



Presseerklärung vom 10. Oktober 2011

## **Ingenieure22 klären falsche Anschuldigungen auf: „MdL Rivoir demonstriert Unkenntnis über Stuttgart 21“**

Stuttgart, 10. Oktober 2011:

In einem offenen Brief legen die Ingenieure22 dar, dass die Behauptungen und Anschuldigungen Rivoirs allesamt sachlich falsch oder unvollständige Wiedergabe von Tatsachen sind. Rivoir beweist damit einmal mehr, dass S21 nur durch systematische Fehlinformation und passendes Zurechtbiegen von Tatsachen überhaupt noch haltbar ist. Ginge es in dieser Auseinandersetzung um Argumente, wäre das Tunnelbahnhof-Projekt längst gescheitert.

Im Rahmen der Aktion „EngpassS21“ hatten die Ingenieure22 in Verbindung mit der Initiative Barrierefrei gegen Stuttgart 21 das im Raum Stuttgart bereits bekannte 1:1-Bahnsteigmodell in Ulm auf dem Münsterplatz aufgebaut, das exemplarisch die Enge eines der geplanten Bahnsteige im S21-Tiefbahnhof im Bereich der Hauptaufgänge zeigt. Das Bahnsteigmodell folgt aufs genaueste den Bauplänen, die von der Öffentlichkeit beim Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Stuttgart, sowie beim zuständigen Regierungspräsidium eingesehen werden können.

Als „*Angstmache und ungeheuerliche Ansammlung falscher Behauptungen*“ bezeichnete der Ulmer Landtagsabgeordnete Martin Rivoir die Informationen, die von den beteiligten Gruppen in Verbindung mit dem Modell ins Land getragen wurden. Diese Aussage widerlegen die Ingenieure22 mit dem nachstehenden „offenen Brief“ an MdL Rivoir.

Eine weitere ausführliche Darstellung der Ingenieure22 finden Sie wegen der Länge auf der Internetseite:

[http://ingenieure22.de/index.php?option=com\\_content&view=article&id=50:engpass21-in-ulm&catid=35:presse&Itemid=58](http://ingenieure22.de/index.php?option=com_content&view=article&id=50:engpass21-in-ulm&catid=35:presse&Itemid=58)

**Rückfragen** an Hans Heydemann, Beratender Ingenieur für Energie- und Anlagentechnik,  
Tel. 0711/628488

**Internet:** [www.ingenieure22.de](http://www.ingenieure22.de)

**Presseerklärungen und Hintergrundinfos / Presseportal:** [www.parkschuetzer.org/presse](http://www.parkschuetzer.org/presse)



## Offener Brief an MdL Rivoir

Sehr geehrter Herr Rivoir,

wir Ingenieure22 sind ein Zusammenschluss von Ingenieuren, Technikern und Naturwissenschaftlern, die sich zur Aufgabe gemacht haben sachlich, objektiv und anschaulich über das Projekt Stuttgart21 zu berichten.

Wir sind sehr verwundert, daß Sie uns das Verbreiten von Unwahrheiten vorwerfen. Anhand ihrer Aussagen wird uns jedoch deutlich, daß sie offenbar nicht umfassend und objektiv informiert sind. So wie das Engpass-Modell exakt 1:1 nach den Plänen aus dem Planfeststellungsunterlagen gebaut wurde, sind die anderen Informationen auch mit höchster Sorgfalt recherchiert.

### Zu Ihren Aussagen:

**Sie schreiben:** *"Tatsache ist, dass im neuen Bahnhof wesentlich mehr Platz an den Bahnsteigen zur Verfügung steht als heute"*

Aus den Bauplänen ist folgendes ersichtlich: Bei S21 sind 4 Bahnsteige geplant, 400m lang ~10 m breit. Die 8 Hauptbahnsteige beim Kopfbahnhof sind im Mittel 340m lang und 9m breit. Alleine daraus läßt sich das Flächenverhältnis von 24800qm / 16000qm = 1,53 also gut 50% mehr zugunsten des Kopfbahnhofes abschätzen. Rechnet man genauer und berücksichtigt, daß durch Treppen und Säulen im Tiefbahnhof den Fahrgästen mehr Fläche verloren geht, so spricht das noch mehr für den Kopfbahnhof: 24330qm / 15040qm = 1,62

In Wirklichkeit ist es also so, daß im Tiefbahnhof deutlich weniger Bahnsteigfläche als heute zur Verfügung stünde. Wenn die Zahl der Reisenden also wirklich steigen sollten, so würde es im Tiefbahnhof bereits von Anfang an sehr eng werden.

