

BESPRECHUNG EINWENDUNGEN ZUR BRANDSCHUTZERTÜCHTIGUNG der S-Bahn-Haltestelle Stuttgart Hbf (tief)

am 14. Dezember 2017 bei DB Station & Service Stuttgart, Lautenschlagerstraße 20

Teilnehmer

Vorhabenträger (6):

DB Station & Service (3)

Brandschutzgutachter Dr. Portz GmbH, Fellbach

Planungsbüro KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH, Niederlassung Stuttgart

Projektsteuerung Drees & Sommer, Stuttgart

Einwender (3):

Frau Annette Schade-Michl für den LNV Stuttgart

Dipl.-Ing. Wolfgang Jakubeit (Ingenieure22)

Dipl.-Ing. Hans Heydemann (Ingenieure22)

Weiterhin:

Dipl.-Ing. Ulli Fetzer, Online-Portal S-Bahn-Chaos.de

Die DB Station & Service hatte auf Empfehlung des Regierungspräsidiums die Einwender zu einem Klärungsgespräch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Brandschutztechnischen Ertüchtigung der S-Bahn-Station Stuttgart Hauptbahnhof (tief) eingeladen.

Das Gespräch verlief sehr angespannt. Die Vertreter der DB S & S, insbesondere der Gesprächsleiter wirkten hochgradig gereizt.

Die gegensätzlichen Standpunkte der DB S & S als Antragsteller auf der einen Seite und die der Einwender auf der anderen Seite stehen einander unvereinbar gegenüber; es wurden keinerlei Annäherungen erreicht.

Der Gesprächsleiter von DB S&S Stuttgart eröffnete die Sitzung mit der Klarstellung, daß es sich hierbei nicht um eine Maßnahme des Vorhabens Stuttgart 21 handele, sondern um eine davon völlig getrennte und unabhängige Ertüchtigungsmaßnahme an der bestehenden S-Bahn-Haltestelle, und daß folglich auf das Vorhaben Stuttgart21 auch nicht einzugehen sei. Dies forderte sogleich unseren Widerspruch heraus mit dem Hinweis, es gäbe ja unmittelbare Verbindungen zum S21-Tiefbahnhof. Die S&S erklärte dazu, daß diese durch eine klar festgelegte Schnittstelle in Form einer Einhausung und rauchdichten Tür im Zugang zum Tiefbahnhof S21 abgetrennt sei; für die Maßnahmen jenseits dieser Schnittstelle sei die Projektleitung der Bestandsertüchtigung nicht zuständig.

Eine weitere Begründung für unseren Einspruch ist die Tatsache, dass sowohl für das Planfeststellungsverfahren S-Bahn Hauptbahnhof (Tief) und für die Planfeststellungsunterlagen im PFA 1.1 17. Planänderung **die DB Station&Service AG, Lautenschlagerstrasse 20, 70173 Stuttgart als Antragsteller genannt** wird. Ebenso das Büro Portz, dass sowohl hier als auch im Tiefbahnhof S21 als Gutachter und Prüfer zum Brandschutz auftritt.

Als nächstes wurde die Berechtigung des LNV für seine Einwendung hinterfragt, die doch gar nichts mit Naturschutz zu tun hätte. Auch dies forderte unseren Widerspruch heraus: es könne ja wohl nicht angehen, Einwendungen nur zuzulassen, soweit diese eine Gefährdung von Juchtenkäfern, Eidechsen u.ä. betreffen, den Schutz der Menschen aber nicht. Auf diese Weise würden doch die Bürgerrechte auf Beteiligung am Verfahren ausgehebelt. Daraufhin verzichtete der Gesprächsleiter der DB S & S darauf, Frau Schade-Michl und Wolfgang Jakubeit als Vertreter des LNV von der Sitzung wieder auszuschließen, zu der er den LNV ja ausdrücklich eingeladen hatte.

Wir Einwender erklärten, daß sich die Einwendungen ja keineswegs gegen die Nachrüstung von Brandschutzmaßnahmen und Entrauchungsanlagen als solche richten – diese seien dringend

nötig und hätten schon beim Bau vor über 30 Jahren mit ausgeführt werden müssen. Wir wenden uns aber gegen die ungeeignete Art und Weise der vorgesehenen Umsetzung.

