

Rede von **Dipl.-Ing. Hans Heydemann**, Ingenieure22, auf der 336. Montagsdemo am 29.8.2016

Verschieben der Fluchttreppen – keine Lösung für Brandschutz!

Liebe Freunde für den Erhalt des Kopfbahnhofes!

In drei Wochen soll nun die Grundsteinlegung für den neuen Tiefbahnsteighaltepunkt S21 sein, nach mehr als 6½ Jahren Bauzeit. Doch außer einem großen Loch mit ein bisschen Beton darin ist immer noch nicht viel zusehen. Dennoch verstreut die Bahn viel Zuversicht, in fünf Jahren hier den Betrieb aufzunehmen.

Um das zu erreichen, muss nicht nur noch sehr viel gebaut werden – die Bahn muss endlich auch den Brandschutz auf die Reihe kriegen, sonst gibt es keine Betriebsgenehmigung! Doch damit hapert es nach wie vor; die Bahn bringt das einfach nicht hin.

Erinnern wir uns: Erst im April letzten Jahres – mehr als fünf Jahre nach Baubeginn – hat sich die Bahn acht Fluchttreppenhäuser genehmigen lassen, zwei auf jedem Bahnsteig, mit Ausstieg über eine Falltür oben auf das Dach der Tiefbahnsteighalle. Damit sollte eine Forderung des Planfeststellungsbeschlusses von 2005 nach zusätzlichen Fluchtmöglichkeiten erfüllt werden, weil die vorgesehenen Treppen auf die Quersteige dazu nicht ausreichen. Alle Beteiligten, die Bahn wie ihre Gutachter, priesen dies als eine gelungene Lösung – keine fünf Monate später wurde sie wegen erheblicher Mängel wieder öffentlich verworfen!

Da war dann in der Zeitung zu lesen, dass diese Fluchttreppenhäuser an die Bahnsteigenden verschoben werden sollen – offenbar stören die schwarzen Kästen die Ästhetik des Ingenhoven-Entwurfes der Tiefbahnsteighalle! Vielleicht hat aber auch unsere Kritik gewirkt, dass diese Fluchttreppenhäuser weitere Engstellen auf den Bahnsteigen darstellen und dass deren Ausgänge nach oben über Falltüren auf das Dach in den Rauch hinein, der ja aus den Lichtaugen austritt, so nicht möglich sind.

Jetzt hat die Bahn hierzu ihren 18. Planänderungsantrag gestellt, um diese gerade mal vor einem Jahr genehmigten Fluchttreppen wieder zu ändern. Die Bahn begründet das jetzt damit, dass sich die Fluchtwege verkürzen – von zuvor 150 m auf nunmehr 145 m! Das ist kein Witz – es steht wirklich so im Antrag drin! Außerdem wird eingeräumt, dass die bislang geplanten Fluchttreppenhäuser auf den Bahnsteigen Engstellen seien – was wir von Anfang an beanstandet haben. Und die Gutachter bescheinigen der Bahn wiederum, dass diese Lösung nun noch besser sei als die vorhergehende. Doch in Wirklichkeit ist diese so untauglich wie die andere, und man muss sich fragen, wie die Gutachter der Bahn zuvor die Sicherheit im Brand- und Katastrophenfall bescheinigen konnten.

Im überarbeiteten Brandschutzkonzept wird ein brennender Waggon zwischen den Querstegen „A“ und „B“ als maßgebliches Brandereignis behandelt. Wegen starker Verrauchung beider Quersteige werden diese samt ihren Zugangstreppen jetzt als Fluchtweg ausgeschlossen; als Fluchtwege verbleiben dann nur noch der Steg „C“ mit dem Ausgang zur Staatsgalerie hin sowie die neuen Nottreppen an beiden Bahnsteigenden und die Abgänge zur tieferliegenden S-Bahn-Haltestelle.

Wie aber konnte dann 2005 der Tiefbahnhof Stuttgart 21 ohne Flucht- und Nottreppen überhaupt genehmigt werden? Die Leute wären da niemals lebend herausgekommen! Dennoch wurde dieser damals sowohl von der Bahn als auch von allen Gutachtern als sicher bezeichnet.

Als ich bei der „Schlichtung 2010“ öffentlich vorgetragen hatte, dass eine Flucht über die Treppen auf die verrauchten Quersteige lebensbedrohlich sei, war der Schlichter Heiner Geisler immerhin so beeindruckt, dass er sagte „Wenn Heydemann recht hat, kann der Tiefbahnhof nicht gebaut werden.“ Da ist dann der Bahn-Vorstand Dr. Volker Kefer aufgestanden und hat bloß gesagt „Heydemann hat nicht recht!“ – damit war mein Einwand vom Tisch!

