

## Stuttgart 21: Wenig Barrierefreiheit und Sicherheit für viel Geld

Sehr geehrte Damen und Herren,

als betroffene Rollstuhlfahrer wenden wir uns hilfesuchend an Sie!

Nachdem wir uns mit Hintergrundinformationen versorgt haben, fühlen wir uns vom dipb (Dachverband integratives Planen und Bauen) nicht ausreichend vertreten. Der dipb und die angeschlossenen Verbände üben bei "Stuttgart21" das Mitspracherecht der Behindertenverbände aus ([dipb.org](http://dipb.org)).

Es wird gesagt, sie verhielten sich gegenüber S21 neutral.

**Wir haben den Eindruck, dass sie behindertenspezifische Mängel bei S21 einfach hinnehmen und Ausnahmeregelungen gar befürworten.**

**Unsere Bedenken und Ängste:** Missachtung gängiger Normen und Vorschriften bei

- zu schmalen Bahnsteigbereichen
- überhöhtem Gefälle
- fehlenden barrierefreien Fluchtwegen
- alleiniger Selbstrettungsmöglichkeit in die Qualmschicht hinein
- unzureichenden Rettungsvorkehrungen in den Tunneln

**Normen sind jeweils MINDESTVORAUSSETZUNGEN und keine „Kann-Bestimmungen“!**

Wir besinnen uns: Die Love-Parade Duisburg 2010 deren Genehmigungen stark hinterfragt sind und so heute vermutlich nicht mehr erteilt würden.

Unsere Aufforderung an Sie: Bitte nehmen Sie sich die Zeit, sich auf den folgenden Seiten, welche in Zusammenarbeit mit den Ingenieuren22 erstellt wurden, über „die andere Hälfte der Wahrheit“ zu S21 zu informieren. **Auch SIE tragen Verantwortung für unsere Mitmenschen und die kommenden Generationen!**



Hauptbahnhof Hamburg (Montage mit S21-Gewölbe)



Bahnhof Rosenheim (Bahnsteigbreite = S21-Maße)  
[ovb-online.de/rosenheim](http://ovb-online.de/rosenheim)

### Das Eisenbahn-Bundesamt bescheinigte:

Planfeststellungsbeschluss (S. 374): „4.9. Belange behinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen  
Die Belange behinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen werden in ausreichendem Maße berücksichtigt.  
Eine vermeidbare Benachteiligung ist nicht zu erkennen.“

Download Planfeststellungsbeschluss: [das-neue-herz-europas.de/PFA\\_1\\_1.pdf](http://das-neue-herz-europas.de/PFA_1_1.pdf)

**„Vermeidbare Benachteiligungen“ sind jedoch,  
wie wir im Folgenden beweisen werden, in hohem Maße vorhanden.**

### Heiner Geißler forderte im Schlichterspruch:

„4.) Im Bahnhof selber wird die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert. Im Interesse von Behinderten, Familien mit Kindern, älteren und kranken Menschen **müssen die Durchgänge**, gemessen an der bisherigen Planfeststellung, **verbreitert (werden)**. **Die Fluchtwege sind barrierefrei zu machen.**“

Im Landtagswahlkampf behauptete die CDU, was die Bahn weiterhin vollmundig verkündet:

**„Der Schlichterspruch wird 1:1 umgesetzt!“**

Bis zum heutigen Tage sind Umsetzungen der Forderungen zu Sicherheit und Barrierefreiheit **nicht** festzustellen!

### Stresstest ohne Personenaufkommen

Wie mit der Märklin-Eisenbahn untersuchte man beim Stresstest, wie viele Züge wie schnell in den Tiefbahnhof passen. **Leider ohne irgendwelche Reisende, Bahn-Mitarbeiter und Rettungskräfte!**

Fordern Sie für und mit uns einen Stresstest bezüglich Personenaufkommen mit S21-Originalmaßen zur Spitzenstunde, selbstverständlich mit einer statistisch realistischen Anzahl von Mobilitätseingeschränkten, z.B. Menschen mit größerem Gepäck, Rollator, Kinderwagen, gepacktem Fahrrad und Rollstuhl oder Hunden.

### Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist ebenerdig und weitgehend barrierefrei.

Simple Frage: Brauchen wir für teures Geld einen Hauptbahnhof mit Aufzügen und gravierenden Nachteilen? Wir fordern die – seit 15 Jahren überfällige – Renovierung und Ertüchtigung des Kopfbahnhofs, wofür die Steuerzahler der Deutschen Bahn bereits jährliche Zahlungen geleistet haben – bisher ohne Gegenleistung!!!

dunkler, unterirdischer Tiefbahnhof „Stuttgart 21“

hellere, oberirdischer Kopfbahnhof K21

**1. Echter Fortschritt!**

**K21** ja zum Kopfbahnhof  
Bahnhof mit Vernunft.

Weitere gute Gründe für Kopfbahnhof 21 auf: [www.fuer-k21.de](http://www.fuer-k21.de)

**=> Zugunsten eines innovativen, bürgerfreundlichen und barrierefreien Musterländles:**

Für 1/3 der Kosten von S21: den risikofreien Kopfbahnhof endlich barrierefrei nachrüsten

Für 2/3 der Kosten von S21 alle baden-württembergischen Bahnhöfe barrierefrei, sicher, komfortabel gestalten.

**=> Zugunsten der Steuerzahler: Oben bleiben = EBEN BLEIBEN !**

Mit freundlichen Grüßen

Cornelia Single



Stellvertretend für die Mitglieder  
der Initiative Barriere-Frei:  
Attila Medgyesi, Melanie Fischer

### Unterstützende Gruppierungen:

[Ingenieure22](#)

[EngpasS21](#)

[ArchitektInnen für K21](#)

[Juristen zu Stuttgart 21](#)

### Unterstützende Einzelpersonen:

Klaus Gebhard, Dipl. Ing., Gründer der Parkschützer

Peter Conradi, Architekt, ehem. SPD-MdB

Christoph Strecker, Richter a.D., Mediator

Dieter Reicherter, Althütte, Mitglied der Juristen zu S21

Ilja Seifert, MdB, Die Linke (Rollstuhlfahrer)

## **INHALTSANGABE**

### **1. ERKENNTNISSE/GESETZE (S. 4)**

1.1. Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie)

1.2. Wirtschaftsfaktor Alter - Barrierefreiheit: Zugänglichkeit für alle sicherstellen

1.3. Definition der Barrierefreiheit

1.4. Gleichstellungsgesetz

1.5. Dresdner Erklärung zur Verbindlichkeit von Barrierefreiheit

### **2. FAKTEN**

FAKT 1: GESAMTSITUATION (S. 5)  
Bahnsteigflächen/S21-Personenaufkommen/Norm/Sondergenehmigung

FAKT 2: BAHNSTEIGENGE (S. 6)  
Bahnsteigbreite/Gefahrenbereich/Norm/Sondergenehmigung

FAKT 3: BAHNSTEIGNEIGUNG/-GEFÄLLE (S. 7)  
Längsgefälle/Quergefälle/Norm/Sondergenehmigung

FAKT 4: BARRIEREFREIE FLUCHTWEGE (S. 8)  
Tiefbahnhof S21

FAKT 5: FINDERBAHNHOF UND TUNNEL (S. 8)  
Tiefe/Fluchtwege

FAKT 6: BAUPHASE (S. 9)

### **3. ANHÄNGE**

Anhang 1: Planfeststellungsbeschluss, relevante Auszüge (S 10)

Anhang 2: Dr. Kefer zu den barrierefreien Fluchtwegen (S. 11)

Anhang 2: Zugbrände (S. 12)

### **4. DIVERSES (S. 13)**

## **BEGRIFFSERKLÄRUNGEN**

DB: Deutsche Bahn  
EBA: Eisenbahn-Bundesamt  
EBO: Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung  
EngpasS21: Bahnsteig-Enge bei S21, dargestellt durch ein 1:1-Holz-Modell  
K21: ertüchtigter, modernisierter Kopfbahnhof  
PFA: Planfeststellungsbeschluss  
S21: Stuttgart 21

## 1. ERKENNTNISSE / GESETZE

### 1.1. Broschüre „Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle“

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (März 2004/2. Auflage):

2. Veröffentlichungen zum barrierefreien Tourismus

S. 13: [...] Das Prinzip der Barrierefreiheit wird immer noch lediglich auf die Zielgruppe der behinderten Menschen bezogen. Das ist unverständlich, zumal deutschland- und europaweit Berichte und Gutachten immer wieder herausstellen, dass die Herstellung von Barrierefreiheit im Interesse aller Menschen und nicht einer bestimmten Personengruppe mit besonderen Anforderungen erfolgt. So ist bekannt, dass eine barrierefrei zugängliche Umwelt für etwa 10 % der Bevölkerung zwingend erforderlich, für etwa 30-40 % notwendig und für 100 % komfortabel ist. [...]

