

Hans Heydemann, Weimarstr. 44, 70176 Stuttgart

An die
STAATSANWALTSCHAFT STUTTGART

Neckarstraße 145
70190 STUTTGART

c/o
Dipl. Ing. Hans Heydemann
Weimarstr. 44
70176 Stuttgart
ibheydemann@gmx.de

30. Juli 2016

Betr.: **Anzeige** wegen **Gefährdung von Personen und des Schienenverkehrs durch unsachgemäßes Betreiben von Baukränen** [§§ 315, 315a StGB]

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit erstatten die Unterzeichner

ANZEIGE

gegen die verantwortlich Handelnden der folgenden Unternehmen

- DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Räpplenstraße 17, 70191 Stuttgart
- Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
- Ed. Züblin AG, Albstadtweg 3, 70567 Stuttgart (Möhringen)
- Baresel GmbH, Ulmer Straße 2, 70771 Leinfelden-Echterdingen

wegen folgenden Sachverhalts:

Die genannten Unternehmen arbeiten - unter Federführung der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH (im Folgenden: PSU) - an der Durchführung des Projektes Stuttgart 21. Die **unfallträchtige Aufstellung** und **Betriebsweise** von **Baukränen** am Bahnhof Stuttgart-Feuerbach und im Bereich des Kurt-Georg-Kiesinger-Platzes auf der Nordseite des Hauptbahnhofes sind Anlass dieser Anzeige.

1. Gefährdung des Schienenverkehrs am Bahnhof Feuerbach.

Im Bereich des Bahnhofes Feuerbach hat die Deutsche Bahn vier große Turmdrehkräne aufstellen lassen, mit denen alle Arbeitsbereiche erreicht werden können. Die Schwenkbereiche dieser Krane überdecken das gesamte Gleisfeld sowohl der S- und Fernbahn im Bahnhofsbereich als auch der Stadtbahnlinien U6 + U13 auf dem Bahnhofsvorplatz, einschließlich aller öffentlich zugänglichen Bahnsteige und deren Zugänge sowie den Bahnhofs-Parkplatz. Zur Verdeutlichung wird als

Anlage 1

ein Aufstellplan überreicht, aus dem die Positionen der Kräne und deren 360°-Schwenkbereiche ersichtlich sind.

Als

Anlage 2

wird ein Auszug aus einer Vorschrift der Berufsgenossenschaft BG Bau überreicht, in dem - in Abschnitt 4.1 auf S.53 - folgender Absatz zu finden ist;

4.1 Elektrische Gefährdungen

Von unter Spannung stehenden Teilen der Fahrleitungsanlage geht ein erhebliches Gefährdungspotenzial aus. Es muss stets angenommen werden, dass alle aktiven Teile unter Spannung stehen, solange sie nicht ausgeschaltet und sichtbar bahngeerdet bzw. mit dem Rückleiter verbunden (kurzgeschlossen) sind und die Arbeiten freigegeben sind. Zu den aktiven Teilen gehören bei den Oberleitungsanlagen neben Fahrdrähten/Oberleitungsstromschienen und Trageisen u. a. auch Teile der Quertragwerke (Abb. 4-3), die Abspannungen (Abb. 4-1), die Rohrausleger und andere Teile der Oberleitungsstützpunkte, Speiseleitungen und andere an den Oberleitungsmasten mitgeführte Leitungen, Isolatoren sowie bei Gleichstrom-S-Bahn-Anlagen die Stromschienen.

Als

Anlage 3

wird ein Auszug aus einer Vorschrift des Tiefbauamts Graubünden über „Sicherheitsmassnahmen bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Hochspannungsanlagen“ / Abschn. 4, S. 3 u. 4 und als

Anlage 4

ein Auszug aus der Vorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ der BG Bau überreicht. Diese beiden Vorschriften enthalten ebenfalls derartige Hinweise.

Aus diesen Hinweisen wird klar:

Die Sicherheits-Vorschriften für Kranbetrieb untersagen das Schwenken von Lasten über Gleisanlagen mit spannungsführenden Oberleitungen sowie im Aufenthaltsbereich von Personen, somit über Bahnsteigen.

Um diesen Gefahren abzuwehren, gibt es nur die Möglichkeiten

- ◆ entweder die Oberleitung spannungslos zu machen und damit den gesamten Zugverkehr (S-Bahn und Fernzüge) einzustellen, oder
- ◆ im Schwenkbereich der Kräne die Gleise samt Oberleitungen und Bahnsteigen absturzsicher „einzuhausen“, d.h. mit einer gegen Lastabstürze absolut sicheren, ausreichend starken gehäuseartigen Umhüllung zu versehen.

Dies ist nicht erfolgt. Die Gefährdung an der Baustelle am Bahnhof Feuerbach dauert an.

Auf diesen Umstand wurde Herr Sebastian Glöckner, Projektleiter Technik der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH für die Planfeststellungsabschnitte 1.5 (Haltepunkt Feuerbach), 1.6a (Zuführung Ober/Untertürkheim) und 1.6b (Abstellbahnhof Untertürkheim) mit der von der Stadt Stuttgart an ihn weitergeleiteten Mail des Herrn Peter Müller vom 13.7.2016 hingewiesen. Diese Mail des Herrn Peter Müller vom 13.7.2016 von 11.52 Uhr an verschiedene Ämter der Stadt ist als

Anlage 5

als Ausdruck beigefügt. Mit der als

Anlage 6

beigefügten Mail des Herrn Glöckner v. 19.7.2016 um 9:20 Uhr hat dieser geantwortet, die Kräne seien so programmiert, dass damit verhindert werden könne, dass ein Kran in die Oberleitung schwenken kann.



