

Pressekonferenz

„Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21“

Dr. Christoph Engelhardt, WikiReal.org

Dieter Reicherter, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Roland Morlock, Ingenieure 22

Stuttgart, 19.04.2024

RTL



Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

Was ist Neu?

Alt: Tunnelbrandschutz funktioniert nicht, doppelte Personenzahl

1. **Neue Beweise**, dass die **Aussagen von EBA und DB unrichtig** sind bzw. eigenen Aussagen **widersprechen**
2. **Neu: Kein Nachbessern** möglich → kein Zug wird fahren!
3. **Neu** ist die **absurde Gesetzeslage** (VGH 11.2023)
4. **Neu** ist, dass trotz des fehlenden Brandschutzes (seit 2018) **bis heute weiter gebaut** wurde, **ohne die offenen Fragen zu klären**
5. **Neu** ist auch die • Loveparade-Personendichte, • das Wissen der Bahn um die schnellere Verrauchung enger Querschnitte

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes

2. Verdopplung der Personenzahl

3. Räumzeiten im internationalen Vergleich

4. Verrauchungszeit

5. Richtlinien und Rettungskonzept

6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes

7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade

8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023

9. Nachbessern möglich?

10. Kernaussagen

**Gesamt-
risiko**

× 16

verdoppelte Personenzahl (Planfeststellung)



× 2

nochmal verdoppelte Personenzahl
(Inbetriebnahme)

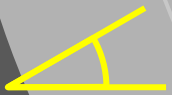
× 2

verengter Querschnitt

höchstzulässiger
Rettungsstollenabstand

verdoppelte Steigung

Evakuierungszeit



halbierte
Rettungswegbreite

× 2

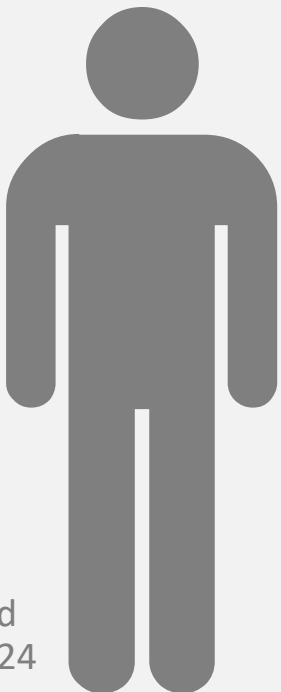
Verrauchung* × 2

WIKIREAL.ORG

* gegenüber bisheriger Ziel-Evakuierungszeit von 15 Min.

Rettungswegbreiten

Zug



Stand
01.2024

—● Richtlinie
— Tunnel (Deutschland)

EU TSI SRT 0,7 (0,8) m

Deutschland, Österreich
Stuttgart 21 0,9 (1,2) m

Schweiz, Gotthard, Ceneri (CH)

Italien RFI, Niederlande VEST,

Semmering- (AT), Brenner Basis-
tunnel (AT/IT), Frankfurt Fernb. (DE)
Antwerpen (BE), Pajares (ES)

Lötschberg (CH)

Portocamba (ES)

Diabolo (BE)

Guadarrama (ES), Schlüchtern neu
Valico-, Cefalù-Tunnel (IT)

Wienerwald (AT), Finne-, Bibrat.

Katzenbergt., Rastatt,

Neubaustrecke Wendl.-Ulm

Osterbergtunnel

Spanien HGV 1,5 (+ 0,9) m

Pajares (ES) 1,4 (+ 1,3) m

Perthus (FR/ES) 1,55(+1,22) m

Großer Belt, Öresund (DK),

Dänemark (2004): 2 x 1,45 m

Abdalajis (ES) 2 x 1,5 m,

Lötschberg (CH) 1,5 (+ 1,5) m

Finnland 2 x 1,6, Ring Rail L. (FI)

Corga de Vela (ES) 3,26 m

Zentral Pyrenäen (ES/FR) 2 x 1,7 m

0 m

(Werte teils mit
Unsicherheit behaftet,

1 m

da aus Plänen oder
Fotos ausgemessen)

2 m

WIKIREAL.ORG

3 m

X (X): Breite mit Einbauten (o. Einb.), 2 x: Beidseitige Rettungswege, (+ X): + nutzbarer Serviceweg

Abstand der Rettungsstollen (m)

Abstand der Rettungsstollen

Doppelröhrige Eisenbahntunnel EU + Schweiz

WIKIREAL.ORG

Stand: 04.2024

China
max. laut Richtlinie
Rest der Welt

- Stuttgart 21 (DE)
- NBS Wendlingen-Ulm (DE)
- Frankfurt Fernbahn (DE)
- Katzenbergtunnel (DE)
- Rastatter Tunnel (DE)
- Finntunnel (DE)
- Schlüchterner T. (neu) (DE)
- Semmering Basistunnel (AT)
- Koralmtunnel (AT)
- Wienerwaldtunnel (AT)
- Valico Tunnel (IT)
- Cefalù Tunnel (IT)
- Saverne Tunnel (FR)
- Follo Line Tunnel (NO)
- Kallidromo Tunnel (GR)
- Bibratunnel (DE)
- Kaiser-Wilhelm-T. (neu) (DE)
- Portocamba Tunnel (ES)
- Osterbergtunnel (DE)
- Pajares Tunnel (ES)
- San Pedro (ES)
- Prado Tunnel (ES)
- Corga de Vela (ES)
- O Corno Tunnel (ES)
- High Speed 2 (GB)
- Eurotunnel (FR/GB)
- Malmö Citytunnel (SE)
- Abdalajis Tunnel (ES)
- FinEst Link (FI/EE)
- Brenner Basistunnel (AT/IT)
- Mont Cenis Basist. (FR/IT)
- Lötschberg-Basistunnel (CH)
- Ceneri Basistunnel (CH)
- Gotthard-Basistunnel (CH)
- Antwerp. Nord-Süd-Link (BE)
- Diabolo Tunnel Brüssel (BE)
- Großer Belt Bahntunnel (DK)
- Guadarrama Tunnel (ES)
- Perthus Tunnel (FR/ES)
- Ring Rail Line (FI)
- Shiziyang Tunnel (CN)
- Neuer Guanijiao-T. (CN)
- Taihangshan Tunnel (CN)
- Gaoligongshan Tunnel (CN)
- Hong Kong XRL (CN)
- High Speed Rail Study (AU)
- Tel Aviv-Jerusalem HGV (IL)
- Calif. High-Sp. R. (2012) (US)

