

Rede von **Ulrich Ebert**, Ingenieure22 und Juristen zu S21, auf der 207. Montagsdemo am 27.1.2014

Liebe Freunde,

wo stehen wir? Diese Frage treibt uns täglich um. Wir stehen vor dem Projekt-Aus, die Frage ist nur: Wann?

Vorab möchte ich darauf hinweisen, dass ich hier meine eigene Meinung vortrage, andernfalls wäre eine Rede in der Kürze der Zeit nicht abstimmbare. Ich hoffe, dass Sie einige Diskussionsanregungen und neue Informationen enthält.

Um es kurz zu sagen: die Bahn ist völlig überfordert, sie wird scheitern, und das sehen wir täglich. Täglich neuer Murks, täglich neue Planungsspannen, täglich neue Horrormeldungen: Schützenstr.4, IHK, H7, Bahnhofsdach ohne Statik, umherirrende fast tödliche Betonbrocken, entgleisende Züge, Fliesen fallen in Wangen von der Wand, falsche Beweissicherungsgrenzen, Planänderungsverfahren ohne Ende, Kostenexplosionen, Korruption in Sachen Pofalla, verheimlichte 121 Risiken, ständig hilfloser werdende Ausreden, Dükerumplanung unter Gefährdung der Stadtbahnstecken, S-Bahn-Chaos, Intransparenz, Planungsverzug, Fertigstellungssillusionen usw. und jetzt falsche Passagierzahlen zum Brandschutz im Bahnhof.

Wo stehen wir? Neben dem ersten Haus, das die Bestplaner der Bahn unterfahren haben mit der prompten und vorhersehbaren Folge, dass das Haus sich setzt und Risse hat. Das Interessante ist, dass diese Risse nun vortriebsaktuell aufgetreten sind, obwohl diverse Maßnahmen ergriffen wurden, um das zu verhindern. Diese Planung hat nicht funktioniert. Hier tritt das Planungsversagen schon am ersten Haus zu Tage, wo es in den problematischen Untergrund geht. Jeder Vernünftige würde bei dieser Geologie sagen: auf keinen Fall dran rühren, das ist viel zu gefährlich. Anders Herr Prof. Wittke, der Dauergeologe der Bahn. Dazu nur: **Wenn sich Wittke irrt, ist Stuttgart kaputt.**

„Die Bahn muss den Nachweis liefern, dass ihre Arbeiten unbedenklich sind“, sagt Unterstellers Pressesprecher. „Sonst wird nicht genehmigt.“ Dabei geht es ums Kernerviertel und die Genehmigung der Inbetriebnahme des GWM. Aber schon ohne Betrieb des GWM gerät das erste untergrabene Haus in Schieflage. Bislang hat die Bahn lediglich ein dreiseitiges Schreiben von Herrn Prof. Wittke vorgelegt, und das soll dieses immense Risiko mit unzähligen persönlichen Schicksalen ausschließen. Das lässt begründete Zweifel an der Kompetenz von Herrn Prof. Wittke aufkommen.

Herr Untersteller: Wieso haben sie nicht verhindert, dass die Bahn in den Hang unter dem Kernerviertel eingreift, bevor das Gutachten vorliegt? Schon dieser kleine Rettungsstollen kann durch seine Drainagewirkung die Wasserverhältnisse im Berg verändern, ohne GWM. Haben Sie auf der Vorlage des Gutachtens bestanden oder war die Zusage am Kernerplatz hohles Politikergeschwätz wie immer? Wollen Sie so die Grünen bei der Gemeinderatswahl unterstützen und die Europawahl gewinnen? Wann erwirken Sie endlich beim EBA einen Baustopp, bevor es Tote gibt?

Wir wissen nicht und können nicht hinsehen, was die da tatsächlich im Berg rummurksen. Wir sind auf die Pressemedien angewiesen. Ob die allerdings die Wahrheit gesagt bekommen, wissen wir nicht. Jedenfalls ist unbestritten, dass sich das Haus Schützenstr. 4 einseitig senkt.

Es ist beim Tunnelgraben von 1,5 Metern Vortrieb die Rede, von tatsächlich 1 Meter, oder Gerüchte sagen nur noch 1 cm, um überhaupt noch Aktivität darzustellen. Und das wird das Problem aller Hauseigentümer im Bereich der Tunnels sein.

