



WESTEND

ARNO LUIK

SCHADEN IN DER OBERLEITUNG

Das geplante Desaster
der Deutschen Bahn

Inklusive der wahren
Geschichte von
S21

Funktionsfähigkeit der Anlagen wird vor Inbetriebnahme durch einen Praxistest (...) geprüft«.

So wie beim Berliner Großflughafen BER? Kurz vor der Fertigstellung merkte man dort: Der Brandschutz funktioniert nicht. Jetzt sollen die BER-Gebäude eventuell abgerissen werden.

Brandschutzexperte Keim erwartet für S21 ein noch düsteres Szenario: »Es wird weiter gebuddelt, obwohl alle wissen, dass sie S21 nie in den Griff bekommen. Kurz vor Inbetriebnahme wird es dann heißen: Ja, der Brandschutz ist nicht optimal, aber wir haben jetzt schon so viel Geld da reingepumpt, Milliarden. Wir können nicht mehr zurück. Es wird dann, wie so oft bei S21, wieder Sonder- oder Ausnahmegenehmigungen geben und alle werden hoffen: Es wird schon nichts passieren. Und falls irgendwas passiert, dann bin ich nicht mehr im Amt!«

Der Zynismus

Und wenn es zu einem fürchterlichen Katastrophenfall käme, müsste wohl kaum einer der an S21-Beteiligten eine Verurteilung fürchten. Es würde wohl ausgehen wie beim Love-Parade-Prozess. Der zog sich ewig lange hin, dann wurde er eingestellt. 21 Jugendliche starben bei der Love-Parade in Duisburg, aber das Gericht konnte keinem der Angeklagten eine wirkliche Handlungsschuld nachweisen. Zu viele hatten eine Kleinigkeit falsch gemacht. Zu viele der Verantwortlichen am Unglück waren plötzlich nur noch unbedeutende Rädchen in einem riesigen Räderwerk, das zu dem Unfall führte. Zurückblieben Angehörige in ihrer Trauer, Verzweiflung und ihrer Wut.

Und so, das wissen auch die S21-Macher, würde es im Ernstfall auch bei ihnen ablaufen, davon können sie ausgehen. Viele der direkt am Bau Beteiligten und der Entscheidungsträger sind seit Jahren intensiv damit beschäftigt, intern auf etwaige Fehler, die fatale Auswirkungen haben könnten, hinzuweisen, sich gerichtsfest abzusichern. Da verschwindet projektintern viel Energie, aber diese Leute, sehr weitsichtig in ihrem Ego-Zynismus, legen sehr viel Wert auf individuelle Absicherung. Wenn es dann zur Katastrophe kommt, können sie

sagen: »Wir haben ja auf alle möglichen Gefahren hingewiesen!«

Und dann wird man ein kleines Opfer, einen traurigen Täter finden, man wird, wie so häufig in diesen Fällen, von »menschlichem Versagen« sprechen – und vermutlich einem Lokführer die Schuld geben.

Vielleicht ist so das Denken der Verantwortlichen bei der Bahn, beim Eisenbahn-Bundesamt? Man weiß es nicht, sie sagen dazu nichts.

Sie verweisen nur auf das sehr kleine Dossier mit dem imponierend langen Titel »Änderungsplanfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 3 VwVfG und § 18d AEG für das Vorhaben ›Großprojekt Stuttgart 21, PFA 1.1, 18. Planänderung – Änderung Fluchtwege‹ in Stuttgart Bahn-km-0442 bis 0,432 der Strecke 4813 Feuerbach – Stuttgart Hbf tief – Ulm Hbf.«

Es ist dies der 18. Versuch, die Dinge in Stuttgarts Untergrund irgendwie in den Griff zu bekommen. Er ist genauso absurd wie alle davor: Galten bisher Fluchthäuser mitten auf den engen Bahnsteigen als perfekte Lösung im Katastrophenfall – das EBA hatte sie gegen alle Kritik genehmigt –, so ist jetzt wieder alles verworfen. Jetzt sind Fluchttreppen am Ende der Bahnsteige die Lösung.

»Ein normaler Unternehmer, der den Behörden so ein Brandschutzkonzept von seiner Firma vorlegen würde, würde für verrückt erklärt werden«, sagt Johannes Frank. Frank hat jahrzehntelang Feuerwehrleute ausgebildet, Firmen und Konzerne in Sachen Brandschutz beraten und bei der Bundeswehr Sicherheitskonzepte für gefährliche Anlagen entwickelt. Sein Urteil über das S21-Brandschutzkonzept: »Unverantwortlich. Nicht zu genehmigen«.

