

Stuttgart 21 geht uns alle an!

Stuttgart 21 Tiefbahnhof: „Sicherheit“ wird klein geschrieben

S21: In Zukunft werden Sie den Anschluss verpassen

Der bestehende oberirdische Kopfbahnhof hat 8 ebene breite Bahnsteige. Dagegen soll der geplante unterirdische Tiefbahnhof S21 mit nur noch 4 Bahnsteigen auskommen, die zudem Engstellen von 2,04 m aufweisen. Die Bahnsteige werden dann nicht mehr ebenerdig, sondern nur noch über Treppen, Rolltreppen oder Aufzüge erreichbar sein. Reisende mit größerem Gepäck, mit Kinderwagen oder Rollstühlen sowie Gehbehinderte und Radfahrer werden auf die Benutzung der Aufzüge angewiesen sein. Das wird zwangsläufig zu Staus am Aufzug und verpassten Anschlüssen führen, dies auch ohne Berücksichtigung der häufigen Ausfallzeiten der Aufzüge. Das Nachsehen haben vor allem Ältere und Behinderte.



S21: Behinderte auf die Abschussrampe

Wollte man Rollstuhlfahrern einen barrierefreien Zugang von oben zum unterirdischen Bahnsteig ermöglichen, müsste die Rampe zur Überwindung der **7,30 m Höhenunterschied** am Mittelsteg bei 5% Steigung **146 m (!)** lang sein. Dafür ist im Tiefbahnhof gar kein Platz vorhanden. So werden die gesetzlichen Vorschriften für behindertengerechte Zugangsmöglichkeiten ausgehebelt.

S21: Gefährliche Neigung der Bahnsteige & Gleise

Die Neigung der Bahnsteige und der Gleise im geplanten S21 beträgt 1,5%. Dies ist das **6-fache der laut Eisenbahn-Betriebsordnung zulässigen Neigung** in Bahnhöfen. Ermöglicht wurde dies durch eine Ausnahmegenehmigung. Das südliche Bahnsteigende liegt 6 m tiefer als das nördliche! Ein Zug mit nicht eingelegter Feststellbremse setzt sich bei einer solchen Neigung von selbst in Fahrt und beschleunigt, ohne dass er dann aufgehalten werden kann. Mit katastrophalen Folgen!

S21 - Kinderwagen rollt unter den Zug – ein Albtraum wird wahr

Wie Versuche mit Rollstühlen und Kinderwagen eindrucksvoll belegen, rollen diese bei einer solchen Neigung der Bahnsteige von allein weg, wenn sie nicht gegen Wegrollen gesichert sind. Stellen Sie sich vor: Eine Mutter steigt mit dem Kinderwagen aus dem Zug, dreht sich um, um den Koffer aus dem Zug zu holen, und schon rollt ihr der Kinderwagen davon. Das kann auch das vorgesehene Quergefälle im Bahnsteig nicht verhindern. Die Bahn will sich da mit Hinweisschildern „Kinderwagen und Rollstühle gegen Wegrollen sichern!“ aus der Haftung und aus der Verantwortung stellen. Im bestehenden Kopfbahnhof mit seinen ebenen Bahnsteigen kann so etwas nicht passieren.

Bei Brand kein Fahrstuhl, keine Rolltreppe – im Tiefbahnhof gefangen

Während **Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte und Eltern mit Kinderwagen** den ebenerdigen Kopfbahnhof im Notfall ohne fremde Hilfe verlassen können, gibt es für diese im Tiefbahnhof - auch ohne Qualm – **überhaupt keine Fluchtmöglichkeit**, weil im Brand- oder Katastrophenfall **weder Rolltreppen noch Aufzüge benutzbar sind!** Eine vollständige rechtzeitige Evakuierung der Bahnsteige ist beim unterirdischen Tiefbahnhof S21 kaum möglich, Gedränge und Panik sind vorprogrammiert.



Brandfall im Tiefbahnhof S21: Ersticken oder Verbrennen, das ist die Frage

Ein Brand im Bahnhof kann nie ausgeschlossen werden. So ist es bei E-Loks schon mehrfach zu einem Trafo-Brand gekommen. Im Brandfall entwickelt sich in kurzer Zeit sehr viel giftiger Rauch, der beim Kopfbahnhof abziehen kann, ohne die Reisenden und Bahn-Mitarbeiter zu gefährden. Nicht so beim Tiefbahnhof S21 mit der allseits geschlossenen Bahnsteighalle; dort kann der bei einem großen Brand entstehende giftige Rauch durch die wenigen Rauchabzugs-Öffnungen nur unzureichend abziehen und wird sich sehr schnell unter der Hallendecke ausbreiten und von oben her die Bahnsteighalle füllen. Eine Flucht vom Bahnsteig im Tiefbahnhof S21 ist dann nur über die 5 **schmalen Treppen** (2,35 m eng) nach oben auf die 3 Querstege und von dort weiter zu den Ausgängen möglich - in die sich von der Decke her nach unten ausbreitende **Qualmschicht hinein**, wodurch den **Flüchtenden der Weg abgeschnitten** wird. Damit wird der Tiefbahnhof S21 zur **Todesfalle** für alle, die den Weg ins Freie nicht in weniger als 10 Minuten nach Brandausbruch schaffen.

