

Protokoll: Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrifts-Nr. 488 TOP: 1
Verhandlung	Drucksache: - GZ: -

Sitzungstermin:	22.10.2013
Sitzungsart:	öffentlich
Vorsitz:	BM Dr. Schairer
Berichterstattung:	Herr Bieger (Brandschutzexperte der DB AG)
Protokollführung:	Frau Faßnacht pö
Betreff:	Statusbericht Sicherheit und Rettungskonzept (Brandschutz) - mündlicher Bericht durch die Deutsche Bahn -

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang elektronisch hinterlegt. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

Im Anschluss an seine einleitenden Worte grundsätzlicher Art zu diesem wie auch dem nachfolgenden Tagesordnungspunkt (NNrn. 487 und 489) begrüßt BM Dr. Schairer die Herren Bieger und Dietrich und übergibt das Wort an Herrn Bieger.

Die Ausführungen von Herr Bieger erfolgen parallel zur Präsentation. Sie sind wiedergegeben im leicht überarbeiteten Wortlaut:

"Schönen Dank für die einleitenden Worte. Zuerst noch zu meiner Person. Ich bin der Brandschutzbeauftragte der DB und koordiniere gerade in Stuttgart die Brandschutzfragen. Was wir Ihnen heute vorstellen, ist der Sachstand. Zu den einzelnen Fragestellungen: Wir werden reden über den Bahnhof, viele Fragen zum Tunnel, die Sie kennen, zu der Entrauchungsanlage und selbstverständlich zum Schluss auch noch mal über das weitere Vorgehen. Denn am Ende der ganzen Besprechungen sind wir noch nicht.

Zunächst grundsätzlich noch einmal zum Sicherheitskonzept. Ich muss immer

wieder darauf hinweisen, was wir hier machen: Wir bauen hier ungefähr den 950. Tunnel der Deutschen Bahn AG. Es gibt also nicht nur Stuttgart 21, sondern alle Tunnel, die es in Deutschland gibt, das sind etwa 900 an der Zahl, ein Großteil davon neu, sind nach demselben Muster gemacht. Gleiches gilt für die Bahnhöfe. Und wir machen das nicht nur einsam und alleine mit einer deutschen Regelung, sondern viele dieser Regelungen - ich werde Ihnen das gleich noch zeigen - kommen von Europa her. Das, was hier gebaut wird, ist eine internationale Eisenbahnanlage. Und da gibt es auch Sicherheitsvorschriften. Diese Sicherheitsvorschriften, um die es im Einzelnen geht, zeige ich Ihnen gleich noch, sind nicht von der DB AG erfunden, sondern sind alle mit internationalen Expertengruppen und mit großer Beteiligung der Feuerwehren gelaufen. Gerade hier z. B. ein Regelwerk mit intensiver Beteiligung des Innenministeriums Baden-Württemberg.

Überall gilt ein vierstufiges Sicherheitskonzept, und das gilt also hier in Stuttgart genauso wie für andere Sachen auch. Zum Beispiel, und das ist ein ganz wichtiger Punkt, gibt es für Schienenfahrzeuge einen hohen Brandschutz, den es für Straßenfahrzeuge nicht gibt. So können Sie nicht sagen, im Straßentunnel wird dieses und jenes gemacht, wir müssen das Gleiche für den Eisenbahntunnel machen. Das gehört alles zusammen - ein vierstufiges Paket, bestehend aus der Innenanlage, den Fahrzeugen und dem Betrieb. Und alles zusammen gibt die notwendige Sicherheit in diesen vier Stufen.

Hier noch mal für Sie die Frage kurz dargestellt, welche Regelwerke gibt es dazu auf internationaler Ebene für Tunnel, für Bahnhöfe und auch für Schienenfahrzeuge. Also was in Deutschland an Schienenfahrzeugen fährt, egal ob das DB AG ist oder eines der 400 anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, ist diesen Brandschutznormen unterworfen. Und diese Brandschutznormen sind in den letzten Jahren stetig fortentwickelt worden. National gelten dazu, eben schon gesagt, auch Regelwerke, z. B. eine Richtlinie Eisenbahntunnel, die beim Eisenbahnbundesamt (EBA) zusammen mit 90 % Feuerwehrleuten, unter anderem der Beteiligung des Landes Baden-Württemberg, schon seit 1997 so geregelt sind, und viele Erkenntnisse schon aus den alten Planungen von Stuttgart 21 sind in diese Regelwerke eingeflossen. Das sind also die Grundlagen.

