

Ingenieure22 c/o Hans Heydemann, Weimarstr. 44, 70176 Stuttgart

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
z. Hd. Herrn Sturm
Geschäftsführung
Räpplenstr. 17
70191 STUTTGART

c/o
Dipl. Ing. Hans Heydemann
Weimarstr. 44
70176 Stuttgart
ibheydemann@gmx.de

Stuttgart, 10. Juli 2018

OFFENER BRIEF

Nachrichtlich: Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Stuttgart
Branddirektion Stuttgart, z.Hd. H. Dr. Knödler u. Heber
Verkehrsministerium BW, H. Minister W. Herrmann
Presseverteiler

Vorhaben Stuttgart21 / Einsichtnahme in Unterlagen der 1.700 Risiken
hier **Brandschutz**: Rauchableitung aus Tiefbahnsteighalle über die „Lichtaugen“

Sehr geehrter Herr Sturm,

der uns anlässlich der Einsichtnahme am 25.6.2018 nebst weiteren Unterlagen übergebene „Ausführungsplan“ als Schnittdarstellung durch die vorgesehenen „**Lichtaugen**“ mit Planungsstand 12.12.2017 bestätigt die Ihnen am 25.6.2018 vorgetragene Schlußfolgerung, daß diese zur **Rauchableitung aus der Tiefbahnsteighalle gänzlich ungeeignet** sind, wie im Anhang im einzelnen dargelegt und ausführlich begründet wird.

Es ist nicht vorstellbar, daß es für diese von ingenhoven architects allein nach gestalterischen Gesichtspunkten und **an allen Brandschutz-Anforderungen vorbei** entwickelte Lösung jemals eine **brandschutzrechtliche Zulassung** geben kann.

Allein schon daraus ergibt sich – zusätzlich zu weiteren Fehlern -, dass das vorliegende Brandschutzkonzept, aufgestellt von BPK, auch in der neuesten Fassung **fehlerhaft** und **nicht geeignet** ist, die festgelegten **Schutzziele** einer sicheren Rettung der von einem schweren **Brandereignis** in der Tiefbahnsteighalle betroffenen Menschen zu gewährleisten!. Das gilt im Übrigen und unabhängig davon erst recht bei einem schweren Brandereignis in einem der Zulauftunnel.

Der dem Brandschutzkonzept und somit der gesamten S21-Planung zugrundeliegende Grundgedanke einer **Rauchabdrängung** über Rauchabzugsöffnungen in den Lichtaugen mittels **maschineller Zuluft-Zufuhr** aus den Tunneln ist überdies ohnehin **untauglich**. Dies hatten wir Ihnen bereits am 25.6.2018 vorgetragen (u.a. Zeitverzögerung bis zu 20 Minuten, Nicht-Umkehrbarkeit der Luftförderung aus den Entrauchungsbauwerken, Schwallbauwerk SÜD zu klein für die Aufstellung der benötigten Großgebläse und Schalldämpfer, Nicht-Regelbarkeit der Luftströme wegen viel zu großer Totzeit u.a.m.). Die eingeblasene Luft – die ohnehin erst nach viel zu langer Zeit (bis zu 20 Minuten!) anstehen wird – entweicht durch alle vorhandenen Öffnungen und nicht nur über die dafür ohnehin **zu gering vorgesehenen Rauchabzugsöffnungen** der Lichtaugen. Dabei wird der Rauch mitgetragen – auch über die eigentlich rauchfrei zu haltenden Fluchtwege und deren Ausgänge ins Freie, was jedoch zwingend zu vermeiden ist.

Eine **sichere Entrauchung** der Tiefbahnsteighalle ist nur möglich mit **maschineller Absaugung**, wie Ihnen am 25.6.18 dargelegt und im Übrigen bereits 2012 von dem damals eingeschalteten Brandschutz-Gutachter Gruner-AG dringend nahegelegt wurde, s. Stellungnahme der Gruner AG an die DB PSU v. 20.9.2012.

