

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 33 • 25. APRIL 2013



Geschenkt wäre noch zu teuer

Stuttgarts neuer Bahnhof: kompliziert, unübersichtlich und eng – eine Herausforderung, die Bahnfahren nicht nur für ältere und behinderte Menschen, Familien und Reisegruppen zu einer nervenaufreibenden Sache machen wird. Zudem eine tödliche Falle im Katastrophenfall und ein mögliches Ziel für Terroristen. Das ist das Ergebnis von nahezu 20 Jahren »Planung«, die

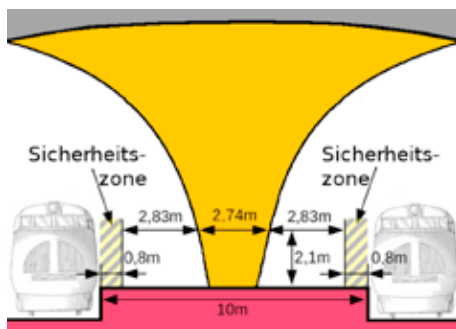
bis heute nicht einmal ein brauchbares Evakuierungskonzept hervorgebracht hat. Milliarden sollen für ein vermeintliches technisches Wunderwerk ausgegeben werden, bei dem sich der Fahrgast dem Konzept anpassen muss – nicht umgekehrt. Dabei gibt es die sichere, großzügige, übersichtliche sowie stress- und barrierefreie Alternative schon: den Kopfbahnhof.

Leistung

Die Regionen Stuttgart und München haben jeweils ca. 2,7 Millionen Einwohner. Doch während München seinen 32-gleisigen Kopfbahnhof behält, soll der Stuttgarter Bahnhof auf acht unterirdische Gleise schrumpfen. Der geplante Tiefbahnhof ist nur halb so groß wie der bestehende Kopfbahnhof und hat auch nur die halbe Kapazität. Verträge, Regierungspapiere, Gerichte und die Stuttgarter Staatsanwaltschaft bestätigen, dass Stuttgart 21 für maximal 32 Züge pro Stunde ausgelegt ist. Im Kopfbahnhof verkehren jedoch laut Fahrplan schon heute 37 Züge pro Stunde, leisten kann er sogar 56 Züge. Damit muss man im Tiefbahnhof auf 14 % des heutigen Fahrplans verzichten – und dazu noch eine schlechtere Betriebsqualität in Kauf nehmen. Haltezeiten werden deutlich verkürzt und Verspätungen können nicht abgebaut werden. Kürzere Haltezeiten und Doppelbelegungen, bei denen zwei Züge hintereinander halten, führen bei Verspätungen schnell zu Staus und Verzögerungen im gesamten Betriebsablauf.

Der Tiefbahnhof ist in etwa gleich lang wie der Kopfbahnhof, hat aber nur halb so viele Bahnsteige. Stark genutzte Durchgangsbahnhöfe wie Köln, Hamburg oder Berlin sind mit vier Zügen pro Gleis und

Stunde an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Um die Leistungsversprechen der Bahn zu erfüllen, müsste der Tiefbahnhof pro Gleis aber mehr als sechs Züge in der Stunde abfertigen – ein Kunststück, das nur in Computersimulationen mit unrealistischen Randbedingungen wie dem manipulierten Stresstest (siehe Tunnelblick Nr. 7) klappt.



Engpässe

Mit 10 Metern sind die Bahnsteige auf den ersten Blick sogar etwas breiter als die des Kopfbahnhofs. Allerdings stehen auf jedem Bahnsteig sechs bis sieben Pfeiler, fünf Treppen und zwei Fluchttreppenhäuser. Die Pfeiler haben in Kopfhöhe einen Durchmesser von über 2,5 Metern. Neben den Treppen verengt sich der Bahnsteig auf einer Länge von neun Metern auf nur noch zwei Meter

pro Seite. Davon dürfen 80 Zentimeter Sicherheitsbereich an der Bahnsteigkante nicht betreten werden. Hier wird es schon knapp, wenn sich zwei Personen mit Gepäck begegnen. Das Eisenbahn-Bundesamt erwartet, dass sich bis zu 4.041 Menschen gleichzeitig auf einem Bahnsteig befinden werden. Da bleibt pro Reisendem nicht mal ein Quadratmeter Fläche – und selbst das nur, wenn sich alle gleichmäßig verteilen und nicht in Bewegung sind.

