

Pressemitteilung

„Stuttgart 21: Es ist Zeit Panik zu bekommen, angesichts der gefährlichsten Tunnelneubauten weltweit“

Report Mainz berichtete gestern in der ARD darüber ([Mediathek](#)), dass bei den Stuttgart 21-Tunneln keine Simulation der Evakuierung bei einem Brandereignis gemacht wurde. Es kam Dr. Christoph Engelhardt von WikiReal.org zu Wort, der aufgrund der Untersuchung internationaler Bahntunnel-Projekte das Fazit zog: „In Summe sind die Stuttgart 21-Tunnel die gefährlichsten Tunnel weltweit.“ Die Deutsche Bahn ließ dazu lediglich verlauten, das sei „Panikmache“. – Indem sie nicht in der Sache widerspricht, bestätigt die DB damit das Ergebnis der Analyse. Engelhardt dazu: „Es ist Zeit Panik zu bekommen, angesichts der gefährlichsten Tunnelneubauten weltweit im Projekt Stuttgart 21.“

Auf dem Faktencheck-Portal WikiReal.org waren die weltweiten Bahntunnelprojekte mit der gleichen Bauweise wie die Stuttgart 21-Tunnel untersucht worden. In diesen Doppelröhrentunneln mit je einer Röhre pro Richtungsgleis ermöglichen Rettungsstollen in regelmäßigen Abständen zwischen diesen beiden Röhren, dass sich die Reisenden etwa bei einem Brand in die jeweils andere sichere Röhre retten können. Im Wesentlichen sind es fünf Parameter, die darüber entscheiden, ob die Fliehenden dem Rauch entkommen können: Die Rettungswegbreite neben dem Zug entscheidet, wie schnell die Fliehenden den gefährlichen Bereich neben dem Zug verlassen können, der Abstand der Rettungsstollen (Querschläge) bestimmt, wie weit sie es zu den Notausgängen haben, der Querschnitt der Tunnelröhren legt fest, wie schnell sich der Rauch ausbreitet und ggf. die Fliehenden einholt, die Steigung beschleunigt die Rauchausbreitung über den Kamineffekt. Und schließlich bestimmt die Zahl der Insassen pro Zug unmittelbar, wie lange die Evakuierung dauert. Die Stuttgart 21-Tunnel sind die einzigsten weltweit, in denen praktisch alle Parameter gleichzeitig auf Höchststrisikowerten festgelegt wurden. Andernorts wurden oft nach aufwändigen Sicherheitsprüfungen jeweils mehrere Parameter deutlich über den Mindestanforderungen festgelegt. Im Ergebnis sind die S21-Tunnel 5-mal gefährlicher als der Gotthard-Basistunnel und rund 20-mal gefährlicher als Tunnel mit sehr guter Sicherheit. Die Analyse ist unter der folgenden Internetadresse zu finden:

http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Brandschutz/Tunnelvergleich

Engelhardt schließt: „Die Stuttgart 21-Tunnel werden bei einem Brand zur Todesfalle. Den Planern der Bahn wie auch der Genehmigungsbehörde war das Leben der Reisenden in Stuttgart offenbar wenig wert. Überall in der Welt wird mit hohem Kostenaufwand ein Vielfaches an Sicherheit realisiert.“

Anlage

- Grafiken: • Kombiniertes Risiko im weltweiten Vergleich, • die fünf Sicherheitsparameter für 12 europäische Tunnel, • Rettungswegbreiten, • Querschlagabstände, • Querschnittsflächen, • Steigungen und • Personenzahlen im Vergleich

Kontakt:

