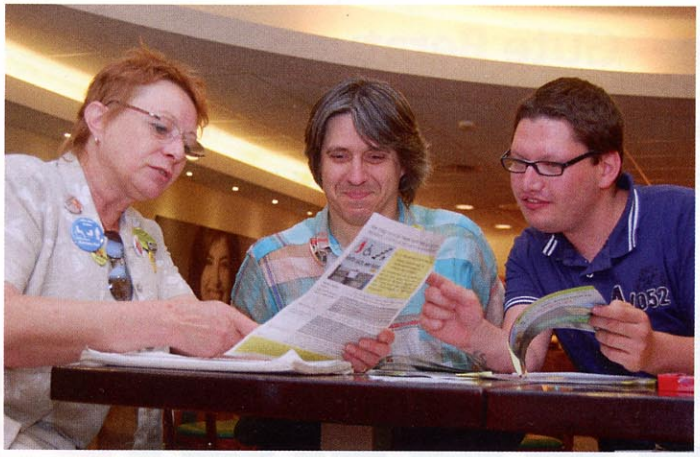
Stuttgart 21 steht auch bei Menschen mit Handicap in der Kritik:

„Oben bleiben!“

Gründe gegen das Großprojekt „Stuttgart 21“, kurz: „S21“, gibt es viele: geologische, stadtplanungs- und umwelttechnische, finanzielle. Auf besonderes Unverständnis stößt bei Menschen mit Handicap aber das Sicherheitskonzept. Stellvertretend für viele alte und gehbehinderte Menschen, für Mütter mit Kinderwagen und schwer bepackte Reisende demonstrieren drei Rollstuhlfahrer gegen den neuen Bahnhof. HANDICAP-Autorin Annette Lübbers hat sie in Stuttgart besucht.

Sven Fichtner ist mit der Infrastruktur „seines“ Bahnhofs sehr zufrieden. Der Nordeingang ist barrierefrei zu erreichen. Ebenso die Gleise des ebenerdigen Kopfbahnhofs. Selbst das bahnhofsinterne Café hat eine kleine Rampe in den ersten Stock und viel Platz für seinen Rollstuhl. Der sportliche 23-Jährige, der aufgrund einer Tumorerkrankung auf den Rollstuhl angewiesen ist, kann sogar ohne Hilfe in manche Regionalbahnen und ICEs einsteigen. Alles im grünen Bereich – derzeit!



Protesttrio: Die Rollifahrer Conny Single, Attila Medgyesi und Sven Fichtner wehren sich gegen Stuttgart 21

Sven Fichtner ist Stuttgarter und „sein“ Kopfbahnhof“ soll einem unterirdischen Bahnhof weichen: Stuttgart 21. Das Projekt ist aus geologischen, stadtplanungs- und umwelttechnischen sowie finanziellen Gründen höchst umstritten. Für Menschen wie Sven Fichtner ist die geplante Umwandlung des Stuttgarter Bahnhofs von einem ebenerdigen Kopfbahnhof in einen Untergrundbahnhof deutlich mehr als nur ein Ärgernis. Für ihn sind die Planungen schlichtweg eine Katastrophe. Zusammen mit Attila Medgyesi und Conny Single – auch sie bewegen sich beide im Rollstuhl – sitzt er im barrierefreien Bahnhofscafé. Zum wiederholten Mal diskutieren sie die Befürchtungen, die sie in Bezug auf S21 quälen.