S. 24: [...] Eine barrierefreie An- und Abreise ist für über 74,1 % der mobilitäts- und aktivitätseingeschränkten Reisenden wichtig für die Wahl ihres Reiseziels (vgl. auch Kap. 2.2.3). Dem gegenüber fühlen sich 52,1 % der Reisenden mit Behinderungen in diesem Bereich beeinträchtigt. [...]

Zu den Personen, für die Barrierefreiheit eine zwingende Grundvoraussetzung zur gleichberechtigten Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bedeutet, gehören beispielsweise Menschen mit körperlichen Einschränkungen (wie geh- oder greifbehinderte Personen oder Rollstuhlfahrer), sensorisch oder sinnesbehinderte (z. B. blinde/sehbehinderte oder hörbehinderte/erlaubte Personen) sowie geistig und lernbehinderte Personen und Menschen mit chronischen Erkrankungen.

Zu der Personengruppe, für die eine barrierefreie Umwelt notwendig ist, ... [...] Das sind z. B. Personen mit vorübergehenden Unfallfolgen, Eltern mit Kinderwagen, Reisende mit schwerem Gepäck sowie Familien mit kleinen Kindern oder auch ältere Menschen. Letztlich ermöglicht die Herstellung von Barrierefreiheit im Tourismus allen Menschen einen einfachen, intuitiven und sicheren Zugang und steigert dadurch den Komfort, die Attraktivität und Qualität von touristischen Angeboten und Dienstleistungen (vgl. Zeimetz/ Neumann 2000)

Quelle: [bmwi.de/BMWi/Service/publikationen](http://bmwi.de/BMWi/Service/publikationen)

### 1.2. Wirtschaftsfaktor Alter - Barrierefreiheit: Zugänglichkeit für alle sicherstellen

[bmwi.de/BMWi/wirtschaftsfaktor-alter-faktenblatt-4-barrierefreiheit.pdf](http://bmwi.de/BMWi/wirtschaftsfaktor-alter-faktenblatt-4-barrierefreiheit.pdf)

#### Ergänzungen

Aus Referatsfolien von Natko – Der Nationalen Koordinationsstelle Tourismus: „8,1 % der deutschen Bevölkerung sind als Schwerbehinderte registriert, etwa die Hälfte aller behinderten Menschen sind über 65 Jahre alt.“

Alexander Drewes, Pro Bahn: „Studien zum demographischen Wandel besagen, dass die Bevölkerung in 30-40 Jahren zur Hälfte über 60 Jahre alt sein wird.“

**Fazit:** Die Barrierefreiheit betrifft jeden. Ist jemand am Fortkommen behindert, ist jeder, der denselben Weg nehmen muss – und dadurch gestoppt wird – ebenfalls behindert.

### 1.3. Definition der Barrierefreiheit

BGG § 4: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel etc., wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Quelle: [gesetze-im-internet.de/bgg/BjNR146800002](http://gesetze-im-internet.de/bgg/BjNR146800002)

**Fazit:** Die Barrierefreiheit ist bislang ungenügend geregelt! Bei S21 werden nie genügend Aufzüge zur Verfügung stehen für die, die sie benötigen, d.h. Wartezeiten sind unumgänglich.

### 1.4. Gleichstellungsgesetz

§ 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr

„(2) Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr **sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes** barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Quelle: [gesetze-im-internet.de/bgg/8](http://gesetze-im-internet.de/bgg/8)

**Fazit:** Das Gleichstellungsgesetz ist seit 2002 in Kraft. Man sollte davon ausgehen können, dass ab diesem Zeitpunkt zumindest alle öffentlichen Gebäude barrierefrei geplant und erstellt werden.

### 1.5. Dresdner Erklärung zur Verbindlichkeit von Barrierefreiheit (02.06.2011)

„Die Beauftragten des Bundes und der Länder für die Belange behinderter Menschen fordern die Bauministerkonferenz und das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung auf, **der Verpflichtung aus Art. 9 der UN-Behindertenrechtskonvention zur Barrierefreiheit in der Musterbauordnung und den Bauordnungen der Länder nachzukommen** und durch flankierende Maßnahmen eine umfassende Barrierefreiheit im Sinne eines ‚Designs für alle‘ zu gewährleisten. Barrierefreiheit ist eine entscheidende Voraussetzung für die Verwirklichung der gleichberechtigten Teilhabe von Menschen mit Behinderungen.“

Quelle: [berlin.de/lb-behi/landesbeirat/dresdner\\_erklaerung.pdf](http://berlin.de/lb-behi/landesbeirat/dresdner_erklaerung.pdf)

## 2. FAKTEN

### FAKT 1: GESAMT-SITUATION BEI STUTTGART 21

#### **Normen**

Einerseits behauptet die Bahn, sich an Normen zu halten, andererseits findet man im PFA genügend Hinweise, dass die Nichteinhaltung der Normen vom EBA gebilligt wird.

#### **28.06.2011: Die Deutsche Bahn ertrinkt in Problemen: Beim Pfusch ertappt**

[...] „Schließlich entdeckten die Prüfer eine Übereinkunft zwischen Bahn und Bund, 3.900 kleinere Bahnhöfe, immerhin 69 Prozent aller Stationen, pauschal als „stufenfrei“ zu bewerten, [auch wenn die Bahnsteige ausschließlich über Treppen zu erreichen sind.](#)“ [...] [derwesten.de/die-deutsche-bahn-ertrinkt-in-problemen](http://derwesten.de/die-deutsche-bahn-ertrinkt-in-problemen)

#### **PFA**

Verweis auf weitere Unzulänglichkeiten in punkto Barrierefreiheit und Sicherheit sind den Auszügen des Planfeststellungsbeschlusses zu entnehmen (und werden weiter gesammelt). Siehe Anhang 1 PFA (S.10).

#### **Barrierefreie Erreichbarkeit**

Ein komfortabler und barrierefreier Bahnhof zeichnet sich dadurch aus, dass man selbst in Spitzenstunden ohne Stau oder Gedränge die Züge erreichen bzw. den Bahnhof verlassen kann. Aufzüge und Rolltreppen sind (wegen technisch bedingter Unzuverlässigkeit und Wartezeiten) eine unzureichende Hilfsmaßnahme und lediglich in Durchgangsbahnhöfen vonnöten.

#### **Wie soll das bei S21 aussehen?**

#### **S21: Örtliche Gegebenheiten, Bahnsteigflächen**

Bei S21 soll ein Bahnsteig aufgrund einer Länge von 420 m und einer Breite von 10 m eine Fläche von 4000 qm haben. (Flächen der Rolltreppen und Treppen bereits abgezogen, jedoch noch nicht die Flächen der Aufzüge, Bänke, Mülleimer, Stellwände und Tafeln sowie der Bereich des Kofferkuli-Depots)

#### **S21: Ausstattung, Aufzüge, Treppen, Rolltreppen**

[Pro Bahnsteig: 3 Aufzüge, 7 Rolltreppen und 5 Treppen.](#)

[Bekannte Maße: Treppen 7 m hoch, 2,35 m breit, Panorama-Aufzüge mit Durchmesser von 3 m.](#)

Fernzüge und der Bahnhofsausgang sind für Menschen mit viel Gepäck, Kofferkuli, Kinderwagen, Fahrrad, Rollstuhl und Gehbehinderung nur mittels Aufzug erreichbar. Beim Umsteigen wird die Benutzung von **zwei** Aufzügen notwendig. Realität bei vielen Bahnhöfen: Aufzüge stehen über Monate still. Eine Auswertung besagt, dass zwei von 26 Rolltreppen ständig außer Betrieb sind.