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen



Alstom Coradia Stream HC, 921 Personen, 106 m



3.681 nach Inbetriebnahme



1.757 (Planfeststellung)

**Stuttgart 21,
NBS Wendlingen-Ulm**



1.373 Gotthard-Basistunnel (CH)

 = 50 Personen



1.033 Perthus-Tunnel (ES/FR)



929 Katzenberg-, Rastatter, Bibra-, Finnetunnel (DE)



715 Guadarrama-Tunnel (ES)

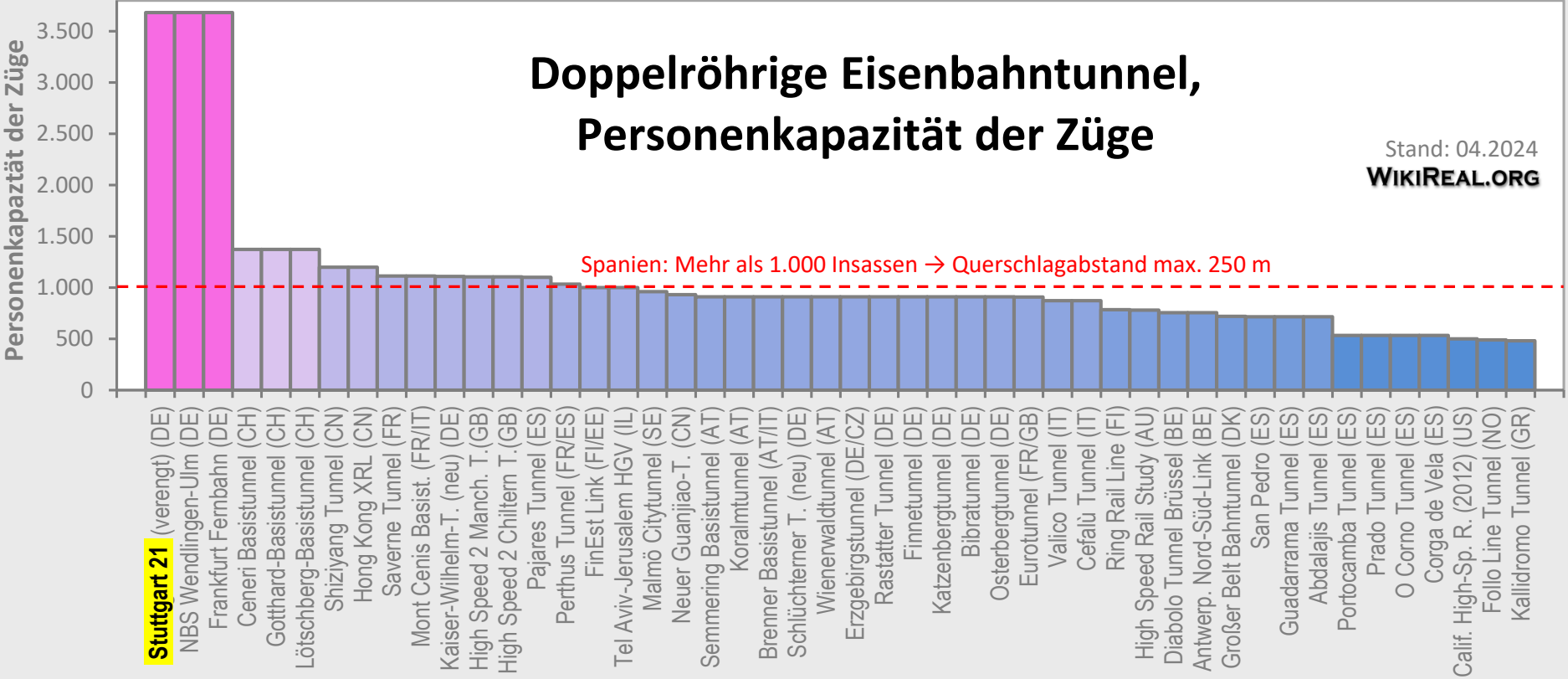
**Maximale Personenzahl
pro Zug im Tunnel**



489 Follo Line Tunnel (NO)

Doppelröhrige Eisenbahntunnel, Personenkapazität der Züge

Stand: 04.2024
WIKIREAL.ORG



Ausstieg im Tunnel: **Tödliche Personendichte!**

14.07.2010, **Loveparade Duisburg:**

Kritische Dichte ([wikipedia](#)) = **6 P/m²**

Planfeststellung, **7 Dostos** (188 m):

1.757 Personen / (188 m × 1,2 m) = **7,8 P/m²**

Inbetriebnahme, **Coradia Stream HC** (424 m):

3.681 Personen / (424 m × 1,2 m) = **7,2 P/m²**

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen

Die makroskopische Räumzeitberechnung ist etabliert und akzeptiert

- Kapazitätsanalyse zur Selbstrettung nach **vfdb-Leitfaden** etabliert:
 - **Sonderbauten wie Tunnel,**
 - Gebäude der „**Eisenbahnen des Bundes**“,
 - Bsp: • Tiefbahnhof S21, Bahnhofsumbauten • Freilassing u. • Kaufering
- Gleichartiger US-Standard **NFPA 130** (geringf. Unterschiede in Parametern)
 - **international** sehr verbreitet
 - Standard für die Evakuierungsberechnungen in **U-Bahnen**

Makroskopische Räumzeitberechnung

$$\text{Räumzeit } Z = A + P / (R \times F) + (S / v)$$

1. Reaktionszeit:

2 Min.

+ erster Ausstieg:

0,4 Min.

