

Rede von **Dieter Reicherter**, Vorsitzender Richter am Landgericht a.D., auf der 558. Montagsdemo¹ am 12.4.2021

Die Simulanten der Bahn im finsternen Tunnel

Liebe Freundinnen und Freunde,

mein brandheißes Thema handelt von Simulanten und Simulationen. Denn wir haben herausgefunden, dass die Bahn zwar keine Simulationen dazu hat, wie sie in den fast 60 km Tunneln von Stuttgart 21 Menschen aus brennenden Zügen retten will, dafür aber Simulanten. Über viele Jahre haben diese Simulanten vorgetäuscht, sie hätten Simulationen.

In den Tunneln von Stuttgart 21 ist es finster. So lange sie nicht fertig gebaut sind, kann man keine Rettungsübung durchführen. Deshalb haben sich in allen Lebensbereichen Simulationen bewährt. Mit Hilfe von Computerprogrammen kann man Ereignisse durchspielen und so die Planung verbessern. Das heißt dann simulieren und bedeutet laut Duden „technische Vorgänge wirklichkeitsgetreu nachahmen“. Bis vor kurzem dachten nicht nur wir, sondern auch das Eisenbahn-Bundesamt, das Regierungspräsidium Stuttgart, die Stuttgarter Feuerwehr und die Justiz, die Bahn hätte solche Simulationen für einen Brandfall bei Stuttgart 21. Ihre Simulanten haben aber nur simuliert im Sinne von „vortäuschen“. Denn nach dem Duden ist ein Simulant jemand, der etwas vortäuscht. Man könnte auch von Lug und Trug sprechen.

Über den mangelhaften bzw. nicht vorhandenen Brandschutz bei Stuttgart 21 haben zuletzt Report Mainz, Stuttgarter Zeitung, KONTEXT:Wochenzeitung, TAZ und Trott-war ausführlich berichtet. Auch darüber, dass es zwar Simulationen für sogenannte Kaltereignisse gibt, also zum Beispiel, wenn ein Zug liegen bleibt oder entgleist. Diese sind in der Schweiz bei der Firma Gruner AG. Übrigens wurde dabei ein Computerprogramm verwendet, welches die Verhältnisse auf einem Schiff – vermutlich der Titanic – simuliert. Die Bahn im Unterdeck hat nur einen Auswertungsbericht. Das ist so ähnlich wie bei einer Theatervorstellung, wenn man nicht dabei war und nur einen Zeitungsbericht gelesen hat. Es kam auch heraus, dass diese Simulationen für ein Kaltereignis die in der Mobilität eingeschränkten Menschen nicht berücksichtigen. Mit anderen Worten: Ob unser Rollstuhlfahrer Charly nach einem Unglück aus dem Tunnel gerettet werden kann, ist der Bahn egal. Welche schrecklichen Folgen schon ein Kaltereignis ohne Brand haben kann, hat uns gerade das Unglück in Taiwan gezeigt.

Meine Geschichte beginnt in den Neunzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts, also im letzten Jahrtausend. Da kündigte die Bahn das bestgeplante Projekt aller Zeiten – nämlich Stuttgart 21 – an, und die Politik war begeistert. Deshalb glaubte man gerne, dass die Bahn alles im Griff habe. Eigentlich hätte sie für die Planfeststellungsbeschlüsse einen funktionierenden Brandschutz nachweisen müssen, denn dazu gehören ja bauliche Voraussetzungen. Eigentlich sage ich, denn das Eisenbahn-Bundesamt hat diesen Nachweis auf den Zeitpunkt nach der Fertigstellung verschoben. Erst dann muss die Bahn beweisen, dass sie im Brandfall 1757 Menschen retten kann. So viele können in einem Doppelstockzug sein. Ihre Rettung muss gelingen, bevor sie verbrannt oder erstickt sind. Im Brandfall entwickeln sich wie bei der Katastrophe in Kaprun rasch tödliche Gase, die sich im Tunnel viel schneller ausbreiten als die Menschen fliehen können. Mit Computersimulationen hätte man das klären können, aber die gibt es ja nicht. Zumindest nicht bei der Bahn.

¹ ab 21.12.2020 wegen Corona-Pandemie jeweils Montags, 18 Uhr, wieder online:
<https://www.parkschuetzer.de/videos/>



Dass es aber auch anders geht, hat Wolfgang Jakubeit von den Ingenieuren²² bewiesen. Er hat selbst solche Simulationen durchgeführt und diese schon 2012 in einem Vortrag vorgestellt. Mit seiner Erlaubnis zeige ich als Beispiel drei seiner Vortragsfolien. Wenn man im Programm die richtigen Grundlagen eingibt, kann man wunderschön feststellen, wo die fliehenden Menschen zu jedem Zeitpunkt sind und wann alle die rettende zweite Röhre erreicht haben. Seht selbst. Da habt Ihr die verschiedenen Stadien der Evakuierung: 33 Minuten, bis die letzten Fliehenden beim Rettungstollen sind.