Was passiert, wenn die auf eine Verkarstung im Berg treffen, eine Höhle, eine Doline, also ein großes Loch, das sie anbohren? Das Bohrloch 203 bei der Jugendherberge kennt jeder in der Bewegung, nur die Bahn nicht, die hat es vertuscht und mit Unmengen Beton verfüllt, verschwiegen, negiert, ignoriert, dementiert, zementiert, es ist einfach weg.

Und diese Bestplaner wollen ca. 3500 Häuser direkt unterfahren, in denkbar schwierigstem Gelände für Tunnelbauten. Wenn's schief geht, macht ja nichts, ist halt der Grundstückseigentümer der Dumme, schlimmstenfalls zahlt ja der Steuerzahler. Wo bleibt der Aufschrei der Hauseigentümer? Haben die noch nicht begriffen, dass die Bahn völlig rücksichtslos deren Grundstück in Anspruch nimmt und das volle Risiko, dass das schief geht – also die Häuser hinterher im wahrsten Sinne des Wortes schief stehen und Risse bekommen – auf die Hauseigentümer abwälzen? Haben die Eigentümer berücksichtigt, dass die Bodenveränderungen nicht vor Katastergrenzen Halt machen? Wenn sich der Berg bewegt, hebt oder senkt oder rutscht, sind dem Berg Grundstücksgrenzen völlig egal. Haben die Nachbarn der untertunnelten Grundstücke realisiert, dass auch deren Grundstücke voll im Risiko stehen, beschädigt zu werden?

Haben die Nachbarn – nicht nur Anlieger mit gemeinsamer Grenze – begriffen, dass Nachbarn auch locker die nächsten je 5 Grundstücke links und rechts der Tunnel sind, sozusagen ein Trichter von 45 Grad über den Tunneln. Wir sprechen also von rasch 30.000 oder weit mehr betroffenen Grundstücken oder 60.000 Eigentümern – wegen der Vielzahl der Wohnungseigentümer. Was machen die? Sehen die ihr Risiko nicht? Lassen die sich von der Bahn einlullen? – „da kann man eh nichts machen“?! Haben die unterfahrenen Grundstückseigentümer nicht begriffen, dass sie in der Gefahr stehen, verschuldensunabhängig ihren Nachbarn bei Gebäudeschäden zu haften? Haben all diese Eigentümer nicht begriffen, dass ihre Existenz direkt bedroht ist und sie vor existenzruinierenden Prozessen mit der Bahn stehen?

Haben die mal ihre Bank gefragt, ob sich die Beleihungsgrenze ihrer Grundstücke verschlechtert? Wer kauft schon noch ein Grundstück, unter dem die Bahn einen Tunnel buddelt oder betreibt? Oder ein Nachbargrundstück daneben?

Ich möchte das jetzt hier nicht weiter vertiefen, sehen Sie bitte die Videos von Flügel.TV oder cams21 von der Rathausveranstaltung am 17.01.2014 an, das war und ist beeindruckend. Die Zeitungen haben darüber berichtet. Sprechen Sie die Ihnen bekannten Grundstückseigentümer an, eine Unterschrift auf einem Gestattungsvertrag nach Gestaltung und Vorlage der Bahn, kann die Existenz kosten! Die Vorlage der Bahn zur Grunddienstbarkeit halte ich schlicht für kriminell.

Sie glauben noch an die Bahnexperten? Dann berücksichtigen Sie, dass die Bahn zeigt und zugibt, dass sie den Bonatzbau, die Schützenstraße 4 hier neben uns, die IHK und die Reichsbahndirektion nicht unterfangen kann und in Wangen die Fliesen von der Wand fallen. Ein Offenbarungseid. Für mich sind diese jüngsten Nachrichten das Eingeständnis der Unfähigkeit der Bahn. Es ist eben doch nicht alles machbar. Was steckt dahinter? Die Erkenntnis, dass die Bahn versucht, Naturgesetze zu ignorieren, und damit wird sie scheitern, weil sich die Natur nicht betrügen lässt.

Warum Frau Merkel hinter dem ganzen Unfrieden in Stuttgart steckt, kann man aus der Strafanzeige gegen Pofalla herauslesen. Die ist veröffentlicht, ein Desaster für unsere Regierungschefin, das vertuscht wird. Die Entscheidung des Aufsichtsrats wurde manipuliert. Dadurch und wegen der ganzen Lügen versuchen die Protagonisten, den Projektstopp noch möglichst lange hinauszuzögern, bevor sie ihre Jobs verlieren. Daran hängt die Kernfrage: wann endlich platzt das Projekt?

