

Stuttgart 21: Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen, Täuschung des Gemeinderats durch die Bahn, unzureichende Entfluchtung und Haftungsrisiken für den Aufsichtsrat

Der Tiefbahnhof Stuttgart 21 wird für die Reisenden (wie schon für die Züge) stark unterdimensioniert sein. Für die Personenstromanalysen waren die Belastungen und die Hürden der Qualitätsermittlung gesenkt worden. Die Fehlannahmen betreffen auch die ohnehin kritische Entfluchtung im Brandfall, für die nur von der halben zu evakuierenden Personenzahl ausgegangen worden war. Die Vertreter der deutschen Bahn AG hatten vor dem Stuttgarter Gemeinderat **unrichtige Angaben zu den entsprechenden Personenstromanalysen** gemacht (siehe [Stellungnahme](#) vom 27.02.2012 ab S. 32 ff, sowie [wikireal.org](#)).

Der Stuttgarter Gemeinderat wurde von der Deutschen Bahn AG durch deren Darstellungen vom 24.07.2012 über die Personenströme getäuscht

1. Die **Bahnsteigräumzeit** wurde in den Personenstromanalysen mit **bis zu 4 Minuten** angesetzt. Die anzuwendenden **Richtlinie 813** sieht 2-3 Minuten vor und **empfiehlt 2,5 Minuten**, die sich für Stuttgart 21 auch aus der Mindestzugfolgezeit ergeben. Die Bahn gab Richtlinie 813 als Grundlage der Personenstromanalysen an und wies in ihrer Darstellung nicht aus, dass sie von den Vorgaben der Richtlinie abweicht. Es wurden so regelwidrig rund 60 % mehr Personen an den Bahnsteigen zugelassen. Unter regelkonformer Anwendung der Bahnsteigräumzeit würden somit praktisch alle Durchgänge und Aufgänge der Bahnsteige nicht mehr die geforderte Qualitätsstufe erreichen, vielmehr würde eine sicherheitsrelevante Überbelastung der Fußgängeranlagen sichtbar werden.
2. Unrichtig wurde behauptet, die **Qualitätsstufe D entspräche der „geplanten Zielgröße“**. Tatsächlich war entsprechend der Zusage eines „hohen Komforts“ den Personenstromanalysen Stufe B bis C vorgegeben worden. Dass einzelne Fälle von D aufgrund „konstruktiver“ Zwänge gerechtfertigt seien, wurde von der Bahn nicht dargelegt, vielmehr hat ihr Vertreter die konstruktive Lösung (Verbreiterung der Bahnsteige) selbst beschrieben.
3. Unrichtig wurde vor dem Gemeinderat behauptet, die **Zahl der Züge pro Stunde wäre irrelevant** für die Betrachtung der Personenströme. Das Gegenteil ist auch laut Aussage des Personenstromgutachters richtig. Unmittelbar anschaulich ist dies verständlich für die Stege und Ein- und Ausgänge zum Bahnhof, wo sich die Reisenden verschiedener Bahnsteige mischen und das Aufkommen natürlich mit der Gesamtzugzahl steigt. Bei einem Zugprogramm mit 49 Zügen statt der simulierten 32 Züge ergeben sich damit grob 50 % mehr Reisende auf diesen Gemeinschaftsflächen. Aber insbesondere auch auf den Bahnsteigen ergibt sich eine höhere Belastung aufgrund der geplanten Doppelbelegungen, die bisher in der Simulation nicht berücksichtigt sind und die dort die Belastung somit um rund 100 % erhöhen.
4. Unrichtig wurde auch behauptet, der simulierte Fall jeweils **eines Zuges** (in der Simulation mit rund 1.100 Reisenden) **über die ganze Bahnsteiglänge** an beiden Bahnsteigkanten wäre „Volllast“. Tatsächlich ist dies eine Erleichterung der Simulation. Allein die für Stuttgart 21 unterstellten Regionalverkehrszüge mit Doppelstockwagen bringen jeweils rund 1.370 Reisende auf den Bahnsteig, in den geplanten Doppelbelegungen ergibt sich die doppelte Belastung, insgesamt rund 5.500 Reisende pro Bahnsteig bei vier Zügen an beiden Bahnsteigkanten.

