



Stuttgart, 09.12.2012

Dipl. Ing. Hans Heydemann • Stuttgart

**Persönlich an den zukünftigen  
Oberbürgermeister!**

Fritz Kuhn  
Rathaus  
Marktplatz (M) 1  
**70173 Stuttgart**

## **Stuttgart 21 - Brandschutz- und Rettungskonzepte unzureichend!**

Sehr geehrter Herr Kuhn,

Vertreter der Deutschen Bahn AG haben am 27. November 2012 im Ausschuß für Umwelt und Technik des Stuttgarter Gemeinderat ein nachgebessertes Brandschutz- und Rettungskonzept der DB für den geplanten Tiefbahnhof S-21 vorgestellt, mit dem die in jüngster Zeit wieder aufgekommenen Zweifel an dessen Tauglichkeit zerstreut werden sollten.

Das schreckliche **Brandereignis** vom Vortag, dem 26. November 2012 in Titisee-Neustadt, bei dem 14 Menschen ums Leben kamen, ist einmal mehr Anlaß zur kritischen Hinterfragung des **unzureichenden Brandschutz- und Rettungskonzeptes** der Deutschen Bahn AG für den **geplanten Tiefbahnhof S-21** samt seinen **62 km Zulauf-tunnels**.

Wie wenig tauglich die bisherigen Planungen hierzu sind, geht sehr deutlich aus dem Schreiben des Brandschutzgutachters GRUNER AG vom 20.9.2012 an die DB Projektbau hervor, welches Ende September in der Öffentlichkeit bekannt wurde, obgleich gar nicht für die Öffentlichkeit bestimmt. Diese Stellungnahme liegt Ihnen sicherlich auch vor. Der Gutachter GRUNER AG kommt darin zu dem Schluß, daß die bisher **vorgesehenen Brandschutz-Maßnahmen „völlig unzureichend“** und **„nicht genehmigungsfähig“** sind.

So wird von GRUNER u.a. **beanstandet**, daß die **geplanten Treppen nicht ausreichen**, um bei einem schweren Brandfall im Tiefbahnhof die **Evakuierung innerhalb** der geforderten **Räumzeit von 15 Minuten** abschließen zu können; dies werde **erheblich länger** dauern. Weiter weist GRUNER darauf hin, daß nach den durchgeführten Simulationsberechnungen bei dem **vorgesehenen Entrauchungskonzept** durch Einblasen von Außenluft über das Schwallbauwerk „Süd“ die **gesamte Bahnsteighalle innerhalb von 24 Minuten vollständig verraucht** sein wird und somit die dort befindlichen **Personen rauchhaltige Luft einatmen müssen. Bereits wenige Atemzüge führen zu Rauchvergiftung und zum Tod**, wie die Erfahrungen der schrecklichen Brandereignisse der jüngsten Zeit sowie unzählige andere Brandfälle zeigen. **Erinnert sei hier an die Brandkatastrophe vom 11. April 1996 im Düsseldorfer Flughafen**, bei der 17 Menschen ums Leben kamen und 88 weitere schwere Rauchvergiftungen erlitten haben.

Die Deutsche Bahn AG hatte gegen alle vorgebrachte Kritik bisher immer betont - so auch in den Schlichtungsverhandlungen am 20. November 2010 - , daß die sichere Evakuierung der Tiefbahnsteighalle S-21 auch bei einem großen Brandereignis gewährleistet sei und eine **bedrohliche Verrauchung** durch das vorgesehene **Lüftungskonzept ausgeschlossen** werden könne. Diese **Aussage der Bahn** erweist sich nunmehr als **haltlos!**

Jetzt versucht die Deutsche Bahn sich damit herauszureden, der Gutachter GRUNER habe die strengeren Vorschriften der „Versammlungsstätten-Verordnung“ zugrunde gelegt; maßgebend seien aber doch die geringeren Anforderungen für „Unterirdische Personen-Verkehrsanlagen“ – **welch ein erbärmlicher Ablenkungsversuch!** Soll Sicherheit für Leib und Leben etwa verhandelbar sein?