Wie sind jetzt die aktuellen Entwicklungen oder wie war es in der Vergangenheit, wie sieht es heute aus? Hier mal ein paar Werte. Was war alt, was hat sich eigentlich nicht wesentlich verändert? Was hat sich verändert? Warum gibt es überhaupt eine Veränderung in dem Brandschutzkonzept, denn es gab ja ein planfestgestelltes Konzept. Da gibt es einfach mehrere Punkte in den letzten Jahren. 2005 war die Planfeststellung für den Bahnhof, über den wir jetzt reden. Da hat es eine ganz wesentliche Veränderung gegeben: International und national hat man sich intensiv damit beschäftigt, wie sehen denn die Eingangsparameter, d. h. Brände, aus. Heute gibt es wesentlich bessere Simulationsmodelle und Branderkenntnisse - die ersten Versuche, die man dazu gemacht hat, waren Eureka-Versuche in Norwegen in den 90er-Jahren. Und da hat man mit heutigen Modellen festgestellt, dass sich das Brandverhalten doch anders darstellt, als man das vor 10 oder 15 Jahren noch gedacht hat. Im Ergebnis - Sie können das auch über Europa sehen, überall ziemlich gleich - sind die heutigen Eingangsparameter anders. Das heißt, wir haben jetzt hier nicht mehr 25 Megawatt (MW), sondern heute haben wir 53 MW als

Eingangsparemeter. Übrigens auch ein Wert, der nicht von der DB AG festgelegt wurde, sondern es gab ein fünfköpfiges Expertenteam, u. a. mit Herrn Prof. Dr. Wittbecker von der Bergischen Universität Wuppertal, Herrn Prof. Dr. Klingsch und anderen Experten aus dem Brandschutz, also keine Festlegung der DB AG. Im Ergebnis haben wir das so eingeführt.

Der zweite Wert ist die Anzahl der Reisenden. Da war es im Jahr 2005 so, dass ursprünglich bis 2003 hier immer festgelegt war eine Reisendenzahl auf der sicheren Seite von 10.120 Personen. Man hat sich dann im Jahr...

(laute, anhaltende Zwischenrufe, gefolgt vom Appell von BM Dr. Schairer, die Störungen zu unterlassen, und Erläuterungen entsprechend der Niederschrift Nr. 487)

Fortsetzung des Vortrags von Herrn Bieger:

Schönen Dank, also noch mal zu den Zahlen, zur Anzahl der Reisenden, die immer wieder zu Verwirrung führt. Ich versuche es noch mal, es waren im Jahr 2003 10.120 Reisende. Diese Zahl ist im Jahr 2003 auf 16.164 erhöht worden. In der Planfeststellung ist dann, das wurde in den letzten Wochen auch sehr viel diskutiert, etwas passiert, dass dort nur die 21 Minuten drin stehen. Und diese 21 Minuten beziehen sich auf eine Entfluchtungszeit für diese 10.120 Personen. Für 16.164 wären es mit den damaligen Maßnahmen 37 Minuten. Heute sind wir bei 16.164 Personen, die Zahl hat sich also nicht verändert. Wir sind mit den heutigen technischen Möglichkeiten, also mit diesen zusätzlichen Maßnahmen, die jetzt getroffen werden, im schlechtesten Fall bei 23 Minuten. Da wird der ganze Bahnhof evakuiert.

Ganz großer, ganz heftiger Unterschied, einfach durch die Fortentwicklung in den letzten Jahren ist die Frage der Entrauchung, die zusammenhängt auch mit der Entwicklung des Bemessungsbrandes. Ursprünglich wurde das mal angefangen mit 10 MW. Also heute 53 MW. Man hat seinerzeit Entrauchungsversuche gemacht mit Modellierung. Heute sind die Simulationsmodelle wesentlich besser, sodass also überhaupt keine Vergleichsmöglichkeit mehr besteht mit den damaligen Ansätzen, sondern heute liegen für jedes dieser Szenarien Detaildaten vor. Und deswegen kommt es da auch zu unterschiedlichen Werten.

Man kann also auch nicht, das ist die nächste Zahl, pauschal die heute schlechteste Zeit von 23 Minuten mit der damaligen Zeit vergleichen, sondern man kann nur dieses eine Szenario von damals vergleichen. Und wenn man das nimmt, so sind wir heute z. B. bei den 16.164 Personen bei dem Szenario beim Brandsteg B bei 14 Minuten Entfluchtungszeit. Also wesentlich besser als der alte Wert.