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317

christoph.engelhardt@wikireal.org

Garching, 04.03.2013

5. Besonders relevant ist dies für die **Entfluchtung** im Katastrophenfall. Auch dort wurden nur zwei Züge am Bahnsteig angenommen, tatsächlich wären durch die Doppelbelegungen (auch im 32-Züge Programm) also mindestens rund 5.500 Reisende zu evakuieren und nicht wie in der Entfluchtungsuntersuchung fälschlich angenommen lediglich 2.530 Reisende.
6. In einer unvollständigen Tabelle wurde ein im Ergebnis falscher Vorteil von S21 gegenüber dem Kopfbahnhof für die Fußgänger dargestellt.
7. Unklar blieb die **planerische Lösung zu den kritischen Engpässen** und ihre Qualität.
8. Ausgeblendet wurde in den Darstellungen der Bahn vor dem Gemeinderat der **Großteil der kritischen und durchgefallenen Punkte** in den Fußgängeranlagen (Abb. 1 und 2).

Es wiederholt sich hier das Vorgehen der Bahn wie im sog. „Stresstest“. Man gibt die Richtlinie als Grundlage der Untersuchung an, hält sich aber nicht daran. Die Hürden in Form der Qualitätsansprüche und die Belastungen wurden so lange gesenkt, bis auf dem Papier ein vertretbares Ergebnis vorlag. In der Realität wird es Gedränge und Gefährdung geben, eine Geduldsprobe für täglich Abertausende von Reisenden. Der Bahnhof wird in der Praxis dem Versprechen der Bahn von **einem „attraktiven Entree“ Hohn sprechen, im Brandfall wird er zur Todesfalle**.

Die Finanzierungspartner haben aufgrund der Täuschung Recht und Pflicht zur Kündigung

Mit den Falschinformationen wurde der Gemeinderat über wesentliche Merkmale des Projekts getäuscht. In der Realität ist die in der Planfeststellung formulierte „funktionale Bahnhofshalle“ und der „bequeme Zugang“ zu den Bahnsteigen des Finanzierungsvertrags nicht gegeben. Insbesondere werden auch die vielfachen Zusagen für „hohen Komfort“ in den Marketing-Materialien und -Aussagen nicht erfüllt. Es ergibt sich damit für den Stuttgarter Gemeinderat und die anderen Finanzierungspartner ein außerordentliches Kündigungsrecht (§§ 313, 123 BGB) und aus Verpflichtung ggü. Allgemeinwohl und Haushaltsrecht sogar eine Pflicht zur Kündigung des Finanzierungsvertrags. Zur Täuschung der Bahn bei den Personenströmen kommt noch die Täuschung bei der Zugleistungsfähigkeit hinzu: In Planfeststellung und Finanzierungsvertrag war der Widerspruch niedergelegt worden, dass ein Wachstum von rund 50 % zugesagt worden war, während gleichzeitig ein Kapazitätsrückbau um 30 % geplant worden war, sogar 15 % unter den heutigen Bedarf (s. [Email](#) und [Positionspapier](#) vom 07.12.2012).

Für den Aufsichtsrat drohen in Kenntnis der Sachlage erhebliche Haftungsrisiken

Aufgrund der Kündigungsverpflichtung der Finanzierungspartner ist die Umsetzung von Stuttgart 21 für die Deutsche Bahn AG auf keinen Fall mehr wirtschaftlich. Darüber hinaus bedeuten die Unterdimensionierung der Fußgänger- und Gleisanlagen einen Schaden für das zukünftige Geschäft der Bahn. Bei einer Zustimmung der Fortführung des Projekts in Kenntnis bzw. ohne Prüfung dieses Sachverhalts **übernehmen die Aufsichtsräte die persönliche Haftung** für den wirtschaftlichen Schaden, der der Deutschen Bahn AG aus dem Projekt Stuttgart 21 entsteht.

