

Täuschung des Regierungspräsidiums Stuttgart, der Feuerwehr Stuttgart sowie des Verwaltungsgerichts Stuttgart durch Verantwortliche der Bahn?

Hinweis: Dieses Papier befasst sich nur mit der Evakuierung im Brandfall aus S 21-Tunneln und demzufolge nicht mit dem Tiefbahnhof des Projekts. Es untersucht auch nicht die Frage, ob der Brandschutz gewährleistet ist oder nicht und ob die Evakuierung funktionieren kann. Es geht ausschließlich um den von der Bahn durch Simulationen zu erbringenden Nachweis der sicheren Evakuierung bei einem Brandereignis im Tunnel, den das Regierungspräsidium verlangt hat. Dieser Nachweis ist zu führen für einen mit 1757 Personen besetzten Zug, zu denen auch in der Mobilität Eingeschränkte gehören.

(x*) Verweise auf Quellenangaben in der Anlage

Ausgangspunkt: Die Bahn hat trotz Aufforderungen seit 2012 bis heute nicht durch Simulationen nachgewiesen, dass eine Evakuierung aus den S21-Tunneln von 1757 Personen inkl. in der Mobilität Eingeschränkter im Brandfall beherrscht wird. Sie hat Regierungspräsidium, Feuerwehr und Verwaltungsgericht vielmehr seit 22.1.2014 fortlaufend getäuscht, ihr vorliegende Simulationen der Gruner AG hätten dies nachgewiesen. In Wahrheit betrafen diese Simulationen aber nur die Evakuierung bei einem Kaltereignis, also ohne Brand, berücksichtigten auch die Erschwernisse für in der Mobilität Eingeschränkte nicht und lagen ihr nicht einmal vor. Vielmehr hat sie nur einen Bericht über die Simulationen.

Vorgeschichte: Das Regierungspräsidium Stuttgart wirkt laut seinem Schreiben vom 14.5.2012 (1*) an die DB ProjektBau GmbH (inzwischen ersetzt durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH = PSU) „konstruktiv an den Aufgabenstellungen und Problemlösungen zum Thema Brandschutz und Sicherheit im Bahnprojekt Stuttgart“ mit. Im genannten Schreiben forderte die Behörde unter Hinweis auf eine unerledigte Zusage dieser Tochterfirma der Deutschen Bahn AG u.a. die Vorlage einer „Entfluchtungssimulation Zug im Tunnel einschließlich Nachweis Verhinderung Rauchübertritt in den Querschlägen“, also für einen Brandfall. Grundlage ist, dass Eisenbahnen gemäß § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verpflichtet sind, an Maßnahmen des Brandschutzes mitzuwirken.

In der Folgezeit veranlasste die ProjektBau als Vorhabenträgerin zunächst Handrechnungen, die in eine Entwurfsfassung des Sicherheits- und Rettungskonzepts „Tunnelspinne Stuttgart“ für das Projekt Stuttgart 21 integriert wurden. Anlässlich einer Abstimmung dieses Entwurfs mit der Branddirektion Stuttgart und dem Regierungspräsidium wurde am 10.10.2013 vereinbart, die Untersuchungen zu diesen Handrechnungen auf computerbasierte Simulationsverfahren auszuweiten und in einem gesonderten Bericht zu dokumentieren (2*). Bis dahin gab es eine Skizze der Handrechnungen mit der Bezeichnung „Folie 11“ (3*).

Voraus gegangen war, dass das Regierungspräsidium am 6.7.2012 (4*) eine Prüfung angeregt hatte, „ob das vorliegende Brandschutz- und Rettungskonzept, insbesondere bezüglich der erforderlichen Löschwasserversorgung, auch den Anforderungen der geänderten Richtlinie genügt...“. Gemeint war dabei die 2008 in Kraft getretene Tunnelrichtlinie.

Gruner-Simulationen: Am 22.1.2014 fand eine Sitzung des Arbeitskreises Brandschutz statt. In diesem sind die PSU sowie das Regierungspräsidium und die Feuerwehr Stuttgart vertreten. Für Fragen des Brandschutzes, des Katastrophenschutzes und den Einsatz von Rettungskräften ist das Land gesetzlich zuständig, und zwar das Innenministerium als oberste Behörde. Der Arbeitskreis begleitet Planung und Bau des Projekts Stuttgart 21 bei diesen Aspekten. Bei dem Treffen ging es insbesondere auch um Fragen des Brandschutzes. U.a. wurde auch die Evakuierung in Tunneln erörtert.