Wie sieht das aus? Noch mal hier, damals war das nur ein Szenario. Man hat sich danach intensiv noch beschäftigt, alle möglichen Szenarien untersucht, welche sind die relevanten. Und nach Expertenanalyse, also unabhängiger Gutachter immer, kam heraus, dass jetzt diese vier betrachtet werden müssten, und nicht mehr nur eins. Also ein ganz erheblicher Unterschied zu dem damaligen Bemessungskonzept. Und diese vier sind alle betrachtet worden. Im Ergebnis haben die dazu geführt, dass mit den ursprünglichen Maßnahmen alleine, d. h. mit den

Stegen und den Treppenaufgängen, das nicht mehr darstellbar war, also keine vernünftigen Entfluchtungszeiten. Und deswegen kam es zu den zusätzlichen Treppenhäusern. Hier auf der linken Seite können Sie eines sehen. Oder so sehen die im Einzelfall aus, ca. 10 m lang, 6 m breit und 11 m hoch. Übrigens sind Fluchttreppenhäuser übliche Maßnahmen in jedem Hochhaus oder so, gibt es überall.

Jetzt war die Frage, wo sind denn eigentlich die Knackpunkte? Und auch die, die wir gerade intensiv mit der Brandschutzdirektion, mit dem Regierungspräsidium Stuttgart, mit einem Arbeitskreis diskutieren, wo alle Beteiligten dabei sind, also sowohl das RP als auch die Feuerwehr Stuttgart und auch, je nach dem, bis nach Ulm. Die beteiligen wir ganz bewusst. Und wir möchten auch vorher eine Einigung erzielen gemeinsam, bevor dann die Genehmigung erfolgt. Einer der Punkte ist der, den ich eben schon dargestellt habe, das war nämlich die Frage 21 Minuten waren es damals. Da muss man sagen, nein, es waren damals 37 Minuten. Und wir haben diesen Puffer von 19 Minuten nicht, aber da sind wir derzeit dabei zu versuchen, diesen Wert noch mal zu verbessern.

Ein zweiter Punkt ist, dass man die Sicherheitsreserven weiter erhöht.

BM Dr. Schairer:

Herr Bieger, darf ich Sie kurz unterbrechen? Könnten Sie ein bisschen langsamer sprechen, weil, das sind Themen, die etwas schwierig zu verstehen sind. Wir sind Laien, insofern... Und die Abkürzungen vielleicht auch bitte erklären?

Herr Bieger:

Sie sind Laien, also noch mal von vorne. Wenn irgendeine Abkürzung nicht drinsteht, wir haben immer versucht, das vorher einmal auszuschreiben und danach ist das dann noch mal beschrieben. Also fragen Sie bitte immer sofort, die kann ich erklären.

Es geht bei einer der wesentlichen Fragen darum, dass früher, also in dem ersten Fall, in dem alten Brandschutzkonzept, Sicherheitsreserven zwischen Verrauchung und Entfluchtung von 19 Minuten waren. Wir müssen leider sagen, weil die Evakuierung für 16.164 Personen 37 Minuten gebraucht hat, war das nicht so. Es waren damals 3 Minuten Reserve noch drin. Wir haben das diskutiert und haben gesagt, trotzdem, wir versuchen jetzt gemeinsam noch mal, wie kann man den heutigen Wert noch verbessern? Eine Frage, die gleich kommt. Also das war meine Ausgangslage, eine der großen Fragen.

Der zweite Wunsch war der nach einem zeitlichen Puffer. Bei uns gibt es unterirdische Anlagen, die in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung - das meinen Sie wahrscheinlich, was ist BO StraB? Das ist die Betriebsordnung für Straßenbahnen und U-Bahnen. Und diese haben wir auch abgestimmt miteinander, die wird z. B. für S-Bahnen genauso angewandt. Da hatten wir auch mal eine gemeinsame Arbeitsgruppe auf verkehrsministerieller Ebene mit Feuerwehren, und da hat man sich nach langer Diskussion geeinigt, dass man eigentlich immer einen Puffer haben sollte, dass also immer zwischen der maximalen Entfluchtungszeit und

der Verrauchungszeit 10 Minuten Puffer sein sollen. Diesen Wert haben wir überall erreicht bis auf eine Ausnahme, und da wird derzeit eben noch mal mit einer Maßnahme, die ich Ihnen gleich noch erkläre, eine weitere Verbesserung des Wertes geprüft.

Kommen wir zum nächsten Punkt. Sie haben die Entwicklung der Werte gesehen: Die 53 MW hat sich erhöht, die 16.164 ist eine sehr hohe Personenzahl, das können wir auch belegen mit hoch konservativen Ansätzen, und da ist immer die Frage: Reicht das aus und wie ist die Wertigkeit? Auch da haben wir uns mehrfach zusammengesetzt, haben das diskutiert, werden auch noch mal mit Experten diskutieren und sagen noch mal mit Beleg, dass das auf der sicheren Seite ist.

