

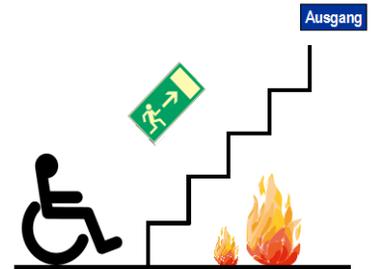
# Stuttgart 21: Mehr Gefahren – Weniger Sicherheit

Eine Sammlung der sicherheitstechnischen Argumente gegen S21



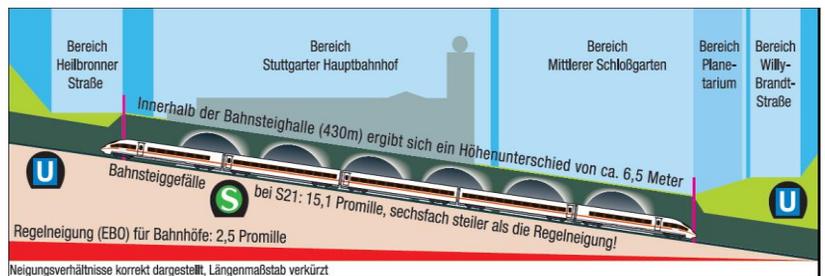
## Bei Brand in den Tunnelbahnhöfen: Keine ebenen Fluchtwege

Die geplanten Tunnelbahnhöfe in Stuttgart und am Flughafen haben keine ebenerdigen Zugänge wie der bestehende Hauptbahnhof. Im Brandfall oder bei Stromausfall stehen die Aufzüge und Rolltreppen nicht zur Verfügung. Alle Fluchtwege führen nicht über langgezogene Rampen sondern über die sehr 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 mobilitätsgeschränkten Personen dort massiv erschwert.



## Schräglage des Bahnhofs gefährdet Reisende und Zugverkehr

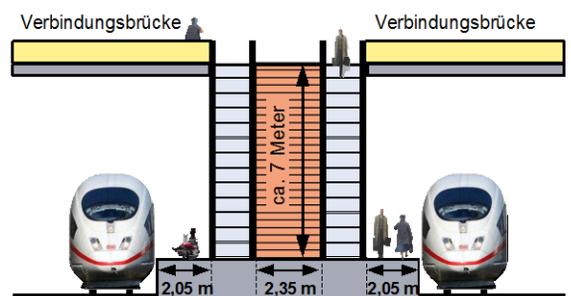
Nicht nur Kinderwagen und Rollstühle können bei der geplanten Schräglage des Bahnhofs wegrollen. Nach den Informationen aus den Schlichtungsgesprächen kann auch nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass ein Zug bei Bremsdefekten oder Fehlern des Lokführers talwärts ins Rollen kommt. Im Gleisvorfeld 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 (s. Bild). Bei Gedränge kann es zu Stürzen auf die Gleise mit Todesfolge kommen. Bei Einfahrt von Zügen ist ein Sicherheitsabstand von 0,8 m erforderlich, so dass die Fahrgäste sich auf einem schmalen Streifen von nur **1,25 m** Breite drängen werden.



## 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** viel zu groß. Der große Abstand erschwert die Flucht bei Brand und die Rettungsmaßnahmen bei anderen Unfällen. In bestimmten Fällen müssen die Fliehenden die gesamte Strecke von 500 m zurücklegen. International sind seit langer Zeit kürzere Abstände üblich. →



Abstand der Rettungsstollen

Tunnelname	Land	Jahr	Länge	Abstand Rettungsstollen
Guadarrama-Tunnel	Spanien	Eröffnung 2007	28 km	250 m
Gotthard-Basis-Tunnel	Schweiz	Durchbruch 2010	57 km	325 m
Eurotunnel	F / GB	Eröffnung 1994	50 km	375 m
Fildertunnel S21	D	Plan bis 10/2009	9,5 km	1000 m
Fildertunnel S21	D	Plan seit 11/2009*	9,5 km	500 m

\* Ablehnung des Antrags der DB an das EBA auf Genehmigung 1000 m entgegen EU-Vorschrift

## Weitere Argumente zum Thema Fluchtwege

▪ Die Breite der Treppen zu den Bahnsteigen im Tiefbahnhof Stuttgart beträgt nur 2,35 m (s. Bild auf Vorderseite).<sup>[3]</sup> 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.

▪ Die geplanten Maßnahmen für den Brandschutz sind bei großen Brandereignissen (z.B. Lokbrand gemäß Brandszenario der DB mit Brandlast 25 MW) unzureichend. Die sich unter der Decke stauende Qualmschicht wird sich auf die darunter liegenden Verbindungsbrücken (Bild S.1) ausbreiten und damit Flüchtenden den Weg abschneiden. Quellen:<sup>[3]</sup>, <sup>[5]</sup>

## Weitere Argumente zum Thema Tunnelröhren

▪ Auf der Strecke im Bereich Leinfelden/Echterdingen ist die Benutzung einer bestehenden 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.<sup>[6]</sup> 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.<sup>[5]</sup> Erst dann können die Löscharbeiten beginnen!

## Warum hat Stuttgart 21 mehr Gefahren als andere Bahnhöfe?

Von Seiten der Projektträger 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 grundsätzliche 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). <sup>[8]</sup>

**3.** Der Tiefbahnhof Stuttgart musste aufgrund der bestehenden Gebäude Bonatz-Bau und LBBW-Bank äußerst schmal geplant werden. Ohne diese Randbedingung hätte man problemlos breitere Bahnsteige und langgezogene Rampen als barrierefreie Fluchtwege 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 Personensicherheit in den Tunnelstrecken wurde gespart.

**Fazit: Stuttgart 21 erhöht die Gefahren, bei der Sicherheit wird gespart**  
→ Kopfbahnhof 21 ist die bessere Alternative

### 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](#)