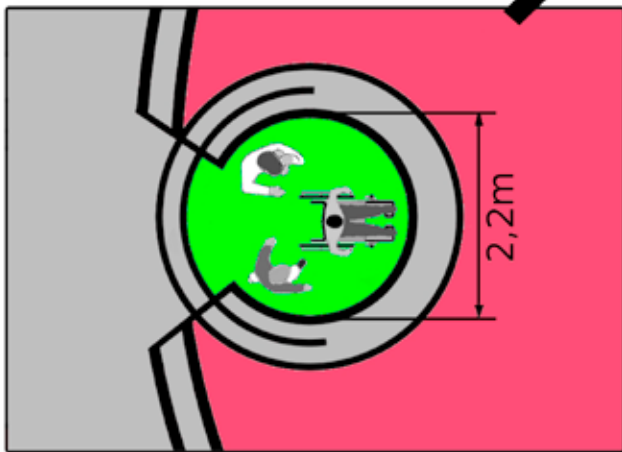
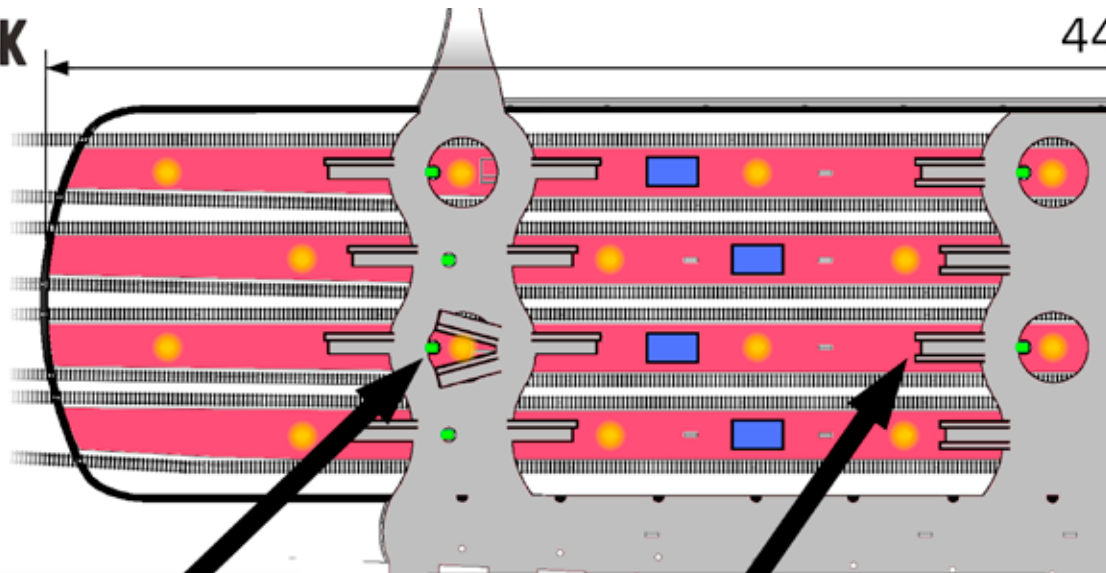
Treppen

Ein wesentlicher Unterschied zum ebenen Kopfbahnhof sind die vielen Treppen. Jeder Reisende muss mindestens eine der sieben Meter hohen Treppen überwinden, immerhin die Höhe von drei Stockwerken. Am Ausgang Staatsgalerie steht nur eine Rolltreppe pro Bahnsteig zur Verfügung. Auch zur S-Bahn wird es im ganzen Bahnhof neben einem Aufzug nur eine einzige Rolltreppe geben. Das bedeutet, dass man zwar nach oben fahren kann, abwärts aber die Stufen hinuntergehen muss.