Frau Merkel hat im Bundestag verkündet, dass die Landtagswahl darüber entscheidet, ob S21 gebaut wird. Im Schwaben sagt man dazu: „Was geht mich mein saudummes Geschwätz von gestern an“. Noch schlimmer; sie hat die Zukunftsfähigkeit Deutschlands vom Bau von S21 abhängig gemacht. Die Welt lacht jetzt schon über Deutschland: Elbphilharmonie, BER, S21.

Zum Herzstück, an dem die Bahn m.E. scheitern wird: der Fildertunnel. Frau Merkel als Physikerin müsste doch wissen, dass heißer Rauch nach oben steigt. Wenn sie sich nur 15 Minuten Zeit genommen hätte, würde sie erkennen, dass S21 niemals funktionieren wird, weil es im Fildertunnel (im Bahnhof ist das komplexer) kein funktionierendes Brandschutz-Rettungskonzept geben kann. Die Planung widerspricht Naturgesetzen, die kann auch die Bahn nicht manipulieren. Daher muss S21 scheitern. So einfach.

Eine Anfrage der Ingenieure²² beim EBA zum Brandschutzkonzept im Fildertunnel wurde seit 12.08.2013 nicht beantwortet. Eine ehrliche Antwort würde das Projektende bedeuten. (Übrigens gilt m.E.: sofortige Antwort: großes Misstrauen ist angebracht, gar keine Antwort: größtes Misstrauen ist angebracht, man hat den Nerv getroffen.) Ich habe vor 2 Jahren bei der Fildertunnelanhörung der Bahn die Frage gestellt, was passiert, wenn ein Zug von Degerloch kommend in den Tunnel einfährt und die Lok brennend vor einem Querstollen zum Stehen kommt. Keine Antwort, aber immerhin das Zugeständnis, dass es das geben kann.

Die Antwort für Frau Merkel ist ganz einfach. Der Lockbrand mit 3 Tonnen Transformatorenöl und Metallbrand entwickelt mindestens 70 m³ hochgiftigen Qualm pro Sekunde mit ca. 1200 Grad C, der nach oben Richtung Degerloch steigt. Da die brennende Lock den unteren Querstollen versperrt, müssen die Fahrgäste auf dem schmalen, 80 bis 120 cm breiten Pfad 500 Meter nach oben gehen zum nächsten Quer- bzw. Rettungstollen, d.h. im heißen, giftigen Qualm. Dabei ersticken sie und werden geröstet wie Hähnchen. Es wird kaum ein Passagier lebend aus dem Tunnel kommen. Und kein Feuerwehrmann wird helfen können, weil ihm die Leichen entgegenkommen und den Weg versperren. Und kein Feuerwehrkommandant wird seine Kameraden in diesen Tunnel schicken, weil er weiß, dass keiner seiner Kameraden lebend wieder aus dem Tunnel kommt. Das nennt die Bahn Selbstrettung. Herr Knödler, bleiben Sie standhaft!

Der Tunnel ist zu eng, er ist für Belüftungskanäle nicht nachrüstbar.

Dazu eine kleine Anmerkung: Ich habe RP und EBA schon 2mal gefragt, ob es für den Fildertunnel nicht veröffentlichte Pläne für den Bau von Entrauchungsbauwerken gibt. Das wurde auch jüngst erneut verneint, man bräuchte dafür ein neues Planfeststellungsverfahren. Für den Tunnel Richtung Feuerbach mit 5 Kilometern braucht man 2 große Entrauchungsbauwerke, für 10 km Fildertunnel keines. Wo ist da die Logik? Klar, beim dicht überbauten Fildertunnel kann man das jetzt den Eigentümern nicht offenbaren.

