

## Tätigkeitsbericht WikiReal gGmbH 2018

2018 setzte sich die Aufklärungsarbeit von WikiReal.org fort. Weiterhin hatte Stuttgart 21 den thematischen Hauptanteil, mit wesentlichen Arbeiten zum Thema Brandschutz und Hochwasserrisiko. Hinzu kamen weitere Fortschritte zur 2. Stammstrecke in München und etwa auch beim Thema Meinungsmache. Damit wurden die Satzungszwecke der Förderung der Volksbildung, der Demokratie und der Wissenschaft weiter verfolgt. Das Faktencheck-Portal WikiReal.org bietet dabei die Internet-Plattform zur Förderung des bürgerschaftlichen Engagements. Die Ergebnisse werden nach Möglichkeit in die Öffentlichkeit, in politische und Verwaltungsverfahren eingebracht.

Am Beginn des Jahres stand ein Treffen mit Stuttgarts Branddirektor Dr. Frank Knödler zu den Unzulänglichkeiten im S21-Brandschutz gemeinsam mit den Ingenieuren 22. Vorgestellt wurden Simulationen und Berechnungen zu Entfluchtung und Verrauchung im Tiefbahnhof und den Tunneln. Besondere Beachtung fand der Nachweis, dass im Unterschied zu Stuttgart 21 international fast alle Tunnel die Mindestanforderungen an Rettungswegbreite und Abstand der Fluchttunnel übertreffen.

Der Vergleich mit internationalen Tunnelprojekten wurde in der Folge in einer enorm aufwändigen monatelangen Recherche im Rahmen eines eigenen WikiReal-Projekts entsprechend dem Satzungszweck zur Förderung der Wissenschaft deutlich ausgeweitet. Diese Darstellung ist die erste ihrer Art. Derartiges gibt es noch nicht, trotz des offensichtlichen Nutzens für die Plausibilisierung der Sicherheit einer Neuplanung. Dieser Vergleich erbrachte den beunruhigenden Nachweis, dass die S21-Tunnel in der Kombination aller Risikofaktoren wie Tunnelquerschnitt, Rettungswegbreite, Steigung, Fluchttunnelabstand und Anzahl der Reisenden pro Zug um einen Faktor 5 bis 20 gefährlicher sind als Referenzprojekte bzw. best practice-Beispiele.<sup>1</sup> Hierüber wurde auch die Branddirektion erneut in Kenntnis gesetzt.

Der Erfolg des Tunnelvergleichs hat ein weiteres WikiReal-Projekt angeregt. So sollen in gleicher Weise auch die Schlüsselparameter der Bahnsteige von internationalen Bahnstufenbauten ebenfalls zum Satzungszweck der Förderung der Wissenschaft gesammelt und mit der S21-Planung verglichen werden.

Im Juni wurde ein zu weiten Teilen auf Vorarbeiten von WikiReal.org basierendes Gutachten<sup>2</sup> zum Überflutungsrisiko im Tiefbahnhof und seinen Zulauf-tunneln vorgestellt.<sup>3</sup> Es entstand in Zusammenarbeit mit Hans Heydemann von den Ingenieuren 22 und im Auftrag des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21. Das auch auf der Montags-Demo<sup>4</sup> vorgestellte Fazit war: „Die Katastrophe ist absehbar“.<sup>5</sup> Die verringerte Kapazität der für Stuttgart 21 gedückerten Abwasserkanäle und der bis zu 6 Meter hohe Wall des Bahnhofsdachs im Tal, der nur noch eine minimale Abfluss-„Rinne“ übrig lässt, nehmen dem bisherigen Hochwasserabfluss bei Starkregen alle Reserven. Obwohl nur noch 1/9 des bisherigen Abflussquerschnitts verbleibt und selbst entsprechend den Angaben der Stadt Stuttgart dabei kein Spielraum für die Klimavorsorge ist, schließt die Stadt, dass sich das Risiko nicht erhöht. Dabei ist Stuttgart die deutsche Großstadt mit dem höchsten Starkregenrisiko. Bei einer der für Stuttgart typischen mehrmals pro Jahrhundert auftretenden Sturzfluten können hunderte Reisende bei dem Volllaufen von Klett-Passage, U- und S-

