

Deutsche-Bahn-Manager Olaf Drescher muss nicht ins Gefängnis – vorerst. S21-Kritiker hatten vor Gericht Zwangshaft gegen ihn beantragt, damit er endlich die Simulation eines Schweizer Planungsbüros herausrückt, die eine schnelle Evakuierung des Fildertunnels im Katastrophenfall beweisen soll. Seit sieben Jahren verweigert der Staatskonzern die Offenlegung des Materials und scheut dabei kein noch so fadenscheiniges Argument. „Rechtsfeindlicher“ geht’s kaum, findet nicht nur **Ralf Wurzbacher**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/220204_Tunnel_Schummel_Brandschutz_wird_beim_Bahnprojekt_Stuttgart_21_nur_simuliert_NDS.mp3

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

Wetten, dass die Deutsche Bahn (DB) über ein verlässliches Evakuierungskonzept verfügt, sollte es irgendwann einmal zu einer Brandkatastrophe in einem der zum Bahnprojekt Stuttgart 21 (S21) gehörenden Tunnel kommen? Gar nicht auszudenken, wäre dem nicht so. Schließlich gilt es, für den Notfall gerüstet zu sein, mithin entscheidet dies am Ende über Leben und Tod. Deshalb: Klar hat die Bahn einen Plan. Und wenn ein noch so unwahrscheinliches Unglück eintritt – für die Sicherheit der Reisenden wird gesorgt sein.

Oder doch nicht? Tatsächlich soll es ja Leute geben, die daran ernsthaft zweifeln. So kam etwa eine vom Aktionsbündnis gegen S21 beauftragte und 2018 vorgelegte [Analyse](#) der Ingenieure Hans Heydemann und Christoph Engelhardt zu dem Schluss, dass die für einen Brandfall vorgesehenen Maßnahmen „nicht im entferntesten die besonders hohen Anforderungen eines geschlossenen, 60 Kilometer langen Tunnelsystems mit seinem viel zu engen unterirdischen Bahnhof in der Mitte“ erfüllten.

Todesfalle Tiefbahnhof

Als hochgefährlich schätzten Heydemann und Engelhardt insbesondere die „nicht funktionierende Rauchabdrängung“ in der Bahnhofshalle ein. Dabei soll im Notfall Luft aus den Tunneln geblasen werden, um den Rauch über die Lichtaugen ins Freie zu befördern. Weil die Verrauchung aber viel schneller erfolge, als die Menschen fliehen könnten, drohten Hunderte Passagiere zu ersticken. Erhebliche Richtlinienverstöße ermittelten die Autoren ebenso bei den im Rahmen von S21 zu realisierenden Tunneln. Auch hier seien die [Fluchtwege vielfach verengt](#) und die Abstände der Rettungstollen „unzureichend“.

Verglichen mit 25 ähnlichen Tunnelbauten in Europa weist das deutsche Mammutprojekt die bei weitem größten Sicherheitsdefizite auf.

Der renommierte Brandschutzexperte Hans-Joachim Keim, der Gutachter bei der Tunnelkatastrophe von Kaprun mit 155 Toten war, hatte seinerzeit die Ergebnisse der Studie vor Pressevertretern präsentiert. Wie er damals sagte, geht die Chance von körperlich beeinträchtigten Personen, eine Feuerkatastrophe im künftigen Tiefbahnhof zu überleben, „nicht gegen null, sie ist gleich null“. Schon im Juni 2018 hatte Keim sich gegenüber dem „Stern“ über ein „Staatsverbrechen“ ereifert, wobei das wohl nicht seine exklusive Meinung ist. Dutzende Fachleute teilten seine Sorgen, erklärte er, und einhellig urteilten sie: „Es ist Wahnsinn, was die da machen.“

Sieben Jahre Rechtsstreit

Jetzt aber mal halblang. Ganz bestimmt wird die Bahn solchen Vorwürfen mit eigener Expertise begegnen können. Und richtig: Schon 2014 hatte die für S21 zuständige DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH (PSU) eine Simulation für einen Unglücksfall im Fildertunnel – dem mit neun Kilometern längsten Zulauf zum künftigen Stuttgarter Tiefbahnhof – durch das Schweizer Planungsbüro Gruner AG anfertigen lassen. Diese liefere den Beweis, so hieß es, dass sich bei einem sogenannten Heißereignis alle 1.757 Passagiere eines vollbesetzten Doppelstockzuges unbeschadet und über Querstollen innerhalb von elf Minuten in die Nachbarröhre in Sicherheit retten könnten. Das Resultat fiel damit sogar noch besser aus als von der Stuttgarter Branddirektion gefordert. Die hatte für die Entfluchtung ein Zeitfenster von maximal 15 Minuten verlangt.