2. Strömung durch einen Engpass:

Personenzahl

(Rettungswegbreite bzw. Fluchttürbreite × spezifischer Fluss)

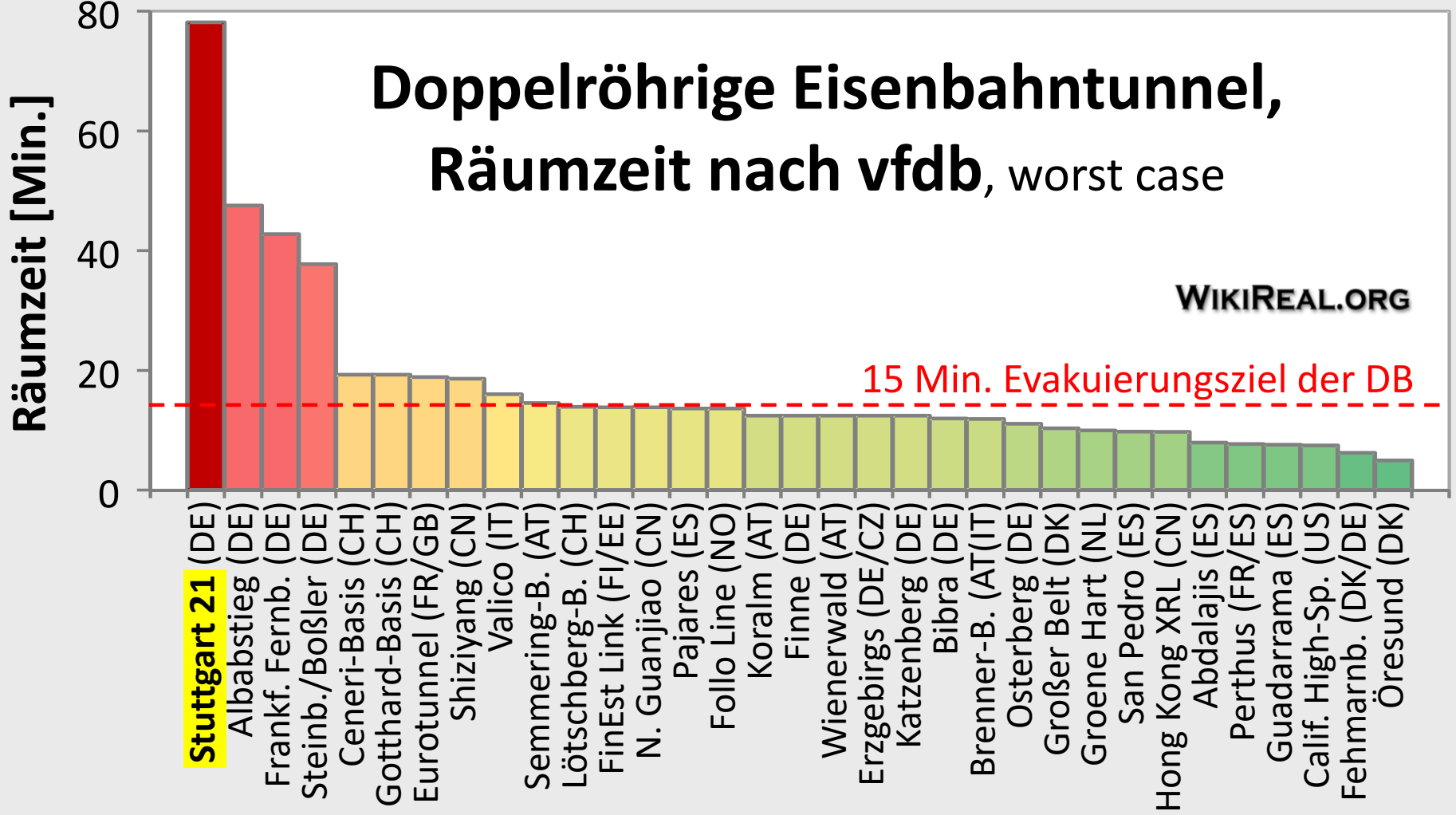
3. Freie Bewegung:

Strecke

Geschwindigkeit v

Doppelröhrige Eisenbahntunnel, Räumzeit nach vfdb, worst case

WIKIREAL.ORG



Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen

„Nach kurzer Zeit, etwa 15 Minuten, ist der Tunnel von giftigem Brandrauch erfüllt, der die Sicht nimmt. Dazu entsteht Hitze von bis zu 1200 Grad Celsius.“

(1) [06.07.2003, FAZ](#), „Notfallübung. Rettung aus einem verrauchten Bahntunnel“ (unter Notfallmanager Klaus-Jürgen Bieger, Neuer Mainzer Tunnel, 103 m² freier Querschnitt)

(2) DB AG, [Anwenderhandbuch](#) „Bemessungsbrände für S-Bahnen und den Gemischten Reisezugverkehr“, 21.06.2010, S. 30

4.6 Selbstrettungsphase

[...] lang. Sie kann kürzer oder auch länger als 15 Minuten nach Brandbeginn dauern. Jedoch kann als allgemeine Orientierung dienen, dass die Selbstrettungsphase in der Regel 15 Minuten nach Brandbeginn beendet ist [2]. Für die Dauer

“Personal protection” and “Object protection”. It is evident, that the protection of human lifes has the utmost priority. Personal protection consists of “Self-rescue” during the first 15 minutes after an incident and “External rescue” normally starting 15 minutes after the beginning of an incident. This is equally valid for all types of transportation tunnels. [...]

