

Pressemitteilung

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

Das Faktencheckportal WikiReal.org, das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 sowie die projektkritischen Ingenieure22 informierten in der heutigen Pressekonferenz in Stuttgart über den mangelnden Brandschutz in den Zulauftunneln des Bahnprojekts Stuttgart 21 (S21). Sie halten eine Inbetriebnahme für ausgeschlossen. Die Deutsche Bahn AG wie auch die Genehmigungsbehörde Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hatten zu keiner Zeit die Anforderung der Tunnelrichtlinie, dass die „Selbstrettung gewährleistet“ sein muss, hinreichend geprüft. Insbesondere auch nicht, nachdem für die Inbetriebnahme für 2,5 Mrd. Euro Züge mit verdoppelter Personenkapazität angeschafft wurden.

Dr. Christoph Engelhardt von WikiReal.org wies darauf hin, dass bei halbiertes Rettungswegbreite und einer Personenkapazität der Züge rund vierfach über dem Üblichen in so langen Tunneln eine Evakuierung nicht rechtzeitig möglich ist. Denn durch die verengten Querschnitte holt auch der Rauch die Fliehenden etwa doppelt so schnell ein, wie von den Planern angenommen. Engelhardt: „Eine Inbetriebnahme mit den geplanten Zügen unter Einhaltung der Brandschutz-Standards ist ausgeschlossen.“ Insbesondere nachdem der Bahnanwalt im VGH-Verfahren Nachbesserungen aus statischen Gründen ausgeschlossen hat. Weltweit werden vergleichbare Tunnel gleich in mehreren Parametern für Abermillionen Euro extra sehr viel sicherer gebaut. Sie erreichen alle ein um Faktoren höheres Sicherheitsniveau. Engelhardt spricht vom „Geisterfahrerproblem“: „Entweder sind die S21-Tunnel falsch ausgelegt oder aber alle anderen mehr als 50 internationalen Tunnel.“

Dipl. phys. Roland Morlock von den Ingenieuren22 weist auf die betrieblichen Rückwirkungen des Brandschutzes hin: „Das Brandschutzkonzept sieht die Weiterfahrt bzw. das Rollen eines brennenden Zuges in den Tiefbahnhof vor. Dazu müsste aber sowohl der Tunnel wie auch ein entsprechendes Bahnsteiggleis im Bahnhof ständig freigehalten werden. Der anvisierte Hochleistungsbetrieb mit drei Zügen gleichzeitig im Tunnel ist nicht bei sicherer Betriebsführung nicht möglich. Mit der Beschränkung auf einen Zug im Tunnel sinkt die Leistung des Bahnhofs auf unter 30 Züge pro Stunde, damit sind weder die geplanten Fahrpläne noch der heutige Verkehr darstellbar.“

Auf Anfragen antworten Bahn und EBA, der Brandschutz erfülle die Sicherheitsanforderungen und sei regelkonform genehmigt, ohne aber bspw. die Dimensionierung der Rettungswege nach der Personenzahl vorlegen zu können. Dass aber Bahn und EBA sehr genau wissen, dass das schon zur Planfeststellung nötig gewesen wäre, zeigen neu aufgetane Dokumente.

Dieter Reicherter, Vorsitzender Richter am Landgericht a.D., Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 fasst das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Mannheim (VGH) vom 21.11.2023 zum Tunnelbrandschutz zusammen. Der VGH hatte nicht den Brandschutz in der Sache verhandelt, lediglich die Klagebefugnis der Kläger: „Dagegen, dass das EBA die Selbstrettung nicht prüft, können Individuen nicht klagen, weil das EBA gesetzlich verpflichtet ist, die Selbstrettung zu prüfen.“

Engelhardt übersetzt dieses Urteil so: „Der Gesetzgeber hat damit dem EBA die »License to kill« gegeben. Eine weitere Schlussfolgerung ist: Wer die Feuerwehr erfolgreich täuscht, darf lebensgefährlich bauen. Und wir können belegen, dass die Zustimmung der Feuerwehr in sämtlichen wesentlichen Punkten des Tunnel-Brandschutzes nur durch Betrug erreicht wurde.“

Dipl. Geogr. Joris Schoeller, Pressesprecher von WikiReal.org schließt: „Wir Kritiker stehen jederzeit für einen professionellen und öffentlichen Faktencheck zur Verfügung, um alle offenen Punkte zu klären. Dem steht nichts im Wege – außer die Projektumsetzer hätten etwas zu verbergen.“

Referenzen zu sämtlichen Sachaussagen finden sich auf den Folien der Pressekonferenz.

V.i.S.d.P:

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317
0176 96936959

Kontakt:

Joris Schoeller
0172 7464418
presse@wikireal.org**Ingenieure 22**