#### **S21: Personenaufkommen**

In der Spitzenstunde reisen pro Bahnsteig nahezu zeitgleich 4 Züge an.

49 Züge binnen einer Stunde, sind bei 4 Bahnsteigen 12 Züge pro Bahnsteig.

[Also kommt an jedem Bahnsteig alle 5 Minuten ein neuer Zug an!](#)

[Pro Regionalzug: bis zu 1.000 Passagiere = 4.000 Menschen](#)

[Bahnsteigfläche: 400 x 10 m = 4.000 qm](#)

Nicht einkalkuliert sind die auf die Züge wartenden Menschen.

In der Spitzenstunde können sich auch über 16.000 Menschen im Gesamtbahnhof befinden!!!

#### **Simulation normaler Bahnbetrieb**

- Es bilden sich um die Treppenanlagen große Menschentrauben, die sich durch den schlechten Abfluss vor den Treppen, den engen Platz zu den Bahngleisen und die Personen, die die Bewegungsrichtung ändern müssen, schnell vergrößern.
- Auch die Säulen der Lichtaugen wirken als Widerstand, vor dem sich Menschen stauen und drücken
- Die Menschenmengen erreichen eine solche Dichte, dass bei einzelnen Personen zu befürchten ist, dass sie auf die Gleise gedrängt werden

Pressemitteilung Ingenieure22: [Presseerklärung/Unternehmer/Entfluchtung.pdf](#)

#### **K21: Bahnbetrieb**

Bereits aufgrund dessen, dass im Stuttgarter Kopfbahnhof lediglich zwei Züge pro Bahnsteig anhalten, muss S21, mit 4 Zügen pro Bahnsteig die doppelte Anzahl von Reisenden, die zeitgleich oder zeitnah ankommen, bewältigen. Zudem strömen ankommende Menschen im Kopfbahnhof vorrangig in Richtung Bahnhofshalle und nicht, wie bei S21 in Richtung einer der beiden nächstliegenden Verteilerebenen und somit sich teilweise kreuzend.

#### **FAZIT:**

**K21 ist bei weitem komfortabler barrierefreier als S21!**

## FAKT 2: BAHNSTEIGENGE

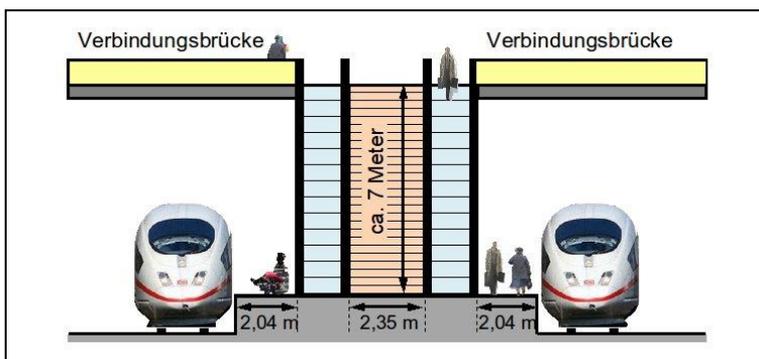
**PFA:** „Zudem hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die einschlägigen technischen Normen einzuhalten. Mögliche Optimierungen wird sie im Zuge des weiteren Verfahrens in die Unterlagen einarbeiten.“ (siehe S.11: PFA - Bahnsteigbreite)

### Norm für öffentliche Wege

1) Architektenkammer Baden-Württemberg, Broschüre „Barrierefreies Bauen“, (S.19):

„**Bewegungsfläche, 250 cm tief** – entlang von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel. Zum Einsteigen in Bus, Straßenbahn und U-Bahn muss ausreichend viel Raum für die Richtungsänderung um 90° mit Rollstuhl oder Kinderwagen, das Zurücksetzen sowie eine aus dem Verkehrsmittel ausfahrbare Rampe bzw. ein Hubpodest eingeplant werden.“ [akbw.de/Barrierefreies-Bauen/Strassen-Plaetze-Wege.pdf](http://akbw.de/Barrierefreies-Bauen/Strassen-Plaetze-Wege.pdf)

2) „Die Breite von Bahnsteigen ist in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) geregelt. Vorgeschrieben sind Breiten je nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke. Heute fordert die EBO für Bahnsteige in Mittellage selbst am Ende **eine Mindestbreite von 2,80 Metern**, wenn dort kein Ausgang ist und langsamer als 160 km/h gefahren wird.“ Quelle: [berlinhauptbahnhof.bahnsteigbreiten-im-verhaeltnis](http://berlinhauptbahnhof.bahnsteigbreiten-im-verhaeltnis)



### Bahnbeamter zur geplanten S21-Bahnsteigbreite:

„**Das reicht definitiv nicht aus!**“

Selbst für ihn verstieß die Demonstration des „EngpasS21“ gegen alle Sicherheitsvorschriften! [Video\\_bahn-bestaetigt-s21-bahnsteige-zu-eng](http://Video_bahn-bestaetigt-s21-bahnsteige-zu-eng) (leider schlechte Tonqualität, Aussage bei 7'20'')

### S21: Planung Bahnsteigbreite

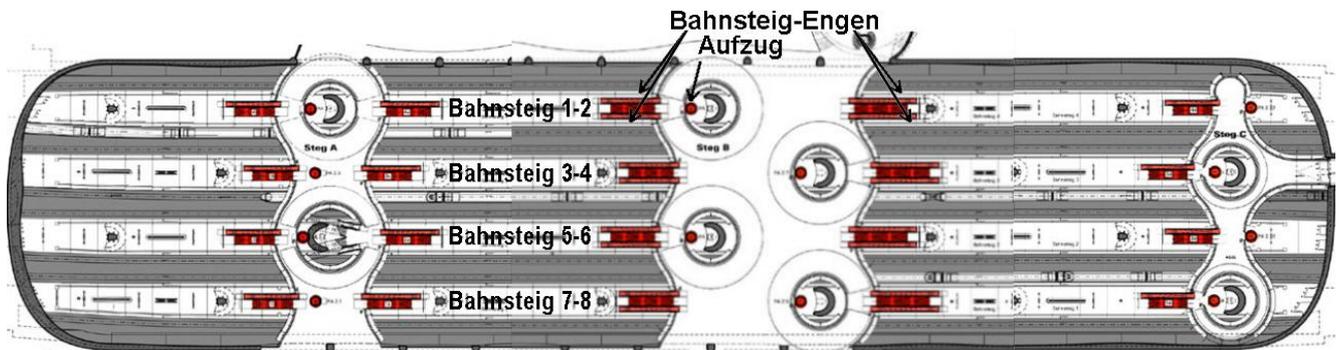
Die Bahnsteigbreite im Gesamtbahnhof soll 10 m betragen.

Bei den Verteilerebenen A sind zwei Rolltreppen geplant, beim Verteilersteg C lediglich eine.

Bei der Verteilerebene B ist ein zu enger Verkehrsweg nicht vermeidbar. **Bahnsteigbreite neben den Rolltreppen 2,04 m, Gefahrenbereich (Markierungsstreifen bis Bahnsteigkante): 0,80 m, verbleibender Verkehrsweg: 1,24 m**

### Maße des geplanten Tiefbahnhofs S21:

Dieser „EngpasS21“ kommt in Verbindung mit der Verteilerbrücke B 4x pro Bahnsteig und an an 16 Stellen im Gesamtbahnhof erstreckt sich jeweils über eine Länge von 9 Metern: Risikobereich 144 Meter.