**Sie schreiben:** *"Man geht also nach dem Aussteigen zur nächsten Rolltreppe, fährt nach oben und geht auf direkten Weg zum Zielbahnsteig. Der gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen sehr lange Weg von einem Bahnsteig zum anderen über die Haupthalle des jetzigen Stuttgarter Bahnhofs entfällt."*

Ihre Darstellung ist an dieser Stelle zu vereinfachend und irreführend. Sie läßt außer acht, daß die vielen Personen, die unter den Stegen und im Bereich der Engpässe aussteigen müssen, die Treppen nicht so einfach erreichen. Des weiteren führen die direkten Umsteigewege zwischen den Zügen und der S-Bahn entlang der Bahnsteige an mehreren solcher Engpässe vorbei, da sich die Überleitung zur S-Bahn unter dem Steg A auf den Bahnsteigen befindet. Es kann keineswegs davon ausgegangen werden, daß alle Reisenden nach dem Aussteigen zur nächsten Rolltreppe wollen.

Der Weg heute über den Kopfbahnsteig mag länger sein. Andererseits gibt es auch im heutigen Stuttgarter Kopfbahnhof zumindest für nicht mobilitätseingeschränkte Personen die Möglichkeit, über eine Treppe durch die Unterführung auf "direktem" Weg zum Zielbahnsteig zu gelangen. Im Turmforum wurde uns entgegengehalten, daß diesen Weg nur wenige Prozent nutzen. Dies ist ein klares Votum der Fahrgäste, daß der Komfort des ebenen Weges ein paar Meter Umweg mehr als kompensieren. Eine Gruppe Personen im Rollstuhl



# Ingenieure 22

## Für den Kopfbahnhof

kann heute jeglichen Bahnsteig ebenerdig und als geschlossene Gruppe verlassen. Die Aufzüge können nur von einem Rollstuhlfahrer gleichzeitig benutzt werden. Bereits eine kleine Gruppe von Rollstuhlfahrern benötigt mehrere Minuten, um mit einem Aufzug die obere Ebene zu erreichen.

Auf Anfragen an die DB wurde uns geantwortet, man könne die Betriebsfähigkeit eines Aufzuges zu 95% gewährleisten. Diese Zahl mag zunächst sehr hoch aussehen, aber sie bedeutet umgekehrt nichts anderes, daß gerade dieser Aufzug im Mittel an 18,25 Tagen im Jahr eben ausgefallen ist und nicht zur Verfügung steht. Bei drei Aufzügen pro Bahnsteig und vier Bahnsteigen ist also statistisch gesehen an 219 von 365 Tagen im Jahr ein Aufzug im Bahnhof außer Betrieb. Statistisch gesehen ist also zu 60% der Zeit im geplanten Tiefbahnhof Stuttgart mindestens ein Aufzug ausgefallen. Für einen Großbahnhof mit 240.000 Reisenden täglich ein völlig untragbarer Zustand.

**Sie meinen**, unsere Kritik an den für Stuttgart geplanten sehr kurzen ICE-Haltezeiten von 154 Sekunden wäre unangebracht, und schreiben: *"Heute werden z. B. in Ulm ICE- Züge locker in den fahrplanmäßigen 2 Minuten zwischen Ankunft und Abfahrt lt. Fahrplan abgefertigt. Zwei Minuten sind 120 Sekunden. Die Haltezeit ist also länger als an jedem deutschen ICE-Durchgangsbahnhof"*

Sehr geehrter Herr Rivoir, die Haltezeiten der ICE's werden wesentlich von dem Fahrgastaufkommen an der jeweiligen Station bestimmt. Während Ulm an einem durchschnittlichen Tag von ca. 30 000 Fahrgäste frequentiert wird, sind es in Stuttgart 240000. Der größere Fahrgastwechsel benötigt mehr Zeit. Auch andere hochfrequentierte Durchgangsbahnhöfe erfordern längere Halte. Dies ist z.B. am Zuglauf des ICE 512 München-Dortmund gut zu erkennen: Er hält fahrplanmäßig in Köln 5 und in Mannheim gar 8 Minuten. [Vergleiche auch Anlage 1]

Uns liegen Auswertungen von 6 Durchgangsbahnhöfen vor, die als Vergleich für S21 gewählt wurden. (Hannover, Essen, Augsburg, Köln, Mannheim, Düsseldorf) Während knapp drei Wochen im vergangenen August/September wurden werktags von 6 bis 10 Uhr die Fernverkehrshalte ausgewertet.

Die Mehrzahl dieser ICE-Halte hat Haltezeiten über 2 Minuten, der Durchschnitt liegt bei 4,3 Minuten. Die ICE-Halte mit 2 Minuten Haltezeit nach Fahrplan bauen im Schnitt Verspätungen auf (je nach Bahnhof im Schnitt 9 bis 50 sec). In Köln, dem Bahnhof, der mit Stuttgart 21 vielleicht am ehesten vergleichbar ist, finden wir als kürzeste ICE-Haltezeit 3 Minuten, wobei hier im Schnitt pro Zug 31 Sekunden Verspätung aufgebaut werden -- gewaltige Verspätungszuwächse, wie wir in der Stresstest-Präsentation lernten, wo schon Sekunden schwer ins Gewicht fielen. Hinzu kommt, daß diese Vergleichswerte zur entspannten Sommerzeit gemessen wurden.

