

# „Gefährliche Defizite“

Der Brandschutz erweist sich bei Stuttgart 21 als Achillesferse des Milliardenprojekts.

Genau 20 Jahre ist es her, dass die Bahn das wohl ambitionierteste Neubauprojekt ihrer Geschichte vorstellte: den Tiefbahnhof Stuttgart 21. Im Januar 2012 wurde der Südflügel des alten Kopfbahnhofs abgerissen. Und an diesem Dienstag werden die Bagger auf der umstrittenen Großbaustelle tief ins Erdreich streben, dorthin, wo in Zukunft der gesamte Zugverkehr fließen soll.

Dann starten die Arbeiten für den ersten Teil des 7,2 Hektar großen Bahnhofstrog, in dem sich Gleise und Bahnsteige ausbreiten sollen. Doch während die Tiefbauer mit schwerem Gerät Fakten schaffen, fehlt eine wichtige Voraussetzung für die spätere Inbetriebnahme: das Brandschutzkonzept.

Noch im Juni hatte die Bahn erklärt, man sei „zuversichtlich, die erforderlichen brandschutzrechtlichen Genehmigungen zum Beginn der Baumaßnahmen am Bahnhofstrog im Sommer“ zu erhalten. Davon ist nicht mehr die Rede. Laut Bahn wäre es ausreichend, wenn das gesamte Sicherheitskonzept zu Brandschutz, Tunnelsicherung und Ent Rauchung „bis Mitte 2015“ vorliegt.

Der Brandschutz erweist sich damit als Achillesferse des milliardenteuren Bahnhofs. Kritiker sehen schon Parallelen zum Berliner Flughafen BER.

Architektonisch anspruchsvolle Verkehrsbauten wie der Tiefbahnhof S21 mit seinen markanten Glasaugen und acht unterirdischen Gleisen stellen die Brandschutzplaner vor besondere Herausforderungen. Entrauchungskanäle sollen möglichst unsichtbar sein, um die Bau-Ästhetik nicht zu stören. Ausreichende Fluchtmöglichkeiten müssen bereits im Rohbau angelegt sein.

Hinzu kommt, dass sich seit dem Planungsbeginn die Brandschutzbestimmungen geändert haben. Erst 2010 hatte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) seine Richtlinien für den Brandschutz an Bahnhöfen erneut überarbeitet und verschärft. Die alten Planungen für S21 waren damit hinfällig.

Das ganzheitliche Brandschutzkonzept für die unterirdische Bahnhofshalle erstellt das Frankfurter Planungsbüro Klingsch. Im Auftrag der Bahn überprüfte die Schweizer Gruner AG allerdings die Evakuierungspläne – und klassifi-

zierte das Konzept als „derzeit nicht genehmigungsfähig“. Wolfram Klingsch, Chef des Ingenieurbüros, bezeichnet das Gruner-Gutachten als „totalen Unsinn“. Die für ihn maßgebliche Behörde sei das EBA: „Und mit dem stehen wir seit Frühjahr 2013 in gutem Austausch.“

Allerdings liegen auch beim Eisenbahn-Bundesamt noch nicht alle Dokumente vor. „Die Bahn“, so eine EBA-Sprecherin, sei „derzeit dabei, die Planunterlagen noch in Detailfragen zu ergänzen“. Die Stuttgarter Feuerwehr, die



Entwürfe zu Stuttgart 21

„Technisch-wissenschaftlicher Betrugsfall“

das Brandschutzkonzept absegnen und im Notfall Brände vor Ort löschen muss, ist bislang skeptisch.

Die 2013 erstmals vorgelegten Papiere riefen bei den zuständigen Behörden Entsetzen hervor. „Wir können im Ernstfall nicht 45 Minuten lang auf Wasser warten, das ist mit Sicherheit nicht vertretbar“, erklärte Branddirektor Frank Knödler damals mit Blick auf die Wasserversorgung im Fildertunnel. Die Experten der Feuerwehr bemängelten zudem zu enge Treppenaufgänge und sahen Nachbesserungsbedarf bei Brandmeldeanlagen, der Entrauchung sowie der Evakuierung der Bahnhofshalle.

Insgesamt, erklärte Feuerwehrchef Knödler, seien beim Brandschutz für Stuttgart 21 „noch einige kardinale Fragen offen“. Inzwischen liegt ein überarbeitetes Konzept vor, mit dem die Branddirektion aber immer noch nicht zufrieden ist. So stuft sie die Länge der Fluchtwege nach wie vor als kritisch ein – und auch bei der Anzahl der zu evakuierenden Personen sieht man Probleme.

S21 musste leistungsfähiger sein als der alte Kopfbahnhof – mithin mehr Züge und mehr Menschen durch den Verkehrsknotenpunkt schicken. Das erschwert nun ein praktikables Brandschutzkonzept. Es ist eben ein Unterschied, ob 4000 oder 6000 Menschen pro Bahnsteig zu retten sind.

Die Bahnhofsgegner wittern neue Chancen. „Besonders bei der Evakuierung der Bahnhofshalle sehen wir gefährliche Defizite“, erklärt Christoph Engelhardt. Der promovierte Physiker wurde durch die Schlichtung zu einem Gegner des Tiefbahnhofs.

Engelhardt und seine Mitstreiter haben in aufwendigen Simulationen die Brandsituation im neuen Tiefbahnhof nachgestellt. Nach ihren Berechnungen müssten die Fluchtwege für bis zu 6000 Personen pro Bahnsteig ausgelegt sein. Bei den Szenarien rechneten sie mit jenem Zugaufkommen, das die Bahn selbst angab, um im Stresstest die Leistungsfähigkeit von S21 zu untermauern. Laut einem Protokoll des Stuttgarter Gemeinderats gehen die Bahn-Planer hingegen von maximal 6500 Fahrgästen auf allen vier Bahnsteigen aus. „Der Tiefbahnhof könnte für viele Menschen zur Todesfalle werden“, befürchtet Engelhardt. Im Planfeststellungsverfahren von 2005 ist noch von insgesamt 16 000 zu evakuierenden Personen die Rede, bei deutlich geringerem Zugverkehr.

Die Bahn hält ihre Berechnungen für realistisch und erklärt, sie habe „noch nie einen Bahnhof in Betrieb genommen, der nicht den strengen deutschen Anforderungen an den Brandschutz genügt – und wird dies auch nicht tun“.

Bahn-Kritiker Engelhardt bezweifelt das. Für ihn ist Stuttgart 21 „der größte technisch-wissenschaftliche Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte“.

Simone Salden, Andreas Wassermann