Frank ist kein Exot, kein übervorsichtiger Fachmann, der auf Grund seiner Erfahrung mit Katastrophen überall Unheil wittert. Auch Klaus Heydemann ist das nicht. Er gehört zu einer Gruppe von Ingenieuren, die sich zum Teil schon seit über 25 Jahren mit dem Projekt beschäftigen, und viele von ihnen sind sicherlich besser in der komplexen Materie drin als viele S21-Führungskräfte.

Diese Ingenieure sind längst, gegen ihre Absichten, zu einer Art unbezahltem Außenbüro für die Bahn geworden. Ihre Kritik hat schon mehrfach dazu geführt, dass die Bahn ihr Baukonzept modifizieren musste. Jetzt also schon wieder. Aber auch das neue, sagt Heydemann, bringt überhaupt nichts: »Es ist so stümperhaft wie gefährlich«.

Man trifft Heydemann und einige seiner Mitstreiter am Rande der Baugrube im zerstörten Schlossgarten. Vor ein paar Jahren standen dort noch jahrhundertalte Bäume. Jetzt ist da ein riesiges Loch, geschützt von Bauzäunen, Stacheldraht,

überall sind aufgeständerte Wasserleitungen, über allem der Lärm von Baumaschinen und LKWs, die Schutt abtransportieren.

Die Verzweiflung

Die Ingenieure haben Folien mitgebracht, Computeranalysen, Entrauchungsanimationen, Zahlen, Regelwerke – und ihr Urteil ist ähnlich harsch wie das von Keim: »Nicht machbar. Eine Gefahr für Leib und Leben«.

Sie monieren dieselben Dinge wie Keim – und weisen auch auf für Laien leicht zu verstehende Unzulänglichkeiten hin:

- Die Fluchttreppen am Ende der Bahnsteige: Im schlechtesten Fall sind die Fluchtwege dorthin 400 Meter lang. Heydemann: »Das dauert, bis Sie dort sind. Da hat Sie der Rauch längst überrollt«.
- Die Fluchttreppen sind mit 36 Grad Neigung extrem steil, mit neun Metern sehr hoch, die Treppenstufen sind – Verstoß gegen Vorschriften – ein paar Zentimeter zu hoch und auch zu schmal, gerade mal 26 Zentimeter tief. Auch damit verstößt die Bahn gegen ihre eigenen Richtlinien, wonach Treppen eine Tiefe von 31 Zentimeter haben sollen. Heydemann: »Bei diesen Treppen sind Stürze vorprogrammiert. Wie kriminell das Ganze ist, zeigt sich schon daran: Die Länge eines Schuhs der Größe 41/42 liegt bei 30 Zentimetern, Erwachsene können auf solchen Ministufen nicht mal richtig auftreten!« Stolpert einer, reißt er andere mit.
- Die Fluchttreppen sind nur 240 Zentimeter breit, gerade mal drei Personen können da nebeneinander hochrennen, aber im Ernstfall müssen da Tausende hoch – innerhalb von Minuten. Heydemann: »Ein sträflicher Engpass. Die Menschen werden in ihrer Angst durchdrehen. Sie werden sich zusammentrampeln«.
- Das Fluchttreppenhaus ist gerade mal zwei Meter hoch: Große Menschen müssen, wenn sie sich den Kopf nicht anschlagen wollen, gebückt fliehen. Heydemann: »Diese bedrückende Enge schürt noch die Panik.«

Warum verstößt die Bahn bei solch einem teuren Bau, der für die Zukunft, die Moderne stehen soll, so eklatant gegen die Sicherheitsvorschriften? Sie kann nicht anders – hielten sich die S21-Macher an Recht und Ordnung und würden sie regelkonforme Treppen bauen, endeten die Fluchttreppen mitten auf der vielbefahrenen Heilbronner Straße.

Und noch etwas:

- Für Rollstuhlfahrer sind die Treppen komplett unüberwindlich: Für sie sind – bis Rettungskräfte zu ihnen gelangen – auf den Bahnsteigen sogenannte »Rollstuhlwarteplätze« vorgesehen, zwei auf der Nordseite, drei auf der Südseite der Bahnhofstiefhalle. Heydemann: »Viel zu wenige, wenn Tausende fliehen«. Aber was den Ingenieur zusätzlich ärgert: Diese eng bemessenen Warteplätze sind für die Feuerwehrleute Orte, an denen sie im Katastrophenfall das Löschwasser entnehmen.