Und nun komme ich zu den Simulanten. Denn seit 2014 behauptet die Bahn, sie habe Simulationen zur Evakuierung eines brennenden Zuges im Tunnel. Erst jetzt hat sie unter dem Druck unserer Recherchen eingeräumt, dass das nicht stimmt. Nun muss man natürlich fragen, wie die Bahn ohne solche Simulationen die Evakuierung geplant hat. Sie berief sich fast 20 Jahre nur auf Handrechnungen. Diese würden beweisen, dass die Rettung der Menschen im Brandfall gewährleistet sei. Zur Rekonstruktion habe ich mir den damals verwendeten Rechenschieber besorgt und kann damit die Handrechnungen gut nachvollziehen. Dazu muss man nur die Zahl von 1757 Menschen eingeben, ferner die Entfernung der Querschläge im Tunnel, durch die man in die andere Tunnelröhre fliehen kann, also 500 Meter, und schon kommen die von der Bahn behaupteten 11 Minuten heraus. Also dreimal so schnell wie bei Wolfgang Jakubeit. Zufällig heißt die Skizze über diese Handrechnung auch noch Folie 11. Die Skizze ist nicht allzu schwierig. Aus Gründen des Urheberrechts kann ich sie Euch nicht zeigen, aber meine Enkel, die noch nicht lesen und schreiben können, haben sie für Euch gemalt. Nur die Beschriftung habe ich übernommen. Hier seht ihr das Ergebnis.

Selbstverständlich wundert Ihr Euch nicht darüber, dass dem Eisenbahn-Bundesamt diese aussagekräftige Skizze für die Planfeststellungsbeschlüsse gereicht hat. Immerhin, das Regierungspräsidium Stuttgart nahm es etwas genauer. Schließlich ist diese Behörde für den Brand- und Katastrophenschutz zuständig. Im Unglücksfall müssen zur Rettung der Menschen die Stuttgarter Feuerwehr und die Rettungsdienste in die Tunnel. Deshalb gibt es den Arbeitskreis Brandschutz. In diesem sind Vertreter der PSU (DB Projekt Stuttgart-Ulm), also der für Stuttgart 21 zuständigen Tochterfirma der Deutschen Bahn AG, sowie des Regierungspräsidiums und der Feuerwehr. Schon im Mai 2012 hatte der Vizepräsident des Regierungspräsidiums Stuttgart die Bahn aufgefordert, Simulationen zur Rettung im Brandfall durchführen zu lassen. Das war nicht nur sein Recht, sondern auch seine Pflicht, denn die Bahn ist nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz für die Sicherheit verantwortlich.

Bereits nach knapp zwei Jahren berichtete die PSU im Januar 2014 im Arbeitskreis Brandschutz, Simulationen hätten die Folie 11 bestätigt. Ihr wisst schon: die Rettung von 1757 Menschen im Brandfall aus einem S21-Tunnel in 11 Minuten. Aber die Simulanten hatten in Wahrheit die Simulationen gar nicht. Erst im Juni 2014 wurde wenigstens ein Bericht über Simulationen für ein Kaltereignis erstellt, aber nicht für einen Brandfall. Bezeichnend auch, dass der verantwortliche Herr Bieger von der PSU darauf hinwies, man wolle auf keinen Fall die Ergebnisse veröffentlichen. Kein Wunder, wenn da jemand simuliert hat, er habe Simulationen.

Wer nun glaubt, irgendeine Behörde hätte seit 2014 die angeblich vorliegenden Simulationen sehen wollen, der täuscht sich. Trotzdem sind immer noch alle überzeugt, die Bahn könne im Brandfall 1757 Menschen aus der Tunnelröhre retten. Und Innenminister Thomas Strobl als oberster Brand- und Katastrophenschutz im Land hat sogar vor Jahren die von Eisenhart von Loeper und mir vorgebrachte Bitte um ein Gespräch wegen der Gefahren eines Terroranschlags rundweg abgelehnt. Er hat zu antworten, dass im Unglücksfall Feuerwehrleute und Rettungsdienste in die Flammenhölle geschickt werden.