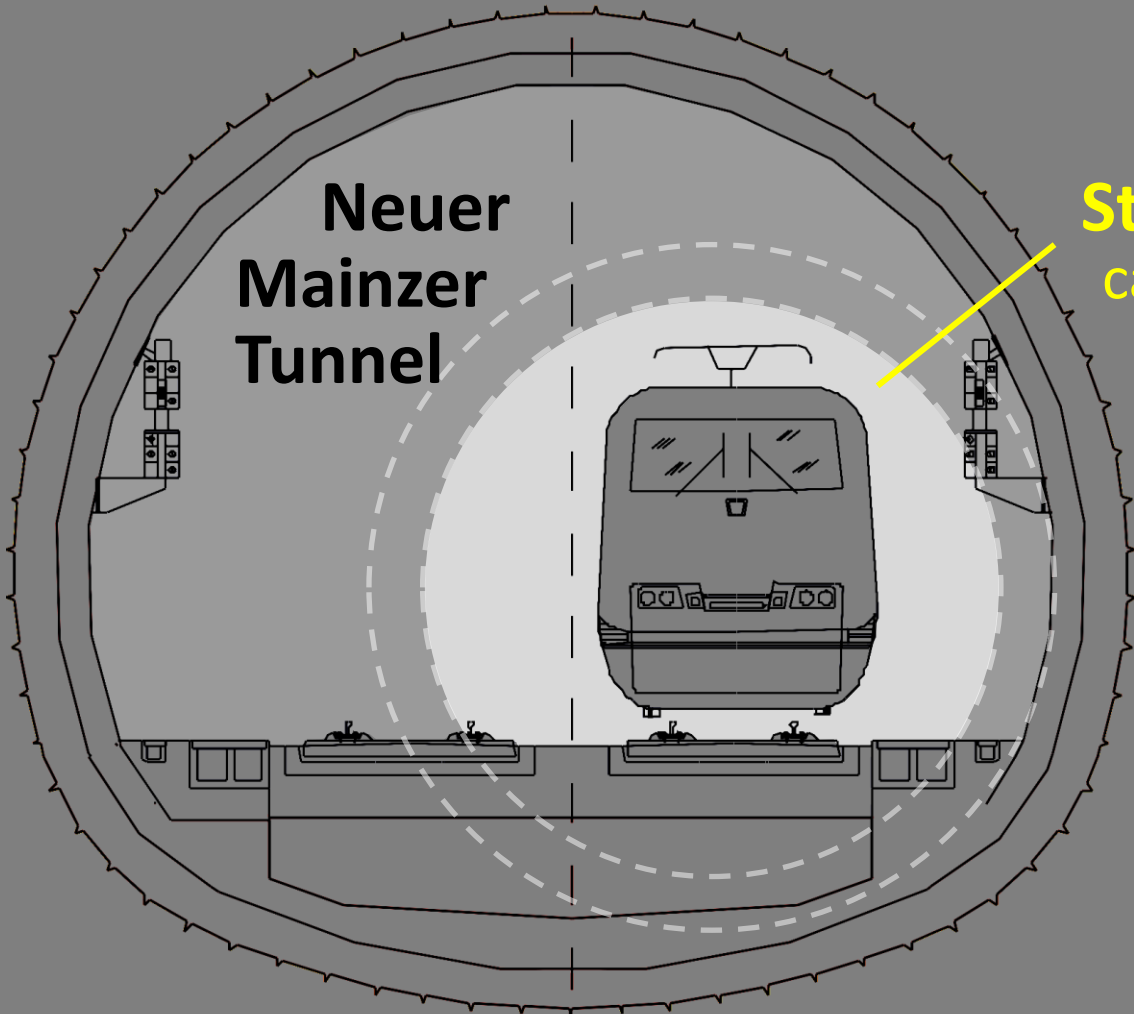
(3) Roland Leucker, „Underground Fire Safety in Germany“ ([ISTSS 2020](#) S. 49-64), S. 49

- großer Querschnitt erleichtert Intervention (und verraucht langsamer)