Dann die Frage, wie ist diese Bahnhofsdecke innerhalb des Bahnhofs gestaltet? Kommt da dieselbe Temperaturkurve wie im Tunnel zur Anwendung? Ist das Bestandteil des Tunnels? Und da haben wir gesagt, ja, das ist im Sinne der Regelung ein Tunnel. Für den Standfestigkeitsnachweis wird die Decke genauso betrachtet wie ein Tunnel. Das ist ganz klar zugesagt.

Eine der nächsten Fragen, die war auch in dem Brandschutzkonzept drin, ist die Entrauchung. Sie erfolgt teilweise durch diese Lichtaugen auf dem Straßburger Platz. Da gibt es eine Aussage im Gutachten so. Die Frage ist, ist das tatsächlich so? Da gibt es umfangreiche Aussagen zu, und da hätten wir gerne noch eine Zweitbegutachtung. Haben wir gesagt, okay, wir machen jetzt auch noch mal eine Zweitbegutachtung und sogar eine Drittbegutachtung dazu, denn eine Zweitbegutachtung haben wir schon. Der Ersteller dieses Konzepts ist das Ingenieurbüro Prof. Klingsch. Der brandschutztechnische Gutachter ist ein Dr. Portz. Das heißt, wir machen jetzt noch eine dritte Maßnahme.

Genauso ist das mit den Ausführungen der Stege. Es gibt diese drei Stege im Bahnhof. Da war in dem ursprünglichen Konzept keine Brandschutzqualität da. Die Überlegung war folgendermaßen: Wenn es da drunter brennt, kann dieser Steg sowieso nicht für die Flucht genutzt werden. Und dann wird er auch von der Feuerwehr nicht genutzt. Wir haben das intensiv diskutiert und haben uns aber darauf geeinigt, dass da eine Verbesserung vorgenommen wird. Dieser Steg hat jetzt mindestens mal eine Qualität, dass er 30 Minuten einem Brand, der darunter wäre, standhält. Und wir versuchen, noch eine weitere Verbesserung herbeizuführen durch technische Maßnahmen.

Ein weiterer Punkt in der Planfeststellung war immer wieder das viel diskutierte Wasser, das ja eben eine Rolle spielt. In der Planfeststellung waren 400 Liter festgestellt. Wir haben das diskutiert und auch die Anfahrtsmöglichkeiten. Wir haben zugesagt, dass die Wasserversorgung verbessert wird. Es wird noch mal erhöht auf 800 Liter, was eine komplette Umplanung bedeutet. Wir haben auch noch mal die Hydrantenlage und alles verändert, sodass das dem Wunsch der Feuerwehr jetzt in den Planungen entspricht. Gleiches gilt für die Anfahrtsmöglichkeiten, die wurden noch mal diskutiert, insbesondere die Frage, wie komme ich auf dieses Dach drauf? Oder im Park, wo die ganze Wegesituation ja verändert wird, wie habe ich da eine Möglichkeit, besser, näher an die Anlage heranzukommen? Diese Anfahrtsmöglichkeiten werden auch noch mal diskutiert und verbessert.

Bei dem Tunnel - hier erst noch mal die Übersicht - muss man immer darauf hinweisen, wir haben es hier mit sogenannten sehr langen Tunneln zu tun, diese sind über 5 km lang. Das heißt, die Schienenfahrzeuge, die in Zukunft in der neuen Anlage fahren dürfen, müssen alle die höchste Brandschutzstufe haben, die man kennt: Brandschutzstufe 3. Da sind z. B. Lauffähigkeiten bis 20 Minuten und sogar 15 Minuten unter Vollbrand oder auch abgeschottete Einzelfahrzeuge. Das gehört alles mit dazu. Andere Fahrzeuge, also ein Großteil der Fahrzeuge, die heute fahren, die nicht diese Brandschutzbestimmungen erfüllen, dürfen da in Zukunft nicht mehr fahren. Das wird beaufsichtigt von der Aufsichtsbehörde. Und egal wer da fährt, auch wenn das Land z. B. den Nahverkehr ausschreibt, dann wird das eine Voraussetzung sein. Das ist vor Jahren schon mit dem Landes-Nahverkehrsverband diskutiert worden. Das entscheidet auch nicht die DB AG, meine Damen und Herren, sondern es ist eine Frage der Aufsichtsbehörden und des Betreibers, des Eisenbahnverkehrsunternehmers, der das eigenverantwortlich sicherstellen muss.

