

Stuttgart 21: Mehr Gefahren – Weniger Sicherheit

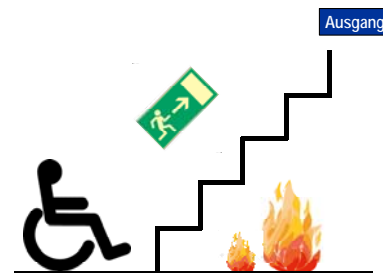
Eine Sammlung der sicherheitstechnischen Argumente gegen S21



Bei Brand in den Tunnelbahnhöfen: Keine ebenen Fluchtwege

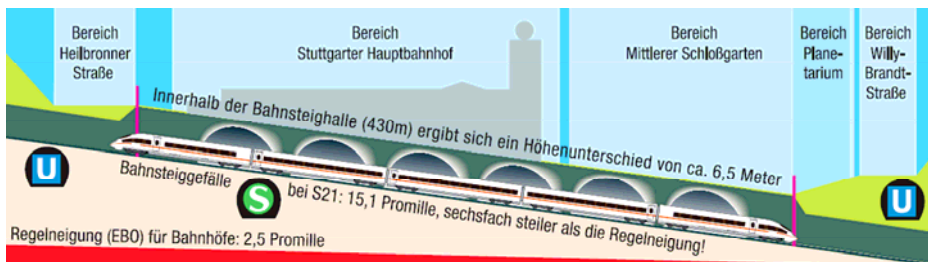
Die Tunnelbahnhöfe in Stuttgart Mitte und am Flughafen haben keine ebenen Zugänge wie der bestehende Hauptbahnhof. Im Brandfall oder bei Stromausfall stehen die Aufzüge und Rolltreppen nicht zur Verfügung. Alle Fluchtwege führen über die hohen Treppen. Rollstuhlfahrer können sich nicht selbst in Sicherheit bringen. Sie sind im Ernstfall auf den Zufall angewiesen, dass sie von helfenden kräftigen Personen die Treppen hinaufgetragen werden.

Besonders dramatisch ist die Lage im Flughafenbahnhof. Aufgrund seiner Tieflage von 26 m unter der Erdoberfläche ist die Rettung von mobilitätseingeschränkten Personen dort praktisch unmöglich (siehe Rückseite).



Schräglage des Bahnhofs gefährdet Reisende und Zugverkehr

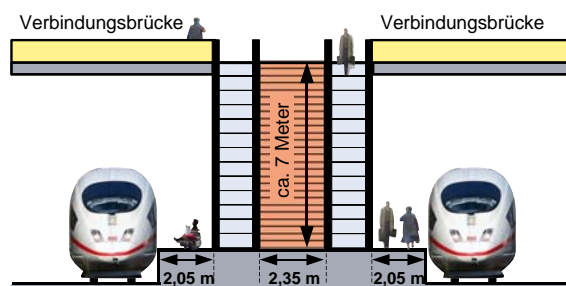
Nicht nur Kinderwagen und Rollstühle können bei der geplanten Schräglage des Bahnhofs wegrollen. Nach den Informationen aus den Schlichtungsgesprächen kann auch nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass ein Zug bei Bremsdefekten oder Fehlern des Lokführers talwärts ins Rollen kommt. Im Gleisvorfeld könnte er dann mit einem in den Bahnhof einfahrenden Zug kollidieren [1], [2], [7]



Bildquelle: K21 – Die Alternative zu „Stuttgart 21“ (5. Aufl.)

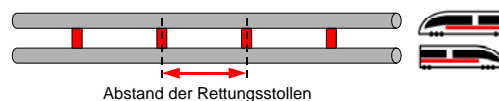
Gedränge auf schmalen Bahnsteigen mit gefährlichen Engstellen

Aufgrund der hohen Zugfrequenz und der geringen Anzahl von nur vier Bahnsteigen wird es zu gefährlichem Gedränge auf den nur 10 m breiten Bahnsteigen kommen. Besonders gefährlich sind die nur 2,05 m schmalen Durchgänge zwischen Rolltreppen und Bahnsteigkanten (siehe Bild). Bei Gedränge kann es zu Stürzen auf die Gleise mit Todesfolge kommen. Zum Vergleich: Im bestehenden Kopfbahnhof beträgt die Durchgangsbreite neben den Treppen ca. 3 m.