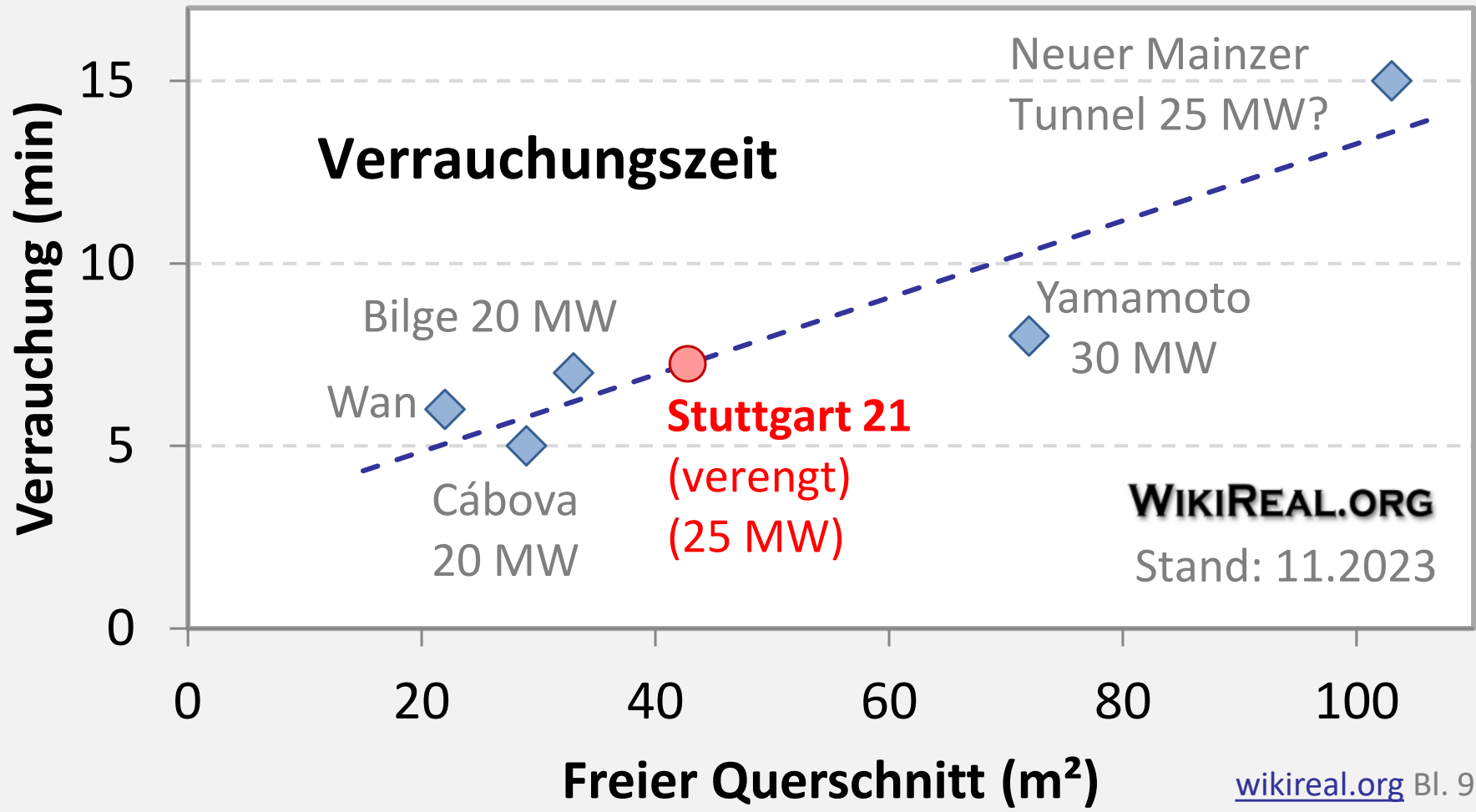
- kleiner Querschnitt (verraucht schneller, weniger Platz für Intervention)

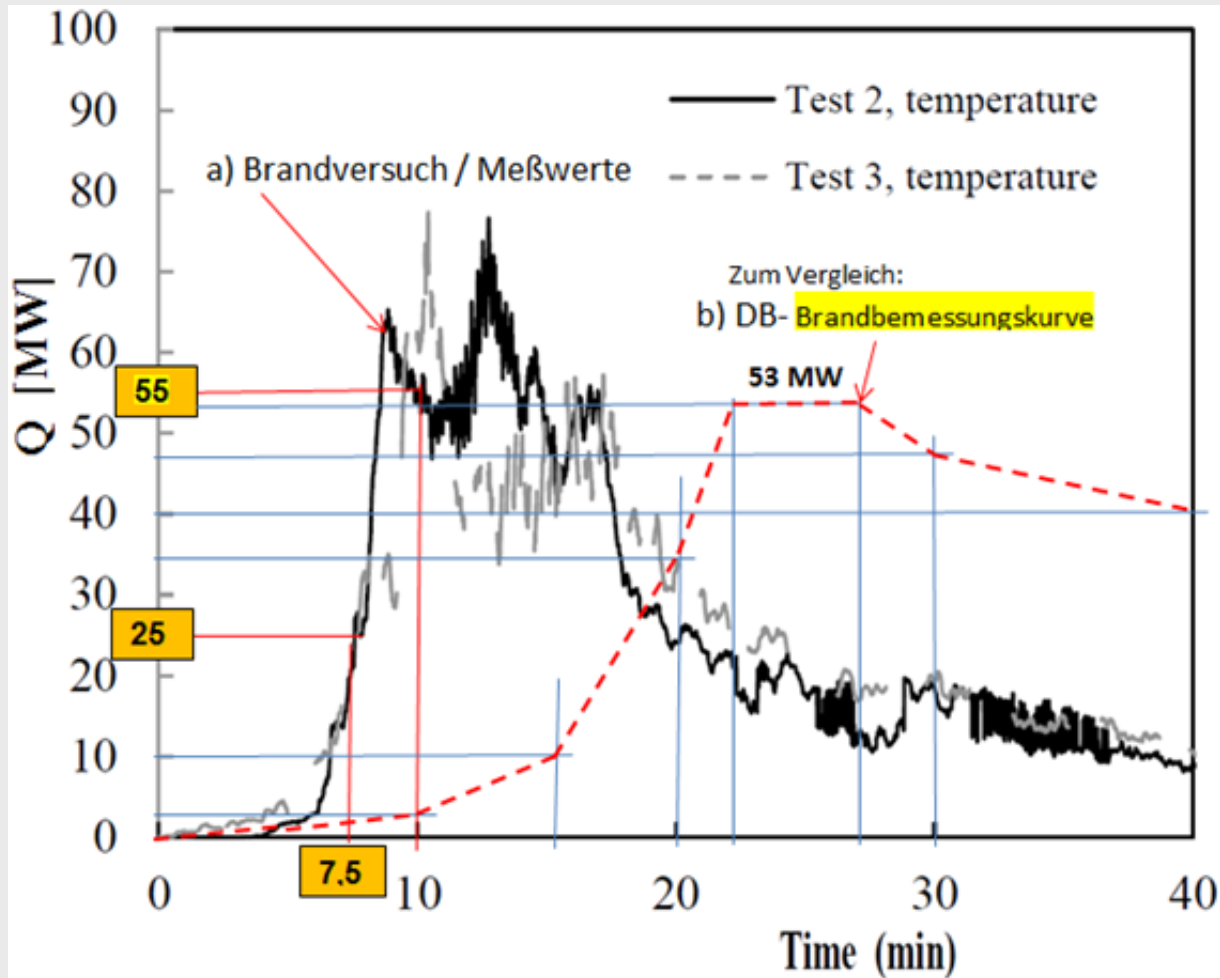
(4) DB Netze, [Frankfurt Fernbahntunnel](#), „Erläuterungsbericht zur Machbarkeitsstudie“, 22.02.2021, 10-mal auf S. 103-111 (Hervorhebungen hinzugefügt)