Na also, geht doch! Wobei, ein paar Fragen bleiben doch noch. Irgendwie zierte sich nämlich die PSU, die fragliche Simulation öffentlich zu machen, und zwar so hartnäckig, dass ein inzwischen mehr als fünfjähriger Rechtsstreit sie nicht zum Einlenken hat bringen können. Tatsächlich begehrten die dem Aktionsbündnis gegen S21 nahestehenden Ingenieure²² – eine Gruppe projektkritischer Bau-, Elektro- und Maschinenbau-Ingenieure, Lokführer, Signal- und Umwelttechniker, Tunnelbauer, Mineralogen, Geologen, Physiker und Biologen – schon 2014 Einsicht in das Material. Anfangs blockte die Bahn das Ansinnen mit Verweis auf eine Terrorgefahr ab, sollte der Stoff in die falschen Hände geraten. Nach wiederholter Weigerung der Verantwortlichen landete der Fall im Herbst 2016 erstmals vor dem Stuttgarter Verwaltungsgericht (VG). Danach flipperte die Streitsache wie beim Pingpong zwischen den Instanzen hin und her. Während auf VG-Ebene stets für die beklagte PSU entschieden wurde, urteilte der Verwaltungsgerichtshof (OVG) Mannheim in schöner Regelmäßigkeit für die Kläger.

„Fakefolie 11“

Im Laufe der Auseinandersetzung musste die PSU so manche Peinlichkeit aushalten. So stellte sich heraus, dass das Computermodell der Gruner AG kein Brandunglück, also ein „Heißereignis“, zum Gegenstand hat, sondern ein „Kaltereignis“. Die vermeintlich elfminütige Evakuierung wäre demnach bestenfalls dann zu schaffen, sofern ein Zug etwa wegen eines technischen Defekts liegenbleibt, nicht aber, wenn er Feuer gefangen hat. Die 2014 vom damaligen DB-Brandschutzbeauftragten Klaus-Jürgen Bieger als quasi Sicherheitsgarantie für den Fildertunnel präsentierte „Folie 11“ (seither bekannt als „Fakefolie 11“) war somit nichts als Augenwischerei mit manipulierten Best-Case-Szenarien. Die Wochenzeitung [„Kontext“](#) fasste dies vor zehn Tagen so zusammen: „Rauch- und Hitzeentwicklung? Mobilitätseingeschränkte Personen? Panikverhalten der Flüchtenden? Fehlanzeige, dies kommt in der Simulation nicht vor.“

Ende 2020 räumte dies der PSU-Rechtsbeistand in einem anderen Prozess, der eine Brandschutzklage der Schutzgemeinschaft Filder e.V. und dreier Privatpersonen behandelte, sogar offen ein. Und wenn schon. Warum sollte sich auch ein Zug entzünden? Das mit dem [ICE-Brand](#) im Oktober 2018 bei Montabaur, den 500 Fahrgäste wie durch ein Wunder körperlich unbeschadet überstanden, war gewiss bloß ein Ausrutscher. Genau wie die Tatsache, dass die Evakuierung 45 Minuten dauerte – auf freier Strecke. Wozu sich Sorgen machen, wo doch bei einem „Kaltereignis“ die Rettung dreimal so vieler Insassen in einem engen und stickigen Tunnel in einem Viertel der Zeit klappt?

Misstrauensbildende Maßnahmen

Aber selbst das wollen die Ingenieure²² nicht wahrhaben und das Gebaren der Bahn wirkt auch nicht unbedingt vertrauensbildend. Sogar nachdem die kleine Schwindelei aufgefliegen war, mauerte die PSU eifrig weiter und hielt das Objekt der Begierde eisern unter Verschluss. Weil das dem VGH irgendwann zu bunt wurde, musste sich die PSU im Rahmen eines 2019 getroffenen Vergleichs dazu verpflichten, dem Kläger Einblick in den Streitgegenstand zu geben. Aber auch daraus wurde nichts. Statt der Computersimulation rückte sie lediglich einen schriftlichen Bericht mit dem Titel „Evakuierungsberechnungen Personenzug im Tunnelsystem“ heraus. Dieser beweist zwar scheinbar die Tauglichkeit des Sicherheitskonzepts, operiert aber aus Sicht der Kritiker mit „unrealistischen“ Parametern. Sie reklamieren, auf Basis einer eigenen Simulation mit „wissenschaftlich begründeten“ Kennziffern „zu weit längeren Evakuierungszeiten“ gekommen zu sein. Und um prüfen zu können, mit welchen Parametern die Bahn gerechnet habe, müsse man die Simulation selbst sehen.