PROBLEMZONE 1: Der neue Bahnhof ist nur über Treppen, Aufzüge und Rolltreppen erreichbar

Attila Medgyesi wurde stutzig, als er hörte, dass ein Mann, der 15 Jahre Fahrdienstleiter bei der Deutschen Bahn war, sich vehement gegen die Planungen aussprach. „Da habe ich begonnen, Informationen über Stuttgart 21 zu sammeln. Bis dahin hatte ich noch gar nicht darüber nachgedacht, was dieser Bahnhof für Menschen wie mich bedeutet.“ Fakt ist, dass der unterirdische Bahnhof nur noch über Treppen, Rolltreppen und Aufzüge erreichbar sein wird. Eine barrierefreie

Zufahrt wie über den derzeitigen Nordausgang wird es nicht mehr geben. Im Falle eines Brandes sind die Aufzüge allerdings nicht benutzbar. „Damit entsteht der ‚worst case' – der schlimmste Fall – für einen Rollifahrer. Menschen wie ich sind dann dort unten gefangen. Wenn ein Brand ausbricht, dann geraten Menschen in Panik und rennen um ihr Leben. Wer kann im Ernst glauben, dass sich in einer solchen Situation jemand die Zeit nimmt, mich und meinen Rollstuhl die etwa sieben Meter hohen Treppen hoch zu schleppen?" Er hat die Probe aufs Exempel gemacht und sich von zwei austrainierten Feuerwehrleuten mit einem speziellen Tragegurt eine ähnlich hohe Treppe hinauftragen lassen. Die beiden haben den 75 Kilo schweren Mann nur mit äußerster Kraftanstrengung nach oben gebracht.

Sven Fichtner: „Die Chancen, dass das überhaupt jemand versucht, liegen für mich bei nicht mehr als fünf Prozent."

Prinzip Fremdrettung: Kein sehr beruhigendes Konzept für Betroffene

Prinzip Fremdrettung

Das in diesem Fall angewandte sogenannte Prinzip der Fremdrettung wird von der Bahn nicht bestritten. Sven Hantel, Leiter des Regionalbereichs Südwest bei der DB Station&Service AG, teilt auf Anfrage von HANDICAP schriftlich mit: „Im neuen Hauptbahnhof kann jeder Bahnsteig über drei alternative Zugangsbrücken und somit über jeweils drei Aufzüge, fünf Festtreppen und sieben Fahrtreppen evakuiert werden. Die vielen Fluchtwegemöglichkeiten minimieren das Risiko eines Gedränges. Sollten bei dem Sonderereignis Brandfall alle Aufzüge nicht benutzt werden können, sind mobilitätseingeschränkte Personen auf die Fremdrettung durch Mitreisende, Personal oder Einsatzkräfte angewiesen beziehungsweise warten solange im sicheren Bereich der Bahnsteige auf Rettungskräfte." Und er fügt hinzu: „Das Prinzip der Fremdrettung für mobilitätseingeschränkte Personen gilt in unzähligen mehrgeschossigen Gebäuden, öffentlichen Bauten, Bahnhöfen und Flughäfen als anerkanntes Konzept. Dabei ist stets gutachterlich darzulegen, dass eine Evakuierung sicher nachgewiesen werden kann. Dies ist selbstverständlich auch Grundlage der Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes." Für die

Ingenieure 22 – Ingenieure gegen Stuttgart 21

Die Ingenieure 22 sind ein Arbeitskreis von über 100 Ingenieuren, Technikern und Naturwissenschaftlern der unterschiedlichsten Fachdisziplinen wie Bau-, Elektro-, Sicherheits- und Umwelttechnik, Tunnelbau, Mineralogie und Geologie. Sie sind der Überzeugung, dass Stuttgart 21 sowie das von Schlichter Heiner Geissler vorgeschlagene Stuttgart 21 Plus wenig leistungsfähige, teure und riskante Konzepte für einen modernen Bahnhof sind. Entsprechend wollen sie die Öffentlichkeit umfassend und verständlich über die Defizite und Risiken dieses Bauprojekts informieren und die Vorteile und die Flexibilität eines modernisierten und optimierten Kopfbahnhofs aufzeigen.

Immer präsent: Ein Informationsstand bleibt auch an demonstrationsfreien Tagen das dauerhafte Symbol für die Protestbewegung gegen Stuttgart 21

Bahn ist also eine Evakuierung im Ernstfall nachgewiesen, sonst hätte das Amt keine Genehmigung ausgestellt.

