



Ingenieure22 c/o Dipl.Phys Roland Morlock

poststelle@eba.bund.de
An den Präsidenten
des Eisenbahn-Bundesamtes
Herrn Gerald Hörster
Heinemannstraße 6
53175 BONN

c/o
Dipl. Phys. Roland Morlock

21. Februar 2015

EINSCHREIBEN mit RÜCKSCHEIN
Vorab per Mail

Brandschutz Bauprojekt Stuttgart 21

Unser Schreiben vom 05.08.2013: 3 Szenarien zum Brandfall in Fildertunnel

Sehr geehrter Herr Präsident Hörster,

wir nehmen Bezug auf den Artikel in den Stuttgarter Nachrichten vom 12.02.2015, der Ihnen sicher bekannt ist. Wir fügen den Artikel zu Ihrer raschen Verfügung anbei.

Stuttgarter Nachrichten 12.02.2015: „Bahn stellt Anfang März Brandschutz vor“ Anlage 1

<http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-stellt-anfang-maerz-brandschutz-vor.4a7e685f-2418-4781-a2f3-e247838f1347.html>

Mit Schreiben vom 05.08.2013 an Sie persönlich haben wir Ihnen 3 grundsätzliche Rettungsszenarien für Brandfälle gemäß den einschlägigen Vorschriften der nationalen und internationalen Vorschriften zum Bahnbetrieb zusammengefasst und Sie gebeten, uns zu erläutern, wie diese Konzepte bei Stuttgart 21 in den einzelnen Tunnel- und Bahnhofsabschnitten realisiert werden sollen.

Schreiben der Ingenieure22 vom 05.08.2013 Anlage 2

Auf die darin gestellten Fragen haben wir weder von Ihnen noch von einem Ihrer Mitarbeiter bis heute eine Antwort erhalten.

Im Folgenden nehmen wir auf dieses Schreiben immer wieder Bezug. Darüber hinaus sind wir der Ansicht, dass nach dem Studium aller Pläne und Beschreibungen Tiefbahnhof und Zuläufe für Havariefälle als ein Brandabschnitt zu betrachten sind, da sich die Abschnitte nicht voneinander trennen lassen. Züge in einem Abschnitt beeinflussen Gefahrensituationen in anderen Abschnitten direkt, ebenso, wie sich die Abschnitte gegenseitig beeinflussen.

1. Feuerbacher Tunnel:

Stuttgarter Zeitung 11.02.2015: „Fragen zur Entrauchung“ Anlage 3

<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-fragen-zur-entrauchung.25da043a-53a0-4245-b35b-c64d9305244e.html>

Dem Artikel ist zu entnehmen, dass die Bahn ihren Antrag beim EBA auf Genehmigung des Entrauchungsbauwerks Wartberg bereits 2013 aufgegeben hat:

„... 2013 hatte das Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt, die Bahn habe ihr Vorhaben aufgegeben, eine Plangenehmigung für eines der Bauwerke bei der Rettungsausfahrt am Zwischenangriff Prag im Bereich Wartberg zu erhalten....“

Die bisher angestrebte Entrauchung in der Nachbarschaft der Seniorenresidenz Augustinum II ist nach Meinung der Stadt Stuttgart ungeeignet und kostet die Stadt 1 Mio. Euro durch Verfall der Grundstückspreise. Da die Entrauchung in der Nähe der Seniorenresidenz enden würde, besteht zudem die Gefahr der Beeinträchtigung der dort lebenden Menschen. Die Bahn hat also weder ein genehmigtes noch ein genehmigungsfähiges Entrauchungskonzept für den Wartbergtunnel.

Die Gemeinderatsfraktion der Grünen hat dazu einen Dringlichkeitsantrag zur Aufklärung am **09.02.2015 gestellt: Antrag Gemeinderatsfraktion der Grünen** **Anlage 4**

2. Cannstatter Tunnel:

Stuttgarter Zeitung 31.07.2013: „Entrauchungsgebäude ist nicht genehmigt“ **Anlage 5**

<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-entrauchungsgebaeude-ist-nicht-genehmigt.299eb319-ca3a-42cb-bf11-5d313a0ee814.html>

Auch hier ist die Situation ungeklärt. Es ist nicht bekannt, dass zwischenzeitlich eine Genehmigung erteilt worden wäre.