Dabei hatte Projektsprecher Dietrich doch erst kürzlich öffentlich beteuert, die **Sicherheit habe Vorrang** vor allen anderen Erwägungen! Wie läßt sich das mit „geringeren Anforderungen“ vereinbaren? Das im UTA von den Bahnvertretern vorgestellte **nachgebesserte Rettungskonzept** sieht jetzt die Einfügung von **acht zusätzlichen Fluchttreppenhäusern, zwei je Bahnsteig** vor, die auf das Dach der Bahnsteighalle führen sollen. Außerdem soll der entstehende **Rauch** durch eine „**Sprühwasser-Vernebelungsanlage**“ **niedergeschlagen** werden. Damit glaubt die Bahn, die Öffentlichkeit zunächst beruhigt zu haben. Doch bei näherer Betrachtung erweisen sich diese **Vorschläge** als **nicht durchgeplant** und für die Umsetzung **ungeeignet**, ganz abgesehen davon, daß die **architektonische Wirkung** des **Ingenhoven-Entwurfes** dadurch **nachhaltig zerstört** wird. Die **Untauglichkeit** dieser **Vorschläge** wird im **Anhang** zu diesem Schreiben ausführlich begründet.

Es ist eigentlich **unfaßbar**: 16 Jahre lang wurde ein **nicht brandschutztauglicher, schlecht zu evakuierender, viel zu kleiner** und **nicht erweiterbarer mangelbehafteter** und **viel zu teurer Tiefbahnhof** geplant – und **alle Kritik** und **Zweifel** daran **beiseite gewischt**.

Jetzt versucht die Bahn, die **Notwendigkeit** zu **Nachbesserungen** mit dem fadenscheinigen Hinweis zu begründen, die maßgeblichen Brandschutzvorschriften seien in letzter Zeit geändert worden – **was keineswegs zutrifft!** So war beispielsweise die Anzahl der im Brandfall zu evakuierenden Personen im Tiefbahnhof vom EBA schon 2002, also vor 10 Jahren mit 16.164 vorgegeben worden, nachdem die Bahn zunächst nur 10.120 Personen zugrunde gelegt hatte. Daraufhin hatte die Bahn ein Gutachten von BKP vorgelegt, wonach auch diese größere Personenzahl über die bislang vorgesehenen Treppenanlagen sicher zu evakuieren seien. Nachzulesen im Planfeststellungsbeschluß v. 28.1.2005, unter Ziff. 4.8.1.1, S. 357. Warum stellt sich erst jetzt heraus, daß dem doch nicht so ist?

Die maßgeblichen **Brandschutz-Anforderungen** der **Landesbauordnung** wie auch der **Versammlungsstätten-Verordnung** stammen aus den 90iger Jahren, wären also sehr wohl schon **von Anbeginn an zu beachten** gewesen, was aber **grob fahrlässig unterblieben** ist.

Geändert wurde nur der hier zugrunde zu legende „Bemessungsbrand“, angehoben von 25 MW auf 55 MW; auch dies bereits vor drei Jahren – die Bahn hatte jedoch bis vor kurzem nichts dazu unternommen und erst jetzt auf öffentlichen Druck und aufgrund der Kritik der Stuttgarter Feuerwehr Ende November das o.g. **auf die Schnelle nachgebesserte, aber untaugliche Rettungskonzept** vorgelegt. Dafür fordert die Bahn nun **Hunderte Millionen Euro** an **Mehrkosten** nach!

Wie lange läßt sich ein Gemeinderat mit derartigen **Täuschungen** noch über den Tisch ziehen, ohne daß auch nur im Ansatz Gewißheit über den Ausgang des Verfahrens entstünde?

All diese Probleme gibt es beim **bestehenden Kopfbahnhof überhaupt nicht!** Es stellt sich die Frage nach der **Sinnhaftigkeit** all dieser **ausufernden Zusatzmaßnahmen** zur Begegnung der **Probleme bei S-21**; zudem werden die hierfür **zusätzlich entstehenden Mehrkosten** den vertraglich vereinbarten **Kostenrahmen sprengen!**

An **Mehrkosten für S-21** aber darf sich die **Stadt Stuttgart nicht mehr beteiligen!**

Mit vorweihnachtlichen Grüßen  
im Namen der Ingenieure 22

Dipl.-Ing. Hans Heydemann

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

Dipl. Physiker Wolfgang Kuebart

Anhang: Begründung der Untauglichkeit des nachgebesserten Rettungskonzeptes der DB

Kontaktadresse: Dipl. Ing. Hans Heydemann, Stuttgart