In diesem Zusammenhang hat Attila Medgyesi allerdings noch ein zweites Problem ausgemacht: „Bei unserem Kopfbahnhof kann der entstehende Rauch ungehindert abziehen. Was aber passiert im Brandfall in einem unterirdischen Bahnhof?" Die Ingenieure und Techniker, die sich unter dem Namen und Motto „Ingenieure 22 – Ingenieure gegen S21" zusammengeschlossen haben, äußern hier ebenfalls Bedenken. Hans Heydemann: „Der bei einem großen Brand entstehende giftige Rauch kann durch die wenigen Rauchabzugsöffnungen nur unzureichend abziehen. Der Rauch wird sich sehr schnell unter der Hallendecke ausbreiten und von oben her die Halle füllen. Eine Flucht auf die drei Querstege ist dann nur über die schmalen Treppen möglich. Dabei wird den Flüchtenden der Weg von der giftigen Qualmschicht abgeschnitten." Er hält das Evakuierungskonzept der Bahn bei einem großen Brandereignis für unzureichend; eine sichere Rettung aller Reisenden von den Bahnsteigen sei innerhalb der dafür verfügbaren Zeitspanne von höchstens zehn Minuten unmöglich. Das zugrunde liegende Gutachten der Bahn ist nach seiner Auffassung schlicht unrealistisch.

Wird es im Bahnhof Stuttgart 21 eng werden?: Die Gegner sind davon überzeugt

Ein besonderes Problem sehen die Ingenieure dann, wenn in einem der Tunnel ein Zug in Brand gerät. „Die Fluchtröhren sind in einem Abstand von 500 Metern geplant. Wir haben berechnet, dass es nur fünf Minuten dauern wird, bis sich hier eine tödliche Rauchmenge angesammelt hat. Viel zu wenig Zeit für eine sichere Flucht! Im Fildertunnel wird das Befüllen der trockenen Löschwasserleitung alleine 40 Minuten dauern. Vorher kann mit dem Löschen gar nicht begonnen werden." Der Fildertunnel ist mit knapp zehn Kilometern Länge die längste Röhre des Projekts S21 und führt vom Hauptbahnhof in südöstlicher Richtung auf die rund 154 Meter höher gelegene Filderebene.

Die Behauptung, im Notfall könnte der Tiefbahnhof ja auch über die beiden „Rettungszufahrten" ebenerdig verlassen werden, lässt Heydemann nicht gelten. „Das hat Bahnvorstand Kefer nicht einmal bei der Schlichtung als Argument angeführt, als es um die Flucht- und Rettungsmöglichkeiten im Brand- und Katastrophenfall ging. Dazu müssten die Flüchtenden nämlich über das Gleisvorfeld in die Tunnel hinein bis zu besagter Rettungszufahrt eine Strecke von mehreren hundert Metern Länge bei bis zu fünf Prozent Steigung zurücklegen, entgegen etwaigem Zugverkehr oder einfahrenden Einsatzfahrzeugen der Rettungskräfte!"

PROBLEMZONE 2: Der neue Bahnhof hat abschüssige Bahnsteige und Gleise.

Eigentlich hört sich der Längsneigungswinkel wenig dramatisch an: 1,5 Prozent. Was passiert, wenn eine Mutter mit Kinderwagen diesen kurz stehen lässt, um den Koffer in den Zug zu befördern? Hans Heydemann: „Wir haben es ausprobiert. Bei diesem Neigungswinkel machen sich Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren selbstständig. Und da niemand an abschüssige Bahnsteige gewöhnt ist und die Neigung auch nicht sofort ins Auge fällt, werden auch die geplanten Hinweisschilder nicht helfen. Es wird kaum jemand daran denken, die Feststellbremsen zu betätigen."