Und heute, 6 Jahre später? Wo stehen wir da? Ist nicht diese 18. Planänderung das stille Eingeständnis der Bahn, dass ich recht hatte und nicht der Herr Kefer? Warum denn sonst immer wieder neue Planänderungen, wenn doch die Sicherheit beim Brandschutz angeblich gewährleistet ist? Nein, die Planfeststellung für den Tiefbahnhof hätte so nie erteilt werden dürfen!

Sehen wir uns doch diese 18. Planänderung „Verschieben der Fluchttreppen“ und das überarbeitete Brandschutzkonzept für die Tiefbahnsteighalle einmal etwas näher an – es findet sich eine ganze Reihe bemerkenswerter Aussagen und Ungereimtheiten darin.

Die angebliche Verkürzung der Fluchtwege von 150 auf nur noch 145 m habe ich bereits erwähnt. Die behauptete Verringerung um gerade mal 5 m ist nicht nur belanglos, sie ist vor allem falsch und eine weitere Täuschung der Öffentlichkeit! So weist das Brandschutzgutachten z.B. beim Steg C zur Staatsgalerie Fluchtweglängen von über 170 m bis zu 192 m aus! Tatsächlich aber können die Fluchtwege aus der Tiefbahnsteighalle bis zu 400 m lang werden, wenn die Quersteige A und B wegen Verrauchung nicht benutzbar sind.

Solche überlangen Fluchtwege, ob 145 m oder mehr, noch dazu über mehr als 7 m hohe Treppen führend, sind eine Herausforderung selbst für kräftige und gesunde Personen, für die große Masse hingegen sind sie unzumutbar und für alte, geschwächte oder gar mobilitätseingeschränkte Personen unüberwindbar!

Nach der Landesbauordnung ist die zulässige Fluchtweglänge begrenzt auf 35 m bis ins Freie oder in einen brandmäßig abgetrennten „sicheren Bereich“, z.B. in ein abgetrenntes Fluchttreppenhaus. Die Bahn schert das nicht; sie erklärt kurzerhand, die S21-Tiefbahnsteighalle sei kein Gebäude, sondern ein unregelmäßiger Sonderbau, für den die Landesbauordnung dann nicht gelte!

Es gibt noch mehr solcher Ungereimtheiten in der Brandschutzplanung der Bahn. So soll die neue Fluchttreppe vom Bahnsteig 3 über eine Falltür in den darüberliegenden Ausgangstunnel vom Steg C zur Staatsgalerie führen. Die über diese Nottreppe Flüchtenden sollen sich also in die vom Steg C kommende Menschenmasse von rund 8.000 Personen hineindrängeln müssen, die hier ohnehin im Stau stehen, wie es die Räumungssimulation ja zeigt? Das ist aberwitzig! Und dann über eine Falltür im Boden, die bei Brandalarm von selber aufspringen soll, begleitet von einer optisch-akustischen Warnmeldung, wie es im Planänderungsantrag beschrieben ist.

Ob das dann nach jahrelangem Stillstehen im entscheidenden Ernstfall zuverlässig so auch abläuft, bleibt zweifelhaft. Was aber ist mit den Menschen, die dann gerade auf dieser immerhin 15 m² großen Bodenklappe stehen – sollen die dabei herunter geschleudert werden und sich womöglich noch verletzen? Eine Falltür im Fluchttunnel wie in einer Burg im Mittelalter – ist das die Modernität des 21. Jahrhunderts, die die Bahn bei Stuttgart²¹ zu bieten hat?

Auch bei den Treppen mogelt die Bahn nach Kräften. So sind als Stufenbreite nur 27 cm für die Fluchttreppen am Südkopf vorgesehen, am Nordkopf gar nur 26 cm. Das ist keineswegs belanglos. Die Länge eines handelsüblichen Schuhs Gr. 41/42 für einen Normalbürger liegt bei 29 – 30 cm; ein erwachsener Normalbürger könnte auf einer solchen Treppe mit einer Stufenbreite von nur 26 oder 27 cm nicht voll auftreten; es besteht die Gefahr des Stolperns mit Abrutschen und Stürzen. Solche Treppen mit zu schmalen Stufen sind unfallträchtig und kommen als Fluchttreppe, über die mehr als tausend Menschen flüchten sollen, nicht in Betracht! Die übliche Stufenbreite von Treppen beträgt 32 cm.

Größere Stufenbreiten ergeben längere Treppen, für die aber fehlt der Platz. Auf der Nordseite etwa müssten die Fluchttreppen demzufolge $35 \times 6 \text{ cm} = 2,10 \text{ m}$ länger sein, wodurch der Fluchttunnel dort in die Heilbronner Straße hinein verschoben würde, was nun aber gar nicht geht. Auch die neue Fluchttreppenplanung erweist sich wiederum als unausgegoren und so nicht umsetzbar!