Im Protokoll (5*) wurde festgehalten:

„5. Evakuierung eines Zuges im Tunnel (Folie 11) Die bekannte Folie 11 zeigt graphisch wie eine Evakuierung im Tunnel (Entfluchtung über Querschlag i.d. gesunde Röhre) funktioniert. Diese überschlägliche Berechnung wurde mittlerweile durch die Gruner AG durch Simulationen bestätigt.“

Diese angeblich bestätigenden Simulationen der Gruner AG wurden jedoch in der Folgezeit weder dem Regierungspräsidium Stuttgart noch der Feuerwehr Stuttgart vorgelegt. Das wäre auch gar nicht möglich gewesen, weil die PSU über diese Simulationen gar nicht verfügt. Sie hat auch keine dazu später erstellten Simulationen (6*). Vielmehr erstellte die Gruner AG lediglich mit Datum 17.6.2014 einen Bericht über Simulationen zur Evakuierung im Tunnel (7*). Aus dem Bericht ist nicht ersichtlich, wann die ihm zugrunde liegenden Simulationen durchgeführt wurden. Ob diese Simulationen, wie am 22.1.2014 von der PSU vorgetragen, davor schon erstellt worden waren oder erst danach getätigt wurden, lässt sich daher nicht feststellen. Jedenfalls gelangte die PSU nie in den Besitz der Simulationen selbst (8*).

Regierungspräsidium und Feuerwehr haben weder die Simulationen noch wenigstens den Bericht vom 17.6.2014 gesehen (9*). Sie mussten nach den vorausgegangenen Absprachen und dem Vortrag im AK Brandschutz davon ausgehen, die Gruner AG habe der PSU mit ihren Simulationen bestätigt, dass es möglich sei, 1757 Menschen einschließlich in der Mobilität eingeschränkter Personen innerhalb von ca. 11 Minuten im Brandfall aus einem im Tunnel liegen gebliebenen Zug zu evakuieren. Denn diese Zeit ergab sich aus den in der Folie 11 eingetragenen Evakuierungsabschnitten von ca. 2 + ca. 3 + 6 Minuten.

Im Rechtsstreit des Klägers Jakubeit gegen die PSU auf Gewährung von Einsicht in die Simulationen der Gruner AG nach dem Umweltinformationsgesetz trug die PSU vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart wahrheitswidrig stets vor, diese Simulationen beträfen die Evakuierung im Brandfall (10*). Unter anderem wegen der damit begründeten Notwendigkeit der Geheimhaltung wurde die Klage mit Urteil vom 16.11.2017 abgewiesen. Ob sich die PSU durch dieses wahrheitswidrige Vorbringen eines sogenannten Prozessbetruges schuldig gemacht hat, mag dahinstehen. Auch im Berufungsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat sich die PSU immer auf das Geheimhaltungsinteresse im Hinblick auf Vorkehrungen für Brandereignisse berufen. Im abgeschlossenen Vergleich (11*) hat sie sich dann ausdrücklich zur Gewährung der Einsicht in die Simulationen verpflichtet.

Entgegen dem Inhalt des Vergleichs hat die PSU jedoch nachträglich erklärt, sie habe die Simulationen nicht und habe diese auch nie gehabt, ebensowenig etwaige andere Simulationen (12*). Ferner hat sie erstmals im Verfahren wegen eines Antrags auf Änderung der Planfeststellungsbeschlüsse zum Brandschutz gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) klargestellt, dass die Simulationen ausschließlich für die Evakuierung bei sogenannten Kaltereignissen durchgeführt (13*) und dabei in ihrer Mobilität Eingeschränkte nicht berücksichtigt wurden (14*). Als Kaltereignisse bezeichnet man insbesondere solche Betriebsstörungen, die auf technische Mängel am Zug selbst oder an der Infrastruktur zurück zu führen sind, zum Beispiel auch auf eine Zugentgleisung. Hingegen handelt es sich bei Heißereignissen um solche, die auf ein Brandereignis zurückgehen.