Die drei mobilitätseingeschränkten Menschen im Stuttgarter Bahnhofscafé schütteln die Köpfe. Attila

Medgyesi: „Da will jemand eine Fahrkarte kaufen und dann rollt sein Koffer alleine über den Bahnsteig. Oder ein rollender Kinderwagen gerät auf die Schienen. Was da alles passieren kann." Und Sven Fichtner erklärt: „Und die Bahnsteigneigung ist nur eine der ausgestellten Sondergenehmigungen. Ich habe die Planfeststellungsbeschlüsse teilweise gelesen. Über den Begriff Sondergenehmigungen bin ich immer wieder gestolpert."

Platzintensiv: Sich per Lift in den Zug heben lassen, wird für Rollifahrer auf den im neuen Stuttgarter Bahnhof geplanten Bahnsteigen womöglich problematisch

In Sven Hantels Ausführungen dagegen wird die Neigung der Bahnsteige als problemlos dargestellt. „Die Längsneigung entspricht auf einem Meter Länge einem Höhenunterschied von 1,5 Prozent. Das ist weniger als das auf öffentlichen Plätzen und Bürgersteigen für die Oberflächenentwässerung vorgesehene Gefälle von etwa zwei Prozent", berichtet der Bahn-Mitarbeiter. „Um zu vermeiden, dass nicht gesicherte Gegenstände vom Bahnsteig in den Gleisbereich rollen können, erhalten die Bahnsteige ein Quergefälle zur Bahnsteigmitte. Diese Ausführung entspricht dem aktuellen Stand der Vorschriften der Deutschen Bahn." Die Ingenieure 22 haben indessen nachgewiesen, dass ein solches Quergefälle das Wegrollen sogar verstärkt und zum Abkippen über die Bahnsteigkante führt, wenn die Rollrichtung schräg zum Bahnsteig verläuft. Zur Verdeutlichung erklärt Hans Heydemann: „Bei 1,5 Prozent Neigung liegt das südliche Bahnsteigende sechs Meter tiefer als das nördliche!"

Wolfgang Jakubeit – ebenfalls Mitglied der Ingenieure 22 – hält Kinderwagen und Koffer nicht für das Hauptproblem: „Viel problematischer ist, dass sich Züge von allein in Bewegung setzen können, weil die eine viel kleinere Reibungsschwelle haben und wegen der geringen Rollreibung leicht Fahrt aufnehmen, wenn sie nicht mit der Feststellbremse gesichert sind." Aus diesem Grund, fügt Hans Heydemann an, „sind nach §7(2) EBO Gleisneigungen von mehr als 0,25 Prozent bei Neubauten unzulässig; der Stuttgarter Tiefbahnhof ist aber mit der sechsfach größeren Neigung als zulässig geplant. Auch hier war eine Sondergenehmigung fällig".

PROBLEMZONE 3: Die Breite von Bahnsteigen und Tunnelstrecken

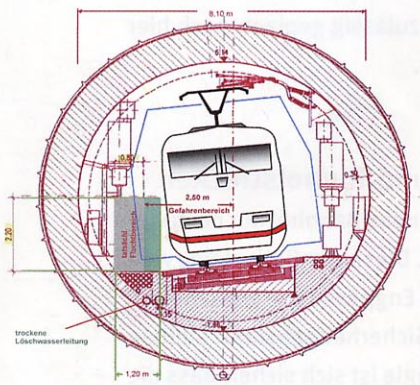
Statt acht breiter Bahnsteige soll der neue Bahnhof nur noch vier zehn Meter breite Bahnsteige haben. Diese vier Bahnsteige weisen in den Treppenbereichen zudem Engpässe von 2,04 Metern auf. Bei Abzug von 80 Zentimetern Sicherheitsabstand bleiben gerade einmal 1,20 Meter. Conny Single ist sich sicher, dass die Bahnsteige den Andrang kaum werden bewältigen können. „Stuttgart ist ein Ankunfts- und ein Abfahrtsbahnhof, weniger ein Umsteigebahnhof. Wenn im unterirdischen Bahnhof gleich-