Es kann also keine Rede davon sein, daß für die ICE an jedem deutschen Durchgangsbahnhof 2 Minuten Haltezeit problemlos ausreichen.

**Sie schreiben:** *"Es wird behauptet, der neue Bahnhof sei nicht behindertenfreundlich. Tatsache ist, dass der jetzige Stuttgarter Hbf nur einen ebenerdigen Zugang am Nordausgang hat. Ein mobilitätseingeschränkter Mensch, der vom Bahnsteig z. B. in den Schlossgarten will muss sich um den ganzen Bahnhof herum bewegen."*

Ein Zugang, der ohne technische Hilfsmittel komplett ebenerdig bis zum Bahnsteig führt, ist besser als drei, die bei Ausfall der Technik nicht mehr benutzbar sind. Am heutigen Bahnhof können mobilitätseingeschränkte Personen am Nordausgang auf kürzestem Weg in den



# Ingenieure 22

## Für den Kopfbahnhof

PKW wechseln, was für die meisten Reisen wichtiger ist, als schnell im Schloßgarten zu sein. Daß der barrierefreie Weg in den tiefer gelegenen Schloßgarten länger als direkt über die Treppe ist, liegt in der Natur der Sache: Auch eine flache Rampe ist immer länger als eine steile Treppe.

Es entspricht zwar den Tatsachen, daß Rollstuhlfahrer, die vom Schloßgarten aus in die Bahnhofshalle wollen, dort bisher keine barrierefreien Zugangswege vorfinden. Wir Ingenieure22 schlagen vor, hierfür eine tragbare und durchführbare Lösung zu finden. Unserer Einschätzung gemäß gibt es an dieser Stelle sicher einfachere und erheblich kostengünstigere Möglichkeiten zur Abhilfe (z.B. den Einbau eines Aufzuges) als für mehrere Milliarden Euro den Bau eines neuen Bahnhofes.

**Sie schreiben:** *»Es wird behauptet, dass eine Bahnsteigbreite von 2,05 m im Bereich der Treppen zu wenig ist. Tatsache ist, dass es im Bereich der Haupttreppen auf jedem Bahnsteig einen kurzen Bereich mit einer Breite von 2,05 m gibt. Dies ist in Bahnhöfen wie Berlin und Hamburg ebenso der Fall und hat zu keinen Problemen geführt.«*

Wir haben ein Bild von Hamburg Hbf. Gleis 14 [Anlage 2] angefügt. Hier sehen sie die dortige Engstelle mit 2,30m. Es ist also keinesfalls richtig, daß an allen Bahnsteigen eine Engstelle mit 2,05m ist. Obwohl hier 20% mehr Verkehrsraum neben dem Sicherheitsstreifen sind, ist zu erkennen, wie bereits wenige Reisende zum riskanten Benutzen des Sicherheitsbereiches zwingen. Wir haben auch ausgemessen, daß heute in Stuttgart auf den Bahnsteigen neben den Treppenabgängen zwischen 2,63 m und 3,20 m Raum bleibt. Ihre Aussage trifft also keinesfalls auf die Bahnsteige im heutigen Stuttgarter Bahnhof noch auf die anderer Hauptbahnhöfe zu.

Nach Angaben des Eisenbahnbundesamt sind von 2006 bis 2010 bei 54 Unfällen auf Bahnsteigen 18 Menschen gestorben [Quelle siehe Anlage 3]. Weshalb also bei einem so verkehrsreichen Bahnhof solche Risiken neu bauen, wo doch die heutigen Bahnsteige komplett frei von solchen Engpässen und Risiken sind?

**Sie schreiben:** *" Es wird behauptet, dass die geringe Neigung des Bahnsteigs um 1,5 Prozent gefährlich sei."*

### **§7 Abs. 2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung:**

*„Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen, ausgenommen Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen die Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst oder gebildet werden, soll bei Neubauten 2,5 von Tausend nicht überschreiten.“*

Der geplante Tiefbahnhof weist das sechsfache des vorstehend als zulässig genannten Höchstwertes auf.

Diese Bau- und Betriebsordnung hat sich über Jahrzehnte aus der praktischen Erfahrung mit Eisenbahnanlagen entwickelt und dient in erster Linie der Sicherheit des Betriebspersonals und der Reisenden. Zahlreiche Festlegungen dieser Bau- und Betriebsordnung wurden erst im Ergebnis von Unfallanalysen in das Regelwerk aufgenommen. Wir machen darauf aufmerksam, daß Bestimmungen, die zur Sicherheit der Reisenden und des Personals beitragen sollen, unbedingt einzuhalten sind.

Es sei darauf hingewiesen, daß die für den Fildertunnel zuständige Branddirektion der Stuttgarter Feuerwehr erhebliche Einwände gegen das vorgestellte Sicherheits- und Rettungskonzept bei Bränden im Tunnel (z.B. gegen die 1000m-Abstände der



# Ingenieure 22

## Für den Kopfbahnhof

Rettungsstollen) vorgebracht hatte. Hierzu heißt es im Planfeststellungsbeschuß Fildertunnel (Seiten 300/301): "Es gibt keinen nachvollziehbaren und rechtlich belastbaren Grund, persönliche Meinungen und Sichtweisen Einzelner (vgl. Stellungnahme der Branddirektion Stuttgart und der Höheren Katastrophenschutzbehörde) über die abgestimmten Festlegungen der Tunnelrichtlinie zu stellen."