Ein Beispiel für die Feuerwehzufahrten. Zu den Diskussionen, die wir noch geführt haben, komme ich gleich. Derzeit sind diese ganzen Tunnelanlagen bis auf eine Ausnahme mit Straßenfahrzeugen befahrbar. Vor Jahren schon wurde hier gemeinsam festgelegt, das funktioniert immer so: Wenn es außerhalb des Bahnhofs in einem Tunnel brennt, wird immer die Gegenröhre für den sicheren Angriff genutzt. Und die Straßenfahrzeuge können da sowohl von den Portalen als auch von diesen zusätzlichen Zufahrten hineinfahren. Wir haben uns sehr frühzeitig geeinigt, dass man nicht durch den Bahnhof fährt.

Hier ein Beispiel mal dazu in der Ehmannastraße, Sie sehen auch da z. B., die wesentlichen Punkte in der Planfeststellung sind in dem Nordbereich, sowohl Richtung Bad Cannstatt als auch Richtung Feuerbach sind zwei zweigleisige einröhriige Abschnitte vorgesehen. Man hat übrigens in den 90er-Jahren mit den Feuerwehren zusammen diskutiert, ob alle Eisenbahntunnel in Zukunft für Straßenfahrzeuge befahrbar sein sollten. Man hatte sich geeinigt, dass das nur bei zwei getrennten Röhren der Fall sein soll. Trotzdem hatte man sich aus angriffstechnischen Gründen in Feuerbach dafür entschieden, das befahrbar zu machen. Aber beim Rosensteintunnel nicht. Einer der Hauptgründe war die nicht darstellbare Zufahrtsmöglichkeit vom Neckar über dieses Thema Neckarbrücke. Unabhängig davon, also wir haben das sehr umfassend diskutiert, und wir können das auch nicht darstellen. Trotzdem haben wir gesagt, wir setzen uns noch einmal zusammen und gucken, ob man die vorhandenen Portalzufahrtsmöglichkeiten auch noch weiter verbessern kann und die Aufstellmöglichkeiten, damit also dann der normale Angriff, wie das bei einem zweigleisigen einröhriigen Tunnel läuft, verbessert werden kann.

So ähnlich gilt das für die Entfluchtungssituation im Tunnel. Die wird immer wieder diskutiert. Gerade für Eisenbahntunnel sagt man international, der Brandschutz in Schienenfahrzeugen ist so hoch, die Ereigniswahrscheinlichkeit so gering, und es gibt so viele verschiedene Fahrzeuge, und es ist kein öffentlich zugänglicher Bereich, deswegen brauchen wir keine Evakuierung im Tunnel rechnerisch nachzuweisen wie im Bahnhof. Unabhängig davon haben wir trotzdem mit dem Arbeitskreis uns zusammengesetzt mit einem Gutachter, der schon mal einen ersten Entwurf gemacht hat, wie das tatsächlich aussieht, und solche Zahlen mal gebracht hat. Wir werden das noch mal weiter vertiefen zusammen mit der Arbeitsgruppe,

damit auch die Brandschutzexperten ein Gefühl dafür kriegen, wie das bei unterschiedlichen Zugtypen aussieht.

Was auch abgeändert wurde im Gegensatz zur Planfeststellung, es sind ja einige Jahre vergangen: Es ist heute grundsätzlich so, dass Busse im Evakuierungsfall in die Tunnelanlagen einfahren würden. In Stuttgart gibt es nur noch einen Bus mit 12 m Länge, das bedeutet umfangreiche Umplanungen, weil die bisherigen Tunnelanlagen dafür bisher nicht ausgelegt waren. Aber das ist alles in Auftrag gegeben und wird auch so vorgesehen, dass, egal ob das jetzt von der Ehmannstraße oder in die Zwischenangriffe hinein, Benzstraße oder Gott weiß wo, dass nicht nur die Feuerwehrfahrzeuge einfahren können, sondern auch Reisebusse zur Evakuierung.