Diese Mitteilung erfolgte, obwohl am Tage vorher, nämlich am Montag, den 18.7.2016, mittags, sich in dem Bereich eines Krans ein Unfall ereignet hatte, bei dem ein Baukran mit seiner Last die Oberleitung abbriss.

Der Fahrdraht traf auf eine S-Bahn der Linie S4, die gerade an Gleis 2 gehalten hatte. 150 Fahrgäste, darunter 70 Kinder, saßen in dieser Bahn fest. Dass keine Person zu Schaden kam, war ein glücklicher Zufall. Auf die als

Anlagen 7 und 8

überreichten Ausschnitte aus der Stuttgarter Zeitung v. 19. Juli und v. 27. Juli wird verwiesen.

Durch den fahrlässigen Kran-Betrieb über die Gleise hinweg wurde eine Oberleitung mit 15.000 V Hochspannung abgerissen und fiel auf den gerade eingefahrenen S-Bahn-Zug, an dem somit diese lebensbedrohliche Spannung anlag. Jeder Kontakt einer Person mit dem Kabel oder einem mit dem Kabel in elektrisch leitender Verbindung stehenden Bauteil des Zugs hätte zu einer Katastrophe führen können. Nur einer glücklichen Fügung ist es zu verdanken, dass es keine Toten und/oder Verletzten gegeben hat, weil die Türen solange verschlossen blieben, bis die Spannung abgeschaltet und die Leitung geerdet war, was den Zeitungsmeldungen zufolge nach 13 Minuten erfolgt war. Wären die Türen bereits freigegeben gewesen, hätten die Ein- und Aussteigenden einen tödlichen Stromschlag erlitten!

Erinnert sei in diesem Zusammenhang an den Entgleisungsunfall vom 29.9.2012 im Stuttgarter Hauptbahnhof, bei dem ebenfalls die Oberleitung abgerissen wurde und auf den Zug fiel, der dadurch unter Hochspannung gesetzt wurde, so dass wegen der Gefahr eines tödlichen Stromschlags niemand den Zug verlassen konnte, bis die Spannung abgeschaltet und geerdet war, wozu die Bahn 1½ Stunden brauchte. Solange mussten die Reisenden im Zug ausharren.

Nach unserer Auffassung liegt und lag, insbesondere im Hinblick auf die vorangegangene Warnung an Herrn Glöckner, eine zumindest grob fahrlässige Gefährdung des Schienenverkehrs im Sinne des im Sinne der §§ 315 Abs. 1 und 3 , 315 a Abs. 1 und 3 StGB vor.

2. Gefährdung der Fußgänger auf dem Kurt-Georg-Kiesinger-Platz

Fußgänger auf dem öffentlichen Fußgängerweg zwischen dem Nordausgang des Hauptbahnhofs und dem LBBW-Bankenviertel sowie zum neu angelegten bauzeitlichen Querbahnsteig als Zugang zu den Bahnsteigen und den Zügen werden immer wieder Gefahren an Leib und Leben ausgesetzt, indem über ihren Köpfen ein großer Turm-Drehkran Lasten hin- und herschwenkt. Dies ergibt sich aus der als

Anlage 9

beigefügten Aufnahme, die von Peter Müller am 11.7.2016 gegen 11.00 Uhr gemacht wurde.

Hier missachten die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH und das beauftragte Bauunternehmen Ed. Züblin GmbH die oben dargestellten Sicherheitsvorschriften, die das Schweben und Schwenken von Lasten über Personen hinweg untersagt. Nach den genannten Sicherheitsvorschriften, denen im Hinblick auf eine potentielle Gefahr für Menschen eine überragende Bedeutung zukommt, muss vielmehr sicher ausgeschlossen sein, dass jemand durch eine herabstürzende Last zu Schaden kommen könnte. Wie auf dem Bild Anlage 9 klar erkennbar ist, schweben hier immer wieder große Lasten über die Köpfe nichtsahnender Menschen hinweg. Auch dies ist ein grob fahrlässiger Verstoß gegen die geltenden Sicherheits-Vorschriften und somit die §§ 315 und 315a.



Als Abhilfe ist eine absturzsichere Einhausung für den Fußgänger-Verkehr auf dem Kurt-Georg-Kiesinger-Platz, vor dem Nordausgang des Hauptbahnhofs bis zur LBBW und zum neuen Querbahnsteig als Zugang zu den Zügen dringend geboten. Dieses gesamte Gebiet liegt im Schwenkbereich des großen aus der Anlage ersichtlichen Turmdrehkranes.

Wir bitten um Abzeichnung und Rücksendung des beigefügten Empfangsbekennnisses unter Verwendung des ebenfalls beigefügten frankierten Briefumschlags.

Dipl.-Ing. Hans Heydemann

Prof. Dr. jur. Dipl.-Ing. Uwe Dreiss

Dipl.-Kfm. Klaus Wößner

Anlagen 1-9, im Text erwähnt
Empfangsbekennnis (zurück
erbeten)

Frankierter Briefumschlag