**Hier wird also in zwei verschiedenen Fällen bewertet, ob im Einzelfall von einer Richtlinie oder Verordnung abgewichen werden darf. Im einen Fall wird dies per Ausnahmegenehmigung (Bahnsteiggefälle) erlaubt, im anderen Fall wird auf der Einhaltung der Richtlinie bestanden. In beiden Fällen wurde zum Nachteil der Sicherheit der Reisenden entschieden.**

Dazu kommen die sich aus dem unzulässigen Gefälle zwangsläufig ergebenden betrieblichen Einschränkungen: Ein Wenden von Zügen - wie es teilweise in Ulm erfolgt - ist dadurch ausgeschlossen, genauso das Verstärken und Schwächen von Zügen oder das Wechseln der Lok. Eine defekte Lok könnte im Tiefbahnhof Stuttgart 21 nicht mehr gewechselt werden. Ein Austausch des gesamten Zuges wäre erforderlich, sämtliche Fahrgäste müßten umsteigen, und es wären während dieser Zeit zwei Gleise an einem Bahnsteig (also 50% der für diese Richtung überhaupt verfügbaren Bahnsteiggleise) belegt. Für einen großen Verkehrsknoten sind das völlig untragbare Betriebseinschränkungen. Der geplante Tiefbahnhof S-21 wäre nach §4 (2) EBO kein Bahnhof mehr, sondern nur noch eine Haltestelle.

**Sie schreiben:** *"Im übrigen wird eine solche geringe Längsneigung des Bahnsteigs immer durch ein Quergefälle, also eine leichte Neigung von der Bahnsteigkante in Richtung Bahnsteigmitte aufgefangen."*

Diesen Versuch kann nun wirklich jeder zuhause mit einem Spielzeugauto nachmachen. Es ist richtig, wenn das Auto genau senkrecht zu den Bahnsteigkanten rollt, wird es irgendwann am tiefsten Punkt in der Bahnsteigmitte zum Stehen kommen. Ein Gefährt, das eine Rollrichtung zur Bahnsteigmitte und gleichzeitig schräg in Richtung Gefälle hat, kann auf dem Weg zur Bahnsteigmitte mehr Fahrt aufnehmen als zum Rollen über die gegenüberliegende Bahnsteigkante erforderlich ist. Es gibt also fast immer eine mögliche Bewegungsrichtung, in der die Bahnsteigneigung zur Mitte die Gefahr eher noch erhöht als vermindert, nämlich immer dann, wenn der Startpunkt eines Gefährts in größerer Höhe liegt als die Kante des in Abwärtsrichtung gegenüberliegenden Bahnsteigs. Dies ist einfachste Physik der gymnasialen Oberstufe. Hier fällt Ihr Informationsstand deutlich hinter die Ergebnisse der Schlichtung im Herbst 2010 zurück.

Im übrigen wird das Gefälle in der Stuttgarter Innenstadt von Herrn Rivoir leicht überschätzt. Auf topographischen Karten ist zu erkennen, daß der Höhenunterschied vom Schloßplatz zum Hauptbahnhof nur etwa 3m beträgt. Bei einer Distanz von 400m ist damit die Straße nach Adam Riese nur halb so abschüssig wie der geplante Bahnhof. Der Blick auf eine topographische Karte hätte helfen können, so manchen Irrtum zu vermeiden.

**Herr Rivoir,** Sie echauffieren sich mit den Worten: *"Der Gipfel der Unverfrorenheit sei die Aussage, dass jeder Baden- Württemberger mit 2.000 Euro für Stuttgart 21 aufkommen müsse. Bei 10 Millionen Einwohnern unseres Landes wären dies 20 Milliarden Euro. Der Kostenrahmen liegt dagegen bei 4,5 Mrd."*

Herr Rivoir, Sie berücksichtigen hier nur die immer von offizieller Seite angeführten und öffentlich bekanntgemachten Projektkosten. Hinter den Kulissen und vor der Öffentlichkeit



# Ingenieure 22

## Für den Kopfbahnhof

verborgen sind allerdings im Umfeld dieses Projektes bereits erhebliche Gelder geflossen und zwischen den Projektbeteiligten hin- und hergeschoben worden. Wirtschaftsfachleute des Aktionsbündnisses haben diese versteckten Geldflüsse sorgfältigst zusammengetragen und in einem Video auf der Internetplattform YouTube veröffentlicht.