Der VG wehrte den folgenden Antrag zunächst ab – mit der merkwürdigen Begründung, für eine Simulation „in Form einer Filmvorführung“ könne keine Akteneinsicht gewährt werden. Der VGH sah das abermals anders und gab der Beschwerde der Kläger im Juni 2021 statt, weil auch elektronische Dokumente im Rechtssinn existierten. Wenn nötig, müsse die Bahn die Simulation bei der Gruner AG anfordern, um den Ingenieuren²² Einsicht zu ermöglichen. Nichts schwerer als das: Zuletzt verstieg sich die PSU zu der Behauptung, die Simulationsdateien wären bereits 2016 gelöscht worden. Komisch: Noch vor zwei Jahren hatte das Schweizer Planungsbüro angeboten, das Material durch die Kläger sichten zu lassen, was aber die PSU prompt unterband.

Vorerst kein Knast für Projektchef

„Es steht zu vermuten, dass die Einsicht deshalb mit allen Mitteln verhindert werden soll, weil sich sonst herausstellen würde, dass die Bahn die Evakuierung nicht beherrscht und zwar nicht einmal bei einem Kaltereignis“, zitierte „Kontext“ den pensionierten Richter Dieter Reicherter, der die Ingenieure²² berät. Gegenüber den NachDenkSeiten meinte er: „Rechtsfeindlicher kann sich ein Staatsunternehmen nicht zeigen.“ In einer Pressemitteilung des Aktionsbündnisses gegen S21 aus der Vorwoche ist von einer [„Vertuschungsgeschichte“](#) und „jahrelanger Hinhaltetaktik“ die Rede, weshalb die Kläger zu einem drastischen Mittel griffen. Ende Dezember beantragten sie beim VG Stuttgart, Einblick in die Simulation durch Androhung von Zwangshaft von bis zu sechs Monaten gegen den PSU-Geschäftsführer Olaf Drescher durchzusetzen.

Wie zu erwarten, ging das Gericht da nicht mit, weshalb wohl abermals der VGH tätig werden muss. Reicherter, einst selbst Richter am Landgericht Stuttgart, hält den in der Vorwoche ergangenen Beschluss indes für „viel erfreulicher als vermutet“. Das VG sage, „alle Voraussetzungen für die Verhängung eines Zwangsmittels seien erfüllt“, äußerte er gegenüber den NachDenkSeiten. Nur eine Zwangsinhaftierung halte das Gericht für unverhältnismäßig, wogegen es erklärtermaßen die Androhung und Vollstreckung eines Zwangsgeldes von bis 10.000 Euro für geboten erachtet. Die Ingenieure²² waren bisher der Ansicht, mit einer Geldstrafe nicht viel gewinnen zu können, weil die Bahn das finanziell locker wegsteckt. Nun hat ihr Anwalt Frank-Ulrich Mann den Hinweis des Gerichts aufgegriffen und in einer „sofortigen Beschwerde“ gegen das Urteil beantragt, „hilfsweise gegen die Vollstreckungsschuldnerin ein Zwangsgeld festzusetzen“.

„120 Risiken und eine Chance“

Erinnert fühlt sich Rechtsanwalt Mann bei all dem an einen früheren Fall von Geheimnistuerei, seinerzeit durch die PSU-Vorgängerin DB ProjektBau GmbH. 2011

unterbreitete der damalige S21-Oberbauleiter Hany Azer einem hochrangigen DB-Gremium eine „Liste mit 120 Risiken und einer Chance“. Das in Auszügen vom „Stern“ veröffentlichte Papier dokumentierte drohende [Mehrausgaben in Milliardenhöhe](#). Schon lange davor hatten die Verantwortlichen die Gesamtkosten um 850 Millionen Euro kleiner gerechnet, um unter der Obergrenze von 4,526 Milliarden Euro zu bleiben und die Hürde der Unkündbarkeit der S21-Verträge bis 31. Dezember 2009 zu nehmen.

Wie später beim Thema Gruner-Simulation bestritten die Macher jahrelang, im Besitz der fraglichen Liste zu sein. Erst im November 2015, nachdem das Berliner Verwaltungsgericht Azer und Volker Kefer, damals Bahn-Vorstand, unter Androhung von Ordnungshaft zur Vernehmung vorgeladen hatte, gab die Bahn klein bei und das Dokument frei. Das ließ sich verkraften. 2011 war die Fortführung des Projekts per Volksabstimmung beschlossen worden und 2013 ein Anheben des Kostendeckels um zwei Milliarden Euro.

So ging es weiter: Mittlerweile bewegt sich der Kostenrahmen stramm auf die [Marke 20 Milliarden Euro](#) zu. Wobei für die Fertigstellung ziemlich wahrscheinlich vier weitere Tunnel mit einer Gesamtlänge von 47 Kilometern in die Erde gerammt werden müssen. Ob die dann eines Tages genauso sicher sein werden wie der Fildertunnel? Jede Wette!

Titelbild: Markus Rausch/shutterstock.com