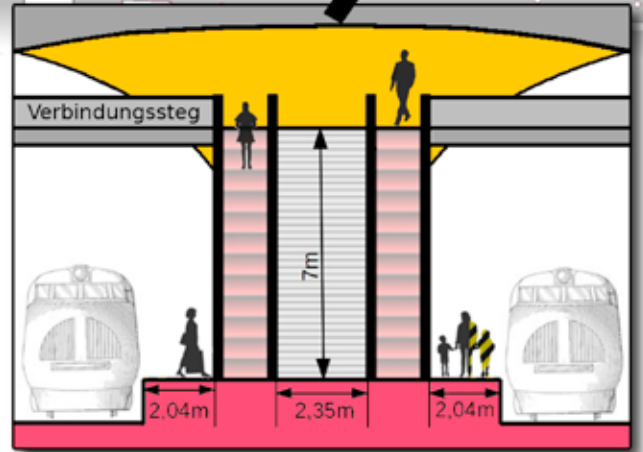
Hinzu kommt: Im Brand- oder Notfall werden Fahrtreppen laut Vorschriften generell abgeschaltet. Bei einer Notsituation, wie z. B. einem Feuer, kann man nur über die normalen Treppen nach oben ge-

-  Aufzug
-  Pfeiler
-  Fluchttreppe
-  Bahnsteig
-  Verbindungssteg

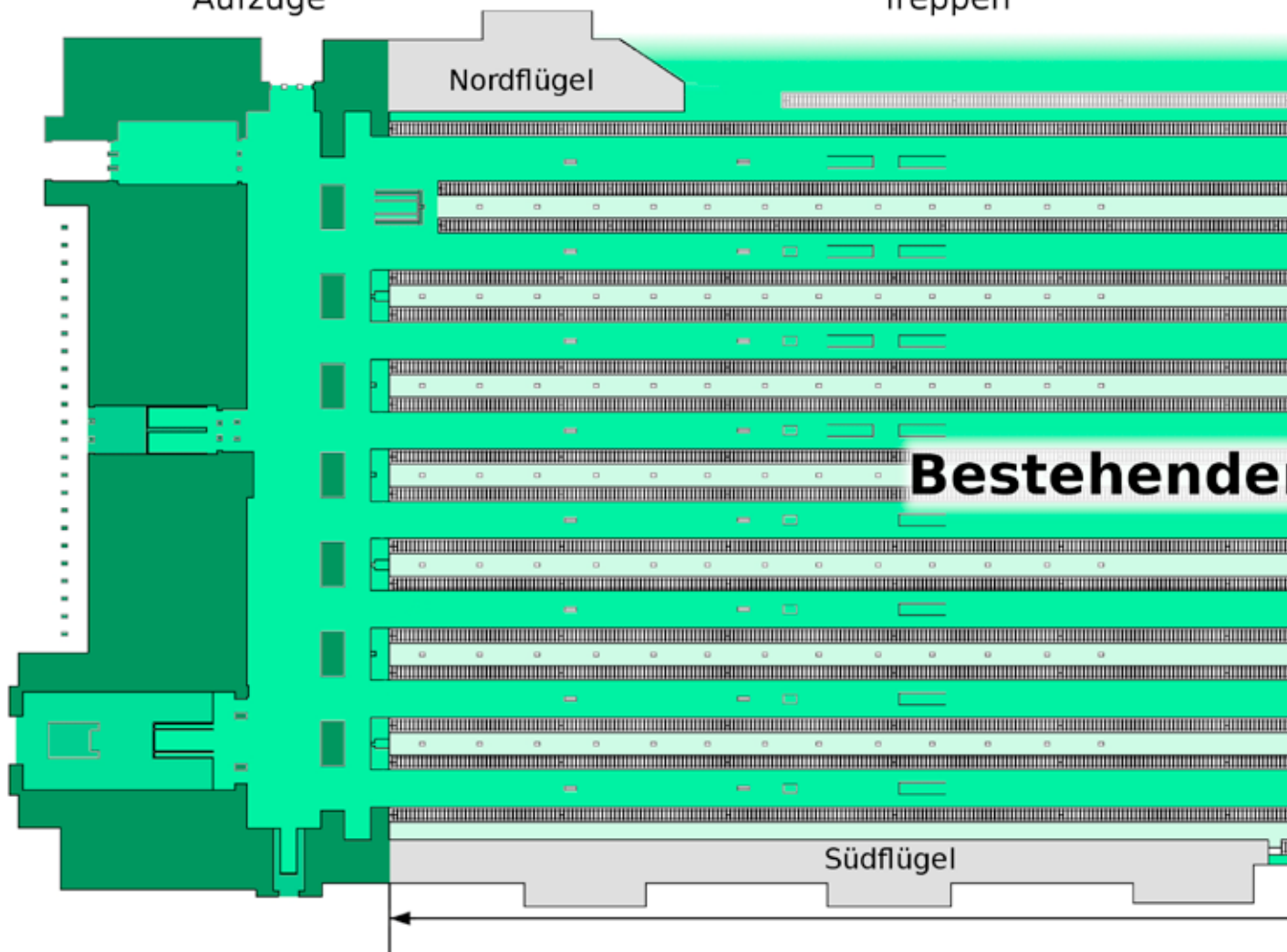
-  Bahnsteig