### Wann MUSS der „EngpasS21“ benutzt werden?

Bei einer dipb-Sitzung wurde gesagt, dass die Bahn davon ausgeht, dass die Reisenden vornehmlich zu den Treppen und Rolltreppen der Verteiler-Ebene B strömen und die Bahnsteigengstellen eher nicht genutzt werden.

### Dem muss ganz energisch widersprochen werden:

- Alle, die den Aufzug benützen wollen, müssen generell durch den Engpass!
- Alle, die durch den Personentunnel zur S-Bahn zu kommen, müssen generell durch den Engpass!
- Auch in diesem Bereich werden Anreisende die Züge verlassen.
- Hier werden Reisende warten, weil ihr Waggon mit dem reservierten Platz laut Wagenstandsanzeiger in diesem Bereich anhalten soll.
- Wenn Zug A verspätet ist und Zug B zuerst einfährt, müssen alle Wartenden von Abschnitt A nach B wechseln und umgekehrt. Somit bewegen sich die Wartenden sogar zweimal durch Engstellen hindurch.
- Wer sich nicht auskennt, kann sich auf den Abschnitt A verirren, obwohl sein Zug auf Abschnitt B eintreffen soll – er muss durch beide Engpässe hindurch.
- Besonders kritisch: Wenn ein Rollstuhlfahrer im EngpasS21-Bereich ein- oder aussteigen soll, kann eine Rampe zwar ausgeklappt werden, aber es fehlt der Rangierbereich, um auf die Rampe fahren zu können. Der Einsatz eines Hublifts ist hier nicht möglich. Die Abfahrtverspätung ist vorprogrammiert.

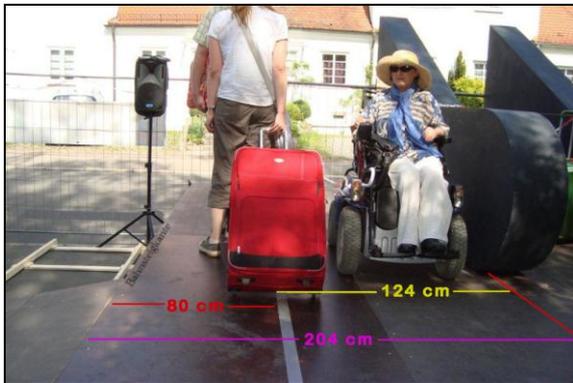


### Beispiele an Begegnungen:

Rollkoffer (oder Kinderwagen, Rollator, Rollstuhl, Fahrrad etc.) + Familie

Mit Kinderwagen und Kind an der Hand hat man dann ein noch größeres Problem.

Ein Kofferkuli ragt mit den vorderen Rollen bereits in den Gefahrenbereich. (Kofferkuli-Länge 110 cm)



**FAZIT:**  
**DER BESTEHENDE KOPFBAHNHOF BIETET SCHON HEUTE MEHR KOMFORT ALS S21 JE ERREICHEN KANN!**

### FAKT 3: BAHNSTEIGNEIGUNG/-GEFÄLLE

**Normen** „Die Vorhabenträgerin hat [...] abweichend von der üblichen Regelneigung in Bahnhöfen (2,5 ‰) von 15,143 ‰ beantragt.“ (siehe PFA - Bahnsteiggefälle S. 11)

**PFA / Ausnahmegenehmigung:** „Im Zuge des geplanten Vorhabens sind Ausnahmen vom Regelwerk der Bahn erforderlich. Diese sind korrekt und vollständig in den Antragsunterlagen (Erläuterungsbericht Teil III, S. 85) dargestellt. **Diese Ausnahmen werden hiermit zugelassen.**“ (Auszug PFA, siehe Anhang S. 11)

**28.10.11:** VCD: Stuttgart 21 verstößt gegen EU-Richtlinien [zughalt.de/vcd-stuttgart-21-verstoessst-gegen-eu-richtlinien/](http://zughalt.de/vcd-stuttgart-21-verstoessst-gegen-eu-richtlinien/)

**Längsgefälle:** Die örtlichen Gegebenheiten durch S- und U-Bahnen machen ein Längsgefälle der Bahnsteige unvermeidbar, dieses beläuft sich auf 15 ‰. Das Risiko des Wegrollens wurde also erkannt. Herr Kefer Vergleich: „Auch die Königstraße hat ein Gefälle von 15 ‰“, hinkt, denn dort besteht die Gefahr des Abstürzens (ins Gleisfeld) nicht.

**Quergefälle:** Um die Risiken des selbständigen Wegrollens zu vermindern, soll eine Absenkung zur Bahnsteigmitte von 10-20 ‰ vorgenommen werden. Damit rollende Gegenstände nicht trotzdem über die mittige Absenkung „hinausschießen“, werden von Herrn Kefer als Sicherheitsvorkehrungen sog. „Verbauungen“ benannt: „Das sind entweder Bänke, auf denen man sitzen kann, oder Mülltonnen oder Fahrtanzeiger bzw. Tafeln, auf denen man den Fahrplan nachlesen kann. Also, wenn sich etwas in die Mitte hineinbewegt, dann wird es auch in der Mitte aufgehalten und rollt nicht weiter. Das waren die Sicherheitsvorkehrungen, die damals mit dem Eisenbahn-Bundesamt während der Planfeststellung diskutiert und auch so beschlossen worden sind.“

Quelle: Schlichtung (S. 140): [schlichtung-s21.de/Wortprotokoll.pdf](http://schlichtung-s21.de/Wortprotokoll.pdf)

**Risiken:** Video1: Ingenieure22 „Rolltest“ [Video Rolltest](#)

Video 2: Baby von Zug überrollt – überlebt fast unverletzt [Video Baby von Zug überrollt](#)

**FAZIT:**  
**K21 ist eben und ohne Gefälle und damit sicherer als S21!**

## FAKT 4: BARRIEREFREIE FLUCHTWEGE

Alternativen zu Kaufhäusern, die barrierefrei sind, gibt es. Für meinen Bahnhof gibt es keine Alternative!



Heiner Geißler forderte sie im Schlichterspruch: Barrierefreie Fluchtwege sind für den Tiefbahnhof in den Planungen weiterhin nicht vorgesehen.

### Richtig!

Verantwortungsvolle Planer sollten immer vom „worst case“ ausgehen, aber Herr Kefer rechnet – fast zynisch – Gefahrenpotenziale klein, wenn er als mögliche Brandquelle einen Papierkorb angibt, wohl wissend, dass es verschiedenste Ursachen für Zugbrände gibt, die verheerenden Schaden anrichten können. [Siehe Anlage 2: Zugbrände in 2011.](#)

**Rauchentwicklung:** Die Ingenieure<sup>22</sup> berichten, dass als Modell für eine Brandrekonstruktion nur ein Teil des Tiefbahnhofs und lediglich „in Größe eines Puppenhauses“ verwendet wurde, d.h. die Resultate sind nicht annäherungsweise repräsentativ für einen tatsächlichen Brand.

**Fluchtwege:** Im Brandfall werden Aufzüge und Rolltreppen abgeschaltet, als Fluchtwege verbleiben lediglich 5 Treppen pro Bahnsteig. Sie sind etwas breiter, als ein Bett lang ist: 2,35 m und 7 m hoch (3 Etagen).

Im S21-Tiefbahnhof würden Menschen, die sich über die Treppen retten wollen, in den Bereich der giftigen Rauchwolke fliehen. Die Einatmung der nach oben steigenden Gase kann binnen 2 Minuten zum Tod führen.

Rettungskräfte müssen den gleichen Weg nach unten nehmen, über den im Extremfall 4.000 Menschen dem Brandherd nach oben (in die Rauchschiicht!) entfliehen wollen.

Rollstuhlfahrer können sich nicht selbst retten; hier wird ihre Selbständigkeit lebensbedrohend eingeschränkt.