Dies bedingt die Anordnung von **Absaugschächten** mit **Absaug-Gebläsen** und Schalldämpfern auf dem **Straßburger Platz**. Damit wäre eine gezielte, sofortige Rauch-Absaugung möglich unter Vermeidung der Mängel und Nachteile der vorgesehenen



Ingenieure 22

maschinellen Zuluft-Einführung, insbesondere auch die große Zeitverzögerung bis zu deren Wirksamwerden. Dafür ist das dünne Schalendach über der Tiefbahnsteighalle jedoch nicht ausgelegt und muss samt der Kelchstützen neu geplant werden.

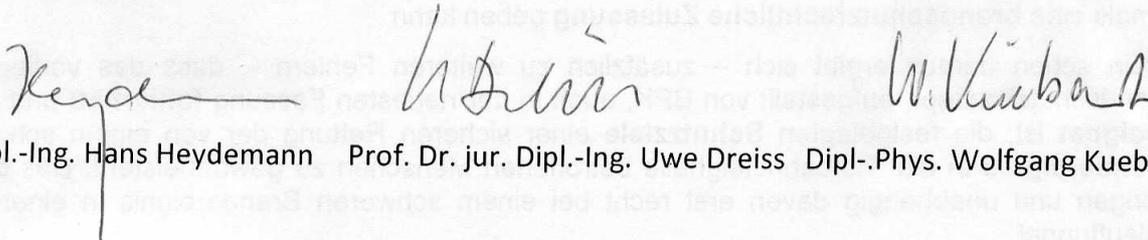
Um **weiteren Schaden zu vermeiden**, muss der **Weiterbau von S21** unverzüglich **gestoppt** und zunächst ein **taugliches, genehmigungsfähiges Brandschutzkonzept neu entwickelt** sowie die **Planung** entsprechend **überarbeitet** werden, auch wenn dies zu weiteren Bauzeitverzögerungen und weiter steigenden Baukosten führen wird. Doch ein Verschließen der Augen vor den aufgezeigten Brandschutz-Problemen und **Weiterbauen** mit einer falschen Planung wird **am Ende noch teurer** kommen und **noch viel länger dauern**, weil dann sehr **kostspielig geändert werden muß** – siehe Großflughafen BER Berlin.

Besser wäre es deshalb, gleich das vorliegende Alternativkonzept „Umstieg21“ aufzugreifen und umzusetzen mit einem modernisierten Kopfbahnhof unter bestmöglicher Umnutzung der bereits errichteten Bauteile, wodurch außerdem rd. 5 Mrd. € an Baukosten gegenüber dem Fertigbauen von „Stuttgart21“ eingespart werden können. Damit wären alle Mängel und Schwachpunkte des Vorhabens „Stuttgart21“ wie zu geringe Leistungsfähigkeit, gefährliche und unzulässige Bahnsteig-Gleisneigung, unzureichender Brandschutz, Schäden durch aufquellenden Anhydrid, Gefährdung des Mineralwassers u.a.m. beseitigt.

Sehr geehrter Herr Sturm, Sie tragen die Verantwortung für die Umsetzung des Vorhabens Stuttgart21 mit den aufgezeigten Risiken, die sich aus dem Weiterbau auf der vorliegenden fehlerhaften Planung ergeben.

Sie werden persönlich dafür einstehen müssen und können jetzt nicht mehr sagen, davon nichts gewußt zu haben.

Freundliche Grüße



Dipl.-Ing. Hans Heydemann Prof. Dr. jur. Dipl.-Ing. Uwe Dreiss Dipl.-Phys. Wolfgang Kuebart

Anlagen:

- Darlegung Brandschutzmängel / Rauchableitung aus Tiefbahnsteighalle über die „Lichtaugen“
- Teilschnitt Regel-Lichtauge