-  Gepäckbahnsteig

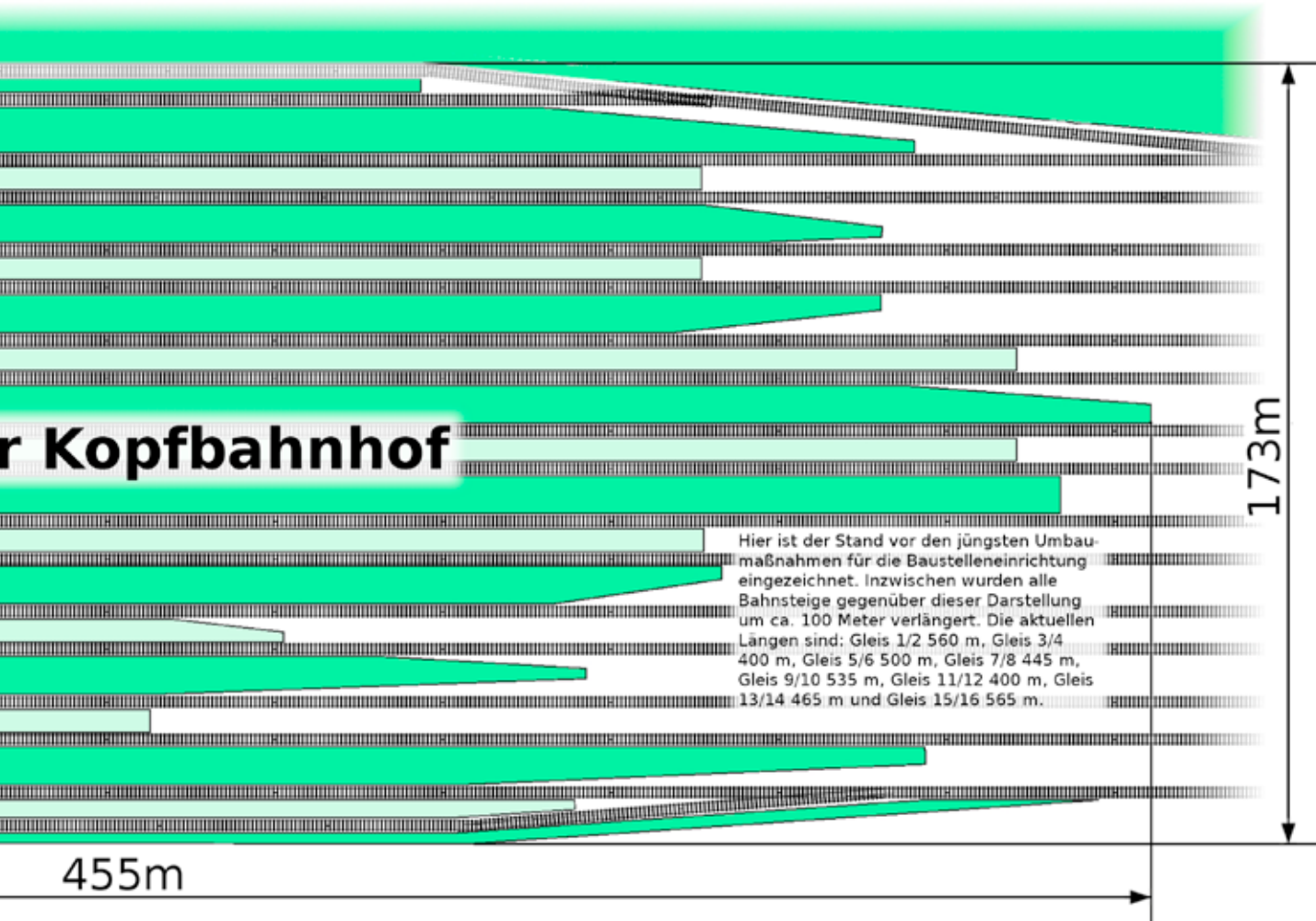
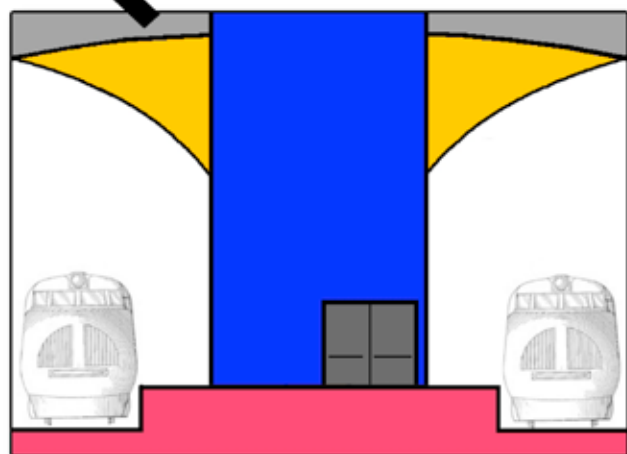
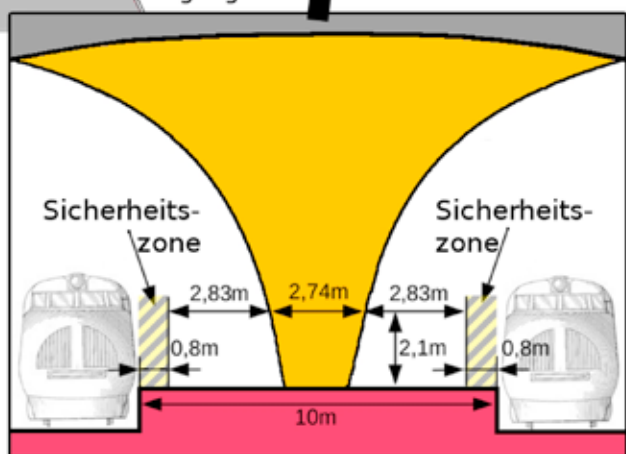
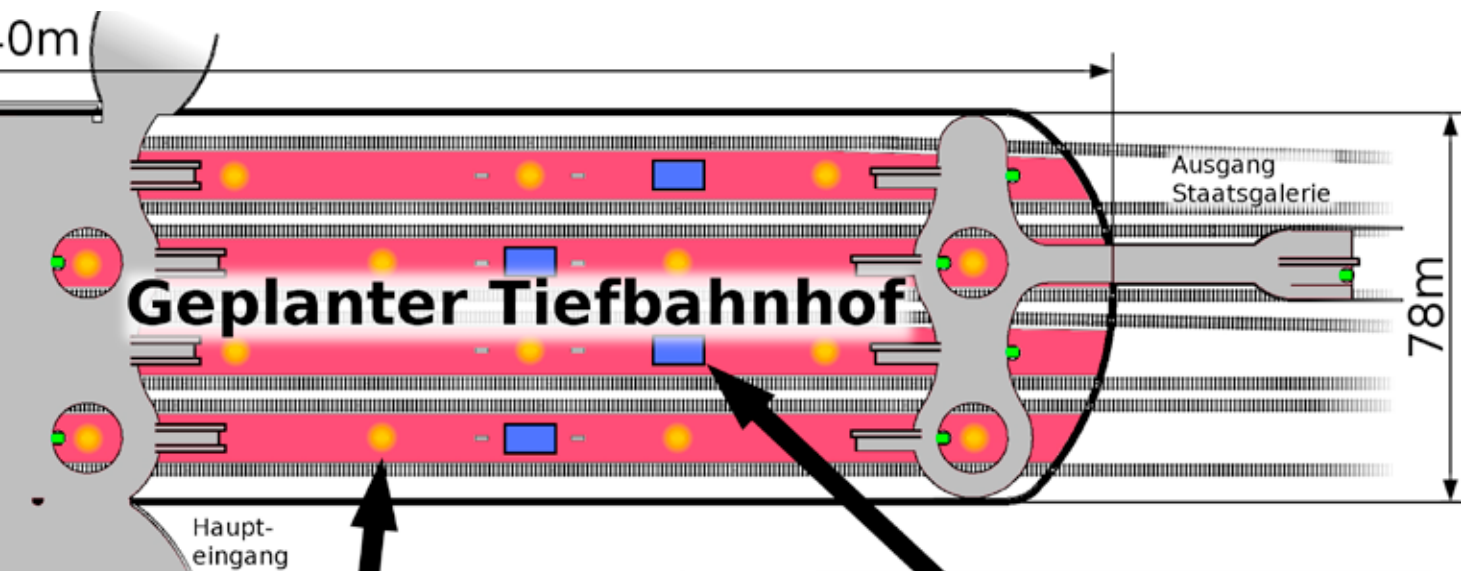