Dem Aufsichtsrat der Bahn sowie den Finanzierungspartnern des Projekts Stuttgart 21 werden **die Originalunterlagen zugänglich gemacht** so dass sämtliche Kritikpunkte sowohl zum Rückbau durch S21 beim Fußgänger-Komfort als auch bezüglich des Rückbaus der Zugleistungsfähigkeit unter den heutigen Bedarf **nachvollzogen werden können**. Die Analyse stützt sich nicht auf neue Bahnwissenschaft, sondern auf die Arbeiten der Gutachter der Deutschen Bahn AG und die Konzern-Richtlinien. Gerne stehe ich persönlich für Erläuterungen bereit. Für die Richtigkeit meiner Analysen stehe ich allein rechtlich ein und empfehle der Bahn und ihrem Aufsichtsrat, **mich zu verklagen**, sofern sie überzeugt ist, meine Vorwürfe wären im Kern falsch.

gez. Christoph Engelhardt

Illustration: "Schein und Sein"

Eine vollständige Darstellung der Ergebnisse der Analysen der Durth Roos-GmbH hätte ein kritisches Bild für die Qualität der Fußgängeranlagen im Tiefbahnhof Stuttgart 21 abgegeben (Abb. 2) und das obwohl als Basis dieser Untersuchung die Belastungen und Qualitätsansprüche um Faktoren erniedrigt worden waren. Von der Bahn wurde jedoch nur Ebene 0 gezeigt (Abb. 1), nicht Ebene -1, -2 und -3. Auch in Ebene 0 wurden nicht alle kritischen/durchgefallenen Engpässe im Hauptgebäude gezeigt. Es wurde angenommen, dass die Fußgänger teils große Umwege zur Entlastung der Durchgänge auf sich nehmen und der Effekt der "Durchläufer" durch den Bahnhof wurde nicht berücksichtigt. Nicht ausgewiesen wurde 52-mal Stufe D und 9-mal Stufe E.