Kaum ein Detail dieses sogenannten Brandschutzkonzeptes illustriert erschreckender, wie fehlerhaft und stümperhaft, vielleicht auch überfordert-hilflos bei diesem Projekt gearbeitet wird. Man muss sich das mal vorstellen: Es brennt, Rauch, Lärm, Schreie, schlechte Sicht, alle sind vor Angst am Durchdrehen – und dann kämpfen die Feuerwehrleute mit ihrem schwerem Gerät genau dort um Löschwasser, wo die Rollstuhlfahrer in ihrer hilflosen Verzweiflung auf Evakuierung hoffen.

Ein Stuttgarter Feuerwehrmann, einer an der Spitze, sagte mir vertraulich: »Ich schick meine Leute da im Katastrophenfall nicht runter! Ich kann das nicht verantworten.«

Da die Bahn erkannt hat, dass Behinderte im Katastrophenfall nicht rechtzeitig aus der Tiefhalle entkommen können, will sie nun Aufzüge auch im Katastrophenfall fahren lassen. Eine aberwitzige Idee, die gegen sämtliche Sicherheitsvorschriften verstößt – und auch gegen die geplante Architektur.

Panoramaaufzüge möchte der Architekt Ingelhoven einsetzen, ist vielleicht schön, aber deren Schächte sind nach oben hin offen. Im Brandfall ziehen sie den Rauch, wenn die Aufzüge nach unten fahren, wie in einer Pumpe nach unten, und wenn sich dann die Türen öffnen, quillt der tödliche Rauch auf die Schutzsuchenden heraus.

Der Diplomingenieur Hans Heydemann hat im Juni 2018 wegen all dieser eklatanten Mängel gegen die Verantwortlichen der Bahn AG und ihrer

Aufsichtsbehörde EBA eine umfangliche Klage eingereicht. Das Verfahren ist noch beim VGH Mannheim anhängig, die Bahn hat – natürlich – empfohlen, die Klage zurückzuweisen.

In seiner Klage setzt sich Heydemann auch für »mobilitätseingeschränkte Personen« ein.

Was für ein kalter Konzern die von den Bürgern finanzierte Bahn AG ist, dokumentiert sich in einem Schreiben des DB-Anwaltes Dr. Schütz vom 11. September 2018, mit dem die Bahn gegenüber dem VGH Mannheim zu begründen versucht, Heydemanns Klage zurückzuweisen. Um die Klage zu verhindern, forschte sie auch das Privatleben des Klägers aus:

»Selbst wenn der Senat – was freilich nach den Ausführungen in unserem Schriftsatz vom 25.06.2018 nach hier vertretener Auffassung nicht in Betracht kommt – die Klage im Übrigen für zulässig halten sollte, so scheidet dies jedenfalls insoweit aus, als der Kläger die Belange mobilitätseingeschränkter Personen geltend macht. Er trägt nicht vor, zu diesem Personenkreis zu gehören. Eine entsprechende Beurteilung drängt sich auch nicht auf: Zwar ist der Kläger bereits betagt, doch nimmt er ausweislich der im Internet unter www.youtube.de einsehbaren Videoaufnahmen regelmäßig aktiv an öffentlichen Veranstaltungen gegen das Projekt Stuttgart 21 (z. B. an den so genannten »Montagsdemonstrationen«) teil und hält dort auch Reden. Die Prüfung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen kann er daher nicht verlangen (VGH Bad.- Wtirtt., Urt. v. 24.03.2010 – 12 S 515/09 –, juris; Schütz, in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl.2014, S I Rn.52).«

Heydemann erklärt sich dieses Verhalten »mit dem ungeheuren Rechtfertigungsdruck, unter dem die Bahn steht«. Er hätte es überdies nie für möglich gehalten, dass ein Staatskonzern ein so schludriges Bau- und Brandschutzkonzept vorlegt. Er ist, sagt er, »maßlos enttäuscht vom Staat«. Er habe auf seine alten Tage, er ist 79, wegen S21 Dinge erfahren, die er nie für möglich gehalten habe: »Ich dachte, es ist ein Rechtsstaat. Aber nun erlebe ich seit Jahren, dass, wenn die Politik unbedingt etwas durchsetzen will, getrickst und gelogen wird. Auch wenn sie damit Katastrophen provoziert.«