S21-Tunnelröhren: Unzureichende Fluchtmöglichkeiten in Notfällen

Alle neuen Tunneln des S21-Projekts bestehen aus zwei Röhren mit je einem Gleis. In Notfällen, bei Brand oder Zugdefekt, dient die Parallelröhre als Fluchtweg. Sie wird über Rettungsstollen erreicht. Der Abstand dieser Rettungsstollen ist bei S21 mit **500 m** zu groß. Der große Abstand erschwert sowohl die Flucht bei Brand als auch die Rettungsmaßnahmen bei anderen Unfällen. In bestimmten Fällen müssen die Fliehenden die gesamte Strecke von 500 m zurücklegen. International sind deutlich kürzere Abstände üblich. →

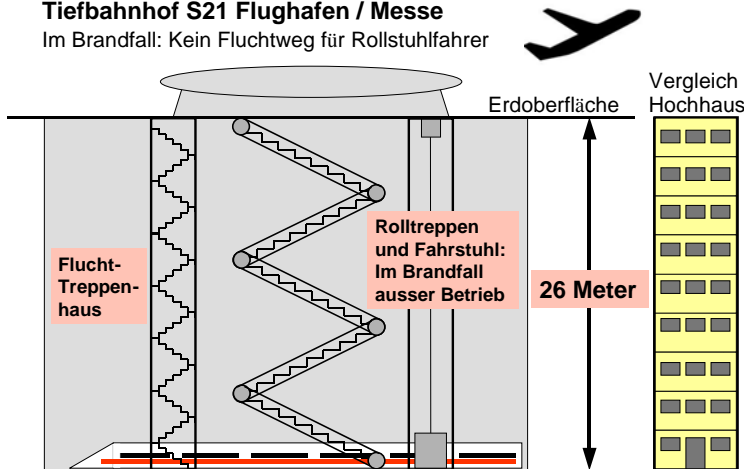


Tunnelname	Land	Länge	Abstand der Rettungsstollen
Perthus-Tunnel	Frankreich / Spanien	8 km	200 m
Guadarrama-Tunnel	Spanien	28 km	250 m
Gotthard-Basis-Tunnel	Schweiz	57 km	325 m
Eurotunnel	Frankreich / GB	50 km	375 m
Fildertunnel S21	Deutschland	9,5 km	500 m

Weitere Argumente zum Thema Fluchtwege

Tiefbahnhof S21 Flughafen / Messe

Im Brandfall: Kein Fluchtweg für Rollstuhlfahrer



▪ Die Fluchtwege für mobilitätseingeschränkte Personen im **Tiefbahnhof am Flughafen**, der mehr als 26 Meter unter der Erde liegt, wurden in den „Schlichtungsgesprächen“ nicht besprochen. Als Grund wurde die noch nicht abgeschlossene Planfeststellung angegeben. Dabei stellt dieser Sachverhalt einen der schwerwiegendsten Sicherheitsmängel des gesamten S21-Projektes dar. Unter dem Gesichtspunkt der Verantwortbarkeit müsste er zur Einstellung des Gesamtprojektes führen.

▪ Die Breite der Treppen zu den Bahnsteigen im Tiefbahnhof Stuttgart beträgt nur 2,35 m (s. Bild auf der Vorderseite).^[3] Vor und auf diesen schmalen Treppen werden Staus und Gedränge die Regel sein. Im Notfall, z.B. bei Brand, werden die schmalen und hohen Treppen zum Nadelöhr: Aufwärts Flüchtende werden mit den abwärts eilenden Rettungskräften zusammenstoßen. Es ist absehbar, dass dies zu chaotischen Zuständen führen wird.