Rettungsfahrzeuge sollen durch die Tunnels anfahren können. Wie realistisch ist das, wenn – worst case – gleichzeitig zwei Züge hintereinander an einem Bahnsteig stehen und sich das „Keller-Gewölbe“ bereits komplett mit Rauch gefüllt hat?

**Herrn Dr. Kefers fast schon zynische Bemerkungen zu den barrierefreien Fluchtwegen, Anhang 2, S. 11**

**Evakuierung von Stuttgart 21:** [evakuierung-von-stuttgart-21-per-software-simuliert](#)

**FAZIT:**  
Im Kopfbahnhof ist Selbstrettung möglich!

## FAKT 5: FILDERBAHNHOF UND TUNNEL

### Filderbahnhof

Die ersten Planungen vom sog. „Filderbahnhof“ wurden vom EBA abgelehnt. Ein wichtiger Teil und Begründung für die Notwendigkeit von S21 ist damit noch nicht einmal planfestgestellt.

(Nach dem Motto: „Wir bauen mal und dann seh'n wir schon!“ ?)

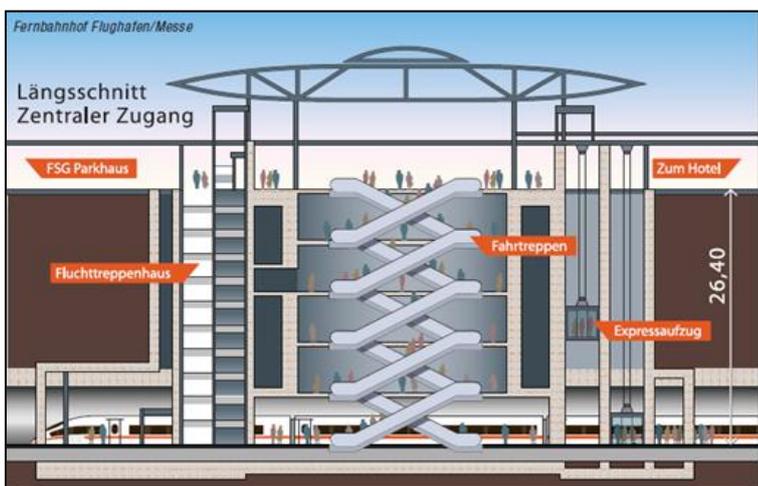


Bild: Stand der bisherigen Planung. Allerdings soll inzwischen angeblich auf die Rolltreppen verzichtet werden.

### Norm:

Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln (S.12)

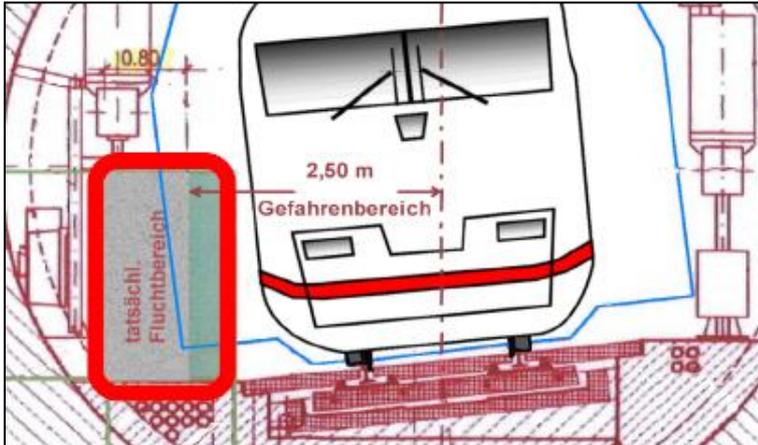
[2.2 Sichere Bereiche, Fluchtwege \[...\]](#)

„Fluchtwege müssen mindestens 1,20 m breit sein.“ [...]

Quelle: [eba.bund.de/Tunnelbau/21.pdf](#)

### PFA1.2 Fildertunnel (S.303) (4) Betriebstechnische Ausstattung zur Selbst- und Fremdrettung

„Zur Selbstrettung sind an jeweils einem Querschnittsrand der eingleisigen Tunnel Fluchtwege mit einer Mindestbreite von 1,20 m und einer lichten Mindesthöhe von 2,20 m vorgesehen. [...] Eine Verbreiterung des Fluchtweges auf Kosten eines breiteren Tunnelquerschnittes wäre aufgrund der damit verbundenen Eingriffe daher nicht verhältnismäßig.“ (Anm.: *Optimierte Rettungsvoraussetzungen sind „nicht verhältnismäßig“?*)



(Bildausschnitt aus Vortragsfolien)

#### Fildertunnel

Laut EBA ist also die Norm zwar eingehalten, jedoch wird die Tatsache vernachlässigt, die Strecke zwischen Hauptbahnhof und Filderbahnhof in einer langgezogenen Kurve liegt. **Realistisch berechnet verbleibt wegen der Zugschräglage ein Fluchtweg von 0,81 m.**

Allgemeine Erläuterungen zu Brandfällen im Tiefbahnhof und auch speziell zum Fildertunnel siehe:

Vortragsfolien von Dipl. Ing. Hans Heydemann:

Quelle: [engpass21.de/Engpass21.pdf](http://engpass21.de/Engpass21.pdf)

### Füllung der Löschwasserleitungen in 40 Minuten!

Gangolf Stocker: „In diesen Tunneln haben wir die sog. Trockenleitungen. Trockenleitungen sind Feuerwehrleitungen, die kein Wasser enthalten. Die Brandschutzdirektion Stuttgart – und auch die Höhere Katastrophenschutzbehörde – hat verlangt, dass diese Leitungen gefüllt werden. Das ist nicht der Fall.“

Hans Heydemann: „Wie lange braucht es denn, bis diese trockene Löschwasserleitung gefüllt ist, und zwar auf der halben Länge des Fildertunnels? – Wenn wir unterstellen, dass mit einer Geschwindigkeit von 2 m/s gefüllt wird, dann sind das bei der halben Tunnellänge etwa 2.400 s. Das sind 40 Minuten. In 40 Minuten hat sich der Brand vielleicht längst erledigt, noch bevor man mit dem Löschen begonnen hat. Das ist viel zu lange.“

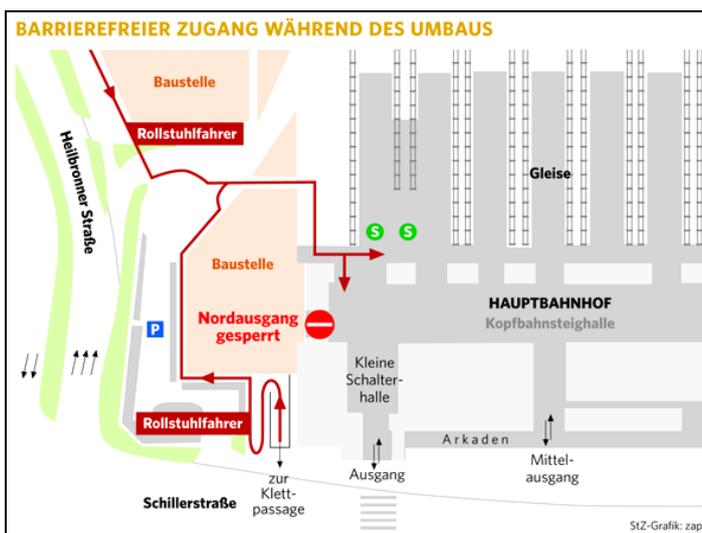
Quelle: Auszüge aus dem Schlichtungsprotokoll <http://bit.ly/rpfUR1> (S.166)

### „Fildertunnel - Feuerwehr: Retter zum Warten verdammt“

Quelle: [stuttgarter-nachrichten.de/fildertunnel-feuerwehr:-retter-im-fildertunnel-zum-warten-verdammt](http://stuttgarter-nachrichten.de/fildertunnel-feuerwehr:-retter-im-fildertunnel-zum-warten-verdammt)

**FAZIT:**  
Nach angeblich jahrzehntelanger Planungen  
zu viele Probleme und deutlicher Verbesserungsbedarf!

### FAKT 6: BAUPHASE



#### Ständige Veränderungen:

Während der Bauzeit von mindestens 10 Jahren (vermutlich sind 15-20 Jahre realistischer) erfordern ständige Veränderungen der Wege für Blinde und Lernbehinderte, dass sie auf die neuen Wege eingelernt werden müssen. Kostenpunkt: 60,- Euro / Std. Wer finanziert diese Stunden? Diese Frage sei noch nicht geklärt, so ein Mitarbeiter einer Blinden- und Sehbehinderten-Einrichtung.