3. Fildertunnel:

Zum Fildertunnel gibt es **kein aerodynamisches Gutachten**:

Speziell zum Fildertunnel haben die Ingenieure 22 das EBA am 22.9.2013 angeschrieben und die Problematik eines Brandfalles im Fildertunnel dargelegt:

Schreiben der Ingenieure22 vom 22.09.2013 **ohne Anlage**

Dazu der Brief des EBA vom 15.10.2013: **Anlage 6**

In seltener Offenherzigkeit wird hier zugegeben, dass es für den Tunnel keinerlei aerodynamisches Gutachten gibt. Somit stellen wir fest, dass auch hier Verrauchungsszenarien nicht beurteilt werden können.

4. Neckartunnel:

Dazu ist in der Presse leider gar nichts zu erfahren. Doch das bedeutet nicht, dass es dort keine Probleme gäbe.

Bei der Neckarzuführung sind Bauphysik und die Unmöglichkeit der Entrauchung nach derzeitiger Planungslage noch deutlich schlechter zu beurteilen als beim Fildertunnel. Entgegen der bahninternen Sicherheitsvorschriften kann ein antriebsloser Zug unter dem Neckar nicht ohne fremde Kraft aus dem Tunnel rollen. Nun muss wegen hydrogeologischer Probleme die Neckarunterquerung noch 4 Meter tiefer gelegt werden, was die kinematischen und **aerodynamischen Verhältnisse weiter verschlechtert:**

Verfahrensleitende Verfügung des EBA vom 09.02.2015

Anlage 7

5. Tiefbahnhof selbst:

Gemäß Artikel der Stuttgarter Nachrichten vom 18.09.2013 verlangte das EBA selbst ein aerodynamisches Gutachten für den Tiefbahnhof.

Stuttgarter Nachrichten 18.09.2013 „Neue Engstellen im Bahnhof“

Anlage 8

<http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-neue-engstellen-im-bahnhof.6780a6c2-b090-4041-9603-09b5f5447bca.html>

Es ist nicht bekannt, dass ein solches Gutachten von der Vorhabenträgerin zwischenzeitlich vorgelegt wurde. Wenn ein solches am 03.03.2015 im Umwelttechnischen Ausschuss der Stadt Stuttgart (UTA) vorgestellt werden soll, zusammen mit einem wie auch immer genehmigungssuchenden Brandschutz, ist zu befürchten, dass die in unserem Schreiben vom 5.8.2013 (Anlage 2) gestellten elementaren Forderungen unerfüllt bleiben.

Zudem müssen wir davon ausgehen, dass nach wie vor für den Tiefbahnhof die Feuerwiderstandsklasse F0 gilt – eines der zentralen Risiken in der Liste des ersten Bauleiters Azer von 2011. Für die Fluchttreppen fehlt jegliche Planfeststellung, für Betrieb und Entfluchtung fehlen aussagekräftige Personenstromanalysen, es gibt nicht einmal ein tragfähiges Rettungskonzept, das laut Tunnelrichtlinie **vor Beginn der Planfeststellung** vorliegen müsste. Der Brandschutz ist schon aus diesen Gründen nicht genehmigungsfähig.

Zusatzfrage dazu:

Was passiert, wenn - wie im Brandschutzkonzept vorgesehen - ein Zug im Vollbrand unter der Entfluchtungsebene zum Stehen kommt, die Trenn-Scheiben bersten und die Tragekonstruktion mit heißen Flammen beaufschlagt wird?

6. Brandschutz bzw. Entrauchung des Gesamtprojekts Stuttgarter Tiefbahnhof:

Da es weder für die Zulaufstrecken noch für den Tiefbahnhof aerodynamische Gutachten gibt, ist nicht belastbar darlegbar, wie ein genehmigungsfähiger Brandschutz für die Entrauchung der Einzelabschnitte und schon gar nicht für das Gesamtbauwerk aussehen kann.

