

Pressemitteilung

Stuttgart, 28.7.2011

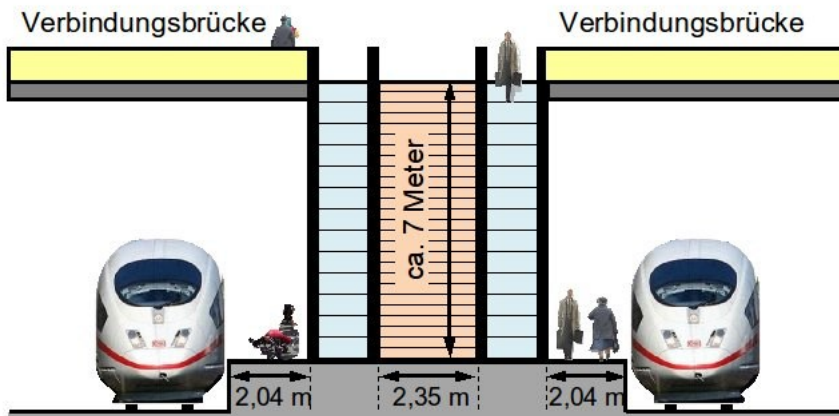
Stuttgart 21, ein Bahnhof mit Komfort und Sicherheit?

Der Spruch des sogenannten „Schlichters“ Heiner Geißler am 30.11.2010 zum Abschluss des Faktenchecks zum Großprojekt Stuttgart 21 beinhaltet verschiedene Forderungen, die von der Bahn zu erfüllen seien, damit der Bau von S21 zu befürworten sei.

Neben verschiedenen anderen Punkten lag Heiner Geißler am Herzen, dass der Bahnhof eine hinreichend größere Leistungsfähigkeit hat, als der bestehende Bahnhof und zwar in „guter Qualität“. Ebenso wichtig war ihm, dass die Sicherheit der Bahnbenutzer im Brandfall unstrittig gegeben ist, vor allem auch mit Blick auf Menschen mit Behinderungen und Familien mit Kindern.

Dass der geplante Tiefbahnhof ein Mindestmaß an verbesserten Verbindungen gegenüber dem heutigen Stand erzielen kann, wird in den nächsten Tagen intensiv über den sogenannten „Stresstest“ öffentlich diskutiert. Der Aspekt „Komfort der Reisenden auf den Bahnsteigen“ ist dabei unter den Tisch gefallen. Der heutige Bahnhof hat mit 8 Bahnsteigen eine Netto-Bahnsteigfläche entlang der Gleise von 21.700 m², der geplante Tiefbahnhof wird mit etwa 15.000 m² über etwa 30% weniger Bahnsteigfläche verfügen. Gleichzeitig sollen sich nach Möglichkeit deutlich mehr Menschen als heute über diese Flächen bewegt können. Im Gegensatz zur heutigen Situation sind in den kleineren Flächen auch noch erhebliche Treppenbauwerke notwendig, damit man einen Bahnsteigwechsel vornehmen oder den Bahnhof betreten oder verlassen kann.

Nachdem es schon heute bei verschiedenen Verbindungen ziemlich eng am Bahnhof zugeht, steht zu befürchten, dass es zukünftig schon im normalen Berufsverkehr so eng hergeht, dass von komfortablem Umsteigen nicht die Rede sein kann.



Diese These hat eine Arbeitsgruppe der Ingenieure und der Unternehmer gegen S21 vertieft untersucht. Einen ersten Ansatz hat die Gruppe „Engpass 21“ mit einem begehbaren Teilausschnitt der Bahnsteigflächen angefertigt. Unsere Gruppe hat mit einer hochaktuellen und fachlich anerkannten Simulationssoftware aus der Schweiz (SimWalk Transport) eine Untersuchung der Fahrgastströme am Computer vorgenommen. Unsere These war, dass es schon im normalen Bahnbetrieb beim Umsteigen zwischen mehreren attraktiven Verbindungen im Bereich der Treppen und Rolltreppen ein sehr unkomfortables Gedränge geben wird. Erst recht befürchtet unsere Gruppe dieses Gedränge aber im Falle einer kurzfristigen Räumung der Bahnhofshalle wie es beispielsweise durch eine brennende Lock der Fall wäre, wie am vergangenen Mittwoch im Bahnhof Berlin-Ost.

UNTERNEHMER GEGEN STUTTGART21



Solche Simulationen sind auf Grund der Vielzahl der eingehenden Parameter außerordentlich komplex und aufwändig. Der Zugang zu dringend benötigten Daten ist aktuell sehr schwierig und zäh.

Um ein Gefühl für die Richtigkeit unserer These zu bekommen, haben wir ein stark vereinfachtes Extrem-szenario angenommen, dass auch im Planfeststellungsbeschluss von 2005 so skizziert ist:

Die kurzfristige Räumung der gesamten Anlage, eine sogenannte „**Entfluchtung**“.

