

Die Vortragsfolien Sicherheit_S21_K21 sind erarbeitet und gedacht als bildhafte Untermauerung des Vorgetragenen; von daher ist die Selbsterklärbarkeit der Darstellung nicht immer in vollem Umfang gegeben.

Zu Bild 7: Dies ist ein Teil-Längsschnitt durch den geplanten Tiefbahnhof im Bereich des Quersteiges B, der Hauptzugang zu den Bahnsteigen mit den Treppen- und Rolltreppenanlagen. Über diese muß jeder, der zum Zug will oder aus diesem aussteigen und in die Stadt will, hinauf oder hinunter, je nachdem - im Gegensatz zum heutigen Kopfbahnhof, wo alles eben und ohne Treppen möglich ist, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen, Gehbehinderte u.a.m.) eine große Erleichterung darstellt. Sicher sind bei S21 auch Aufzüge vorgesehen, je Bahnsteig und Quersteig nur einer! Wer darauf angewiesen ist, einen Aufzug zu benutzen, wird wissen, wieviel Wartezeit damit verloren geht. Auch zum Umsteigen muß man die bis zu 7,38 m hohen Treppen erst hinauf und am andern Bahnsteig dann wieder hinab - da bietet der bestehende ebene Kopfbahnhof einen erheblichen Vorteil. Diese Treppenblöcke stellen schon im Normalfall eine Engstelle dar, wenn während der Hauptverkehrszeit sehr viele Menschen gleichzeitig ein- oder aussteigen und von oder zu den Gleisen wollen, dies einmal wegen der recht schmalen vorgesehenen Treppenbreite von nur 2,35 m, zum andern wegen des Engpasses rechts und links des Treppenblockes von gerade mal 2,04 m verbleibender Breite bis zur Bahnsteigkante. Abzüglich des Sicherheitsabstandes von 80 cm bis zur "weißen Linie" verbleiben somit nur noch 1,24 m für den Strom der Reisenden vom oder in den Zug - genau dies soll ja mit "Engpaß light" in Lebensgröße vorgeführt und für jederman erfahrbar gemacht werden.

Zwar nicht mit Engpaß light; erfahrbar, wohl aber auf diesem **Bild 7** deutlich erkennbar ist auch die für einen Bahnhof gefährliche und nach EBO; (Eisenbahn-Betriebsordnung) gar nicht zulässige Längsneigung von 15,14 Promille bei S21, diese bedingt durch die Geländeverhältnisse und die Lage der zu querenden U- und S-Bahntunnel; das südliche Bahnsteigende liegt um 6 Meter tiefer als das nördliche! Gefährlich ist diese Neigung zum einen, weil etwa ein nicht mit Feststellbremse gesicherter Rollstuhl oder Kinderwagen auf dem geneigten Bahnsteig von selbst losrollen kann, wie durch Versuche nachgewiesen wurde. Bedeutsamer ist, daß ein Zug, der nicht durch die angelegte Feststellbremse gesichert wird, ebenfalls von selber losrollt und wegen des geringen Reibwiderstandes auf den Schienen sehr schnell hohe Geschwindigkeit aufnimmt und über das südliche Weichenfeld des geplanten Tiefbahnhofes rasen wird mit der Gefahr eines Zusammenstoßes mit einem entgegenkommenden Zug. Der Tiefbahnhof; wird deshalb auch kein Bahnhof sein, sondern nur noch eine Haltestelle; Kein einziger Bahnhof in Deutschland (und wohl in ganz Europa nicht!) weist eine solch große Neigung auf! Die Erlaubnis für diese um das sechsfach höhere Längsneigung war eine Ausnahmegenehmigung durch den Bundesverkehrsminister als sogen. Minister-Erlaubnis; Zur tödlichen Falle wird der Tiefbahnhof indessen im Fall eines großen Brandereignisses, weil der aufsteigende Rauch, der bekanntlich giftig ist und in kürzester Zeit tödlich wirkt, sich über den Quersteigen als den einzig möglichen Rettungswegen ausbreiten wird und so den nach oben Flüchtenden den Weg abschneidet! Dies ist sinnbildlich auf dem Längsschnitt dargestellt durch ein Feuer und der hellbraun dargestellten Rauchsicht, die sich zunächst unterhalb des Quersteiges, anschließend sehr schnell aber auch oberhalb von diesem ausbreiten wird, und zwar lt. Brandgutachten innerhalb von 3 Minuten! Dies trotz der Rauchabzugsöffnungen in den oberen Zipfeln der Lichttaugen;

Bei einem Brand können die Aufzüge aus Sicherheitsgründen nicht benutzt werden; für Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte udgl. gibt es dann im geplanten Tiefbahnhof keine Möglichkeit zu entkommen. Was sagt die Bahn dazu? Sie geht davon aus, daß andere Mitreisende im Rahmen der Hilfeleistungsverpflichtung gehbehinderte Personen bei der Rettung behilflich sind.;, sprich: diese die Treppen hochschleppen (sofern diese nicht schon zu stark verraucht sind!), siehe hierzu Bild 8. Die Bahn macht es sich da sehr einfach: mit einer Lautsprecher-Durchsage mit der Aufforderung zur Hilfeleistung ist es für sie getan; der Rest ist dann von der Allgemeinheit zu tragen!