Beim Thema Löschwasserversorgung sind wir immer noch im Dialog. Da geht es auch gar nicht darum, das muss ich mal wieder sagen, pauschal irgendwelche Dinge abzulehnen, es geht letztendlich darum, dass es das gemeinsame Ziel ist, wenn die Feuerwehr da ist, muss auch das Wasser da sein. Das ist die Lösung dazu. Und die ist nicht automatisch gegeben nach dem Motto, wenn du eine Nassleitung hast. Sondern Nassleitung, das muss man auch sehen, ist teilweise eine erhebliche Verteuerung der Anlage. Sondern es muss im Notfall funktionieren. Und es funktioniert bundesweit in allen möglichen Tunneln, wir nehmen gerade wieder eine Neubaustrecke in Betrieb mit sehr langen Tunnelanlagen in Thüringen, von Erfurt an nach Halle-Leipzig. Da sind dieselben Modelle drin, und da ist schon mit Erfolg erprobt und getestet. Und wir werden auch in den nächsten Tagen eine gemeinsame Sitzung wieder haben zum Thema Löschwasserversorgung im Tunnel.

Wie sieht das bei der Entrauchungsanlage aus? Da gibt es eine Änderung momentan in der Planung aufgrund der Betrachtung der einzelnen Ereignisse und Standorte. Wie viele das sind, sage ich Ihnen gleich noch mal. Im Gegensatz zur Planfeststellung sehen wir im Moment vor, eine vierte Entrauchungsanlage in Betrieb zu nehmen, um auch alle besprochenen Szenarien, hier ging es speziell um Brände auf der Nordseite des Bahnhofs, abdecken zu können. Und das sind dann auf der Nordseite die Heilbronner Straße und der Zwischenangriff Prag. Was ist da alles betrachtet worden? Um Ihnen mal die Dimensionen zu zeigen: Es ist von extern ein Gutachten ursprünglich mal aufgestellt von einem Institut namens IVI, zwischenzeitlich von einem Zweitgutachter HBI Haerter alles überprüft. Es sind 25 verschiedene Orte, die man als kritisch betrachtet hat, charakterisiert worden. Natürlich - übrigens gilt das überall - ist die besondere Strömungscharakteristik der Tallage in Stuttgart eingeflossen, die Wetterverhältnisse in Stuttgart, gleichermaßen für den Bahnhof. Da ist die Windrose, die es hier in Stuttgart gibt, für die Jahreslage genommen worden. Und man hat also etliche Varianten ausgesucht mit Toren im Tunnel etc. Das Ergebnis ist eben im Moment, dass es wahrscheinlich zu einer vierten Entrauchungsanlage führen wird. Wie das weitergeht, sagen wir Ihnen gleich noch.

Hier mal ein Beispiel, wie das läuft. Also jeder Abschnitt ist betrachtet worden. Und immer dann, wenn in einem zweiröhriigen Abschnitt etwas ist, wird natürlich auch sichergestellt, dass die parallele Röhre, durch die die Feuerwehr angreift und die als Rettungsweg gilt, auch freigehalten wird durch die Entrauchungsanlage. Das Ganze ist hier nur notwendig, darauf muss ich immer wieder hinweisen, weil diese Röhren

nicht durchgängig einröhrig eingleisig sind, sondern weil man aus Platzspargründen auch innerhalb der Talkesselsituation in dem Tunnel selber sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite des Bahnhofs zunächst die Situation hat: eine Röhre, aber mit zwei Gleisen. Und innerhalb des Berges verzweigen die auf zwei einzelne Röhren, kommen dann wieder im Berg zusammen. Und das macht die Situation schwierig, d. h. deswegen wird durch die Entrauchungsanlage dort verhindert, dass also auch in so einem Brandfall ein Überströmen des Rauches in die jeweils andere Röhre verhindert werden kann. Zusätzlich kommt hinzu, dass diese Entrauchungsanlage, die im Tunnel ist, auch die Entrauchung im Bahnhof sicherstellt. Auch das sind drei zusätzliche Szenarien.

Da die aerodynamischen Dinge nicht so ganz einfach sind, das ist auch nicht etwas, was normalerweise ein Brandschutzgutachter so ohne Weiteres beherrscht, deswegen - ich hatte Ihnen gesagt, ein Gutachten gab es schon, es gibt auch keine Diskussion, die gab es - wird selbstverständlich auch im Tunnel der 53 MW-Brand angenommen. Also nicht, das war mal berechnet worden, der 25 MW-Brand. Und man hat also jetzt ein machbares Konzept, von einem Gutachter erstellt, es ist unter 11 Varianten eine Version ausgesucht worden. Und diese Version wird jetzt noch von einem Zweitgutachter wieder geprüft werden. Wer das ist, kann ich noch nicht sagen. Wir haben Vorschläge gemacht an das EBA, die liegen dort vor. Und letztendlich wird entschieden, wer das macht. Und erst, wenn das wieder gutachterlich bestätigt worden ist von einem Zweitgutachter, dann würde das bautechnisch so umgesetzt werden.