Wie wenig ernst die Bahn im Übrigen die Belange Behinderter nimmt, zeigt sich auch daran, dass für mobilitätseingeschränkte Personen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind und sich aus eigener Kraft nicht die Fluchttreppen hinauf in Sicherheit bringen können, in den schmalen Zugangsbereichen vor den Fluchttreppen gerademal zwei Wartepplätze je Bahnsteig am Nordkopf und drei am Südkopf vorgesehen sind, wo sie von Feuerwehrleuten abgeholt und in Sicherheit gebracht werden können.

Das ist völlig unzureichend; angesichts eines Bevölkerungsanteil von 0,8 % der auf einen Rollstuhl angewiesenen Personen müssen – auch unter Berücksichtigung einer verringerten Reishäufigkeit – mindestens 10 Wartepplätze an jedem Bahnsteigende in einem „sicheren Bereich“ vorgehalten werden. Doch dafür bietet die Planung der Bahnsteighalle keinerlei Möglichkeiten.

Zudem sind die Wege dorthin mit bis zu 400 m für Rollstuhlfahrer unzumutbar lang, zumal bei Fluchtrichtung nach Norden angesichts der Steigung der Bahnsteige von 15 ‰. Hinzu kommt, dass diese Wartebereiche durch die hier vorgesehenen Löschwasser-Entnahmestellen für Rollstuhlfahrer gar nicht nutzbar sind, weil dieser Bereich von der Feuerwehr zum Anschließen der Löschwasserschläuche benötigt wird.

Die Bahn trickst auch bei der Simulation der Bahnsteigräumung wie auch der Verrauchung. So bleibt z.B. das Aussteigen aus dem Zug bei der Ermittlung der Gesamt-Evakuierungszeit unberücksichtigt. Das jedoch dauert allein schon mehrere Minuten; die ermittelte Evakuierungszeit ist also zu kurz, das Ergebnis damit falsch. Bei der Verrauchungs-Simulation wird u.a. das unvermeidliche Einmischen von Rauch in die Aufenthalts- und Gehbereiche hinein nicht berücksichtigt.

Die unvermeidliche Verrauchung der Tiefbahnsteighalle mit Raucheinmischung bis in die Aufenthalts- und Fluchtbereiche hinein hatte bereits der Gutachter GRUNER AG in seiner Stellungnahme vom 20.9.2012 an die DB AG kritisiert. Dort heißt es auf S.4 u.a.: *„Der angenommene Vorteil des Systems, dass Rauch zurückgedrängt wird, kehrt sich schließlich erwartungsgemäß in den Nachteil um, dass infolge der maschinell erzeugten Scherströmungen zunehmend Rauchgase in die Gehschicht eingemischt werden und somit schließlich die gesamte Bahnhofshalle verrauchen wird. ... Es wird somit toleriert, dass flüchtende Personen kontaminierte Luft atmen.“*

Weiterhin hatte GRUNER *„die grundsätzliche Überarbeitung des Entrauchungskonzeptes im Rahmen einer maschinellen Entrauchung der Bahnhofshalle“* anstelle der hier vorgesehenen Zuluft-Einführung zur untauglichen Rauchabdrängung über die Lichtaugen gefordert.

Bemerkenswert ist dabei, dass der Gutachter GRUNER seither nicht mehr für die DB bei diesem Vorhaben in Erscheinung getreten ist – die Bahn kann keine Kritiker gebrauchen! Die von GRUNER geäußerte Kritik wurde in keinem einzigen Punkt aufgegriffen und umgesetzt. Stattdessen wurde das untaugliche Brandschutzkonzept von BPK mit der Rauchabdrängung durch beidseitige mechanische Luftzuführung aus den Tunneln unbeirrt von der DB AG weiterverfolgt.

Soweit mal ein kurzer Auszug aus dem Brandschutzkonzept und dem 18. Planänderungsantrag „Verschieben der Fluchttreppen“ – es gibt darin noch viele weitere solcher Kritikpunkte und Ungeheimheiten zum nach wie vor ungelösten und nicht genehmigungsfähigen Brandschutz für das Vorhaben Stuttgart 21. Die 18. Planänderung wird dazu nicht die letzte gewesen sein – sollte S21 tatsächlich zu Ende gebaut werden, wird der Eiertanz der Bahn zum Brandschutz weitergehen.

Weitere Einzelheiten zur Kritik am Brandschutz sind auf der Netzseite der Ingenieure22 im dort eingestellten Fachbeitrag „Fachtechnischen Bewertung Verschiebung Fluchttreppen im Tiefbahnhof“ / 18. PÄ unter www.ingenieure22.de abrufbar.

Alle diese Probleme gibt es bei unserem guten und bewährten oberirdischen Kopfbahnhof nicht.
Deshalb: Oben bleiben!

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00 / BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.