Naturgemäß ist die Evakuierung bei einem Heißereignis ungleich schwieriger als bei einem Kaltereignis. Denn die Ausbreitung von Feuer und Rauchgasen bewirkt viel höhere Gefahren bis hin zum Verbrennen oder Erstickten als die in der Regel ohne Panik durchführbare Evakuierung aus einem nur wegen einer Panne liegen gebliebenen Zug. Dies gilt vor allem bei der Evakuierung aus einem S 21-Tunnel, denn bei einem Schadensfall müssen die Zuginsassen zunächst vom liegen gebliebenen Zug den Weg zu einem Querschlag in die parallel liegende zweite Tunnelröhre zurücklegen. In diese andere sogenannte sichere Röhre gelangen sie durch eine Schleuse, deren Türe in die Gegenröhre erst dann geöffnet werden kann, wenn dort keine Züge mehr fahren. Erst wenn jene Röhre frei gefahren ist und die Leitungen geerdet sind, können auch Rettungskräfte von einem der Tunnelenden zur Unglücksstelle gelangen.

Demzufolge geht es bereits seit 2012 um den Nachweis durch Simulationen, dass im Brandfall die Rettung von bis zu 1757 Zuginsassen innerhalb der vorgegebenen Evakuierungszeit von 15 (nach Folie 11 sogar ca. 11) Minuten gelingen wird. In der ersten Phase der ausschließlichen Selbstrettung, wenn Rettungskräfte noch nicht zur Stelle sind, ist zu berücksichtigen, dass in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen den Strom der Flüchtenden verlangsamen können. Soweit dieser Personenkreis auf die Fremddrettung durch Feuerwehr und Rettungskräfte angewiesen ist, kann diese erst eingreifen, wenn solche Kräfte vor Ort sind, was nach Auskunft der Stuttgarter Branddirektion in diesen ersten 15 Minuten nicht möglich sein wird (15*).

In der Konsequenz bedeutet dies, dass die PSU seit 2014 dem Regierungspräsidium, der Feuerwehr und der Justiz vorgespiegelt hat, ihr lägen Simulationen der Gruner AG vor, die das Funktionieren der Evakuierung im Brandfall innerhalb von 15 Minuten nachweisen würden. In Wahrheit verfügt sie jedoch über derartige Simulationen für ein Heißereignis, zumal mit Mobilitätseingeschränkten, nicht. Falls ihr dieser Nachweis auch nach Baufertigstellung anlässlich der Prüfung einer Inbetriebnahmegenehmigung durch das EBA nicht gelingen wird, wird dann in den Tunneln überhaupt kein Eisenbahnverkehr stattfinden können und eine Bauruine entstehen. Zumindest aber wird die Anzahl der verkehrenden Züge drastisch verringert werden müssen. Möglicherweise müssen auch aufwändige zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen wie der Bau einer dritten Tunnelröhre als Notstollen nachträglich angeordnet werden.

Quellenangaben

Vorbemerkung:

Sämtliche nachfolgend aufgeführten Dokumente liegen dem Verfasser vor und können auch digital zur Verfügung gestellt werden mit Ausnahme der „Evakuierungsberechnung Personenzug im Tunnelsystem“ der Gruner AG in der Fassung vom 17.6.2014. Wegen des Inhalts des gerichtlichen Vergleichs konnte von diesem nur eine Abschrift, jedoch keine Kopie erstellt werden.

1* Schreiben des Regierungspräsidiums Stuttgart, Der Regierungsvizepräsident, vom 14.5.2012 an DB ProjektBau GmbH. Darin wird in Bezug auf angeforderte Unterlagen auch ausgeführt:

„Wir würden es im Übrigen sehr begrüßen, wenn wir bereits in der Phase der Erstellung der Gutachten mit den entsprechenden Fachingenieuren im Kontakt stehen könnten, da dann Fragestellungen unsererseits, die ggf. einen eigenständigen Simulationslauf bedingen, zeitnah geklärt werden können. Andernfalls könnte die Situation entstehen, dass Berechnungen nachgereicht werden müssen und dadurch wertvolle Zeit verloren geht.“

2* Zitat aus „Evakuierungsberechnungen Personenzug im Tunnelsystem“ der Gruner AG vom 17.6.2014

3* Nicht maßstabgerechte undatierte Skizze „Evakuierung eines Zuges im Tunnel“ der DB Netze, in der eine Evakuierungszeit von nur ca.11 Minuten (ca. 2 + ca. 3 + 6) für die Evakuierung von 1757 Personen angesetzt ist.