Wir sehen hier wieder, daß sie sich sorgfältig genug informiert sind: Unsere Aussage mit 2.000 Euro pro Kopf bezieht sich nur auf die Stuttgarter Bevölkerung. Wir haben Ihnen eine Kopie unseres ausgehängten Plakates [Anhang 4] beigefügt, aus dem sich das eindeutig ergibt. Bei knapp 600.000 Stuttgartern sind das 1,2 Mrd. Euro (Einzelheiten dazu siehe <http://youtube.de/WerZahltS21>).

Sollten Sie die Sorgfalt der in diesem Video dargestellten Punkte bestreiten, seien Sie herzlich dazu eingeladen, diese fachlich fundiert zu widerlegen. Alle dazu notwendigen Quellenangaben sind in das Video sorgfältig eingearbeitet.

Wir sind gerne bereit, Sie auch in anderen Punkten dieses planerisch katastrophalen Projektes sachlich objektiv zu informieren. Mit Bedauern sehen wir Ihrer Stellungnahme jedoch an, wie sehr Ihre Kenntnisse über Details und Fakten zu wünschen übrig lassen, wo hingegen Sie und andere Abgeordnete über den Fortgang dieses Projekt entscheiden sollen. Es ist erschütternd mitanzusehen, wie unzureichend informierte Politiker Entscheidungen fällen, deren negative Konsequenzen die Bevölkerung hinterher zu tragen hat.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Hans Heydemann, Stuttgart

Im Namen der Ingenieure22

Anhänge



# Ingenieure 22

## Für den Kopfbahnhof

### Anlage 1:

#### Haltezeiten ICE

Der Stuttgarter Hauptbahnhof gehört zur Bahnhofskategorie 1, da er mit ca. 250.000 Reisenden pro Tag zu den meistfrequentierten Bahnhöfen Deutschlands gehört. Ulm ist mit ca. 30.000 Reisenden pro Tag eine Kategorie niedriger eingestuft, hier Haltezeiten vergleichen zu wollen, ist unrealistisch.

Uns liegen Auswertungen von 6 Durchgangsbahnhöfen vor, die als Vergleich für S21 gewählt wurden. (Hannover, Essen, Augsburg, Köln, Mannheim, Düsseldorf) Während knapp drei Wochen im vergangenen August/September wurden werktags von 6 bis 10 Uhr die Fernverkehrshalte ausgewertet.

Die Mehrzahl dieser ICE-Halte hat Haltezeiten über 2 Minuten, der Durchschnitt liegt bei 4,3 Minuten. Die ICE-Halte mit 2 Minuten Haltezeit nach Fahrplan bauen im Schnitt Verspätungen auf (je nach Bahnhof im Schnitt 9 bis 50 sec). In Köln, dem Bahnhof, der mit Stuttgart 21 vielleicht am vergleichbarsten ist, finden wir als kürzeste ICE-Haltezeit 3 Minuten, wobei hier im Schnitt pro Zug 31 Sekunden Verspätung aufgebaut werden -- gewaltige Verspätungszuwächse, wie wir in der Stresstest-Präsentation lernten, wo schon Sekunden schwer ins Gewicht fielen. Hinzu kommt, daß diese Vergleichswerte zur entspannten Sommerzeit gemessen wurden.

Herr Rivoirs Aussage, ICEs könnten in 2 Minuten Haltezeit "locker" abgefertigt werden, ist demnach für Großbahnhöfe in Deutschland nicht korrekt. Selbst 3 Minuten wären (siehe Köln) für S21 noch verspätungsaufbauend.

Herr Rivoir behauptet weiterhin, die als zu kurz kritisierte Haltezeit von 154 Sekunden in Stuttgart 21 tief sei länger als an jedem deutschen ICE-Durchgangsbahnhof. Zum Vergleich haben wir hier einige zusammengestellt (auch unter Nennung von Kopfbahnhöfen (K), um zu zeigen, daß Haltezeiten an Durchgangsbahnhöfen (D) z.T. länger sind). Die Zahlen entstammen der Fahrplanauskunft der DB.

- Frankfurt/Main HBF (K): 5 Minuten
- Hannover HBF (D): 3 bis 7 Minuten (z.B. ICE 773, ICE 657)
- Frankfurt Flughafen (D): 3 bis 4 Minuten (z.B. ICE 773)
- Stuttgart HBF heute (K): 4 Minuten
- München HBF (K): 5 Minuten
- Köln HBF (D): 3 bis 5 Minuten (z.B. ICE 518)
- Stendal (D, Kreuzungsbahnhof): 5 Minuten (z.B. ICE 592)
- Hamm/Westfalen (D, Kreuzungsbahnhof): 9 Minuten (z.B. ICE 657)
- Nürnberg (D): 3 Minuten (z.B. ICE 108)
- Mannheim (D): 3 bis 8 Minuten (z.B. ICE 518)