Anzeige

Ebenerdiges Einsteigen statt Angst vor dem Notfall: Wie alle Menschen mit Mobilitätseinschränkung möchte auch Sven Fichtner und Attila Medgyesi nicht auf fremde Hilfe angewiesen sein

zeitig auf zwei Gleisen vier Züge ankommen, dann drängeln sich Tausende auf den Bahnsteigen, vor den Treppen und vor den Aufzügen. Menschen mit Handicap werden da hoffnungslos stecken bleiben und in den ohnehin verkürzten Haltezeiten ihre Anschlusszüge kaum noch kriegen." Das Verpassen der Anschlüsse ist für die Drei aber noch das kleinste Problem. Attila Medgyesi: „Ein Rollstuhlfahrer braucht Platz, wenn er über einen Lift in den Zug gehoben werden soll. Die schmalen Bahnsteige und die Neigung des Bahnsteiges machen die Benutzung eines Liftes aber sehr problematisch. Ganz davon abgesehen, dass ein Lift die schmalen Passagen dann zusätzlich verstopft."

Besondere Ängste verbinden die Drei aber mit den Tunneln. Wenn in diesem Bereich evakuiert werden muss, dann stehen den Flüchtenden nach Aussage der Gegner von Stuttgart 21 aus geologischen und finanziellen Gründen nur schmale Steige zur Verfügung. Im Fildertunnel sind es laut Angaben der Ingenieure 22 sogar nur 81 Zentimeter. Die Rollstuhlfahrer glauben nicht, dass das ausreicht. Die Angst davor, im Ernstfall mit ihren Rollstühlen in der Falle zu stecken, sitzt tief bei ihnen.



Platzmangel: Durch die Neigung des Zugs in Kurven verringert sich die Fluchtwegbreite deutlich

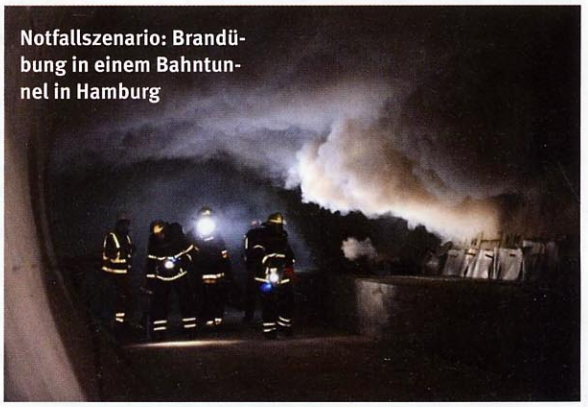
Sven Hantel hält die Fluchtwege allerdings nicht für zu schmal. „Es sind Rettungswege mit einer Breite von mindestens 1,20 Meter vorgesehen. Für die Gestaltung von Rettungswegen bestehen bindende Vorschriften, die alle strikt eingehalten werden. Es verbietet sich, auch nur im Ansatz von einer tödlichen Falle zu sprechen." Sven Fichtner widerspricht: „Ein E-Rolli kann in der Breite 60 bis 70 Zentimeter Platz beanspruchen. Wie viel Raum bleibt da noch übrig für rennende, schiebende Passagiere? Im besten Fall 50 bis 60 Zentimeter!" Die Drei mögen sich gar nicht ausdenken, was passieren kann, wenn fliehende, panische Menschen einen Rollstuhl als Fluchthindernis ausmachen.