Ich habe beim EBA folgende weitere Anfrage gestellt: „In der Zeitung war zu lesen ‚Die Bahn will nachbessern, das Eisenbahnbundesamt (EBA) als Genehmigungsbehörde verlangt ein Aerodynamik-Gutachten.‘ Frage: Ist daraus zu schließen, dass es zum Fildertunnel kein Aerodynamik-Gutachten gibt?“ Ich bitte um Aufmerksamkeit für die hochkomplexe Antwort des EBA: „Ja.“

Die haben also dieses krakenartige Gebilde mit 60 Kilometern Tunnel ohne aerodynamisches Gutachten geplant und genehmigt bekommen. Was bedeutet das? Ohne dieses Gutachten haben die keine Ahnung, wie die Luftbewegungen im Bahnhof und den 60 Kilometern Tunnel sind. Damit kann es auch keinen Brandschutz und kein Rettungskonzept geben. Das ist Grundlagenforschung auf teuerstem Niveau und Experimentieren mit Menschenleben. Das ist blanke Menschenverachtung. Ich spreche daher immer vom Todestunnel.

Herr Kuhn, Sie haben den Fernsehturm gesperrt, warum wollen Sie nicht verhindern, dass Ihre Stuttgarter Bürger durch ein Krematorium fahren müssen?

Am Freitag in der Landesschau: **Dietrich** (2:43 bis 3:00): „Zunächst einmal ist das oberste Gebot für die Bahn, nicht nur die gesetzlichen Bestimmungen zu erfüllen, sondern darüber hinaus auch **weitgehend** Auflagen zu erfüllen, die jetzt die Feuerwehr macht, die zum Teil darüber hinausgehen, um wirklich ein perfektes Brandschutzkonzept zu **präsentieren**.“

Na klar muss die Feuerwehr Auflagen machen, weil es einen solchen Experimentiertunnel als Grundlagenforschung noch nie gab. Und dafür gibt es natürlich auch nur grundlegende, gesetzliche Bestimmungen – und keine Erfahrungswerte.

Herrmann zu den Zahlen der Gegner zum Brandschutz: (3:00): „*Wenn wir das nicht sorgfältig und sauber geregelt haben, dann kann dieser Bahnhof auch nicht in Betrieb gehen.*“ Warum sagt er nicht: nicht gebaut werden? Also bauen wir einen BER, „ohne Betrieb CO²-neutral“.

Frau Dr. Merkel, Physikerin, nehmen Sie sich doch endlich ein paar Minuten Zeit und denken Sie über diesen Brandfall im Fildertunnel nach, dann wissen Sie, weshalb S21 scheitern muss.

Ich habe noch ein Anliegen an Sie: Bei der nächsten Tunnel-Feuerwehrrübung in einem vergleichbaren Tunnel entsenden Sie bitte die Herren Dietrich, Kefer, Grube, Ramsauer oder Dobrind, Pofalla und Herrn Schäuble alle im Rollstuhl als Dummies in die Rettungsübung – z.B. den Katzenbergtunnel, von dessen Brandschutzübung das Ergebnis nie veröffentlicht wurde, warum wohl? Sie werden sehen, dass keiner Ihrer Probanden fiktiv überlebt.

Dass mich bitte keiner wegen Behindertenfeindlichkeit missversteht: Ich war selbst noch bis vor 7 Monaten auf einen Elektrorollstuhl angewiesen und weis, wovon ich rede! Behinderte haben keinerlei Überlebenschance, keinerlei, auch im Bahnhof nicht! Es ist so traurig.

Noch was, Frau Bundeskanzlerin: Da jetzt durch die Affäre Pofalla bekannt wurde, dass Sie für den Unfrieden in Stuttgart verantwortlich sind und über Herrn Pofalla die sachgerechte Abstimmung der Aufsichtsräte mit der Zuzahlung von 2 Mrd. € beeinflusst haben, schlage ich Ihnen unautorisiert vor, nach Stuttgart zu kommen und sich mal endlich direkt persönlich vor Ort ein Bild zu machen und sich als Physikerin und Naturwissenschaftlerin auch selbst direkt unsere Argumente sachlich und fachlich fundiert vortragen zu lassen. Der oberste Grundsatz der Juristen ist: Audiatur et altera pars, also, man soll auch immer die andere Seite hören. Geben Sie uns also bitte die Gelegenheit, unsere ermittelten Fakten direkt vorzutragen. Wenn Sie dann immer noch der Meinung sind, dass Stuttgart 21 kein Fehler ist und der Kopfbahnhof nicht die bessere Alternative darstellt, dann wird die Geschichte entscheiden.

In meiner Schulbank war der Satz eingeritzt: „Geschichte ist die subtile Rache der Nachkommen“. Ich bin gespannt, wer in welcher Weise in die Geschichte eingehen wird.

Standhaft bleiben!