#### Behinderten-Parkplätze:

Schon jetzt stehen neben der LBBW lediglich zwei (kostenfreie) Behinderten-Parkplätze zur Verfügung, die 150 m vom Nordausgang entfernt sind. Der Weg weist ein sehr hohes Gefälle auf. Für manuell betriebene Rollstühle eine Zumutung!

**FAZIT:**  
Unzureichende Berücksichtigung der Belange  
von Behinderten schon während der Bauphase.

### 3. Anhänge

#### ANHANG 1: Relevante Auszüge aus dem Planfeststellungsbeschluss

Eisenbahn-Bundesamt Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 (Talquerung) Datum: 28.01.2005

Download über [das-neue-herz-europas.de/pdf-download](https://das-neue-herz-europas.de/pdf-download)  
unter „PLANFESTSTELLUNGSABSCHNITTE (PFA)“

#### **Zur Gesamtsituation: Planfeststellungsbeschluss PFA 1.1 - 4.9.1. Der neue Hauptbahnhof (ab S. 374)**

Die Nutzbarkeit des neuen Bahnhofs auch für mobilitätseingeschränkte Personen ist sichergestellt. Zum einen sagt die Vorhabenträgerin hinsichtlich Rampenneigungen, Ausmaßen von Fahrstühlen usw. die Einhaltung der DIN 18024 zu. [...] **Unumgängliche Abweichungen von dieser technischen Norm** können zwar im Einzelfall zu Umwegen führen, stellen jedoch die grundsätzlich vorhandene Möglichkeit der barrierefreien Erreichbarkeit aller wichtigen Bahnhofsbereiche nicht in Frage. Sie sind daher vertretbar und beeinträchtigen die Rechtmäßigkeit des Gesamtvorhabens nicht. Zudem hat die Vorhabenträgerin auch zugesagt, im Laufe des weiteren Verfahrens **zusätzliche Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen**. Der Einwand, das Vorhaben führe zu erschwerten Umsteigevorgängen für Gehbehinderte, da die Verteilerstege in Zukunft eine Ebene über den Bahnsteigen liegen, führt zu keiner abweichenden Bewertung. **Zwar hat die Vorhabenträgerin anerkannt, dass es in dieser Beziehung für bestimmte Personengruppen tatsächlich zu einer Verschlechterung gegenüber dem heutigen Zustand kommen kann.** Durch die Bereitstellung von drei Aufzügen pro Bahnsteig, den gegenüber heute zahlreicheren und insgesamt betrachtet damit verkürzten Zugangsmöglichkeiten zu den Bahnsteigen, die Halbierung der Zahl der Bahnsteiggleise und die Schaffung deutlich kürzerer Wegeverbindungen zwischen Fern-, Stadt- und S-Bahn **verschlechtert sich jedoch alles in allem die Funktionalität des Bahnhofs nicht.** Vielmehr entsteht eine Mehrzahl barrierefreier Zugänge im Sinne von § 4 BGG. Angesichts des Umstandes, dass heute nur am Nordausgang ein ebenerdiger Zugang zum Hauptbahnhof besteht, führt der neue Hauptbahnhof insgesamt betrachtet daher **– zumindest für einen gewissen Anteil mobilitätseingeschränkter Menschen – sogar zu einer verbesserten Benutzerfreundlichkeit.** Die vielfach geforderten zusätzlichen Verbesserungen, wie beispielsweise der Bau von Aufzügen aus der Stadtbahnebene/Arnulf-Klett-Passage in den Bonatzbau, **würden zwar in der Tat zu einem größeren Komfort für mobilitätseingeschränkte Personen führen**, stellen jedoch keine durch das Vorhaben bedingten, im vorliegenden Verfahren zu entscheidenden notwendigen Folgemaßnahmen dar. Selbstverständlich können diese **– durchaus sinnvollen –** Forderungen jedoch unabhängig vom vorliegenden Verfahren an die verantwortlichen Stellen herangetragen werden.

#### **Zur Bahnsteigbreite: Planfeststellungsbeschluss PFA 1.1 - 4.8.2.4. Bauliche Aspekte (S. 371)**

Der allgemeine Einwand, die vorgesehenen Platzverhältnisse führten zu einer individuellen Beeinträchtigung des Sicherheitsgefühls, bietet keine substantiellen Anhaltspunkte für eine tatsächliche Gefährdung der öffentlichen Sicherheit. Beanstandet wird darüber hinaus, die begehbare **Bahnsteigbreite** neben den Treppenanlagen sei unzumutbar schmal und gefährlich. Vorgetragen wird zudem, dass einzelne **Treppen zu steil** und daher kaum begehbar seien. Auch diesem pauschalen Vorbringen können keine Anzeichen für die hinreichende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintrittes entnommen werden. **Zudem hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die einschlägigen technischen Normen einzuhalten. Mögliche Optimierungen wird sie im Zuge des weiteren Verfahrens in die Unterlagen einarbeiten.** Eine speziell durch die baulichen Anlagen bedingte Gefährdung für die öffentliche Sicherheit kann daher ausgeschlossen werden. Schließlich wird vorgebracht, das Vorhaben biete aufgrund seiner baulichen Lage unter der Erdoberfläche ein besonders attraktives Ziel für terroristische Anschläge. **Die Anhörungsbehörde ist sich der abstrakten Terrorgefahr bewusst.** Angesichts der Unberechenbarkeit und Vielfalt möglicher gewaltsamer Aktionen und in Anbetracht des heutigen Zustandes mit ebenfalls weiträumigen unterirdischen Anlagen (Klett-Passage, Stadt- und S-Bahn-Ebenen) ist jedoch eine besondere Erhöhung der diesbezüglichen Gefahr für die öffentliche Sicherheit nicht zu erkennen. Zudem bietet das moderne Rettungskonzept gegenüber dem heutigen Zustand einen verbesserten Standard.“

#### **Zum Bahnsteig-Gefälle: PFA 4.8.3. Eisenbahnspezifische Anforderungen (S. 372)**

Im Zuge des geplanten Vorhabens sind Ausnahmen vom Regelwerk der Bahn erforderlich. Diese sind korrekt und vollständig in den Antragsunterlagen (Erläuterungsbericht Teil III, S. 85) dargestellt. Diese Ausnahmen werden hiermit zugelassen. Im Einzelnen sind dies: (1) Längsneigung im Bahnhof (§ 7 (2) EBO i.V.m. Modul 813.0201, Abschnitt 3(3)) Die Vorhabenträgerin hat für den neuen Hauptbahnhof die Zulassung für eine Gleisneigung, und damit zwangsläufig auch für eine Neigung der Bahnsteige, **abweichend von der üblichen Regelineigung in Bahnhöfen (2,5 ‰) von 15,143 ‰** beantragt.