Auch Hans Heydemann von den Ingenieuren 22 widerspricht der Aussage von Sven Hantel zur vorgesehenen Fluchtsteigbreite in den Tunneln. „Zwar ist dort nach den ausgelegten Plänen die Stegbreite in der Tat mit 1,20 Meter angegeben. Dabei wird jedoch der sogenannte Gefahrenbereich von 2,50 Meter von der Gleismitte aus nicht berücksichtigt. Den können die Außenumrisse eines Zugs einnehmen, zumal beim Ausschwenken in den Kurven. Dabei bestehen die Zulauftunnel zum Tiefbahnhof überwiegend aus Kurven! Diese schneiden um 40 Zentimeter in die angegebenen Fluchtwege ein. Also verbleiben nur noch 80 Zentimeter an tatsächlich verfügbarer Fluchtwegbreite, was zur Flucht von 1.000 Reisenden aus einem voll besetzten ICE völlig unzureichend ist."

PROBLEMZONE 4: Die Rettungsstollen in den Tunneln

Beim Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, zu dem der neue unterirdische Durchgangsbahnhof als Kernstück gehört, komme ein vierstufiges Sicherheitskonzept zur Anwendung, mit dem die aktuellsten Erkenntnisse des Brand- und Rettungsschutzes umgesetzt seien, erklärt Sven Hantel von der Bahn. „Die Tunnelabschnitte werden als eingleisige Röhren ausgeführt, die in Abständen von 500 Metern durch Sicherheitsschleusen, so genannten Querschlägen, verbunden sind. Alle aktuell gültigen nationalen und europäischen Vorschriften zum Thema ‚Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln' werden selbstverständlich eingehalten. Es ist nicht richtig, dass ein Abstand von 500 Metern von international üblichen Abständen abweicht."

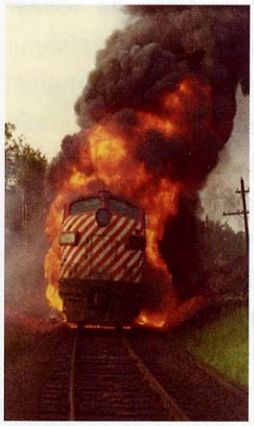
Das sehen die Gegner von S21 anders: Sie haben recherchiert, dass die Abstände zwischen den Verbindungsstollen im spanischen Guadarrama-Tunnel 250



Notfallszenario: Brandübung in einem Bahntunnel in Hamburg

Meter und im erst 2010 durchbrochenen Gotthard-Basis-Tunnel immerhin nicht mehr als 325 Meter betragen.

„Über den neben dem Gleis angeordneten, mindestens 1,20 Meter breiten Rettungsweg können Fahrgäste die Sicherheitsschleusen erreichen und hierdurch zur benachbarten Tunnelröhre gelangen", schreibt Sven Hantel weiter. Aber auch mit diesen Sicherheitsschleusen haben Projektgegner ein Problem. Hans Heydemann von den Ingenieuren 22: „Die Rettungsstollen sind als Durchgangsschleuse mit gegeneinander verriegelten Türen an beiden Enden vorgesehen. Um aus dem einen Tunnel in den anderen zu gelangen, muss zunächst die Zugangstür geschlossen werden, bevor die Ausgangstüren sich öffnen lassen. Damit soll der möglicherweise entstandene Rauch ausgeschlossen werden. Die aus dem Zug nachdrängenden Flüchtlinge werden aber in ihrer Panik das Schließen der Zugangstür – und damit auch das Öffnen der Fluchttür – verhindern. Damit sitzen im Ernstfall nicht nur mobilitätseingeschränkte Menschen in der Falle." Für die Bahn entsprechen die Verbindungsschleusen dennoch „in vollem Umfang den gesetzlichen Anforderungen". Sven Hantel: „Selbst bei dem unwahrscheinlichen Fall eines Brandes in einer eingleisigen Tunnelröhre wird durch technische und organisatorische Maßnahmen sichergestellt, dass die Selbst- und Fremdrettung bei einem solchen Ereignisfall gewährleistet ist. Verschiedene Szenarien werden beispielsweise auch bei Übungen simuliert. Feuerwehr, Rettungskräfte und die Mitarbeiter der Bahn werden entsprechend geschult."