Die Retter schwimmen gegen den Strom

Das Vordringen von Rettungs- und Einsatzkräften von außen zu einer Unfall- oder Brandstelle im Bahnsteigbereich ist durch die langen Zugangswege, insbesondere aber durch die Treppen außerordentlich erschwert. Ein Rätsel bleibt, wie die Rettungskräfte in den Tiefbahnhof gelangen sollen, wenn ihnen die Masse der Fliehenden entgegendrängt. Sie müssen ja dieselben Wege benutzen!

Rettungstollen in den Tunnelstrecken bei S21

Vorliegende Planung: Anlegen von Rettungstollen in Abständen von jeweils 500 m als Querverbindung zwischen den parallel geführten Tunnelröhren, ferner jeweils einen Rettungsschacht für jede Tunnelstrecke, über den im Notfall Verletzte nach oben geborgen werden. **Jedoch:** Die Rettungstollen sind als Durchgangsschleuse mit gegeneinander verriegelten Türen an den beiden Enden vorgesehen. Um aus dem einen Tunnel in den anderen zu gelangen, muss zunächst die Zugangs-Tür geschlossen sein, bevor die Ausgangstür in den anderen Tunnel geöffnet werden kann, damit der Rauch nicht übertreten kann. Die aus dem Zug nachdrängenden Flüchtenden werden in ihrer Panik das Schließen der Zugangstür verhindern, so dass die vorne auch nicht in den anderen Tunnel gelangen können.

Tunnelstrecken S21: Fluchtsteige zu schmal

Bleibt ein Zug im Tunnel stecken, sollen die Reisenden sich über Fluchtsteige bis zu den Rettungstollen in die andere Tunnelröhre in Sicherheit bringen, von wo aus sie dann „evakuiert“ werden können. Weil die Tunnel-Querschnitte aus Kostengründen sowie auch wegen der heiklen geologischen Verhältnisse so gering wie irgend möglich vorgesehen sind, kann die **vorgeschriebene Breite** von 1,20 m bei diesen **Fluchtsteigen nicht eingehalten werden**; im Fildertunnel verbleiben gar nur 81 cm. Dies ist im Gefahrenfall für die Flucht der Reisenden aus einem vollbesetzten Zug völlig unzureichend.

Die Wirklichkeit sieht anders aus

In einem solchen Gefahrenfall sollen die Reisenden mit Linien-Omnibussen aus dem Tunnel geholt werden. 800 Reisende eines ICE benötigen 16 Busse mit 50 Plätzen. Dabei gibt es für die Busse weder einen Platz zum Wenden noch eine Einrichtung, sie auf die Gleise zu setzen. Wie so etwas dann tatsächlich ablaufen wird, hat sich im August 2010 gezeigt, als ein vollbesetzter ICE im Tunnel bei Vaihingen/Enz wegen einer technischen Störung stecken blieb. Die Reisenden mussten drei Stunden lang in diesem Zug bei drückender Hitze und in völliger Dunkelheit ausharren, ehe sie von einem Ersatzzug herausgeholt werden konnten.

Ein brennender Zug im Tunnel ist eine Todesfalle

Gerät ein Zug im Tunnel in Brand, wird es für alle Insassen lebensbedrohlich! Ingenieure haben die Zeit, bis sich in einem 500-Meter-Abschnitt eine tödliche Rauchmenge angesammelt hat, auf 5 Minuten berechnet. **Die Zeit reicht nicht zur Rettung.** Und das Befüllen der trockenen Löschwasserleitung wird im Fildertunnel 40 Min. dauern, bevor hier überhaupt mit Löscharbeiten begonnen werden kann.

Unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende an das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Empfänger BUND Regionalverband Stuttgart, Südwestbank AG, KTO 618 052 020, BLZ 600 907 00

Danke für die Unterstützung der „Ingenieure gegen S21“ und speziell an Dipl.Ing. Hans Heydemann, Stuttgart