



**Immer präsent: Ein Informationsstand bleibt auch an demonstrationsfreien Tagen das dauerhafte Symbol für die Protestbewegung gegen Stuttgart 21**

Bahn ist also eine Evakuierung im Ernstfall nachgewiesen, sonst hätte das Amt keine Genehmigung ausgestellt.

**In diesem Zusammenhang** hat Attila Medgyesi allerdings noch ein zweites Problem ausgemacht:

„Bei unserem Kopfbahnhof kann der entstehende Rauch ungehindert abziehen. Was aber passiert im Brandfall in einem unterirdischen Bahnhof?“ Die Ingenieure und Techniker, die sich unter dem Namen und Motto „Ingenieure 22 – Ingenieure gegen S21“ zusammengeschlossen haben, äußern hier ebenfalls Bedenken. Hans Heydemann: „Der bei einem großen Brand entstehende giftige Rauch kann durch die wenigen Rauchabzugsöffnungen nur unzureichend abziehen.“

Der Rauch wird sich sehr schnell unter der Hallendecke ausbreiten und von oben her die Halle füllen. Eine Flucht auf die drei Querstege ist dann nur über die schmalen Treppen möglich. Dabei wird den Flüchtenden der Weg von der giftigen Qualmschicht abgeschnitten.“ Er hält das Evakuierungskonzept der Bahn bei einem großen Brandereignis für unzureichend; eine sichere Rettung aller Reisenden von den Bahnsteigen sei innerhalb der dafür verfügbaren Zeitspanne von höchstens zehn Minuten unmöglich. Das zugrunde liegende Gutachten der Bahn ist nach seiner Auffassung



**Wird es im Bahnhof Stuttgart 21 eng werden?: Die Gegner sind davon überzeugt**

schlicht unrealistisch.

**Ein besonderes Problem** sehen die Ingenieure dann, wenn in einem der Tunnel ein Zug in Brand gerät. „Die Fluchtröhren sind in einem Abstand von 500 Metern geplant. Wir haben berechnet, dass es nur fünf Minuten dauern wird, bis sich hier eine tödliche Rauchmenge angesammelt hat. Viel zu wenig Zeit für eine sichere Flucht! Im Fildertunnel wird das Befüllen der trockenen Löschwasserleitung alleine 40 Minuten dauern. Vorher kann mit dem Löschen gar nicht begonnen werden.“ Der Fildertunnel ist mit knapp zehn Kilometern Länge die längste Röhre des Projekts S21 und führt vom Hauptbahnhof in südöstlicher Richtung auf die rund 154 Meter höher gelegene Filderebene.

**Die Behauptung**, im Notfall könnte der

Tiefbahnhof ja auch über die beiden „Rettungszufahrten“ ebenerdig verlassen werden, lässt Heydemann nicht gelten. „Das hat Bahnvorstand Kefer nicht einmal bei der Schlichtung als Argument angeführt, als es um die Flucht- und Rettungsmöglichkeiten im Brand- und Katastrophenfall ging. Dazu müssten die Flüchtenden nämlich über das Gleisvorfeld in die Tunnel hinein bis zu besagter Rettungszufahrt eine Strecke von mehreren hundert Metern Länge bei bis zu fünf Prozent Steigung zurücklegen, entgegen etwaigem Zugverkehr oder einfahrenden Einsatzfahrzeugen der Rettungskräfte!“

## **PROBLEMZONE 2: Der neue Bahnhof hat abschüssige Bahnsteige und Gleise.**

Eigentlich hört sich der Längsneigungswinkel wenig dramatisch an: 1,5 Prozent. Was passiert, wenn eine Mutter mit Kinderwagen diesen kurz stehen lässt, um den Koffer in den Zug zu befördern? Hans Heydemann: „Wir haben

es ausprobiert. Bei diesem Neigungswinkel machen sich Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren selbstständig. Und da niemand an abschüssige Bahnsteige gewöhnt ist und die Neigung auch nicht sofort ins Auge fällt, werden auch die geplanten Hinweisschilder nicht helfen. Es wird kaum jemand daran denken, die Feststellbremsen zu betätigen.“

**Die drei mobilitätseingeschränkten** Menschen im Stuttgarter Bahnhofscafé schütteln die Köpfe. Attila