

## Pressemitteilung

### **Bahn phantasiert von „Universal-Brandschutzkonzept“ – Eingeständnis des fehlenden Tunnelbrandschutzes: Baustopp sofort!**

Das Faktencheckportal WikiReal.org, das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 sowie die Ingenieure22 informierten in der Pressekonferenz vom 19.04.2024 **„Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21“** über den mangelnden Brandschutz in den Zulauftunneln des Großprojekts Stuttgart 21. Die Stuttgarter Zeitung berichtete am Samstag **„Kritiker: S 21 wird nicht in Betrieb gehen“** teils fehlerhaft,\* aber mit der bedeutsamen Stellungnahme der Bahn: „Das der bestandskräftigen Planfeststellung zugrunde liegende Brandschutzkonzept des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs **ist von der Art der eingesetzten Züge unabhängig.**“ Damit sagt die Bahn, es wäre unerheblich, ob bspw. 10 oder 3.681 Personen zu evakuieren sind. Letzteres wird mit den für 2,5 Mrd. Euro angeschafften 130 neuen Regionalverkehrszügen der Fall sein. Deren Evakuierung auf Rettungswegen von 1,20 m oder nur 90 cm Breite ist dann nicht mehr rechtzeitig möglich und wurde auch nie geprüft. Daher: **Baustopp sofort!**

Die Projektkritiker hatten dargestellt, dass bis heute der von der Richtlinie geforderte Nachweis fehlt, dass die „Selbstrettung gewährleistet“ ist. Dr. Christoph Engelhardt von WikiReal.org begründete, **der Brandschutz sei nicht plausibel:** „Tunnel, die rund 16-mal so riskant ausgelegt wurden wie üblich, können keinesfalls so sicher sein wie übliche Tunnel“. Er erinnert an das „Geisterfahrerproblem“: „Entweder sind die S21-Tunnel falsch ausgelegt oder aber alle anderen mehr als 50 internationale Tunnel“. Etablierte Verfahren liefern Evakuierungszeiten für die S21-Tunnel vielfach länger als vertretbar. Da keine Nachbesserungen der Sicherheitsgeometrie der Tunnel möglich sind, schließen die Kritiker, dass eine **Inbetriebnahme ausgeschlossen** ist.

Engelhardt zu dem neuen „Universal-Brandschutzkonzept“ der Bahn: „Das wäre eine **absolute Revolution** im Brandschutz, wenn es genügen würde, einen Tunnel auf Mindestanforderungen auszulegen, und er dann trotzdem Zügen mit tausenden Passagieren gewachsen wäre. Internationale Richtlinien widersprechen dem diametral. Wie auch jeder Fachmann, den man fragt – aber nur hinter vorgehaltener Hand, sonst verliert er den wichtigsten Auftraggeber der Branche.“

Engelhardt: „Wie in der PK gezeigt, wissen Bahn und EBA, dass eine Dimensionierung der Rettungswege abhängig von der Personenzahl ist“. Diese Dimensionierung erfolgte aber nie für S21. Die Bahn selbst und das EBA **liefern damit den Gegenbeweis** zum „Universal-Brandschutzkonzept“. Dipl. phys. Roland Morlock von den Ingenieuren22: „Wenn bei einer Evakuierung im Tunnel alle Zuginsassen aussteigen, ergeben sich Personendichten über der **tödlichen Personendichte** bei der Loveparade in Duisburg. Das zeigt, wie absurd die Behauptung der Bahn ist. – Man kann jetzt nicht noch Jahre weiter bauen, wenn am Ende der Brandschutz fehlt!“

Dieter Reicherter, Vorsitzender Richter am Landgericht a.D. und Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21: „Wenn die Bahn mit einer derart grenzwertigen These das Fehlen eines tauglichen Brandschutzkonzepts kaschiert, dann sollte sie die universale Wirksamkeit des Konzepts von anerkannten Experten bestätigen lassen. Falls ihr das nicht in Wochenfrist gelingt, werden wir das EBA auffordern, **einen sofortigen Baustopp anzuordnen!**“ Dipl. Geogr. Joris Schoeller, Pressesprecher von WikiReal.org, erinnert an die Forderung eines Faktenchecks: „Wir Kritiker stellen uns allen internationalen Fachleuten, allen Richtlinien und Simulationen, allen Anwälten und Gerichten! Nur sollte das Verfahren fair und professionell ablaufen.“

[Siehe auch: [Offener Brief von heute an Olaf Drescher.pdf](#). Quellenangaben auf der Rückseite.]



## Quellen

- Pressekonferenz vom 19.04.2024 „**Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21**“  
(Downloads [Pressemitteilung](#), [Folien der PK](#), Video <https://youtu.be/IQLY6Sj-elk>).  
Weitergehende Referenzen teils auf den Folien der Pressekonferenz:
  - 16-mal so riskante Auslegung (Folie 5)
  - Personenzahl (Folien 9-11)
  - tödliche Personendichten (Folie 12)
  - Berechnung der Evakuierungszeiten (Folien 14-16)
  - Selbstrettung gewährleisten (Folie 24)
  - Dimensionierung der Rettungswege abhängig von Personenzahl laut Bahn/EBA (Folien 33, 34)
  - keine Nachbesserungen möglich (Folie 42)
  - Inbetriebnahme ausgeschlossen (Folie 3, 44)
  - Das Geisterfahrerproblem (Folie 44 unter Bezug auf Tunnelparameter: Folien 6, 7, 10, 11, 16)
  - Professioneller Faktencheck (Folie 45, [wikireal.org](http://wikireal.org))
- 20.04.2024, Stuttgarter Zeitung (online: 19.04.2024, [stuttgarter-zeitung.de](http://stuttgarter-zeitung.de) *paywall*),  
„**Kritiker: S 21 wird nicht in Betrieb gehen**“\*
  - \* **Richtigstellung:** In dem Artikel der StZ hieß es unter anderem falsch, Engelhardt hätte ausgesagt, es „entsprechen die Fluchtwege in den Tunneln den Vorgaben“. Das wurde am Sonntagabend mit anderen Fehlern in der online-Version des Artikels korrigiert. Die große Zahl der Print-Leser und der Online-Leser vom Wochenende ist aber über diese Korrektur noch nicht informiert. Engelhardt: „Die Fluchtwege der S21-Tunnel entsprechen **nicht** den Vorgaben. Es wurde nie die von der Richtlinie geforderte »Gewährleistung der Selbstrettung« nachgewiesen“ (Folie 24, siehe oben).