Wie ist das weitere Vorgehen? Momentan laufen hier die Abstimmungsprozesse. Wir haben regelmäßige Absprachen mit dem Arbeitskreis Brandschutz unter Leitung des RP Stuttgart. Wir haben natürlich auch regelmäßige Gespräche mit dem EBA dazu. Und was Sie in der mittleren Sache sehen, das ist noch mal wichtig, das sind also jetzt drei ergänzende Gutachten, die ursprünglich nicht vorgesehen waren. Wir werden also diesen Entwurf des Konzeptes, der jetzt vorliegt, unabhängig von der notwendigen Begutachtung durch den EBA-Prüfer Dr. Portz, noch mal einer unabhängigen Bewertung durch ein anerkanntes Brandschutzbüro unterziehen lassen. Dieser Auftrag ist bereits erteilt. Gleiches gilt dann auch für die Verrauchungssimulation des Hauptbahnhofs. Hier wird es also auch eine Zweitbegutachtung geben.

Das Dritte ist, die Entrauchungssituation für die Gesamtanlage, sprich Tunnel und Bahnhof, wird auch noch mal einer endgültigen unabhängigen Begutachtung unterzogen. Und diese Ergebnisse werden dann wieder nach Absprache mit dem Arbeitskreis Brandschutz und bei Akzeptanz eingehen in die Brandschutzkonzepte, sodass diese Zielvorgaben, wie zu Anfang gesagt, unabhängig von den erhöhten Werten trotzdem noch eine Sicherheitsreserve von 10 % erreichen werden. Also dass die Feuerwehr bestätigt, jawohl, unter den Bedingungen können wir den Einsatz fahren, dass das alles sichergestellt ist. Unabhängig davon gibt es noch einen weiteren Punkt, also Anpassung der Konzepte. Sehen Sie hier, es gibt deren drei. Und dann wird das Buch zusammengetragen und beim Eisenbahnbundesamt abgeliefert.

Unabhängig von dem Ganzen läuft mit Genehmigung des EBA ein weiterer Prozess. Im Gegensatz zum Straßenverkehr oder zu Gebäuden muss, unabhängig von den

Prozessen, die jetzt laufen, bei jeder Eisenbahnanlage überprüft werden nach EU-Regeln: Ist diese Eisenbahnanlage sicher zu betreiben? Und das ist Risikoakzeptanz. Dafür haben wir eine zusätzliche Arbeitsgruppe speziell für den Bahnhof eingerichtet, auch mit externen Beteiligten, ganz bewusst, also dass das nicht die DB AG alleine macht. In dieser Arbeitsgruppe sitze ich jetzt momentan mit dabei bei der Bewertung. Wir haben die Systembeschreibung fertig, wir sind bei der Gefährdungsanalyse. Und da sitzt ein anerkannter Brandschutzexperte, Herr Prof. Dr. Hosser, mit dabei, und von der Gruner AG auch der Herr Kasburg. Die Gruner AG ist dem einen oder anderen ja hier bekannt. Und der ist also auch mit dabei, um also auch noch mal zu bestätigen bei dem Ganzen, unabhängig: Ist das richtig, was da gemacht wird? Sind die Szenarien richtig? Ist die Vorgehensweise richtig? Sodass, unabhängig von dem, was wir hier zusammen mit den Feuerwehren und dem Arbeitskreis machen, auch noch eine Viertbeurteilung quasi vorliegt und das dann abgegeben werden kann.

Gut. Das war im Schnelldurchgang, wo wir da momentan stehen. Ich stehe für Fragen zur Verfügung."

Herr Dietrich informiert, die gezeigte Präsentation werde spätestens um 16:00 Uhr des heutigen Tages ins Netz gestellt und stehe der Öffentlichkeit damit zur Verfügung.

Auf Wunsch von StR Pätzold (90/GRÜNE) nimmt anschließend Herr Knödler (Branddir) zu den Ausführungen Stellung. Auch seine Stellungnahme ist wiedergegeben im leicht überarbeiteten Wortlaut:

"Ich möchte noch einmal an die Geschichte erinnern, wir sind ja seit vielen Jahren, Jahrzehnten hätte ich fast schon gesagt, an diesem Projekt beteiligt, und wir haben uns immer intensiv bemüht, für die Bürgerinnen und Bürger, die diese Anlage nutzen oder in dieser Anlage tätig sind, die Sicherheit zu überprüfen. Ich bin froh, dass Herr Bieger, wie soll ich sagen, ein alter Weggefährte von mir, jetzt auf der letzten Dekade sozusagen, brandschutztechnisch aufgesprungen ist und mit uns gemeinsam und durch gute Gespräche im Arbeitskreis Brandschutz all die kritischen Fragen erörtert, die wir stellen können. Es sind ja im Prinzip drei Schwerpunkte gewesen.