Zu Bild 13: Dargestellt ist der geplante Tunnel-Querschnitt zu S21 mit dem seitlich angeordneten Fluchtsteig, der lt. Vorschrift 1,20 m breit sein soll was ohnehin schon fragwürdig und zu eng ist, um etwa die Reisenden eines vollbesetzten ICE, der im Tunnel stecken geblieben ist, halbwegs geordnet heraus in Sicherheit zu bringen. Die Breite dieses Fluchtweges; seitlich der Schienen ist zwar mit 1,20 m angegeben, tatsächlich nutzbar sind jedoch nur 80 cm davon, weil die Umrisse des Zuges bis zu 40 cm weit in diesen Fluchtweg; einschneiden (Sicherheitslinie 2,50 m aus Gleismitte).

Dies hat seinen Grund zum einen in vorspringenden Teilen am Wagen, z.B. offenstehenden Türen, vor allem aber den, daß die Wagen in den Kurven ja nach innen einschwenken und die Zulaufunnel zum geplanten Tiefbahnhof bestehen fast ausschließlich aus Kurven! Bei einem Brand wird der Tunnel zur unentrinnbar tödlichen Falle; dann wird so gut wie niemand lebend aus dem Tunnel herauskommen! Bricht hingegen ein Brand auf freier Strecke aus, werden die Folgen weit weniger dramatisch: so können die Reisenden zur Seite weg in Sicherheit gelangen, die Brandbekämpfung kann von allen Seiten erfolgen, Einsatzfahrzeuge können an die brandstelle vordringen, der Einsatz von Hubschraubern und Großgerät ist hier ohne weiteres möglich usw., was im Tunnel alles nicht geht! Der bestehende Stuttgarter Kopfbahnhof kommt mit nur 2 kurzen Tunnel von jeweils ein paar hundert Metern Länge in den Zulaufgleisen aus; bei S21 sind hingegen über 60 km Zulaufunnel vorgesehen, und der Tiefbahnhof ist ebenfalls eine Tunnelhalle! Da wird es nur eine Frage der Zeit sein, bis es dort zu einem solchen Ereignis kommt. Daß ein Zugbrand gar nicht so unwahrscheinlich ist, soll mit den Bildern der brennenden Züge gezeigt werden. Allein in den ersten 6 Monaten dieses Jahres hat es mindestens vier bekanntgewordene Zugbrände bei der DB gegeben, darunter den Brand eines ICE am 26.1.11 im HBF Mannheim sowie der Brand eines Regionalzuges im Berliner Ostbahnhof am 26.7.11, bei dem der Bahnhof vollständig geräumt werden mußte und der Verkehr mehrere Stunden unterbrochen war.

Zu Bild 14: Hier ist der zweigleisige bestehende S-Bahntunnel zum Flughafen dargestellt, der nach Vorstellung der Bahn zukünftig dann im sogenannten Mischverkehr; auch von ICE's befahren werden soll wofür er gar nicht gebaut worden ist! Die EBO (Eisenbahn-Betriebsordnung) läßt dies eigentlich nicht zu; deshalb hat der Bundesverkehrsminister hierfür eine Minister-Erlaubnis; eine Ausnahmegenehmigung erteilt. Der seitliche Steg im Tunnelquerschnitt hat nur 81 cm Breite, er war als Wartungssteg der Bahn gedacht, wird jetzt aber zum Fluch- und Rettungsweg; erklärt mehr geht nicht, weil Tunnel fertig! Da spielt dann die vorgeschriebene Mindestbreite von 1.20 m schon gar keine Rolle mehr. Rettung/Fluch der Reisenden? Noch schlechter als bei Bild 13 ausgeführt!

Zu Bild 15: Gezeigt sind hier die beiden nebeneinander verlaufenden eingleisigen Tunnelröhren, eine für den Hinverkehr, die andere für den Rückverkehr. Bei einem Ereignis in einer der beiden Tunnelröhren wird unterstellt, daß die jeweils andere nicht betroffen ist und als Flucht- und Rettungsweg zur Verfügung steht (daß dazu dann der Zugverkehr angehalten werden muß, steht auf einem anderen Blatt!). Um in die andere Tunnelöhre zu gelangen, sind alle 500 m sogenannte Querschläge; als Rettungsstollen vorgesehen (die Bahn wollte aus Kostengründen nur alle 1.000 m eine solche Querverbindung anlegen!). Diese Querstollen sind an beiden Enden mit gegeneinander verriegelten Türen zum Tunnel hin vorgesehen. Die aus dem einen Tunnel Flüchtenden sollen erst die Tür hinter sich schließen müssen, bevor sich die Tür in den anderen Tunnel öffnen läßt, so steht es im Planfeststellungsbeschluß. Begründung: auf diese Weise soll verhindert werden, daß Rauch und Brandgase in den anderen tunnel übertreten (Schleusen-Wirkung). Zu erwarten ist aber, daß bei einer größeren Menschenmenge in Panik diese das Schließen der Schleusentür verhindern wird (jeder will noch mit!) und dann die im Rettungsstollen auch nicht durchkommen, weil die vordere Tür in den anderen Tunnel gesperrt bleibt und sich nicht öffnen läßt, so daß am Ende alle umkommen werden! Die Pfeile bedeuten die Fluchtrichtung der Fliehenden.