Der Nachweis eines genehmigungsfähigen Brandschutzes wird überlagert mit der Diskussion über die Zahl der zu evakuierenden Personen. Dabei besteht spätestens seit der Planfeststellung im Jahr 2005 kein Zweifel: Es ist von 16164 Personen auszugehen:

4.8.1.1 - Übergeordnetes Brandschutz- und Rettungskonzept PFB1.1: S. 338:

*Anstatt von 10 120 zu evakuierenden Personen geht die ergänzende dynamische Evakuierungssimulation nunmehr von **16 164** zu evakuierenden Personen in der Bahnhofshalle aus (Ergänzungsbericht Nr. 1A BPK GmbH vom 06.11.2003). Maßgebend hierfür ist ein Zug mit der höchsten Maximalbelegung (1 757 Personen) in doppelstöckigen, bis zu 300 m langen Regionalzügen.*

Bewertung:

Ein genehmigungsfähiger Brandschutz ist ohne grundlegende aerodynamische Gutachten der Zuführungen und des Tiefbahnhofs selbst und des Gesamtprojekts derzeit nicht darstellbar.

Weshalb ohne diese Grundlagen Anfang März ein Brandschutz durch die Bahn vorgestellt werden könnte, ist nicht nachvollziehbar.

Dennoch lesen wir in den Stuttgarter Nachrichten am 12.02.2015 von Baubürgermeister Hahn:

Stuttgarter Nachrichten 12.02.2015 „Bahn stellt Anfang März Brandschutz vor“

Anlage 1

„Die Pläne der Bahn für den Brandschutz, die Tunnelsicherheit und Entrauchung werden genehmigt, die Forderungen unserer Branddirektion sind erfüllt worden“, sagte Baubürgermeister Matthias Hahn (SPD) am Mittwoch den Stuttgarter Nachrichten.

Da die Genehmigung des Brandschutzes ausschließlich dem EBA obliegt, muss dieser Satz dahingehend interpretiert werden, dass Baubürgermeister Hahn als Vorgesetzter der Brandschutzdirektion und damit von Herrn Amtsleiter der Feuerwehr, Dr. Frank Knödler, signalisiert, dass seitens der Brandschutzdirektion keine Bedenken bestehen. Der scheidende Baubürgermeister Hahn übernimmt öffentlich die Verantwortung für diese Aussage.

Wie aber kann dies sein, wenn nicht einmal die Grundlagen für den Brandschutz erfüllt sind?

Es ist bedenklicher politischer Stil, wenn der zum 31. August 2015 ausscheidende Baubürgermeister Hahn eine so tiefgreifende Entscheidung ohne genügende Absicherung treffen lassen will, die seinen Nachfolger/ seine Nachfolgerin bindet und für die er nicht die politische Verantwortung tragen muss.

Stuttgarter Zeitung 14.02.2015 - Kampfkandidatur um Hahns Nachfolge

Anlage 9

<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.kampfkandidatur-um-hahns-nachfolge-gruene-ratsfrauen-wollen-eine-baubuergermeisterin.2aa7fb63-8efd-4a9e-8224-54a7203f7500.html>

Die Aussage von Baubürgermeister Hahn als politische Aussage ist keine technische Verantwortungsübernahme; die technische und ethische Verantwortung für Menschenleben übernehmen die Mitarbeiter des EBA und Sie als ihr Präsident.



Wir bitten daher nochmals und dringend, unser Schreiben vom 03.08.2013 zu beantworten, da wir der Meinung sind, dass die Beantwortung durch Sie und Ihre Mitarbeiter des EBA viele Streitfragen lösen hilft.

Mit freundlichen Grüßen
Im Namen der Ingenieure22

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

Ulrich Ebert, Rechtsanwalt

Dipl.-Phys. Roland Morlock

Heidi Keilbach, Projektassistentin

Anlagen:

- Anlage 1 - 15.02.12 StN - Bahn stellt Anfang März Brandschutz vor
- Anlage 2 - 13.08.05 Ing22 Morlock an Präs. Hörster Brief_Brandschutz_EBA
- Anlage 3 - 15.02.11 StZ - Fragen zur Entrauchung - keine wirksame Entrauchung
- Anlage 4 - 15.02.09 Antrag Gemeinderatsfraktion Gründe zum Entrauchungsbauwerk Killesberg
- Anlage 5 - 13.07.31 StZ - Entrauchungsgebäude ist nicht genehmigt
- Anlage 6 - 13.10.15 Mutesius EBA kein aerodynamisches Gutachten Antwortschreiben_Freitextadressat - Person-3
- Anlage 7 - 15.02.09 Gradientenänderung keine UVP-G-Prüfung - EBA
- Anlage 8 - 13.09.18 StN - Neue Engstellen im Bahnhof - Aerodynamik-Gutachten für Bahnhofshalle
- Anlage 9 - 15.02.14 StZ - Kampfkandidatur um Hahns Nachfolge