Brennender Zug: Für die Bahn eine unwahrscheinliche Situation, für die Gegner von S21 durchaus realistisch

Hans Heydemann hingegen vertritt die Auffassung, dass bei einem schweren Brand kaum jemand lebend aus dem Tunnel herauskommen wird. So unwahrscheinlich wie von der Bahn behauptet seien nämlich Brandereignisse in Zügen gar nicht; allein im Zeitraum Januar bis Mai diesen Jahres seien mindestens fünf Brandfälle bei Zügen der DB bekannt geworden, darunter zwei im Bereich des Stuttgarter Bahnhofs. Es sei nur eine Frage der Zeit, bis eine solche Katastrophe in einem der vielen langen Tunnel passiert. Und er weist darauf hin, dass die von der Brandschutz- und der Katastrophenschutz-Behörde vorgebrachten Bedenken mit folgendem Satz im Planfest-

stellungsbeschluss hinweggefegt worden seien: „Es gibt keinen nachvollziehbaren und rechtlich belastbaren Grund, persönliche Meinungen und Sichtweisen Einzelner über die abgestimmten Festlegungen der Tunnelrichtlinie zu stellen." Das beweise, sagt Heydemann, einmal mehr, dass dieses Vorhaben wider bessere Vernunft und mit aller Gewalt durchgesetzt werden soll.

Das System mag im normalen Betrieb und in der Simulation ja tatsächlich gut funktionieren. Aber im Katastrophenfall? Wenn Menschen nicht mehr logisch und nüchtern, sondern emotional reagieren? Die drei Diskutanten im Stuttgarter Bahnhofscafé sind sich einig: Als Rollstuhlfahrer sind sie im Katastrophenfall – zusammen mit den Alten und Kindern – das schwächste Glied in der Kette. Sie wollen nicht ausprobieren, ob und wie ihnen im Notfall geholfen wird. Sie wollen einen Bahnhof, aus dem sie sich selbst retten können. Im Rollstuhl, mit der Kraft ihrer Arme und mit einem komfortablen Maß an Bewegungsfreiheit.

Maßstab eins-zu-eins: Das Transparent der Aktivisten zeigt genau die Platzverhältnisse an den Engpässen der geplanten Bahnsteige

PROBLEMZONE 5: Der Zugang für die Rettungskräfte

Der unterirdische Bahnhof ist auch für die Rettungskräfte nur per Treppe, Rolltreppe oder Aufzug erreichbar. Im Notfall müssen die Rettungskräfte also die gleichen Wege benutzen wie die ihnen entgegeneilenden Passagiere. Im Ernstfall ein vorprogrammiertes Chaos? Die Deutsche Bahn sagt Nein: „Aufgrund der vielen alternativen Zugänge verteilen sich gegebenenfalls entgegenströmende Reisende auf verschiedene Wege. Ein weiterer großer Vorteil ist, dass sich der Weg zum entferntesten Einsatzort gegenüber heute halbieren wird. Dies wird möglich, weil die zukünftige Vorfahrt für Einsatzfahrzeuge am Turm liegen wird und somit im Bereich des mittleren Zugangssteges genau auf halber Bahnsteiglänge. Die Einsatzwege werden also deutlich kürzer, Rettungskräfte werden schneller vor Ort sein können. Davon abgesehen ist die Zufahrt eines Rettungswagens auch auf diesem mittleren Zugangssteg grundsätzlich möglich."

Dem hält Hans Heydemann von den Ingenieuren22 entgegen, dass beim bestehenden Kopfbahnhof heutzutage Einsatzfahrzeuge von Rettungskräften, Notärzten und Feuerwehr unmittelbar auf den Bahnsteig bis zum Ort des Geschehens fahren können. „Dies wird beim geplanten Tiefbahnhof nicht mehr möglich sein. Hier müssen immer die Treppen mit über sieben Metern Höhe überwunden werden. Die von der Bahn behauptete Halbierung der Rettungswege ist nicht nachvollziehbar."