# Ingenieure 22

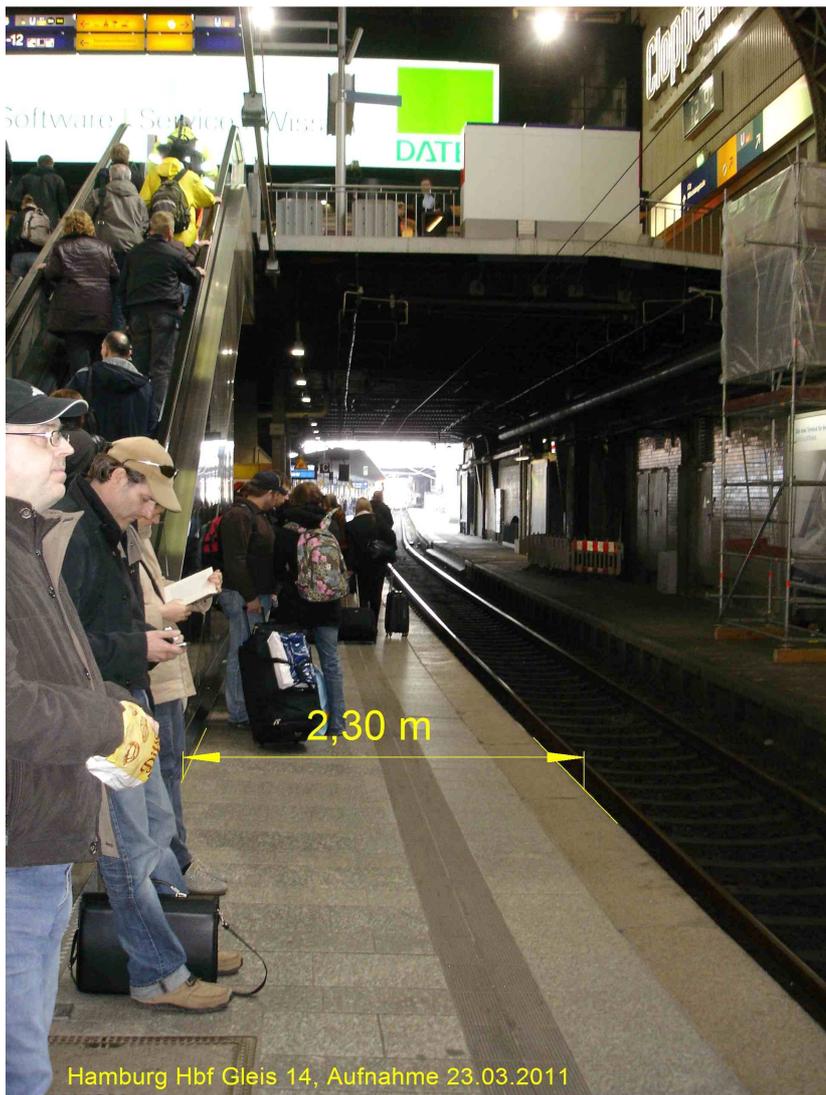
## Für den Kopfbahnhof

### konkrete Zugläufe:

Beispiel 1: ICE 773 Hamburg Altona - Stuttgart HBF hat vier Halte mit mind. 3 Minuten: Hannover (3), Frankfurt Main (5), Frankfurt Flughafen (4), Mannheim (3)

Beispiel 2: ICE 518 München-Dortmund hat vier Halte mit mind. 3 Minuten: Stuttgart HBF (4), Mannheim HBF (8), Frankfurt Flughafen (3), Köln HBF (5)

### Anlage 2:





Anlage 3:

**Quelle: Kontraste vom 24.2.2011: Todesfalle Bahnhof – Vom Zug mitgerissen**

[http://www.rbb-online.de/kontraste/archiv/kontraste\\_vom\\_24\\_02/toedlicher\\_sog\\_lebensgefahr.html](http://www.rbb-online.de/kontraste/archiv/kontraste_vom_24_02/toedlicher_sog_lebensgefahr.html)

**Do 24.02.11 22:00**

Todesfalle Bahnhof – Vom Zug mitgerissen

Täglich rasen Güterzüge und ICE durch deutsche Bahnhöfe - ohne Durchsage oder Vorwarnung. Eine unterschätzte Gefahr! Immer wieder kommen Menschen durch den Sog der Züge zu Tode, weil die Sicherheitsabstände auf den Bahnsteigen zu gering sind. Die Bahn kennt die Gefahr - trotzdem hält sie an überkommenen Sicherheitsstandards fest.

Stellen Sie sich mal vor: Sie stehen mit ihrer Familie an der Bahnsteigkante und warten auf den Zug, da rast ohne Vorwarnung ein ICE mit Hochgeschwindigkeit durch den Bahnhof, so wie es dutzendfach jeden Tag an deutschen Bahnsteigen passiert. Ihr Kind, das im Kinderwagen dicht an der weißen Sicherheitslinie steht, wird vom Sog des Zugs erfasst und getötet. Ein unwahrscheinliches Szenario? Leider nicht. Was die wenigsten wissen: Immer wieder werden Menschen auf diese Weise in den Tod gerissen. Axel Svehla und Detlef Schwarzer mit schockierenden Hintergründen.

Manuela Wagner verliert am 3.6.2010 ihren 17-jährigen Sohn Kevin.

