Die zu engen Fußgängeranlagen sind gefährlich und limitieren die Leistungsfähigkeit zusätzlich.

Die Bahn vermag nicht, diese Kritik zu entkräften. Seit 2013 wartet die Öffentlichkeit auf die angekündigte „Analyse“ der Vorwürfe zu den Fußgängeranlagen. Seit der Filder-Anhörung letzten Oktober warten wir auf die dem Regierungspräsidium für Februar zugesagte Beantwortung des „Nachforderungskatalogs“ zur Leistungsfähigkeit. Mittlerweile wartet auch der offene Brief an Projektchef Leger von Anfang April auf Antwort. – Kann man in diesem Land derart schwerwiegende Vorwürfe und Widersprüche einfach aussitzen?

Oder soll der unwidersprochene „größte technisch-wissenschaftliche Betrugsfall der deutschen Geschichte“ der Maßstab werden für die „Zukunftsfähigkeit Deutschlands“?

3. Drittens, der Brandschutz ist nicht gewährleistet – entgegen der jüngsten Genehmigung des EBA. Das will ich wegen der Aktualität und der Parallelität zum Flughafen BER genauer ausführen:
 - a. Die für die Evakuierung angesetzte Personenzahl basiert auf Zügen, die wegen der geplanten Steigungen den Bahnhof gar nicht befahren können. Es ist nicht hinnehmbar, dass der Brandschutz des größten deutschen Großprojekts auf vollkommen falscher Basis beruht!

- b. Tatsächlich fahren kürzere Züge, die meist in Doppelbelegungen hintereinander auf demselben Bahnsteiggleis halten. Dann ergeben sich aber am Bahnsteig anderthalb mal mehr zu evakuierende Personen als bisher angesetzt. Das heißt auch anderthalb mal mehr Zeitbedarf für die Evakuierung. Der Bahnhof wird zur Todesfalle!
- c. Die Halte in Doppelbelegung müssten also verboten werden. Ohne sie ist aber die geforderte Kapazität nicht erreichbar. Das heißt, Stuttgart 21 steht ganz grundsätzlich vor der Alternative: Entweder fehlt dem Projekt der Brandschutz oder die Kapazität. Schon deshalb müsste der Bau sofort gestoppt werden!
- d. Die Evakuierungszahl wurde von dem EBA und dem Prüfer der Bahn hinterfragt, mit dem Ergebnis, es sei ja die richtige Formel verwendet worden. – Es wird aber nicht geprüft, welche Züge in die Formel eingesetzt wurden, ob das die sind, die tatsächlich halten werden. – Eine Milchmädchenrechnung als Basis eines Milliardenprojekts?
- e. Nun zur Entrauchung der Bahnsteighalle. Sie benötigt Millionen Kubikmeter Luft aus den Tunneln. Die werden als Zahlenwert in die Simulationen eingesetzt und sind nur virtuell vorhanden! In der Realität entweicht die Luft auf dem Weg in die Halle. – Der Brandschutznachweis entpuppt sich als unhaltbares Zahlenspiel.
- f. Und für die Entrauchung des Straßburger Platzes wurden bisher lediglich Formeln angewandt, noch dazu ungeeignete. Eine aerodynamische Simulation unter Praxis-Bedingungen würde das nie bestätigen und die Flüchtenden landen bei ungünstigem Wind im giftigen Rauch!
- g. Das EBA bestätigt, die neuen Umbauten seien konform mit den Personenstromanalysen für den täglichen Betrieb. Dabei wurden die vielen Engpässe neben den neuen Fluchttreppenhäusern überhaupt nicht geprüft! In der Praxis sind sie absolut unzumutbar und gefährlich!
- h. Selbst die Zustimmung von Regierungspräsidium und Feuerwehr erfolgte nur unter Vorbehalt: Wesentliche Informationen waren zur Zeit dieser Zustimmung nicht bekannt. – Eine blinde Zustimmung kann nicht die Basis sein.
- i. Zuletzt gutachtete der vom EBA als „unabhängig“ bezeichnete Prüfer des Brandschutzkonzepts tatsächlich in Diensten der Bahn und nicht wie früher in Diensten des EBA. Die Bahn prüfte wieder einmal selbst!

Für den Berliner Flughafen wurde – viel zu spät – der Brandschutz essentiell. Für Stuttgart 21 geht man über offensichtliche, schon vor dem Bau bekannte Planungslücken hinweg. Das BMVI sollte sich anschauen, ob das EBA noch seine Arbeit tut! Sehenden Auges laufen wir bei S21 in die Katastrophe von BER!

Aber das Projekt ist ja ohnehin schon tot, da sich ausreichender Brandschutz und ausreichende Kapazität prinzipiell gegenseitig ausschließen.

- 4. Als vierter großer Grund für den Projektabbruch ist die gefährliche Gleisneigung zu nennen. Hier fehlt es schon in der Planfeststellung von 2005 an dem Nachweis gleicher Sicherheit. Hierzu wird gleich Herr Andersen sprechen.
- 5. Und fünftens verlangen die milliardenschweren Rechenfehler bei den Kosten in der Aufsichtsrats-Entscheidung von 2013 und die schon jetzt bekannten weiteren Mehrkosten in Milliardenhöhe einen sofortigen Projektstopp. Darüber wird nachfolgend Herr von Loeper reden.

Fünf unabwiesbare Gründe für den Projektabbruch. – Nichts gelernt aus BER? Schnelle Aufklärung und schnelle Konsequenzen tun Not. Sonst wird Stuttgart 21 eine große Belastung für das Ansehen und die Zukunftsfähigkeit des Landes.

Wollen Sie diese Arbeit unterstützen? Arbeiten Sie mit bei WikiReal.org – oder spenden Sie: Christoph Engelhardt, IBAN: DE40 7015 0000 0088 1404 39, Stichwort „WikiReal“ ggf. + Email