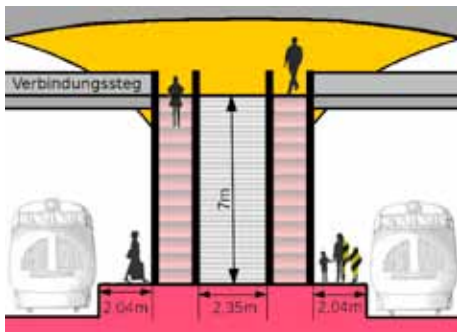
Aufzüge



Treppen







→ Fortsetzung von Seite 1

langen, um aus dem Bahnhof zu kommen. Über diese 2,35 Meter breiten und 7 Meter hohen Treppen müssen jeweils mehr als 1.000 Personen flüchten.

Loch an Loch: Die Verbindungsstege

Damit auch unter die Verbindungsstege Tageslicht gelangt, haben diese Stege Löcher mit fast 15 Metern Durchmesser. Sie verwandeln die Zugänge zu den Bahnsteigen in eine Slalomstrecke mit teilweise nur 7 bzw. 4,5 Meter Gangbreite. In diesen engen Bereichen enden die Rolltreppen und hier befinden sich auch die Eingänge der Aufzüge. Wartende an den Rolltreppen und vor den Aufzügen werden diese schmalen Stellen zusätzlich einengen.

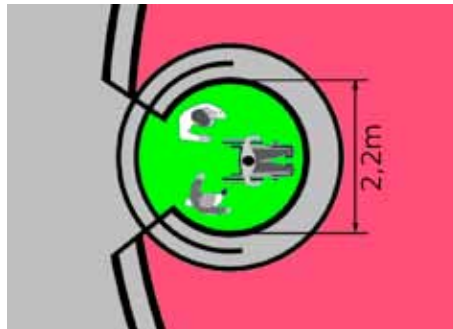
Aufzüge

Seit 2010 verbietet die »Euronorm 115 für Fahrtreppen« die Benutzung von Rolltreppen mit Kinderwagen. Auch Menschen mit Fahrrädern, Gepäckwagen und Rollatoren müssen die Aufzüge benutzen. Auf jedem Bahnsteig befinden sich nur drei Aufzüge, obwohl bis zum geplanten Eröffnungstermin jeder dritte Deutsche über 60 Jahre alt sein wird.

Die Aufzüge sind rund, haben einen Durchmesser von 2,2 Metern sowie eine Fläche von 3,8 Quadratmetern und sollen 10 Personen mit Reisegepäck fassen. Zwischen jedem Steg und jedem Bahnsteig gibt es nur einen Aufzug. Die Bahn unterstellt, dass in den Spitzenstunden überwiegend körperlich gesunde Berufspendler unterwegs sein werden, die nicht auf die Aufzüge angewiesen sind. Für den Rest wird es eng: Eine Person mit Rollator braucht schon einen halben Quadratmeter, ein Rollstuhl mehr als einen Quadratmeter. Auch Kinderwagen brauchen einen knappen Quadratmeter. Die meisten Fahrräder finden wegen ihrer Länge nur in der Mitte des Aufzugs Platz. Kombinationen aus Fahrrädern, Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen sind nur schwer realisierbar. Dies bedeutet, dass viele Fahrten nötig sind, bis alle ans Ziel gelangen.

Und die Aufzüge sind auch Fluchtwege! Im Ernstfall gibt es für behinderte Menschen keine Alternativen. Deshalb sollen die Aufzüge entgegen allen sonst geltenden Vorschriften und Gewohnheiten selbst im Brandfall in Betrieb bleiben. Fraglich ist auch, wie sichergestellt werden soll, dass die Aufzüge im Ernstfall nur für diejenigen reserviert sind, die darauf angewiesen sind. Schließlich sind die Aufzüge angesichts der Schlangen vor den Treppen auch für gesunde Menschen eine Fluchtmöglichkeit. Alte und Schwache können dabei leicht beiseitegedrängt werden.