Bahn sowie möglicherweise auch dem Tiefbahnhof in Lebensgefahr geraten. Hinzu kommt die geplante automatische Flutung des Tiefbahnhofs und seiner Zulauftunnel über Notflutöffnungen, wenn der Grundwasserspiegel nach Dauerregen ansteigt. Die unterirdischen Verkehrsanlagen am Hauptbahnhof wären auch dann für Monate nicht nutzbar mit katastrophalen Auswirkungen auf den öffentlichen Nah- und Fernverkehr. Anfragen von C. Engelhardt an das Tiefbauamt der Stadt Stuttgart sowie der Fraktion SÖS-LINKE-PluS an den Oberbürgermeister legten mehrere weitere Schwächen in der Argumentation des Tiefbauamts offen, denen weiter nachgegangen wird.

Ende Oktober konnten dann die gesammelten Analysen zum Stuttgart 21-Brandschutz inklusive der neuen Vergleiche mit internationalen Tunnelprojekten auf WikiReal.org in einem großen Gutachten<sup>6</sup> wieder in Zusammenarbeit mit Hans Heydemann und dem Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 mit Pressekonferenz und Vortrag am Abend im Rathaus präsentiert<sup>7</sup> werden.<sup>8</sup> In der Arbeit werden die Richtlinienverstöße zum Brandschutz bilanziert: Im Tiefbahnhof bestehen Engpässe in den Personenzugängen sowohl im täglichen Betrieb wie auch in den Fluchtwegen, die Rauchabdrängung kann so wie geplant nicht funktionieren. Vor allem werden für die Evakuierung im Widerspruch zur ausdrücklichen Anforderung des EBA-Leitfadens auf einem Bahnsteig nur halb so viele Reisende angesetzt, wie mit den geplanten Betriebsprogrammen für Stuttgart 21 anzusetzen sind. Die Annahmen im Brandschutz sind also nicht vereinbar mit der für den Bahnhof geforderten Kapazität, so dass es dem Projekt entweder an der Sicherheit oder der Planrechtfertigung (also den „verkehrlichen Verbesserungen“) fehlt.

Insbesondere auch die Zulauftunnelröhren mit zusammengenommen rund 60 km Länge verstoßen gegen die Richtlinienvorgaben. Praktisch in sämtlichen sicherheitsrelevanten Parametern belegen sie gleichzeitig Höchststrisikoplätze. Per Ausnahmegenehmigungen wurden die Tunnelquerschnitte stark verengt und eine Steigung, doppelt so hoch wie sie der Standard maximal vorsieht. Außerdem müssen im geplanten Regionalverkehr rund doppelt so viele Reisende pro Zug evakuiert werden wie in vergleichbaren Tunneln. Dennoch wurden für die Rettungswegbreite und den Abstand der Notfluchtunnel nur die Mindestanforderungen angesetzt. Das von der Richtlinie darüber hinaus geforderte funktionierende Rettungskonzept war in der ursprünglichen Genehmigung nicht einmal ansatzweise nachgewiesen oder geprüft worden und die zur 18. Planänderung vorgelegte Handrechnung ist nicht belastbar. Tatsächlich werden die Tunnel im Katastrophenfall für viele hundert Menschen zur Todesfalle werden.

Das Gutachten wurde vom Aktionsbündnis an den Bahn-Aufsichtsrat und -Vorstand sowie das EBA mit der Bitte um Stellungnahme gesandt. Die DB verwies lediglich auf die schon erteilte Genehmigung und skizzierte erneut das Brandschutzkonzept, ging aber nicht auf die im Gutachten dokumentierten unzweifelhaften Richtlinienverstöße des Konzepts ein. Sie spricht von einer „eingehenden Prüfung“ des Gutachtens, zieht aber keinen der dort begründeten Kritikpunkte in Zweifel, was als unausgesprochene Bestätigung der Kritik gewertet werden kann. Das EBA wiederholte in seiner Antwort nur die allgemeinen Anforderungen an ein Genehmigungsverfahren und verwies darauf, dass ja ein anerkannter (aber von der DB bezahlter) Brandschutzgutachter das Konzept abgenommen habe und dass die Inbetriebnahmegenehmigung noch ausstehe.