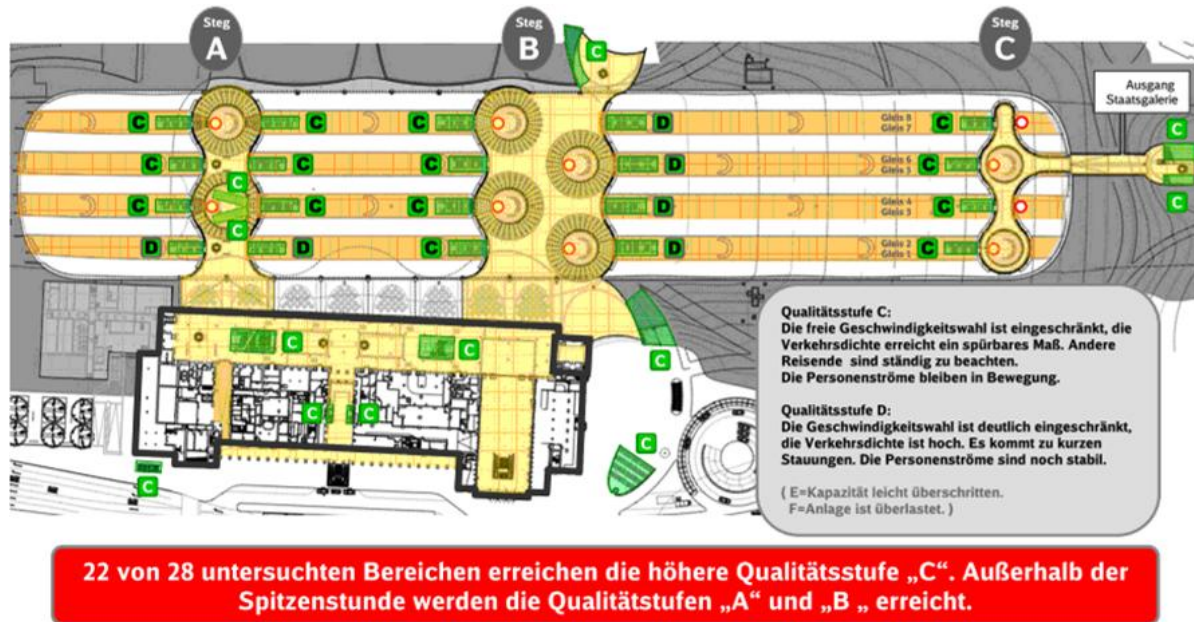


Abb. 1: Darstellung der Qualität der Fußgängeranlagen durch die Deutsche Bahn AG vor dem Stuttgarter Gemeinderat am 24.07.2012. (Vortrag von Sven Hantel vom 24.07.2012, Folie 7).

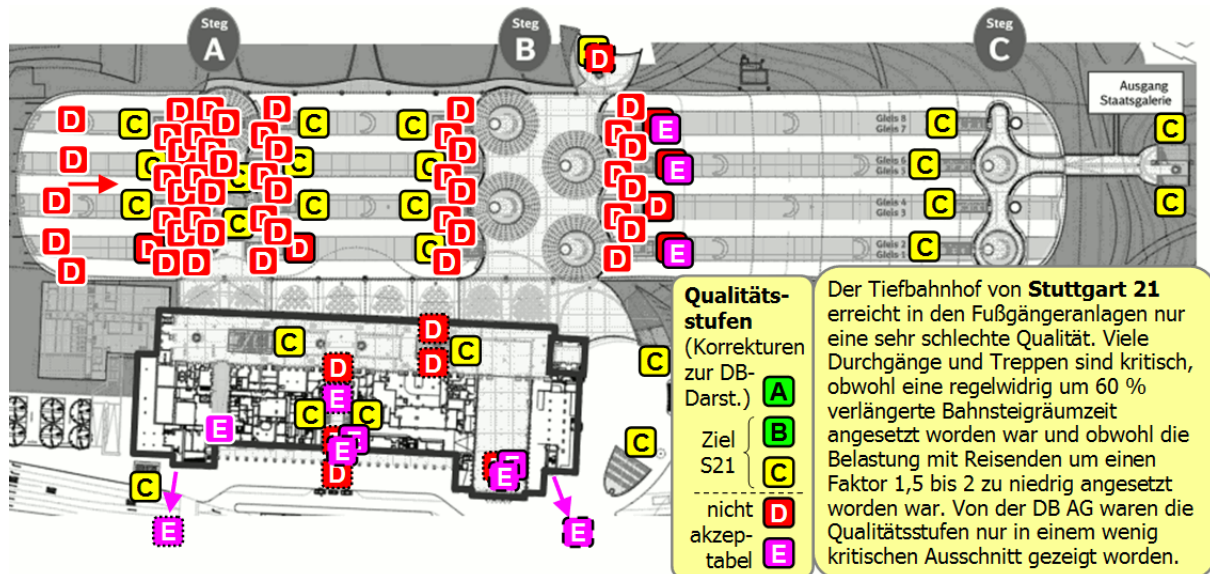


Abb. 2: Unzählige kritische und durchgefallene Engpässe waren von der Bahn ausgeblendet worden, die in den Personenstromanalysen der Firma Durth Roos von 2009 und 2012 ermittelt worden waren. Wiedergegeben wird hier der Korrekturbedarf bezüglich der kritischen Durchgänge an der Darstellung der Deutschen Bahn AG (Plangrundlage ist die vorige Folie).