Neuer Mainzer Tunnel



Stuttgart 21
ca. 1/3 freier
Querschnitt
(-10 m² Zug)





8.12. Comparison of estimated HRR based on maximum ceiling gas temperature



12.10.2018 ICE-Brand bei Montabaur:
Vollbrand 7 Minuten nach dem auslösenden Kurzschluss
und 4 Minuten nach Halt des Zuges.

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen

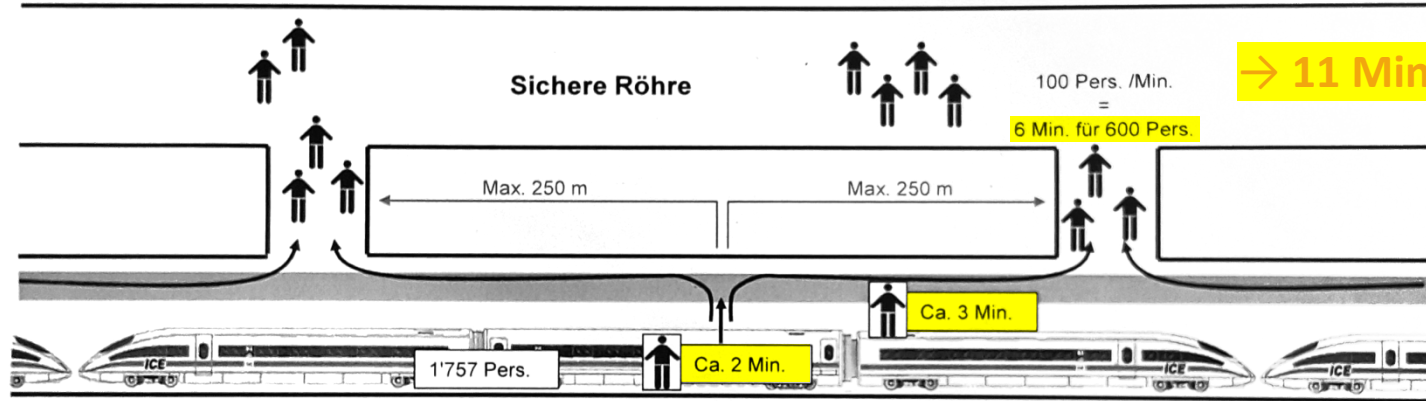
Tunnelrichtlinie Eisenbahn-Bundesamt, § 1.3

Für Tunnel ist ein Rettungskonzept aufzustellen, das die Selbst- und Fremdrerettung gewährleistet.

Die nach dem Rettungskonzept notwendigen Maßnahmen sind bereits während der Planung mit den zuständigen Stellen abzustimmen.

Die Ausgestaltung des Rettungskonzepts hat unmittelbaren Einfluss auf die bauliche Gestaltung des Tunnelbauwerks. Deshalb müssen die Einzelheiten vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens festgelegt sein.

Evakuierung eines Zuges im Tunnel



2016 ggü. EBA:

4 Min. 3 Min. 8 Min.

→ 15 Min. Räumzeit



2014 ggü. Feuerwehr:

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen

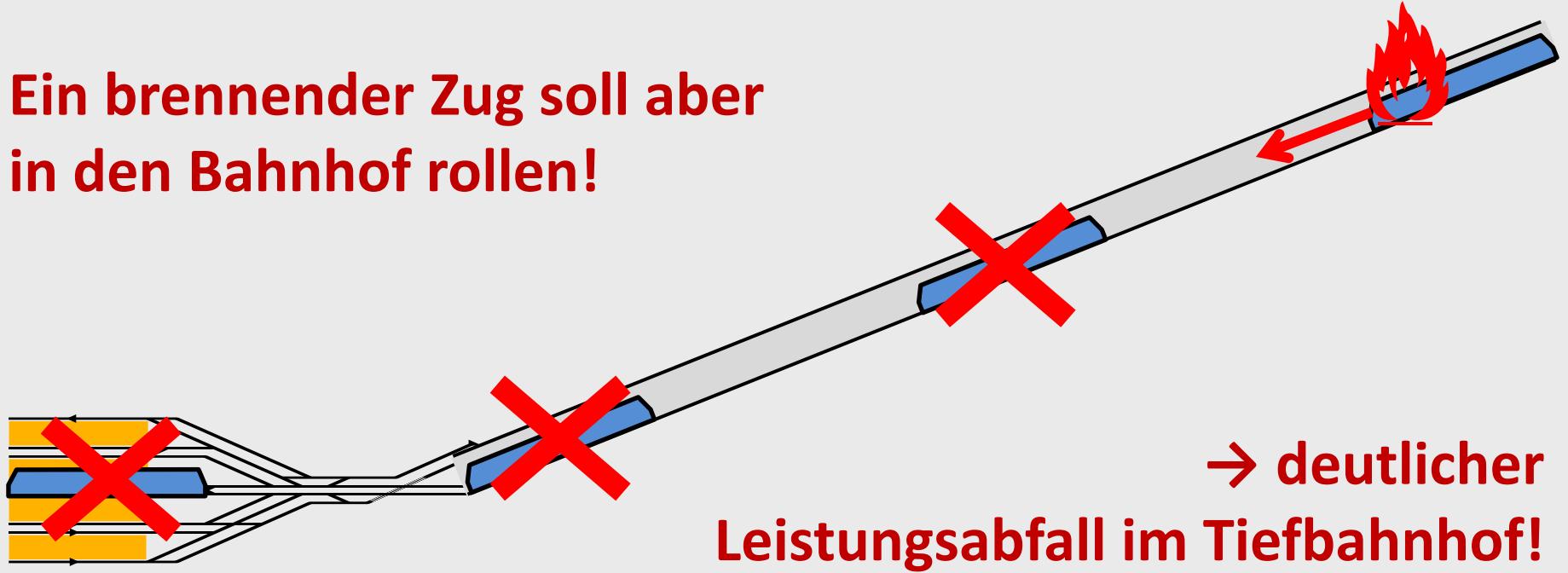
Bei ausreichender Längsneigung kann ein Zug aus dem Tunnel herausrollen, auch wenn die Versorgung mit elektrischer Energie z.B. durch die Folgewirkung eines Brandes bereits unterbrochen ist. Darüber hinaus stellt sich bei unterschiedlicher Höhenlage der Tunnelportale eine Kaminwirkung ein, die die Abführung von Rauch oder Abgasen begünstigt.