Warum sind die Simulanten jetzt auf die Nase gefallen? Weil sie nun nicht mehr nur Behörden, sondern auch die Justiz getäuscht haben. Wolfgang Jakubeit hatte gegen die PSU auf Einsichtnahme in die Simulationen geklagt. Im Prozess hat die PSU auf ihr Geheimhaltungsinteresse hingewiesen. Es bestehe die Gefahr, dass Terroristen sich die Erkenntnisse zu Nutze machen könnten. Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat diesem unwahren Vorbringen geglaubt und die Klage abgewiesen. Auch im

Berufungsverfahren beim Verwaltungsgerichtshof in Mannheim hat die PSU von Simulationen für den Brandfall gesprochen. Schließlich hat man sich auf den Vergleichsvorschlag des Verwaltungsgerichtshofs geeinigt, dass Jakubeit Einblick in die Simulationen bekommen solle. Und hinterher kam der Knaller. Die PSU legte ihm nur den *Bericht* über Simulationen vor und gestand ein, sie habe gar keine Simulationen. Sehr verwunderlich, denn sie hatte sich ja verpflichtet, Einsicht in die Simulationen zu gewähren. Inzwischen betreiben wir die Zwangsvollstreckung auf Erzwingung der Einsicht in die Simulationen selbst.

Mit den neuen Erkenntnissen aus dem Bericht stellten einige Menschen und Vereinigungen, darunter auch Rollstuhlfahrer Charly und die Schutzgemeinschaft Filder, im Juni 2020 beim Eisenbahn-Bundesamt einen Antrag auf Änderung der Planfeststellungsbeschlüsse zum Brandschutz. Selbstverständlich gingen sie – wie von der PSU im Prozess behauptet – davon aus, es seien Simulationen für Heißereignisse erstellt worden. Aus dem Bericht ergab sich nämlich nichts Anderes. Erst dann räumte Rechtsanwalt Dr. Schütz, der die Bahn vertritt, gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt ein, die erwähnten Simulationen beträfen nur Kaltereignisse und hätten in der Mobilität eingeschränkte Menschen nicht berücksichtigt. Und nun muss man nur noch 2 und 2 zusammen zählen und kann der Bahn nachweisen, dass diese das Eisenbahn-Bundesamt, das Regierungspräsidium Stuttgart, die Stuttgarter Feuerwehr sowie das Verwaltungsgericht Stuttgart und den Verwaltungsgerichtshof Mannheim getäuscht hat. Von uns will ich gar nicht reden, denn wir sind es ja gewohnt.

Fakt ist, dass es immer noch keine Simulationen für die Evakuierung im Brandfall gibt und die Bahn nicht nachweisen kann, dass sie diesen Fall beherrscht. Trotzdem baut sie – von den Behörden nicht daran gehindert – lustig weiter in der Hoffnung, später eine Inbetriebnahmegenehmigung zu erhalten. Denn vor der Inbetriebnahme muss sie den sicheren Brandschutz nachweisen. Kann sie das nicht, wird Stuttgart 21 nicht in Betrieb gehen, also eine Bauruine entstehen. Möglich ist auch, dass aus Sicherheitsgründen viel weniger Züge in den Tunneln fahren dürfen, also nicht mehrere gleichzeitig, und damit die Leistungsfähigkeit drastisch verringert wird.

Wir hoffen, dass durch die Medienberichte der letzten Tage diese Konsequenzen nicht nur der Öffentlichkeit, sondern auch den Menschen in der Politik und in den Amtsstuben klar geworden sind und sich alle ihrer Verantwortung stellen. Unserer Bitte um ein Gespräch haben das Regierungspräsidium und die Stuttgarter Branddirektion bislang trotzdem nicht entsprochen. Branddirektor Dr. Belge schrieb uns wörtlich: „Aus unserer Sicht besteht zu diesem Sachverhalt aktuell kein weiterer Diskussionsbedarf.“

Das Aktionsbündnis hat deshalb bis zur Klärung einen Baustopp gefordert. Es hat auch soeben in seiner Stellungnahme zu den Koalitionsverhandlungen zwischen Grünen und CDU zu einer Neubewertung des Projekts unter Gesichtspunkten des Brandschutzes und der Klimaschädlichkeit aufgerufen. Wer in dieser Situation jetzt noch 50 km zusätzliche Tunnelröhren bauen will, hat weder die Sicherheitsdefizite noch die katastrophalen Auswirkungen auf den Klimaschutz begriffen.

Wir haben das schon, denn wir wollen:

Oben bleiben!

*Einige Seniorinnen und Senioren wollen ihre Betroffenheit und Empörung über diesen Skandal zum Ausdruck bringen, die Bahnreisenden darauf hinweisen, und sich dazu am kommenden Mittwoch, den **14.4.2021, um 12 Uhr** zu einer Mahnwache im Hauptbahnhof am Querbahnsteig treffen.*

Wer dazukommen möchte, kann eine Mail an folgende Adresse schicken – oder einfach so vorbeikommen:
senior.innengegens21@gmail.com

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.