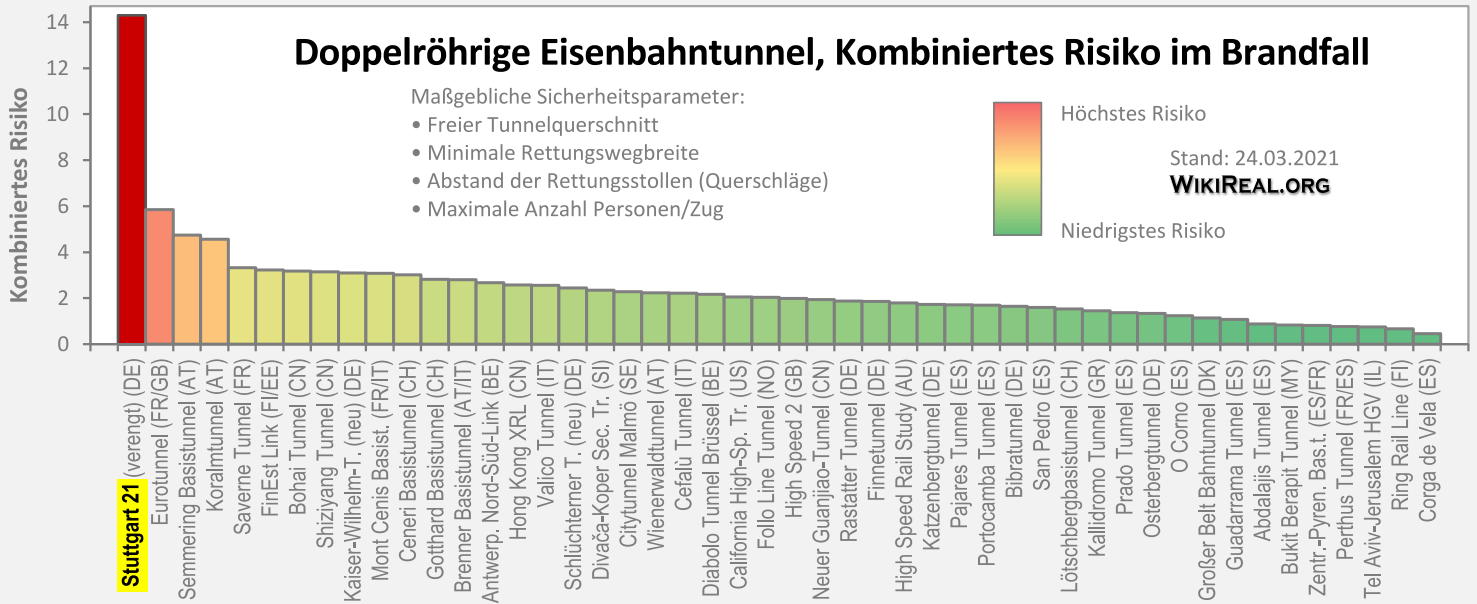
Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317
0176 96936959

presse@wikireal.org



Engelhardt, Szenefoto Report Mainz 30.03.2021

Die Stuttgart 21-Tunnel sind die gefährlichsten Tunnelneubauten weltweit



S21-Tunnel: Alle 5 Sicherheitsparameter gleichzeitig auf Höchstwertwerten

Risiko doppelröhriger Eisenbahntunnel	Länge ges. (lgst.Segm)	min. freier Querschn.	max. Steigung	min. Rett.-wegbreite*	Abstand Querschl.	max. Personenzahl
Perthus Tunnel (FR/ES)	8 km	50 m ²	11 ‰	1,55 + 1,22	200 m	1.033
Guadarrama Tunnel (ES)	28 (14) km	52 m ²	15 ‰	1,7 m	250 m	715
Lötschberg Basistunnel (CH)	35 (14) km	52 m ²	13 ‰	1,5(+1,5)m	333 m	1.373
Bibratunnel (DE)	7 km	63 m ²	4 ‰	1,9 m	472 m	929
Katzenberg Tunnel (DE)	9 km	62 m ²	5 ‰	2,0 m	500 m	929
Rastatter Tunnel (DE)	4 km	62 m ²	12 ‰	2,0 m	500 m	929
Wienerwald Tunnel (AT)	13 km	51 m ²	3 ‰	1,9(2,2) m	500 m	929
Valico Tunnel (IT)	27 (18) km	50 m ²	12 ‰	1,8 m	500 m	873
Brenner Basistunnel (AT/IT)	56 (20) km	46 m ²	7 ‰	1,2 m	333 m	929
Gothard Basistunnel (CH)	57 (19) km	41 m ²	7 ‰	1 (+ 1) m	325 m	1.373
Stuttgart 21/ verengt (DE)	30/18 (9,6)	43 m ²	25 ‰	0,9(1,2) m	500 m	1.757

Rotanteil links: Kombiniertes Risiko, Stand 03.2021 * Mindest-Breite (ohne Einbauten) (+ nutzbarer Serviceweg) WIKIREAL.ORG