EBA Tunnelrichtlinie, „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“, 2008, S. 10

Tunnelrichtlinie

Stresstest: Bis zu 3 Züge im Fildertunnel!

**Ein brennender Zug soll aber
in den Bahnhof rollen!**



Bei der Einfahrt: Nur 1 Zug pro Tunnelröhre möglich!

**Ein brennender Zug soll im Zweifelsfall
auch rückwärts in den Bahnhof rollen!**



Auch bei der Ausfahrt: Nur 1 Zug pro Tunnelröhre!

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen

RTL



T+ Alte Gleise, viele Baustellen, wenig Personal Wie sicher ist der deutsche Schienenverkehr?

TAGESSPIEGEL

Von Thomas Wüpper
02.04.2023, 18:29 Uhr

Das Eisenbahn-Bundesamt und der DB-Konzern als Bauherr weisen auf Anfrage alle Vorwürfe zurück, Vorschriften seien bei den Genehmigungen missachtet worden. „Die Tunnel erfüllen sämtliche Sicherheitsanforderungen, das Eisenbahnbundesamt hat das Flucht- und Rettungskonzept für die Tunnel geprüft und genehmigt“, erklärt eine DB-Sprecherin. Ende 2025 soll das Tunnelprojekt S 21, dessen Kosten sich auf rund 10

3. Schutzziele

Es gelten die Schutzziele nach TSI SRT und EBA-Ril.

Für die Tunnelstrecken werden zusätzlich zu den genannten Vorgaben und den in der EBA-Richtlinie festgelegten Anforderungen folgende Schutzziele definiert:

- Bei einem Ereignis in einem Tunnelabschnitt ist ein Eindringen von Rauch in die Bahnhofshalle zu vermeiden.

Zur Durchführung einer schnellen und sicheren Evakuierung aller von einem Ereignis Betroffenen sind außerdem die zur Entfluchtung nutzbaren Wege, Treppenanlagen, Ausgänge usw. hinreichend zu dimensionieren und zu kennzeichnen.

Die Rettungswege in Tunneln dienen vorwiegend der Selbstrettung.



DZSF-Studie

Untersuchung der Auswirkungen unterirdischer Verknüpfungsstellen auf Neubaustrecken

am Beispiel des deutschen Brenner-Nordzulaufs

Generell muss es aber im Notfall **an jeder beliebigen** Stelle des Tunnels möglich sein, einen brennenden Zug zu verlassen und einen sicheren (d. h. vor Rauch, Gasen und extremer Hitze geschützten) Raum aufzusuchen.

Der Bau separater Tunnelröhren für jede Fahrtrichtung ermöglicht es, die jeweils nicht betroffene Röhre als sicheren Raum zu nutzen. Dazu müssen die beiden Hauptröhren in regelmäßigen Abständen über Querschläge miteinander verbunden werden. Der **Abstand zwischen den Querschlägen** und die **Gestaltung der Rettungswege** muss so gestaltet sein, dass **alle betroffenen Personen** die sicheren Bereiche auch bei starker Rauchentwicklung und kurzzeitiger Einwirkung giftiger Gase und Dämpfe **noch aus eigener Kraft** erreichen können.

(4) Betriebstechnische Ausstattung zur Selbst- und Fremdrettung

Zur Selbstrettung sind an jeweils einem Querschnittsrand der eingleisigen Tunnel Fluchtwege mit einer Mindestbreite von 1,20 m und einer lichten Mindesthöhe von 2,20 m vorgesehen. Sie sind eben und hindernisfrei ausgestaltet, ausreichend beleuchtet und mit Handläufen gesichert, so dass auch bei schlechter Sicht (z.B. im Falle starker Rauchentwicklung) eine Orientierung möglich ist. Damit entsprechen sie der Anforderung der Tunnelrichtlinie (Nr. 2.2). Die weitergehende Forderung nach einer Verbreiterung der Fluchtwege ist daher zurückzuweisen. Wie die Vorhabenträgerin glaubhaft dargelegt hat, belegen Erfahrungen aus Übungen zu Tunnelereignissen, dass fliehende Personen in dem Bereich neben einem Zug fast ausschließlich hintereinander hergehen, obwohl die Fluchtwegbreite ein Überholen zuließe. Da zudem die befahrbaren Tunnel mit einer

[PFA 1.2 Fildertunnel, Planfeststellungsbeschluss, 19.08.2005, S. 303](#)