#### **Zum „Fildertunnel“: PFA1.2 Fildertunnel (S. 303)**

(4) Betriebstechnische Ausstattung zur Selbst- und Fremdreterung Zur Selbstretterung sind an jeweils einem Querschnittsrand der eingleisigen Tunnel Fluchtwege mit einer Mindestbreite von 1,20 m und einer lichten Mindesthöhe von 2,20 m vorgesehen. Sie sind eben und hindernisfrei ausgestaltet, ausreichend beleuchtet und mit Handläufen gesichert, so dass auch bei schlechter Sicht (z.B. im Falle starker Rauchentwicklung) eine Orientierung möglich ist. Damit entsprechen sie der Anforderung der Tunnelrichtlinie (Nr. 2.2). Die weitergehende Forderung nach einer Verbreiterung der Fluchtwege ist daher zurückzuweisen. Wie die Vorhabenträgerin glaubhaft dargelegt hat, belegen Erfahrungen aus Übungen zu Tunnelereignissen, dass fliehende Personen in dem Bereich neben einem Zug fast ausschließlich hintereinander hergehen, obwohl die Fluchtbreite ein Überholen zuließe. Da zudem die befahrbaren Tunnel mit einer durchgängigen Oberfläche auf dem Tunnelboden ausgestattet werden und die Gleisköpfe nur 3 cm nach oben herausragen, kann hinter den jeweiligen Zugenden die gesamte Tunnelbreite von ca. 7 m zur Flucht genutzt werden. **Eine Verbreiterung des Fluchtweges auf Kosten eines breiteren Tunnelquerschnittes wäre aufgrund der damit verbundenen Eingriffe daher nicht verhältnismäßig.**

## **ANHANG 2: Herr Dr. Kefer zu den barrierefreien Fluchtwegen**

Quelle: [direktzu.de/stuttgart21/barrierefreie-fluchtwege](https://direktzu.de/stuttgart21/barrierefreie-fluchtwege)

„Grundsätzlich ist der neue Hauptbahnhof als barrierefreier Bahnhof geplant.“ *(Anm.: Barrierefreier als es ein Kopfbahnhof generell ist, wird er nie sein!)*

„Die Barrierefreiheit wird hier mittels Aufzügen umgesetzt.“ *(Anm.: K21 braucht keine Aufzüge, um „barrierefrei“ zu sein.)*

„Das bedeutet eine Erschließung, die mobil eingeschränkten Personen die Verkehrsanlage in der allgemein üblichen Weise – wie es der Gesetzgeber im BGG benennt – nutzbar macht. Dies gilt auch für die überwiegende Anzahl möglicher Evakuierungsfälle.“ *(Anm.: Nur für die überwiegende Anzahl, nicht für alle?!)*

„Somit sind die Hauptverkehrsebenen einschließlich der Bahnsteige und Verbindungsstege barrierefrei zu erreichen.“ *(Anm.: Aber eben nur mittels Aufzügen und nicht wie bei K21 aus eigener Kraft.)*

„Hinsichtlich der Frage nach Rampen muss festgestellt werden, dass für eine selbstständige Nutzung durch Rollstuhlfahrer eine so flache Neigung vorgeschrieben ist, dass sich die Länge einer Rampe auf dem Bahnsteig zur Erreichung der ca. 7 m höher liegenden Stege nicht ohne andere, wesentliche Nachteile darstellen ließe und dies zudem die in der Alltagsgebrauchlichkeit für die darauf angewiesenen Personen ungünstigste Erschließungsart darstellen würde.“ *(Anm.: Eine Rampe wäre immerhin besser als keine Rampe! Allerdings würde diese bei der augenblicklichen Planung auf den Bahnsteigen auch wieder viel Platz beanspruchen.)*

„Der Brandfall im Bahnsteigbereich ist insoweit ein besonderer Evakuierungsfall, weil dann die Nutzung von Aufzügen nicht gestattet ist.“ *(Anm.: Also keine Fluchtmöglichkeit für Mobilitätseingeschränkte!)*

„Grundsätzlich wird in den Brandschutzkonzepten für Personenverkehrsanlagen der DB AG – so auch Stuttgart Hbf – sichergestellt, dass Personen im Brandfall ohne Beeinträchtigungen durch Brandauswirkungen die Verkehrsanlagen sicher verlassen können.“ *(Anm.: Der Tiefbahnhof kann binnen 10 Min. komplett verraucht sein! Rettungswege führen nur nach oben, also direkt in den aufsteigenden Qualm!)*

„Wir gehen davon aus, dass Mitreisende sowie Mitarbeiter der DB und ggf. anwesende Sicherheitskräfte die Evakuierung von Menschen mit Gehbehinderungen im Rahmen der Hilfeleistungspflicht schon in der Selbstrettungsphase unterstützen.“ *(Anm.: Dies ist weltfremd und unrealistisch, denn im Gefahrenfall denkt jeder panisch vor allem an sich und hat kaum die Nerven, nach Mitreisenden zu suchen, die Hilfe benötigen.)*

„Entsprechende Aufforderungen zur Unterstützung sind auch Bestandteil der Lautsprecherdurchsagen im Störfall.“ *(Anm.: Wer hört die Lautsprecherdurchsagen bei panischen Verzweiflungsschreien?)*

„Sollten dennoch Betroffene in dieser Zeitspanne die Bahnsteigebene nicht verlassen haben, wird auch für die Fremdrettungsphase (Einsatz der Feuerwehr) die Bahnsteigebene noch eine ausreichende Zeit raucharm gehalten, so dass für diese Personen nach menschlichem Ermessen keine Gefahr besteht. Im Brandfall in Stuttgart Hbf wird berücksichtigt, dass bei einem Brand (z.B. ein Papierkorb) entweder alle Verbindungsstege benutzbar sind, oder, wenn sich der Brandherd im Bereich eines Steges befindet, zwei Verbindungsstege für die Evakuierung verbleiben.“ *(Anm.: Ein Papierkorb-Brand ist sicher nicht das Hauptproblem, sondern eher ein brennender Zug, wie es alleine 2011 bereits 11 Mal vorgekommen ist, durchschnittlich also häufiger als 1 x pro Monat. Siehe Anhang 2)*

„Insbesondere in Stuttgart Hbf haben wir durch die offene Gebäudehöhe und die in der Decke als natürliche Entrauchungsanlage angeordneten Lichtaugen eine besonders sichere Entrauchungssituation.“ *(Anm.: Offene Gebäudehöhe? Der Tiefbahnhof hat laut Planung eine Höhe/Tiefe von 15 m. Die Lichtaugen machen dabei 7% des Deckengewölbes aus. Sie jedoch zu öffnen, würde erst recht Kaminzug erzeugen!)*

„Alle Menschen, die bei der Evakuierung auf Dritte angewiesen sind, können sich ungefährdet von einem Brandereignis auf der Bahnsteigebene zu einem der nicht von Rauch beeinträchtigten Stege begeben und dort, falls erforderlich, ungefährdet die Fremdrettung (Feuerwehr) erwarten. Die Bahnsteigbreite von 10 m ermöglicht, auch am Brandereignis vorbei einen sicheren Steg zu erreichen.“ *(Anm.: Herr Kefer vergisst die Bahnsteig-Engen vor denen es sich stauen kann, in dem v.a. und gerade bewegungseingeschränkte Menschen „untergehen“.)*

Obwohl unser Brandschutzkonzept auf Grundlage hoher Anforderungen entwickelt wurde und somit bereits ein hohes Sicherheitsniveau auch im Vergleich mit anderen öffentlichen Verkehrsanlagen oder Gebäuden erreicht ist, werden wir mit unseren Experten weitere Optimierungen prüfen.“ *(Anm.: Benötigen Planungen nach einer angeblich 15-jährigen Planungszeit noch Optimierungen?)*

„Hierzu stehen wir zudem in einem guten Kontakt mit den Behindertenverbänden. Aber schon heute gilt: Alle unsere Kunden können sich aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen im neuen Hauptbahnhof sicher wissen.“ *(Keine Anmerkung, denn da fehlen einem die Worte...)*

### ANHANG 3: Zugbrände in 2011

#### **„Flughafen: Der Notfall-Tunnel – Übung abgebrochen / Retter zu Statisten degradiert“**

„Schönefeld – Was kommt auf die Retter zu, wenn ein Zug im Bahntunnel zum künftigen Flughafen „Willy Brandt“ verunglückt? Dieses Szenario wurde Samstag in Schönefeld (Dahme-Spreewald) nachgestellt. Aber mit der Auswertung der Notfallübung hat vor allem die Bahn ihre liebe Not.