**Manuela Wagner**

„Das war der schwärzeste Tag in meinem Leben. Er hat den Zug nicht gehört und ist vom Güterzug erfasst worden.“

Ursula GÜthlein verliert am 30.7.2010 ihren 24-jährigen Sohn Marc.

**Ursula GÜthlein**

„Dann ist er eben vom ICE seitlich erwischt worden. Also, er war sofort tot.“

Was beide Mütter nicht wussten: Der Luftzug schnell durchfahrender Züge kann Menschen mitreißen - in den Tod.

**Ursula GÜthlein**

„Ich habe keine Ahnung gehabt, sonst hätte ich wahrscheinlich meine Kinder gewarnt oder eben ich hätte sie in Kenntnis gesetzt. Ich habe es nicht gewusst.“

Keine Einzelfälle. KONTRASTE liegt eine brisante Aufstellung des Eisenbahn Bundesamtes vor. Allein in den letzten fünf Jahren gab es bundesweit mehr als fünfzig Fälle, bei denen Menschen durch durchfahrende Züge zu Schaden kamen. 18 dieser Unfälle endeten tödlich.



# Ingenieure 22

## Für den Kopfbahnhof

Schon vor 16 Jahren ereignete sich ein tragischer Unfall am Bahnhof Bad Bevensen. Hier stirbt 1995 Herrmann Dibbel, selbst ehemaliger Lokführer. Er wird von einem Zug mitgerissen und zerfetzt.

### **Friedhelm Werremeier, Augenzeuge**

„Ich sah eine ältere Dame, die Frau Dibbel, wie ich später erfuhr, die etwas ratlos guckte, dann halblaut sagte: ‚Wo ist denn mein Mann?‘ Und dann guckte sie zum Boden und ringsum lagen die Trümmer ihres Mannes, man kann es nicht anders sagen. Ja, und dann schrie sie gellend, ich habe selten einen Menschen so schreien gehört. Und dann bin ich hingegangen und habe sie in den Arm genommen und versucht, sie zu trösten.“

Was ist seitdem geschehen? Wie schützt die Bahn heute die Fahrgäste? **KONTRASTE** fragt nach bei der Bahn. Die Antwort kommt schriftlich.

„Auf Bahnsteigen warnten solche Hinweisschilder vor schnellen Zugdurchfahrten und gefährlichen Unfällen. Außerdem seien die Bahnsteige mit einer weißen Linie markiert, die 80 Zentimeter entfernt von der Bahnsteigkante gezogen wurde und erst bei Halt eines Zuges überschritten werden darf.“

### **Reicht das wirklich aus für die Sicherheit der Fahrgäste?**

Professor Brechling hat Jahrzehnte im Windkanal der Technischen Universität Dresden geforscht. Sein Fazit: Besonders gefährlich sind Güterzüge wegen ihrer unregelmäßigen Form. Die mitgeschleppte Luft wird verwirbelt. Und dieser Effekt verstärkt sich von Waggon zu Waggon.

Die 80 Zentimeter Sicherheitsabstand von der Bahnsteigkante hält Prof. Brechling für viel zu gering und erklärt das mit einem einfachen Vergleich.

### **Prof. Jochen Brechling, Technische Universität Dresden**

„Würden Sie sich in 80 Zentimeter Abstand - das ist der Abstand der weißen Streifen auf den Bahnsteigkanten - ohne Leitplanke auf den Mittelstreifen einer Autobahn stellen, wo die PKW mit 180 Stundenkilometern vorbei gebrettert kommen?“

Besonders gefährdet: Babys in Kinderwagen. Nur weil der Buggy für diesen Test angeleint war, wurde er nicht mitgerissen.

Unglaublich: Güterzüge dürfen mit bis zu 120 Stundenkilometern durch Bahnhöfe fahren, Personenzüge ohne weitere Sicherungen mit bis zu 200 Stundenkilometern. Das hält Prof. Brechling für viel zu schnell. Die Sogkraft der Züge könnte Orkanstärke erreichen.

### **Prof. Jochen Brechling, Technische Universität Dresden**

„Wie gesagt: Windstärke 11. Kein Mensch käme auf die Idee, einen Kinderwagen bei einer Sturmwarnung so auf eine ungeschützte Straße zu stellen.“

Doch die Bahn - so die Antwort für KONTRASTE - will den Sicherheitsabstand nicht erhöhen, weil das gesetzlich nicht vorgeschrieben ist. Ausgewählte Bahnsteige sollen lediglich zusätzlich mit einer Schraffur versehen werden. Professor Brechling reicht das nicht. Er fordert drastische Maßnahmen.



# Ingenieure 22

## Für den Kopfbahnhof

**Prof. Jochen Brechling, Technische Universität Dresden**

„Mein unmittelbarer Vorschlag wäre, den Streifen, den weißen Streifen, von 80 Zentimeter Abstand von der Bahnsteigkante auf 1,50 Meter Abstand zu verlegen. Für Güterzüge würde ich außerdem eine Geschwindigkeitsbegrenzung fordern, ich denke, so etwa 80 Kilometer die Stunde Höchstgeschwindigkeit.“

Nur so, meint Prof. Brechling, könne der gefährliche Sog durchfahrender Züge deutlich vermindert werden.