Grenzwertiges Antwortverhalten von EBA und DB

1. **Pauschale/zusammenfassende Antworten**, Einzelfragen übergangen
2. Verweis auf Anlage 10 Rettungskonzept, dort zur Selbstrettung nur:
 - **Mindestbreite Rettungsweg**
 - Dimensionierung nach Personenzahl (wird aber nie umgesetzt)
 - **Höchstabstand Rettungsstollen**
 - **2. Röhre als sicherer Ort**
3. EBA: Richtlinie verlangt **keine Leistungsvorgabe** bzw. keine Zeit- oder Personenvorgaben
4. **Nichtbeantwortung kritischer Fragen:**
 - DZSF, • Personenzahl (EBA: Bahn fragen), • Zeiten,

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 5. Senat,
5 S 1693/21, 21.11.2023, Rn. 52:

Dies ist vorliegend nicht der Fall. Denn der Gesetzgeber ist seiner Schutzpflicht nachgekommen, indem er insbesondere durch die in § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG normierte Pflicht, die betroffenen Belange einer Abwägung zu unterziehen, einen rechtlichen Rahmen geschaffen hat, in dem den durch Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG geschützten Rechten des Einzelnen hinreichend Geltung verschafft wird (vgl. Senatsurteil vom 30.9.2020 - 5 S 969/18 - juris Rn. 65). Dass § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG hinter dem geforderten Schutzniveau zurückbleiben soll, wird von den Klägern zu 2 bis 4 nicht ansatzweise erläutert.

→ Dagegen, dass das EBA die Selbstrettung nicht prüft, können Individuen nicht klagen, weil das EBA gesetzlich verpflichtet ist, die Selbstrettung zu prüfen!?

Weitere Schlussfolgerungen aus dem Urteil

- Da das **EBA die Sicherheit der Allgemeinheit prüft** – auch auf Basis der **Zustimmung der Feuerwehr** – dürfen in Deutschland Individuen nicht dagegen klagen.
- Es sei denn, sie hätten eine **unmittelbare Betroffenheit**. Dazu müssten sie aber **im Tunnel wohnen**.
- **Erst wenn ein Mensch zu Schaden gekommen ist** und den Unfall überlebt, könnte er evtl. gegen die Planfeststellung klagen.

→ **Der Gesetzgeber hat also dem EBA die „License to kill“ erteilt.**

→ **Wer die Feuerwehr erfolgreich täuscht, darf lebensgefährlich bauen.**

Feuerwehr/TÖBs* im Genehmigungsverfahren betrogen

Auch gegenüber der Öffentlichkeit

1. „**Breiteste Fluchtwege**“ in der EU
2. Rettungsstollenabst. „**500 m Norm**“
3. „**Maximal 250 m**“ Fluchtweg
4. Tunnel „**so sicher wie woanders**“
5. „**Natürliche Entrauchung**“ Vorteil
6. „**Kapselung technischer Anlagen**“
7. „**Notlauf**“-Eigenschaften

Arbeitskreis Brandschutz 22.01.2014

8. **Folie 11**: Evakuierung in **11 Minuten**,
9. durch „**Simulation bestätigt**“,
10. **Darstellung** grob täuschend,
11. FW bekam die **Simulation nie zu sehen**
12. „**Vorgabe**“ Fluchttürbreite 2 m
13. **Verweigerung** Prüfung Rauchübertritt
14. **Verweigerung** Vorstell. Rettungskonzept
15. Arbeitskreis-**Protokoll bereinigt** um Kritik

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023

9. Nachbessern möglich?

10. Kernaussagen

Keine Nach- besse- rungen möglich!

4. Die Beigeladene hält schließlich daran fest, dass die von den Klägern geforderten **baulichen Ergänzungen letztlich nicht realisierbar** sind. Auch das **nachträgliche Herstellen von Verbindungsbauwerken ist nicht ohne Weiteres möglich.** Der klägerische Vortrag zeugt von technischem Unverständnis. Es ist zwar richtig, dass die Herstellung der Verbindungsbauwerke im Nachgang zum Vortrieb in den Hauptröhren erfolgt. Hierfür werden jedoch bereits beim Vortrieb der Hauptröhren Vorbereitungen getroffen. Im Fall des Fildertunnels befinden sich die meisten Verbindungsbauwerke im Bereich der Tübbingbauweise. Um nach Herstellung der Tunnelröhre die Öffnung für die Verbindungsbauwerke vorzunehmen, mussten die betroffenen Bereiche mit **Sondertübbing** ausgekleidet werden. Diese weisen eine erhöhte Betongüte sowie einen erhöhten Bewehrungsgehalt auf, um die zusätzlichen Kräfte, die beim Öffnen der Tunnelschale wirken, aufnehmen zu können. Schriftsatz RA Schütz für VGH BW, 5 S 1693/21, 19.10.2023, S. 7

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?

10. Kernaussagen

Kernaussagen

1. Dass die „Selbstrettung gewährleistet“ ist, wurde **nie geprüft**
2. **EBA und Bahn** wissen um **Dimensionierung nach Personenzahlen**
3. Die **Bahn** weiß um **schnellere Verrauchung**, handelt aber nicht danach
4. **Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21** (da irreparabel)
5. Rechtlich hat das **EBA** die „**License to kill**“
6. Wer die **Feuerwehr erfolgreich täuscht** (was bei S21 umfassend geschah) **darf lebensgefährlich bauen**
7. Internationaler Tunnelvergleich – **das Geisterfahrerproblem**: Sind die S21-Tunnel oder **alle anderen 50+ internationalen Tunnel** falsch ausgelegt?
8. **EBA und DB stellen sich nicht der Diskussion**, widersprechen sich selbst!
→ **Die Bürger müssen selbst für ihre Sicherheit sorgen.**

Professioneller Faktencheck

- Professionelle Moderation
- Öffentlich übertragen, Videoaufzeichnung
- Abstimmung zu Themen und Dokumenten
- Metaplan-Technik
- Belege für sämtliche Aussagen
- Arbeitsgruppen + Folgetermine bei Bedarf