Ob die Aufzüge als Teil des Brandschutzkonzepts überhaupt Bestand haben werden, ist fraglich. Der Stuttgarter Fernsehturm wurde jüngst genau aus diesem Grund gesperrt, obwohl man dort eine geordnete Flucht durch Aufzugführer sichergestellt hatte. Im Tiefbahnhof müssen die Flüchtenden sich selbst helfen, wenn z. B. Menschen in Panik die Aufzugtüren blockieren.

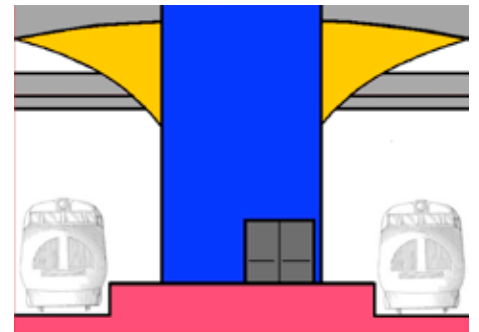


Zusätzliche Fluchttreppen

Brandschutzgutachter haben erkannt, dass die Fluchtwege entschieden zu schmal sind, um im Notfall die bis zu 16.000 Menschen, die sich gleichzeitig im Bahnhof befinden werden, schnell genug ins Freie zu bringen. Deshalb hat die Bahn zwei zusätzliche Treppenhäuser je Bahnsteig angekündigt. Diese sollen vom Bahnsteig direkt auf das 12 Meter (5 Stockwerke) höhere Dach des Bahnhofsgebäudes führen. Über die genauen Abmessungen und Standorte schweigt sich die Bahn bislang aus, aber vermutlich werden sie noch deutlich größer ausfallen als eingezeichnet (Abbildung oben rechts).

Auch den Nutzen dieser Lösung bezweifelt der von der Bahn beauftragte Sachverständige Dr. Stefan Gundel in einem Gutachten. Demnach wird die Evakuierung durch die zusätzlichen Treppenhäuser lediglich von 34 auf 32 Minuten verkürzt – angesichts der von der Bahn angestrebten Evakuierungszeit von 15 Minuten nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Und selbst diese 15 Minuten stellt der Gutachter infrage: »Grundsätzlich wird normativ bei Gebäuden von einer Evakuierungszeit von 2 Minuten, unter besonderen Bedingungen ggf. bis zu 8 Minuten, ausgegangen. Dagegen ergibt sich immer



noch eine Maximalzeit [...] bis zum Erreichen eines sicheren Bereichs von 32 Minuten.« Im Klartext: Die Evakuierung des Tiefbahnhofs dauert eine halbe Stunde länger als bei zeitgemäßen Gebäuden erlaubt.

Erweiterungen ausgeschlossen

Der Tiefbahnhof kann nicht vergrößert werden. Straßen, Klett-Passage, Landesbank, U-Bahn, S-Bahn und der Nesenbachdüker begrenzen das Gebäude auf allen Seiten. Sollte es seinen Aufgaben nicht gewachsen sein, dann wird es richtig teuer. Ein Parallelbetrieb von Kopf- und Tiefbahnhof wird für Bahnreisende und Pendler sehr unkomfortabel, weil der Tiefbahnhof den Rest des Bonatzbaus von den Kopfgleisen trennen wird.

Die Alternative gibt es schon

Pfeiler auf den Bahnsteigen, Aufzüge, Rolltreppen, Verbindungsstege, Fluchttreppen, Lichtaugen und Doppelbelegungen – all das sucht man im Kopfbahnhof vergeblich. Einfach, eben, barrierefrei und sicher erfüllt er tagtäglich seine Funktion und hat dabei auch noch Reserven. Die nicht mehr verwendeten Gepäckbahnsteige bieten Raum für Erweiterungen. Mit nur geringem Aufwand, wie einem etwas veränderten Gleisplan oder einer anderen Anordnung der Bahnsteige, kann die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs auf 72 Züge in der Stunde erweitert werden – und das bei größtmöglicher Sicherheit und bewährtem Komfort.

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.
Stichwort: Tunnelblick