Die fachliche Kritik an der 2. Stammstrecke in München wurde erheblich vertieft und im Wiki dokumentiert,<sup>9</sup> insbesondere auch die Analyse der Verfahrensmängel. Die Ergebnisse flossen auch ein in den in der Zeitschrift Lunapark veröffentlichten Vergleich mit Stuttgart 21.<sup>10</sup> Dabei wurden die zahlreichen Parallelen der beiden Unsinnprojekte herausgearbeitet, insbesondere auch in Bezug auf das Versagen demokratischer Verfahren.

Im Wiki wurde auch das Thema „Meinungsmache“ wesentlich ergänzt<sup>11</sup> und bspw. beim Unterthema und WikiReal-Projekt „Krieg gegen den Terror“<sup>12</sup> die Auswertung wissenschaftlicher Arbeiten zum Thema deutlich erweitert. Ausgebaut wurde auch die Seite Schlauer\_Fernsehen/Netztipp.

Hinzu kamen weitere Analysen und Zuarbeiten, die auf WikiReal.org-Themen wie der S21-Leistungskritik basieren oder später noch im Wiki veröffentlicht werden sollen. So wurde die Anhörung im Bundestagsverkehrsausschuss vom 11.06.2018 zu „Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21“<sup>13</sup> ausgewertet und zahlreiche Falschaussagen aber auch bemerkenswerte Insidergeständnisse identifiziert. Auch der Widerspruchsbescheid des Regierungspräsidiums Stuttgart zum 4. Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 wurde ausgewertet. Er erscheint als Beispiel von Behördenwillkür, da praktisch sämtliche Begründungen des Widerspruchs ohne Ansehen der Sache übergangen wurden. WikiReal-Ergebnisse wurden in das Anzeigeverfahren in Berlin gegen DB-Verantwortliche eingebracht. Und es wurde Akteneinsicht genommen beim Regierungspräsidium Stuttgart im Rahmen des WikiReal-Projekts zur Klärung der Hintergründe von Prof. Heimerls Auslegung des S21-Betriebsprogramms.

In Richtung Öffentlichkeit wurde auch an dem Appell an Bundeskanzlerin Merkel, der in einer ganzseitigen Anzeige in der FAZ gipfelte, gearbeitet.<sup>14</sup> Hinzu kam umfangreiche Pressearbeit zu S21-Brandschutz und -Hochwasserrisiko sowie der 2. Stammstrecke in München, aber außerhalb der Gutachtenvorstellungen mit Pressekonferenzen war dies nur vereinzelt erfolgreich.<sup>15</sup>

Formal schied Joris Schoeller am 07.11.2018 als Teilhaber und Geschäftsführer der WikiReal gGmbH aus privaten Gründen aus, bleibt aber dem Portal erhalten als Mitarbeiter, sowohl ehrenamtlich als auch im Rahmen von WikiReal-Projekten.

Garching, 22.02.2019

gez. Dr. Christoph Engelhardt

**Einzelnachweise** (sollten Links mit der Zeit veralten, hilft oft eine Suche unter [web.archive.org](http://web.archive.org))

- <sup>1</sup> [wikireal.org/wiki/Stuttgart\\_21/Brandschutz/Tunnelvergleich](http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Brandschutz/Tunnelvergleich)
- <sup>2</sup> Hans Heydemann, Christoph Engelhardt, „Überflutungsrisiken durch Stuttgart 21“, 25.05.2018 (pdf [parkschuetzer.de](http://parkschuetzer.de))
- <sup>3</sup> 04.06.2018, [parkschuetzer.de](http://parkschuetzer.de), „Studie zu Überflutungsrisiken bei Stuttgart 21 vorgestellt. Die Katastrophe ist absehbar“
- <sup>4</sup> 04.06.2018, [bei-abriss-aufstand.de](http://bei-abriss-aufstand.de), Rede von Dr. Christoph Engelhardt, Faktencheck-Portal WikiReal.org, auf der 418. Montagsdemo am 4.6.2018 „Überflutungsrisiken durch Stuttgart 21 oder: Schöner absaufen mit dem Tiefbahnhof!“
- <sup>5</sup> 04.06.2018, [swr.de](http://swr.de), „S21-Gegner machen mobil“  
04.06.2018, [stuttgarter-zeitung.de](http://stuttgarter-zeitung.de), „Gegner warnen vor Überflutungsrisiken infolge des Bahnprojekts“  
04.06.2018, SWR Aktuell 18 Uhr, „Erhöhtes Überflutungsrisiko bei Stuttgart 21“ (Video [youtube.com](http://youtube.com))  
05.06.2018, [taz.de](http://taz.de), „Bahnhofshallenbad 21“  
06.06.2018, [kontextwochenzeitung.de](http://kontextwochenzeitung.de), „Wasser Marsch!“