Aus den Tunneln sollen die Reisenden im Notfall mit Linienomnibussen geholt werden. Hans Heydemann: „Dabei gibt es für die Busse aber keinen Platz zum Wenden für die Rückfahrt; wie also sollen diese da wieder herauskommen? Das Befahren der langen, engen Bahntunnel mit mehreren Straßenfahrzeugen – für 1.000 Reisende eines ICE wären 20 Busse mit je 50 Plätzen erforderlich – ist ohnehin aberwitzig und nirgends erprobt. Im August 2010 haben wir so etwas schon einmal erlebt: Damals ist ein voll besetzter ICE im Tunnel bei Vaihingen an der Enz stecken geblieben. Eine einfache technische Störung, wie sie immer mal wieder vorkommt. Damals haben die Reisenden drei Stunden in Hitze und Dunkelheit auf einen Ersatzzug warten müssen, der sie da rausholte."

Stresstest – eine Prüfung mit Aussagekraft?

Mittlerweile hat es im Poker um Stuttgart 21 eine neue Runde gegeben: den Stresstest. Die Ergebnisse des Schweizer Fachbüros sma kommentiert Matthias Lieb, der Landesvorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), in einer Pressemitteilung vom 23. Juli 2011 wie folgt: „Es muss nochmals deutlich gesagt werden: sma hat nicht die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Tunnelbahnhofes überprüft, sondern offenbar lediglich ein Audit – also auch kein Gutachten – darüber

Kämpft für den Erhalt des Kopfbahnhofs: Conny Single

erstellt, ob die von der DB vorgelegten Ergebnisse ihrer eigenen Computersimulation bestimmte eisenbahntechnische Kriterien erfüllen. Nicht mehr und nicht weniger." Die Betriebssicherheit von Stuttgart 21 in Krisensituationen war noch nicht einmal Teil des Stresstests.

Sven Fichtner fragt sich, ob eigentlich niemand aus der Katastrophe gelernt hat, mit der die Love Parade 2010 in Duisburg endete. „Wo Menschenmassen in Panik geraten – gerechtfertigt oder nicht –, gibt es keine Rücksicht mehr. Ich erlebe doch überall, wo viele Menschen sich zusammendrängen, dass ich im Rollstuhl einfach übersehen werde. Ich kann die Risiken dieses Bahnhofs jedenfalls nicht einschätzen. Also werde ich – wenn das so gebaut wird – nicht mehr Bahn fahren." Und Conny Single ergänzt. „Für die Milliarden, die Stuttgart 21 verschlingen wird, sollte man besser alle deutschen Bahnhöfe barrierefrei umbauen." Sven Fichtner verzieht das Gesicht zu einem traurigen Lächeln: „Das ganze Milliarden-Euro-Projekt hat doch mit Vernunft nichts zu tun. Dabei geht es doch nur ums Prestige. Auf der anderen Seite fehlen in dieser Stadt 60.000 Sozialwohnungen." „Genau", sagt Conny Single. „Und wenn die auszuschließende Katastrophe dann doch geschehen ist, dann will es wieder keiner verantworten."

Die drei Rollstuhlfahrer packen ihre Papiere zusammen und fahren mit ihrem Transparent zurück vor den Nordeingang. Auf einem Plakat haben sie maßstabgerecht aufgemalt, wie schmal die Bahnsteige in den Treppenbereichen – abzüglich Sicherheitsabstand – demnächst sein werden. Sven Fichtner, Conny Single und Attila Medgyesi werden auf jeden Fall weiter unterwegs sein. Zusammen mit all den anderen Initiativen und unorganisierten „Wutbürgern", die auf den Demonstrationen immer wieder „oben bleiben" skandieren.

Text und Fotos: Annette Lübbers

Anzeige