

S21: Kriminelles Fluchtwegkonzept

Im Tiefbahnhof sind die Fluchtwege bis zu 190 m lang anstatt nach üblichen Vorschriften maximal 40m. Am Ende geht es für Tausende in steile Treppenhäuser. Je Bahnsteigende steht nur eine Treppe mit 2,4 bis 3m Breite zur Verfügung. Ist eine Seite durch Feuer blockiert, ist der Fluchtweg zum anderen Ausgang 380m lang. Bis zu 4.000 Personen müssen dann über eine einzige Treppe flüchten. Zum Vergleich: Bei Hallen wie der Porsche-Arena wird die 7-fache Breite gefordert. Alles zu eng, zu steil, zu lang, nicht behindertengerecht und nicht vor Verrauchung geschützt. Da darf auch kein Koffer im Wege stehen.

Warum verheimlicht die Bahn ihre Evakuierungspläne?

Das wird damit begründet, dass Terroristen diese ausnützen könnten. Als ob Terroristen vor Anschlägen erst die Pläne der Bahn studieren müssten. Die 60 Km Tunnelanlagen sind an sich das größte Risiko.

Die verheerendsten Anschläge geschahen in den Metro-Stationen Paris, London, Moskau und Brüssel. Gegen die Geheimhaltung haben die Ingenieure 22 im Interesse der öffentlichen Sicherheit

erfolgreich geklagt.



VisioP: AK Bürgertribunal/Lo Reiner Weigand, Wolfmahnstr. 36 70563 Stuttgart

Ist es nicht zu spät für den Umstieg?

Nein, denn der Umstieg ist ein Muss für die Zukunft. Es mussten schon viele schädliche Großprojekte gestoppt werden, z.B. der Schnelle Brüter Kalkar. Bisher wurden „erst“ etwa 5 Milliarden verbaut. Da dürfen nicht noch weitere 5-6 Milliarden für das untaugliche Konzept hinterher geworfen werden. Der Umstieg ist notwendig, billiger und früher zu haben. Sollte S 21 jemals fertig werden, 2025, 26 oder 27, dann gibt es noch lange keine Betriebsgenehmigung: Der Berliner Flughafen lässt grüßen. Stuttgart 21 – ein Schrecken ohne Ende?

Je früher das Ende kommt, umso einfacher ist ein zukunftstaugliches Konzept noch zu machen.

Dafür geht der Widerstand in die nächste Runde. Machen Sie mit. Auf geht's zur 500sten Protestdemo am 3. Februar 2020.



Mobilität im 21. Jahrhundert – was braucht die Menschheit?

Sie braucht den **Mut zur Verkehrswende**, den Mut zu einem Plan für die Zukunft anstatt Stuttgart 21. Sie braucht kein überholtes Konzept aus dem letzten Jahrhundert.

Täglich schieben sich über 900.000 Fahrzeuge über die Stadtgrenze. Täglich Staus auf den Autobahnen und Bundesstraßen in der Region Stuttgart.

Dass diese Situation mit Verkehrschaos, Luftvergiftung, steigendem CO²-Ausstoß und drohender Klimakatastrophe so nicht weiter gehen kann, weiß eigentlich jeder.

Wie soll dann die Mobilität der Zukunft aussehen? Das kann nur ein breiter, gut gebauter und wesentlich billigerer öffentlicher Nah- und Fernverkehr sein, mit Schienenver-

kehr als Kern, auch für den Gütertransport. Also muss man die **Erkenntnis in die Tat umsetzen** mit dem Umstieg 21.

Was bedeutet Umstieg 21?

- ▶ bereits gebaute Teile von Stuttgart 21 umnutzen, Weiterbau stoppen
- ▶ den vorhandenen Bahnhof in voller Größe mit 16 Gleisen modern ausbauen zur Verdoppelung der Passagierzahlen, was auf nur acht Gleisen im geplanten Tiefbahnhof absolut unmöglich ist
- ▶ in der ausgehobenen Baugrube einen zentralen Busbahnhof mit PKW- und Rad-Parkhaus sowie Mietstationen einbauen

Umstieg 21: Vision des modernen oberirdischen Bahnhofs mit 16 Gleisen



500. Montagsdemo
3. Febr., 18h
Hbf

500. Montagsdemo
3. Febr., 18h
Hbf

- ▶ Tunnelröhren für Busverkehr und Güterversorgung der Stadt nutzen
- ▶ Ausbau von S-Bahn-Linien mit Ringverkehr auf den Fildern (400.000 Einwohner), direkte Verbindung ins Neckartal, Neuhausen-Wendlingen und von Reutlingen/Tübingen zum Flughafen
- ▶ Anbindung der Neubaustrecke nach Ulm