Manuela Wagner und ihre Tochter trauern am Bahnhof Herbolzheim, wo Kevin verunglückte. Für sie ist es unbegreiflich, dass es auf vielen Bahnhöfen keine Durchsagen mehr gibt, die unmittelbar vor durchfahrenden Zügen warnen.

**Manuela Wagner:**

„Du stehst hier, unterhältst dich mit Leuten - wo sind die Lautsprecher? Die sind tot, genau wie derjenige später auch...“

Gegenüber KONTRASTE beschwichtigt die Bahn und verspricht:

Zitat

„Bis Ende 2011 werden an etwa 500 ausgewählten Bahnsteigen Lautsprecheranlagen aufgerüstet, so dass die Reisenden durch automatische Ansagen gewarnt werden.“

Aber: Die automatischen Ansagen sollen nur ganz allgemein sein. Konkrete Warnungen unmittelbar vor den durchfahrenden Zügen soll es nicht geben. Trügerische Sicherheit.

Der Bahnhof Herbolzheim, an dem Kevin starb, liegt an der vielbefahrenen Rheintaltrasse - sie soll vierspurig ausgebaut werden. Doch jetzt wehren sich die Bürger.

Wir gehen auf eine Protestkundgebung in Herbolzheim, wo sich Bahnchef Grube den Bürgern stellen will. Weil uns die Antworten der Bahn zur Sicherheit nicht überzeugen, sprechen wir Rüdiger Grube persönlich an.

**KONTRASTE**

„Es hat ja hier in letzter Zeit an der Bahnstrecke viele tödliche Unfälle gegeben, jetzt sagen Sie mir mal: Warum gibt es keine Warnhinweise mehr auf den Bahnhöfen und warum wird die Geschwindigkeit der Züge nicht reduziert?“

**Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender DB AG**

„Ist doch reduziert worden, ne?“

**KONTRASTE**

„Die Geschwindigkeit der Züge ist reduziert?“



# Ingenieure 22

## Für den Kopfbahnhof

**Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender DB AG**

„Wir sind heute hier, um dieses Thema Rheintal zu besprechen, alles andere besprechen wir dann mal woanders.“

Wir haken noch mal nach bei der Deutschen Bahn. Stimmt die Behauptung des Bahnchefs, dass die Geschwindigkeit auf der Rheintaltrasse reduziert wurde?

Die schriftliche Antwort:

Zitat

„Von einer Geschwindigkeitsreduzierung auf der Rheintalbahn ist derzeit nichts bekannt.“

Und auf unsere Frage: „Denkt die Deutsche Bahn darüber nach, bei durchfahrenden Zügen die Geschwindigkeit deutlich zu reduzieren?“, heißt es lapidar: „Nein!“

Der Tod von Kevin hat bei der Bahn kein Umdenken bei der Sicherheit bewirkt. Manuela Wagner ist tief enttäuscht. Die Bahn hat es nicht einmal für nötig befunden, ihr das Beileid auszusprechen.

Auf unsere Pressemeldung zu diesem Thema hin heute reagierte heute Abend das Eisenbahnbundesamt in Bonn. Die Behörde bestätigte erneut, dass von 2006 bis 2010 bei 54 Unfällen auf Bahnsteigen 18 Menschen starben. Ob und wie viele dieser Unfälle aber tatsächlich auf eine Sogwirkung zurückzuführen seien, sei nicht klar. In einigen Fällen seien die Untersuchungen zur Unfallursache noch nicht abgeschlossen.

**Autoren: Axel Svehla und Detlef Schwarzer**



# Ingenieure 22

## Für den Kopfbahnhof

### Anlage 4:

Aushang des Aktionsbündnisses bei der Aktion EngpassS21 in Ulm: Es wurde auf mehreren Folien dargestellt, wie hinter den Kulissen das Geld zwischen den Projektbeteiligten hin- und hergeschoben wurde, so daß am Ende die Deutsche Bahn und der Bund als ihr Aktionär auch bei Einhaltung der offiziell bekannten Baukosten nichts mehr an diesem Projekt bezahlen.



## WER FINANZIERT EIGENTLICH S-21 ?

- ▶ Finanziert werden muß der Bau von S21 also **ganz überwiegend von den Baden-Württembergern selbst!** Und erheblich mehr noch von den Stuttgartern: mit fast **2.000 EUR je Kopf – vom Baby bis zum Greis!**
- ▶ Nicht darin berücksichtigt sind die bereits **absehbaren Kostensteigerungen** in Milliardenhöhe.  
278 Mio. EUR davon will die Bahn noch übernehmen; dann sei ihr Risiko-puffer verbraucht.  
Den Rest – wohl **mind. weitere 2 Mrd. €** - werden das Land und die Stadt Stuttgart stemmen müssen.