Weitere Argumente zum Thema Tunnelröhren

▪ Auf der Strecke zum Flughafenbahnhof ist die Benutzung einer S-Bahnstrecke durch ICE-Züge geplant. Die Tunnelröhren dieser S-Bahnstrecke weisen einen für Fernzüge unzulässigen Sicherheitsabstand zwischen Zug und Tunnelwand (0,8 m statt 1,2 m) auf. ^[6] Ohne Rücksicht auf die Probleme der Rettungskräfte in Notfällen wurde eine Ausnahmegenehmigung erteilt.

▪ Die Löschwasserleitungen in den Tunneln sind im Normalfall nicht mit Wasser gefüllt. Nach Berechnungen von Fachleuten wird eine Füllung der Leitungen des Fildertunnels im Brandfall 40 Minuten dauern. ^[5] Erst dann können die Löscharbeiten beginnen!

Warum hat Stuttgart 21 mehr Gefahren als andere Bahnhöfe?

Von Seiten der S21-Befürworter wird immer wieder behauptet, dass bei der Planung von Stuttgart 21 beste Ingenieure hervorragende Arbeit geleistet hätten. Wie sind die hier beschriebenen Sicherheitsmängel mit dieser Behauptung in Einklang zu bringen?

Das Projekt Stuttgart 21 wurde nicht aus bahntechnischen Gesichtspunkten geplant. Die DB hat sich viele Jahre gegen die Realisierung dieses städtebaulich motivierten Projekts gewehrt. Es war von den ersten Planungen an klar, dass die Ingenieure aufgrund der politischen Vorgaben folgende grundsätzlichen Sicherheitsprobleme haben würden:

1. S21 beinhaltet zwei unterirdische Fernbahnhöfe. In unterirdischen Bahnhöfen ist grundsätzlich die Flucht im Brandfall schwieriger und risikoreicher als in oberirdischen Bahnhöfen.
2. Der Tiefbahnhof Stuttgart muss aufgrund bestehender U- und S-Bahnstrecken in einer Schräglage gebaut werden, die von Fachleuten der DB anfangs als „kriminell“ bezeichnet wurde (siehe Vorderseite). ^[8]
3. Der Tiefbahnhof Stuttgart musste aufgrund der bestehenden Gebäude Bonatz-Bau und LBBW-Bank äußerst schmal geplant

werde. Ohne diese Randbedingung hätte man man problemlos breitere Bahnsteige einplanen können.

4. Der Tiefbahnhof Stuttgart sollte mit dem bestehenden Bahnnetz unterirdisch verbunden werden, um neue Grundstücksflächen zu erschließen. Um die Finanzierbarkeit des Projekts nicht zu gefährden, mussten die Tunneln so kostengünstig wie möglich geplant werden. Bei Investitionen für die Sicherheit der Fahrgäste in den Tunnelstrecken und für optimale Rettungswege musste gespart werden.

Fazit:

**Stuttgart 21 vermehrt die Gefahren.
Stuttgart 21 spart bei Sicherheit.
Stuttgart 21 darf nicht gebaut werden.**

Einzelnachweise:

1. [Diskussion](#) über Längsneigung des Bahnhofs beim Geißler-Faktencheck.
2. Jörg Nauke: Stuttgart 21 - Zweifel an der Sicherheit. Stuttgarter Zeitung vom 21.11.2010 [Link](#)
3. Hans Heydemann: Sicherheitstechnischer Vergleich im Brandfall. Foliensatz für den 6. Termin des Faktenchecks. [Link](#)
4. Pressemitteilung der Initiative Barrierefrei vom 16.1.2011 [Link](#)

5. Stuttgart 21 Tiefbahnhof: "sicherheit" wird klein geschrieben. [Flyer](#) der Infooffensive.

6. ARD-Report-[Sendung](#) am 10.1.2011 über Mängel in der Brandschutztechnik der DB in München und Stuttgart 21.

7. Jörg Nauke: Stuttgart 21 – Geißler sieht ernste Sicherheitsprobleme. Stuttgarter Zeitung vom 23.11.2010. [Link](#)

8. Schiefe Bahn, Spiegel, Heft 45/2010, S. 172. [Link](#)