- ▶ problemlos möglich, mit genau gleicher Fahrzeitverkürzung nach Ulm wie bei Stuttgart 21
- ▶ „Deutschlandtakt“ ermöglichen, d.h. Umsteigeverbindungen halb- oder stündlich vertakten zwischen ICE und Regionalbahn
- ▶ Expresslinien zum Flughafen wie in anderen Städten der Welt



Warum kann man S 21 als veraltetes Konzept aus dem letzten Jahrhundert bezeichnen?

Vor 30 Jahren setzte man auf Autoverkehr für die Ewigkeit. So sollte der Bahnhof mit halber Gleiszahl unter die Erde.

Aber: Keine Steigerung der Kapazität möglich, Erweiterung für alle Zeiten unmöglich – zur Freude der Autoindustrie.

Dazu kommt der Börsenwahn, kaputt gesparte Bahn, marode Infrastruktur, Milliarden Schulden und Bahnchaos heute.

Entgegen der Propaganda der Regierungen, Bahn und Medien ist Stuttgart 21 noch nie ein Verkehrsprojekt gewesen, sondern ein Immobilien- und Anlageprojekt für Investoren.

Wie mit Umstieg 21 das Klima retten?

Dazu kann die Verdoppelung der Passagierzahlen im Schienenverkehr beitragen. S 21 dagegen reduziert die sonst mögliche Kapazität um 43%. Das bedeutet Verhinderung der Einsparung von 580 Mio PKW-Fahrkilometer in der Region mit 100.000 to CO² Ausstoß im Jahr! Um die Klimaziele bis 2050 zu erreichen, sagen die Forscher, muss der Autoverkehr um 80% verringert werden. Wie soll das ohne Umstieg 21 gehen?



Bahnfahren in Stuttgart kann tödlich enden

So hat ein „unbrennbarer“ ICE bei Montabaur am 12. Oktober 2018 gebrannt, Metallbrand mit bis zu 2000° C! Man stelle sich das in den Tunneln von Stuttgart 21 vor, die in 10 Minuten völlig verraucht sind. Die Fluchtwege in den zwei 9 Km langen Filder-Tunneln sind nur 120 cm, an Engstellen sogar nur 90 cm breit. Im ungünstigsten Fall müssen einige hundert Fahrgäste, darunter Behinderte, Kleinkinder, Senioren, bis zu einem halben Kilometer bergauf zur nächsten Rettungsschleuse fliehen. Selbst Sportler haben da keine Chance. Separater Rettungsstollen – Fehlangeize. Im internationalen Vergleich haben die S21 Tunnelröhren ein fast fünf mal so großes Risiko im Brandfall wie andere Tunnel!

„Stuttgart 21 ist ein Staatsverbrechen“

Das sagt Dipl. Ing. Hans-Joachim Keim, der Gutachter der Katastrophe von Kaprun mit 155 Todesopfern in der Standseilbahn im Jahr 2000. Andere anerkannte Sachverständige bestätigen seine Aussage, dass Tiefbahnhof und Tunnel im Brandfall zur Todesfalle werden.

Das Brandschutzkonzept der Deutschen Bahn ist völlig unzureichend, weil es mit zu wenig Fahrgästen und nur mit 32 Zügen in der Stunde plant, obwohl nach ihren eigenen Angaben pro Stunde 49 Züge fahren sollen. Im Katastrophenfall soll die Evakuierung von offiziell 4.000 Reisenden (bei 32 Zügen) auf jedem der 4 Bahnsteige in 20 Minuten abgeschlossen sein? Durch rasche Verrauchung und giftige Gase wie Blausäure wird dies unmöglich sein.

Realistisches Szenario?

Die Evakuierung nur des einen, brennenden ICE 511 von Montabaur dauerte 35 Minuten! Dabei hatte man nicht mal die gesetzlich vorgeschriebene Erdung des Zuges abgewartet (Quelle DB). Und alles fand auf freier Strecke statt, der Zug war von allen Seiten für die Feuerwehr gut zugänglich.

500. Montagsdemo
3. Febr., 18h
Hbf

500. Montagsdemo
3. Febr., 18h
Hbf