Dazu wies Wolfgang Jakubeit auf Widersprüche bei den dem Rettungskonzept zugrundeliegenden Personenzahlen gegenüber den Untersuchungen von Durth-Rose hin. Der Vertreter von Dr. Portz erklärte dazu, daß die verwendeten Personenzahlen von der DB durch regelmäßige Zählung ermittelt worden sei, die im übrigen auch nicht wesentlich von jener Untersuchung von Durth-Rose abweichen würden. Es sei vielmehr noch eine Sicherheitsreserve vorhanden.

Es wurde berichtet, dass entsprechend der durchgeführten Zählung im Jahre 2012 nach der EBA-Formel mit 3772 Personen in der Spitzenstunde zu rechnen sei. Hinweise dafür, dass es sich bei dieser Haltestelle um einen **bedeutenden Verkehrsknoten** handelt, wurden nicht erwähnt. (z.B. Großveranstaltungen wie VfB Stuttgart- Spiele, 2 x Wasenfeste mit Umstieg zur S-Bahn nach Bad Cannstatt usw.) Deshalb ist es erforderlich auch anzugeben, wann und was gezählt wurde.

Der Einwand, dass eine rasche Evakuierung nicht zuletzt durch die sehr verengenden Treppeneinhausungen und diversen Aufbauten auf dem Bahnsteig erheblich erschwert wird, wurde zwar anerkannt, aber wegen des Bestandscharakters als gegeben deklariert.

Unserem Einwand einer **fehlerhaft ermittelten Rauchfreihaltung der Rettungswege**, der eine sehr **kurze Vorbrandzeit von nur 1,5 Minuten** sowie die **zeitlich sehr gestreckte „Brandkurve“ der DB** zugrunde liegt wurde entgegengehalten, dies sei so aber **regelkonform** und deshalb der Nachweis der sicheren Selbstrettung erbracht. Die Vorbrandzeit von lediglich 1,5 min wurde mit der reinen Fahrtzeit einer S-Bahn von der davor liegenden Station Stadtmitte zur Station Hauptbahnhof (tief) begründet. Ein nicht auszuschließender Halt im Tunnel brauche nicht berücksichtigt zu werden.

Auch die als **viel zu gering beanstandete Absaugmenge von 55 m³/s** gegenüber der **Rauchfreisetzung mit 150 m³/s** beim „Bemessungsbrand“ mit **53 MW** wurde als **regelkonform** begründet, schon allein deswegen, weil eine S-Bahn ein anderes Fahrzeug als z.B. ein Regional- bzw. Fernzug sei.

Beanstandungen am Regelwerk seien an den Gesetzgeber zu richten; die DB S & S sei dafür nicht zuständig.

Die **mit nur 5 m als viel zu niedrig beanstandete Höhe des Entrauchungskamines** sei vom Gutachter so festgelegt; die im Gutachten aufgeführten Einwirkungen auf die Nachbarschaft seien vernachlässigbar; überdies handele es sich ja um **ein seltenes Ereignis**, für das die **Regelungen der TA-Luft** nach einer die Bebauung überragenden Mündungshöhe **keine Gültigkeit** habe.

Von Antragstellerseite aufgegriffen wurde lediglich unser Hinweis, die Bestandsanlagen auf das **mögliche Vorhandensein von Asbest untersuchen** zu lassen und, falls Asbest festgestellt würde, dieses vorschriftengerecht ausbauen zu lassen.

Die Besprechung endete nach knapp zweistündiger Dauer mit der Feststellung, daß keine Annäherung der Standpunkte erreicht wurde und daß dies auch im Protokoll zum Ausdruck kommen werde (Protokoll von Drees & Sommer folgt).

Der Gesprächsleiter von DB S & S betont, daß die Einwendungen selbstverständlich weiterhin gelten. DB S&S wird unsere Einwendungen im Einzelnen kommentieren und dem Regierungspräsidium übergeben. Entscheiden werde das Eisenbahn-Bundesamt.

Hans Heydemann
Wolfgang Jakubeit
Ulli Fetzer