- <sup>6</sup> Hans Heydemann, Christoph Engelhardt, „Risiken und Auswirkungen eines Brandes bei Stuttgart 21 und Bewertung des aktuellen Brandschutzkonzepts der DB AG“, 2. überarbeitete Auflage, 11.2018 (pdf [wikireal.org](http://wikireal.org))
- <sup>7</sup> 29.10.2018, [kopfbahnhof-21.de](http://kopfbahnhof-21.de), „Neues Gutachten: Risiken und Auswirkungen eines Brandes bei Stuttgart 21“ (Video Pressekonferenz [youtube.com](https://www.youtube.com), Video Abendveranstaltung [youtube.com](https://www.youtube.com))
- <sup>8</sup> 29.10.2018, [stuttgarter-zeitung.de](http://stuttgarter-zeitung.de), „Nach ICE-Brand in Montabaur. S-21-Kritiker nehmen Brandschutz ins Visier“  
 29.10.2018, [swrmediathek.de](http://swrmediathek.de), SWR Aktuell, 19:30 Uhr, ab Min. 18:34  
 29.10.2018, [regio-tv.de](http://regio-tv.de), „Scharfe Kritik an S21-Brandschutz“  
 30.10.2018, [taz.de](http://taz.de), „Mängel an Stuttgarter Bahnhofprojekt. Scheitert Stuttgart 21 am Brandschutz?“  
 31.10.2018, [jungewelt.de](http://jungewelt.de), „Todesfalle Tiefbahnhof“
- <sup>9</sup> [http://wikireal.org/wiki/2.\\_Stammstrecke\\_München](http://wikireal.org/wiki/2._Stammstrecke_Muenchen)
- <sup>10</sup> Christoph Engelhardt, „Nichts gelernt! Mit Münchens 2. S-Bahn-Stammstrecke wiederholt sich das Desaster von Stuttgart 21“, in: Lunapark21 extra 18/19 2018, S. 44-48 (pdf [wikireal.org](http://wikireal.org), s.a. [grueneliga.de](http://grueneliga.de))
- <sup>11</sup> <http://wikireal.org/wiki/Meinungsmache>
- <sup>12</sup> [http://wikireal.org/wiki/Krieg\\_gegen\\_den\\_Terror](http://wikireal.org/wiki/Krieg_gegen_den_Terror)
- <sup>13</sup> 11.06.2018, 14.30 Uhr, Paul-Löbe-Haus, E 400, Öffentliche Anhörung zum Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21“, Drucksache 19/480 ([bundestag.de](http://bundestag.de))
- <sup>14</sup> 15.01.2018, [nachdenkseiten.de](http://nachdenkseiten.de), „Appell der 160. Ein Appell aus Verkehrswissenschaft, Politik, Kultur und Gesellschaft an Angela Merkel: »Stoppen Sie Stuttgart 21 jetzt!«“ (s.a. [kopfbahnhof-21.de](http://kopfbahnhof-21.de))  
 28.09.2018, [stuttgart21-ausstieg-jetzt.de](http://stuttgart21-ausstieg-jetzt.de), „Appell an den Bundestag: »Stoppen Sie Stuttgart 21 jetzt!«“ (Appell als pdf [stuttgart21-ausstieg-jetzt.de](http://stuttgart21-ausstieg-jetzt.de)).  
 29.09.2018, [nachdenkseiten.de](http://nachdenkseiten.de), Anzeige in der FAZ, „Appell an den Bundestag: »Stoppen Sie Stuttgart 21 jetzt!«“ (s.a. [bei-abriss-aufstand.de](http://bei-abriss-aufstand.de))
- <sup>15</sup> 10.06.2018, [stern.de](http://stern.de), „Sicherheitsexperte beurteilt Brandschutz bei Stuttgart 21: »Es ist ein Staatsverbrechen«“