4* Anhörungsbericht des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 6.7.2012 zur Änderung der Planfeststellung 1.2 (Fildertunnel), darin auf Seite 66 zum Rettungskonzept

5* Besprechungsprotokoll vom 22.01.14 Arbeitskreis Brandschutz Projekt Stuttgart-Ulm.

Teilnehmer: Herren Eppinger und Heber (Feuerwehr Stuttgart), Lang und Lieb (Regierungspräsidium Stuttgart), Bieger, Kaufmann, Kerke, Lindenau und Schlick (alle DB PSU) sowie Kruse (DB AG)

Insgesamt 11 Seiten mit zahlreichen Tagesordnungspunkten, darunter (vollständiger Text inkl. sprachlicher Fehler):

„5. Evakuierung eines Zuges im Tunnel (Folie 11) Die bekannte Folie 11 zeigt graphisch wie eine Evakuierung im Tunnel (Entfluchtung über Querschlag i.d. gesunde Röhre) funktioniert. Diese überschlägliche Berechnung wurde mittlerweile durch die Gruner AG durch Simulationen bestätigt. Offen war die Frage, inwieweit diese Ergebnisse jetzt öffentlich verwendet werden können. Hr. Bieger weist erneut darauf hin, dass es für die Erstellung von Entfluchtungssimulationen für Tunnel keinerlei rechtliche Grundlage gibt sondern es sich in diesem Einzelfall um eine freiwillige Maßnahme auf Wunsch des AK Brandschutz handelte und die auf keinen Fall diese Ergebnisse so veröffentlichen will. Nach Diskussion wird vorgeschlagen, das Thema in dem Sicherheitskonzept für die Tunnelspinne zu verarbeiten. Die DB wird zusammen mit dem Gutachter einen Vorschlag erarbeiten und dann vorstellen“

6* Schreiben der PSU, Herr Drescher, vom 7.9.2020 an Wolfgang Jakubeit

7* „Evakuierungsberechnung Personenzug im Tunnelsystem“ der Gruner AG in der Fassung vom 17.6.2014, überschrieben mit „**vertraulicher Entwurf**“

8* Schreiben Rechtsanwalt Dr. Krappel vom 13.11.2020 an den Verwaltungsgerichtshof BW und Schreiben Rechtsanwalt Dr. Schütz vom 5.11.2020 an das EBA, dort auf Seite 22

9* Bestätigungen von Teilnehmern der Gespräche mit den Herren Lang (RP Stuttgart) und Heber (Feuerwehr Stuttgart) zu diesem Thema

10* Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart – 14 K 6356/16 - vom 16.11.2017, siehe insbesondere schriftliche Gründe Seiten 11 und 13

11* VGH Baden-Württemberg – 10 S 2314/18 vom 4.12.2019. Nach dem Vergleich verpflichtet sich der Beklagte, dem Kläger Akteneinsicht entsprechend dem Klageantrag zu gewähren. Im Klageantrag heißt es insoweit: „2. Simulationen der Gruner AG“.

12* Schreiben der PSU, Herr Drescher, vom 7.9.2020 an Wolfgang Jakubeit, Schreiben Rechtsanwalt Dr. Krappel vom 13.11.2020 an den Verwaltungsgerichtshof BW und Schreiben Rechtsanwalt Dr. Schütz vom 5.11.2020 an das EBA, dort auf Seite 22

13* Schreiben Rechtsanwalt Dr. Schütz vom 5.11.2020 an das EBA, dort auf Seite 23

14* Schreiben Rechtsanwalt Dr. Schütz vom 5.11.2020 an das EBA, dort auf Seite 38

15* Stellungnahme von OB Kuhn vom 06.09.2020 zum Gemeinderatsantrag 198/2020

Verfasser:

Dieter Reicherter
Ochsenhastr. 25
71566 Althütte
Tel. 07192 930522
Mail: Reicherter.es@t-online.de