

Beitrag Christoph Engelhardt zur
„Fortsetzung der Anhörung“ vom
6.05.2015,

Das Faktencheck-Portal

Dr. Christoph Engelhardt
Hüterweg 12c
85748 Garching
089 3207317

christoph.engelhardt@wikireal.org

Garching, 04.05.2015

Nichts gelernt aus BER?

Auch bei S21: kein Brandschutz
Leistungsangaben mal rauf, mal runter

Wir sind **in Berlin**, der Stadt des **Skandalflughafens** Berlin-Brandenburg **BER**. Hier hatte ein **technischer Zeichner** – irrtümlich als Brandschutzfachmann engagiert – eine **nicht funktionsfähige Entrauchungsanlage** entworfen. Das Ganze verursachte **viele Jahre Bauverzögerung** und **Mehrkosten in Milliardenhöhe**.

Heute früh ging es in der **Anhörung des Verkehrsausschusses** des Bundestags um das Projekt **Stuttgart 21**. Das mit zuletzt 6,8 Mrd. Euro offiziellen Kosten **größte, aber auch fragwürdigste, der deutschen Großprojekte** mit einer Unzahl von **Fehlplanungen** und **unkalkulierbaren Risiken**. Es gibt alleine **fünf gravierende Gründe** für einen sofortigen Projektabbruch. Jeder einzelne würde ausreichen. Kann dieses Projekt der Maßstab für die „**Zukunftsfähigkeit Deutschlands**“ sein, wie es Kanzlerin Merkel formulierte?

1. Der erste maßgebliche Grund zum Projektabbruch ist die ungenügende Leistungsfähigkeit des neuen Tiefbahnhofs mit nur noch **halb so vielen** Bahnsteiggleisen. Stuttgart 21 **verfehlt** nicht nur das zur Rechtfertigung des Projekts **geplante Wachstum**, der Tiefbahnhof vermag nicht einmal **den aktuellen Bedarf** zu decken. Er ist ein **illegaler Rückbau** der Kapazität. – Hier werden **Milliarden Euro für einen Engpass** ausgegeben!

S21 ist ein **gigantischer Schildbürgerstreich**, aber **kein** Maßstab für die **Zukunftsähigkeit**.

Zuletzt sollte der **sogenannte „Stresstest“** die Leistung nachweisen. Letzten Herbst in der **Filder-Anhörung** zeigte sich, er konnte **so gar nicht simuliert** worden sein und ist voller von der Bahn selbst dokumentierter Fehler. Eine **gefälschte Simulation** als **Rechtfertigung** des größten deutschen Großprojekts? Die **Bundesregierung** beruft sich auf die **Regelkonformität** des Stresstests. – Damit hat sie sich **böse vertan!**

2. Der zweite Abbruchgrund ist die Unterdimensionierung der Fußgängeranlagen. Diese wurden von der Bahn **regelwidrig** um Faktoren **schöngerechnet**. Nicht nur der **Finanzierungspartner** Stadt Stuttgart wurde damit **getäuscht**. Ein **Betrug** als Grundlage des **Milliardenprojekts**? – Die zu engen Fußgängeranlagen sind gefährlich und **limitieren die Leistungsfähigkeit** zusätzlich.

Die **Bahn vermag nicht, diese Kritik zu entkräften**. Seit **2013** wartet die Öffentlichkeit auf die angekündigte „**Analyse**“ der Vorwürfe zu den **Fußgängeranlagen**. Seit der Filder-Anhörung **letzten Oktober** warten wir auf die dem **Regierungspräsidium** für Februar zugesagte Beantwortung des „**Nachforderungskatalogs**“ zur **Leistungsfähigkeit**. Mittlerweile wartet auch der **offene Brief an Projektchef Leger** von Anfang April auf Antwort. – Kann man in diesem Land derart **schwerwiegende Vorwürfe** und Widersprüche **einfach aussitzen**?

Oder soll der unwidersprochene „**größte technisch-wissenschaftliche Betrugsfall der deutschen Geschichte**“ der Maßstab werden für die „**Zukunftsähigkeit** Deutschlands“?