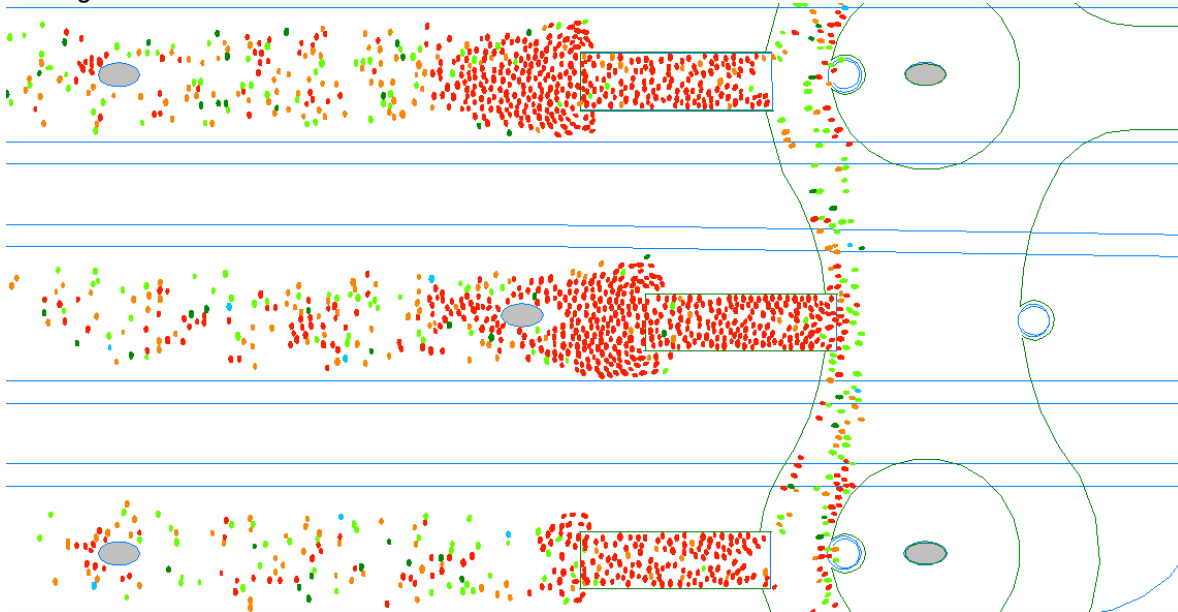
Um den Simulations- und Rechenaufwand in Grenzen zu halten, haben wir sehr stark vereinfachte Randbedingungen angenommen. Alle Vereinfachungen wirken zugunsten von S21.

- Bahnhofslayout gemäß Planfeststellungsbeschluss
- Wir gehen von der dort genannten Zahl von 16.100 Personen im Szenario aus, die sich im gesamten Bahnhof befinden, davon sind 13.000 Personen auf den Gleisen und in den Zügen. Die restlichen sind bereits auf der oberen Transferebene.
- Es fährt um 7:08 ein vollbesetzter, brennender Zug RE-D in den Bahnhof ein, alle Züge werden angehalten, weil der Strom abgeschaltet wird um Löschen zu können. Es befinden sich also insgesamt 9 Züge im Bahnhof, dazu noch die Wartenden, die eigentlich einsteigen wollten.
- Alle Rolltreppen werden angehalten und stehen als Treppen zur Verfügung, Aufzüge fallen aus. Die Treppenanlage ist in dieser ersten Berechnung als *eine* freie Treppe gerechnet worden.
- Wir verzichten bei der Simulation auf alle erschwerenden (realen) Randbedingungen:
 - Es gibt keine Möblierung auf den Bahnsteigen, außer den Säulen der Lichtaugen,
 - keine Rollstuhlfahrer und andere Behinderte,
 - keine Kinderwagen,
 - keine Koffer.
- Wir setzen ein normalverteiltes (Alter, Geschlecht), selbstlaufendes Publikum mit einer mittleren Bewegungsgeschwindigkeit von 1,34 Meter/s ein,
- **Wir kalkulieren keine Panik!**

UNTERNEHMER GEGEN STUTTGART 21

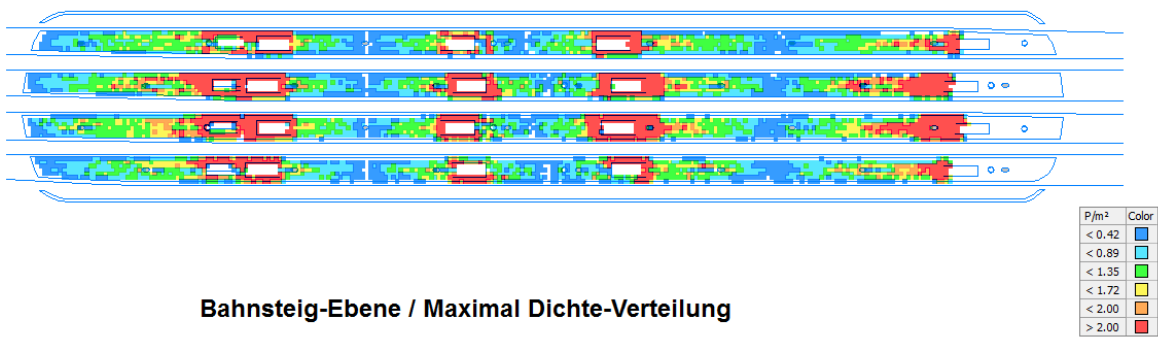


Bei der Simulation dieser „Entfluchtung“ werden schon in dieser ersten groben Näherung wie unter einem Brennglas offensichtliche Probleme deutlich:



- Es bilden sich um die Treppenanlagen große Menschentrauben, die sich durch den schlechten Abfluss vor den Treppen, den engen Platz zu den Bahngleisen und die Personen, die die Bewegungsrichtung ändern müssen, schnell vergrößern.
- Auch die Säulen der Lichttaugen wirken als Widerstand, vor dem sich Menschen stauen und drücken
- Die Menschenmengen erreichen eine solche Dichte, dass bei einzelnen Personen zu befürchten ist, dass sie auf die Gleise gedrängt werden

**Bahnhof Stuttgart 21
Entfluchtung 12'992 Personen**



Bahnsteig-Ebene / Maximal Dichte-Verteilung

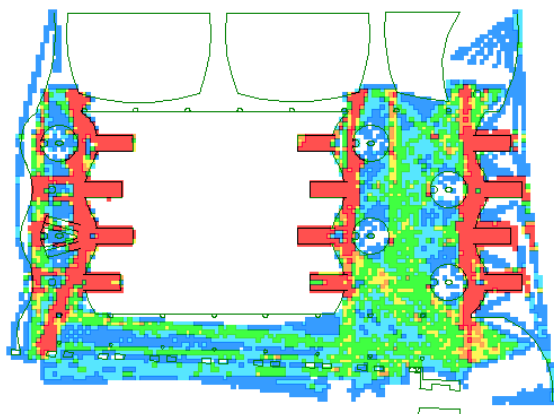
Auf den Bahnsteigen sammeln sich an allen Treppenbauwerken große Menschenmengen an. Diese Darstellung zeigt die Zonen höchster Dichte.

Nachdem diese Menschen über die Treppen auf die obere Transferebene gelangt sind, gibt es weitere Staumöglichkeiten, vor allem im Bereich des sogenannten „Steg A“ am linken Bildrand (Übergang zum

UNTERNEHMER GEGEN STUTTGART21

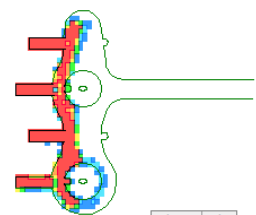


Parkhaus, Ausgang in den Bonatzbau). Erschwerend im Tagesbetrieb wird die Tatsache sein, dass über diesen Steg auch viele Menschen zusätzlich zu den Bahngleisen noch die S-Bahn-Station erreichen wollen. Auch im Bereich von „Steg C“ am rechten Bildrand bilden sich Zonen hoher Dichte, die noch genauer untersucht werden müssen.



Transfer-Ebene / Maximal Dichte-Verteilung

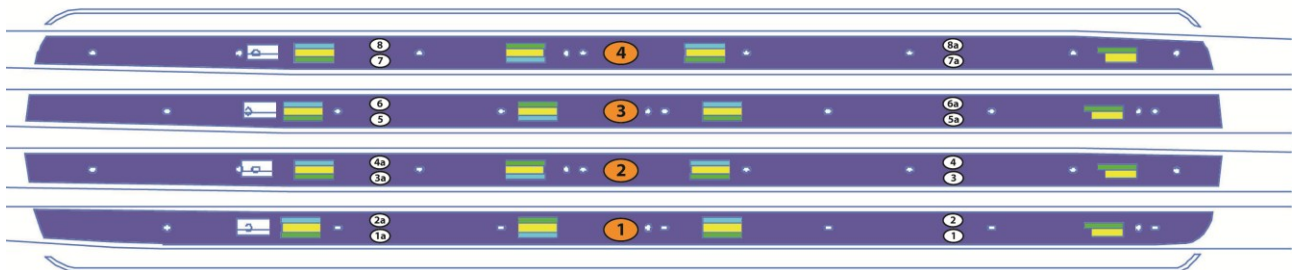
Bahnhof Stuttgart 21 Entfluchtung 12'992 Personen



P/m ²	Color
< 0.42	Blue
< 0.89	Light Blue
< 1.35	Green
< 1.72	Yellow
< 2.00	Orange
> 2.00	Red

Hier eine Legende des Bahnsteiglayouts, das wir zur einfacheren Identifizierung eingefärbt haben.

- 1a** Gleis
- 1** Bahnsteig
- absteigende Rolltreppe
- Fest-Treppe
- aufsteigende Rolltreppe



Für weitere Informationen und auch zu persönlichen Gesprächen stehen wir gerne zur Verfügung.

Ansprechpartner:

Unternehmer gegen Stuttgart 21: Stefan Krüger, Untere Gasse 13, 71739 Oberriexingen

Telefon +49 172 6036126, stefan.krueger@unternehmer-gegen-s21.de www.ugs21.de

Ingenieure22: Thilo Böhmer, +49 173 3121226, a_t_boehmer@hotmail.com