„Gut gelaufen“, heißt es in der [Bahn-Pressestelle](#). „Die Koordination und Zusammenarbeit zwischen den Einsatzkräften hat funktioniert.“ „Stimmt nicht“, sagen [Feuerwehrleute](#). Die Rettungswege in der rund drei Kilometer langen Röhre wären zu eng, die Wasserreservoirs ein Witz. Sollte es zu einem Unfall oder Anschlag im Tunnel kommen, hätten Menschen kaum Überlebenschancen. Die Notfallübung sei ein „Riesendesaster“ gewesen und „musste abgebrochen werden“.



Bild: Berlin Ostbahnhof, 27.07.2011

Das bestätigt Vize-Landrat Wolfgang Schmidt. Für ihn ist der Tunnelblick der Bahn der eigentliche Notfall. „Bei der Übung hat eine Menge nicht optimal funktioniert.“ 100 Retter sollten 300 „verletzte“ Statisten aus einem verunglückten Zug retten. Einige Statisten warteten dünn bekleidet bei 15 Grad im Tunnel, andere bei 27 Grad auf dem Flugfeld auf Hilfe. „Es hat fast eine Stunde gedauert, bis die bereitstehenden Notärzte und Rettungswagen zu den ‚Verletzten‘ gebracht wurden“, so Schmidt. Vier Statisten hätten Kreislaufprobleme oder Herzrhythmusstörungen erlitten. Deshalb habe man die Übung abgebrochen, „damit nicht noch mehr Statisten abklappen“.

Quellen: [deutschebahn.com/presseinformationen](#) und [maerkischeallgemeine.de/Uebung-abgebrochen-Retter-zu-Statisten-degradiert](#)

#### **Zugbrände: Vortrag von Klaus Gebhard am 27.09.2011** [Vortrag](#)

incl. Film ICE-Brand in Offenbach, Kurzbericht: [ice-fansite.com](#)

#### **Zugbrände in Deutschland (vermutlich unvollständige Sammlung):**

1. 26.01.2011 ICE 374 fährt mit brennendem Triebkopf in Mannheim Hbf ein  
[nachrichten.t-online.de/brand-in-ice-triebwagen-in-mannheim](#)
2. 16.05.2011: ICE zwischen Frankfurt und Würzburg in Brand geraten  
[handelsblatt.com/ice-zwischen-frankfurt-und-wuerzburg-in-brand-geraten](#)
3. 05.06.2011: Video: Panik: Regionalzug brennt auf Strecke Stuttgart-Karlsruhe  
[fernsehen.de/Panik-Zug-Rauch-Waggon-Doppelstockwagen](#)
4. 23.05.2011 Brandanschlag auf die Bahn war politisch motiviert  
[ftd.de/verschmorte-kabel-brandanschlag-auf-die-bahn-war-politisch-motiviert](#)
5. 25.06.2011: Brennender Intercity gestoppt  
[focus.de/bahn-brennender-intercity-gestoppt](#)
6. 25.07.2011: Kurzschluss verursacht U-Bahn-Brand am Alex  
[morgenpost.de/berlin-aktuell/Kurzschluss-verursacht-U-Bahn-Brand-am-Alex](#)
7. 27.07.2011: Berlin Ostbahnhof: Plötzlich stand die Lok in Flammen (siehe Bild)  
Video: [Video](#) / [tagesspiegel.de/berlin/ploetzlich-stand-die-lok-in-flammen](#)
8. 27.07.2011: Zug-Brand am Tübinger Bahnhof  
[tagblatt.de/Zug-Brand-am-Tuebinger-Bahnhof-Ueber-500000-Euro-Schaden](#)
9. 22.08.2011 Gundelfingen (Breisgau) Strecke Offenburg  
[derwesten.de/Brennender-Nachtzug-im-Breisgau-evakuiert](#)
10. 22.08.2011 Brand in Nachtzug nach Zürich – niemand verletzt  
[ftd.de/brand-in-nachtzug-nach-zuerich-niemand-verletzt](#)
11. 21.09.2011 Explosion nach Zugunglück in Bleicherode  
[thueringer-allgemeine.de/Explosion-nach-Zugunglueck-in-Bleicherode](#)  
[mdr.de/thueringen/bleicherode](#) / [n-tv.de/Zwei-Gueterzuege-kollidieren](#)
12. 06.11.2011: Intercity brannte: 310 Bahnreisende aus Zug geholt - vier Verletzte  
[hna.de/goettingen/intercity-brannte-bahnreisende-evakuiert-vier-verletzte](#) / [desaster-bahn.blogspot.com/feuer-in-ic-2814](#)

#### **Besonders eindrucksvolles Video:**

09.06.2011: Brand im Simplontunnel – Mehrere Monate Aufräumarbeiten

Video: [videportal.sf.tv/video](#) / Bericht: [bahnonline.ch/grosse-schaeden-brandstelle](#)

#### **DAS mag man sich nicht vorstellen!**

Das Feuer in der U-Bahn in Daegu gilt als eines der schwersten Unglücke in der Geschichte der U-Bahnen. Es ereignete sich am 18. Februar 2003 in der Haltestelle Jungangno im Zentrum der viertgrößten südkoreanischen Stadt Daegu auf Grund eines Suizidversuches. [...] Ein geistig verwirrter Mann wollte so in einem bevölkerten Ort Suizid begehen und dabei möglichst viele weitere Menschen ebenfalls töten. [...] Der Zugführer alarmierte jedoch seine Vorgesetzten nicht direkt nach Ausbruch des Feuers. So fuhr vier Minuten später auf dem direkten Nachbargleis in der Gegenrichtung der Zug 1080 in die Station ein. [...] Somit gab es mindestens 197 Tote und 147 Verletzte. Die meisten Toten gab es im zweiten Zug zu beklagen. [...] Das Unglück wurde als nationale Peinlichkeit betrachtet, es gab eine breite Debatte darüber, ob Südkorea in seinem raschen wirtschaftlichen Aufstieg nicht **zu viele Einsparungen auf Kosten der Sicherheit begangen hätte**. Quelle: [wikipedia/Feuer in der U-Bahn in Daegu](#)

## **DIVERSES**

**09.09.2011: Die Bahn warnt:** [bahnhof.de/sicherheitskampagne/achtung\\_am\\_bahnsteig.html](http://bahnhof.de/sicherheitskampagne/achtung_am_bahnsteig.html)

„Achtung am Bahnsteig – Flirt“: [Video Flirt](#)

„Achtung am Bahnsteig – Kinderwagen“: [Video Kinderwagen](#)

„Achtung am Bahnsteig – Koffer“: [Video Koffer](#)

**2011: Zu den Slogans der DB unsere Frage: „Was dürfen wir von Stuttgart 21 erwarten?“**

Bitte durchforsten Sie selbst auf Aussagen zu „Barrierefreiheit“ und „Sicherheit“:

1) Dialog 21 „Neuer Stuttgarter Bahnhof komplett barrierefrei“ [das-neue-herz-europas.de/Dialog21\\_barrierefrei](http://das-neue-herz-europas.de/Dialog21_barrierefrei)

2) Broschüre „21 gute Gründe für Stuttgart 21“

2)a) ausführliche Version: [bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/21gruende](http://bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/21gruende)

2)b) kurze Version: [stuttgart.de](http://stuttgart.de)

**04.09.2011: Rückschlag: Bahn streicht Modernisierung**

Sigmaringen und Bad Saulgau müssen weiter auf Barrierefreiheit warten

[schwaebische.de/sigmaringen-tuttlingen/Rueckschlag-Bahn-streicht-Modernisierung](http://schwaebische.de/sigmaringen-tuttlingen/Rueckschlag-Bahn-streicht-Modernisierung)

Auch eine Einsparmaßnahme, um S21 verwirklichen zu können?