3. Drittens, der Brandschutz ist nicht gewährleistet – entgegen der **jüngsten Genehmigung des EBA**. Das will ich wegen der Aktualität und der Parallelität zum Flughafen BER genauer ausführen:

- a. Die für die Evakuierung angesetzte **Personenzahl** basiert auf **Zügen**, die wegen der geplanten **Steigungen** den Bahnhof **gar nicht befahren** können. Es ist nicht hinnehmbar, dass der Brandschutz des größten deutschen Großprojekts auf **vollkommen falscher Basis** beruht!
- b. Tatsächlich fahren **kürzere Züge**, die meist in **Doppelbelegungen** hintereinander auf **demselben Bahnsteiggleis** halten. Dann ergeben sich aber am **Bahnsteig anderthalb mal mehr zu evakuerende Personen** als bisher angesetzt. Das heißt auch **anderthalb mal** mehr **Zeitbedarf** für die Evakuierung. Der Bahnhof wird zur **Todesfalle!**
- c. Die Halte in **Doppelbelegung** müssten also **verboten** werden. Ohne sie ist aber die geforderte **Kapazität nicht erreichbar**. Das heißt, Stuttgart 21 steht ganz grundsätzlich vor der Alternative: Entweder **fehlt** dem Projekt der **Brandschutz** oder die **Kapazität**. Schon deshalb müsste der **Bau** sofort **gestoppt** werden!
- d. Die Evakuierungszahl wurde von dem **EBA** und dem **Prüfer** der Bahn **hinterfragt**, mit dem Ergebnis, es sei ja die **richtige Formel** verwendet worden. – Es wird aber nicht geprüft, **welche Züge** in die Formel eingesetzt wurden, ob das die sind, die tatsächlich **halten** werden. – Eine **Milchmädchenrechnung** als Basis eines Milliardenprojekts?
- e. Nun zur **Entrauchung** der Bahnsteighalle. Sie benötigt **Millionen Kubikmeter** Luft aus den Tunneln. Die werden als Zahlenwert in die Simulationen eingesetzt und sind **nur virtuell** vorhanden! In der Realität **entweicht die Luft** auf dem Weg in die Halle. – Der Brandschutznachweis entpuppt sich als unhaltbares **Zahlenspiel**.
- f. Und für die **Entrauchung des Straßburger Platzes** wurden bisher **lediglich Formeln** angewandt, noch dazu ungeeignete. Eine **aerodynamische** Simulation unter **Praxis-Bedingungen** würde das

nie bestätigen und die Flüchtenden landen bei ungünstigem Wind im giftigen Rauch!

- g. Das **EBA** bestätigt, die neuen **Umbauten** seien konform mit den Personenstromanalysen für den täglichen Betrieb. Dabei wurden die vielen **Engpässe neben** den neuen **Fluchttreppenhäusern** überhaupt nicht geprüft! In der **Praxis** sind sie absolut **unzumutbar** und **gefährlich**!
- h. Selbst die Zustimmung von **Regierungspräsidium** und **Feuerwehr** erfolgte nur unter Vorbehalt: Wesentliche **Informationen** waren zur Zeit dieser Zustimmung **nicht bekannt**. – Eine **blinde Zustimmung** kann nicht die Basis sein.
- i. Zuletzt gutachtete der vom EBA als „**unabhängig**“ bezeichnete **Prüfer** des Brandschutzkonzepts tatsächlich **in Diensten der Bahn** und nicht wie früher **in Diensten des EBA**. Die **Bahn prüfte** wieder einmal **selbst!**

Für den **Berliner Flughafen** wurde – viel zu spät – der **Brandschutz essentiell**. Für **Stuttgart 21** geht man über **offensichtliche**, schon vor dem Bau bekannte **Planungslücken hinweg**. Das **BMVI** sollte sich anschauen, ob das **EBA** noch seine **Arbeit** tut! **Sehenden Auges** laufen wir bei **S21** in die **Katastrophe** von **BER**!

Aber das **Projekt** ist ja ohnehin **schon tot**, da sich ausreichender **Brandschutz** und ausreichende **Kapazität** prinzipiell gegenseitig **ausschließen**.

4. Als vierter großer Grund für den Projektabbruch ist **die gefährliche Gleisneigung** zu nennen. Hier fehlt es schon in der Planfeststellung von 2005 an dem **Nachweis gleicher Sicherheit**. Hierzu wird gleich **Herr Andersen** sprechen.

5. Und fünftens verlangen die **milliardenschweren Rechenfehler bei den Kosten** in der Aufsichtsrats-Entscheidung von 2013 und die **schnell bekannten weiteren Mehrkosten in Milliardenhöhe** einen **sofortigen Projektstopp**. Darüber wird nachfolgend **Herr von Loepel** reden.

Fünf unabweisbare Gründe für den **Projektabbruch. – Nichts gelernt aus BER?** Schnelle **Aufklärung** und schnelle **Konsequenzen** tun Not. Sonst wird Stuttgart 21 eine **große Belastung** für das **Ansehen** und die **Zukunftsfähigkeit** des Landes.