Für uns war erst einmal die **Selbstrettung** das Entscheidende: Wie kommen die Menschen aus diesen Gebäudeanlagen ins Freie? Das gilt für Tunnelsysteme genauso wie für den Hauptbahnhof. Aber auch dort, wo andere rausrennen, rennen wir ja rein und versuchen natürlich auch noch, eine sogenannte **Fremdrettung** durchzuführen. Auch dafür müssen gewisse Kriterien erfüllt sein.

Und der dritte Punkt, meine Damen und Herren, der ist besonders schwierig. Es wird Ihnen ja auch aufgefallen sein an den Folien von Herrn Bieger, dass viele Dinge hier nur im sog. **Simulationsprozess** im Prinzip erörtert werden können. Wir können diese Dinge ja nicht vorher bauen, in der Praxis umsetzen und sagen: "funktioniert" oder "funktioniert nicht". Und da kann man natürlich, das sage ich jetzt ganz deutlich, an verschiedenen Stellen etwas akzeptieren, was auf dem Tisch liegt, und

sagen "Ja, ich akzeptiere die Simulation". Welcher mathematische Algorithmus hinter einer solchen Simulation allerdings steckt, das entzieht sich uns. Oder wir glauben auch das, was im Prinzip in den entsprechenden Gutachten steht. Und deshalb haben wir auch an manchen Stellen etwas tiefer hineingeschaut und, das möchte ich so als Ergebnis sagen - der Herr Bieger hat das auch vorgestellt - und gesagt: Lieber Herr Bieger, uns ist das an mancher Stelle in der Simulation einfach zu dünn.

Wenn Sie eine Bernoullie rechnen zum Beispiel, also eine Verengung in einem Strom, so etwas haben wir ja in einem Menschenstrom auf dem Stuttgarter Hauptbahnhof, dann muss ich den auch rechnen können, wenn sich die Menschen atypisch verhalten, wenn sich Menschen mit Gepäckstücken verhalten: Wie kommen diese über die Treppenträume, über die Rolltreppen, über das Gehverhalten ins Freie? Wenn Sie da mal tiefer einsteigen, dann werden Sie relativ schnell merken, dass Sie die Simulationen auf der einen oder auf der anderen Seite relativ wunderbar ziehen und dehnen können. Sie können nämlich nebeneinander gehen, Sie können versetzt gehen, Sie können hintereinander gehen. Und je nach dem, wie das Gehverhalten in der Simulation angegeben ist, kriegen Sie Werte heraus, die um gut und gerne 20, 30, 40 % unterschiedlich sind.

Deshalb habe ich Herrn Bieger nochmals gebeten, ein Zweitgutachten zu beauftragen, damit wir klare Erkenntnis haben, damit diese Entfluchtungskonzepte aus dem Bahnhof, ich sage es ganz deutlich, auch erfüllt sind. Das heißt, wenn der Rauch so ist, dass Menschen noch frei ins Freie gehen können, dann muss der letzte draußen sein, dann müssen alle draußen sein, bis der Rauch im Prinzip "die Schotten dicht macht". Und das will ich vernünftig gutachterlich nachgewiesen haben, und da lege ich auch den Finger in die Wunde und bleibe dort ziemlich hart am Ball, bis mir das ein Gutachter nachgewiesen hat. Es kommt nicht von ungefähr, dass der Chemie-Nobelpreis aktuell für Simulationen hauptsächlich vergeben wurde. Aber der wesentliche Unterschied zwischen der Simulationsrechnung in der Chemie ist, dass Sie die 20 Aminosäuren alle kennen und die Eigenschaften dieser 20 Aminosäuren genau in den Proteinen bestimmen können. Deshalb sind diese Simulationen relativ eindeutig zu machen. Die Menschen und ihr Verhalten auf den Bahnhöfen einzuschätzen, ist ungleich schwerer und muss deshalb auch einer kritischen Prüfung unsererseits immer wieder unterzogen werden.

Alles zusammen - Selbstrettung, Fremdrettung und wie geht der Rauch ins Freie - haben wir versucht, in der Arbeitsgemeinschaft mit Herrn Bieger zu erörtern. Wenn Sie aufmerksam seinem Vortrag gefolgt sind, es sind viele Punkte abschließend noch nicht geklärt, sondern bedürfen einer weitergehenden Prüfung. Und wir werden uns auch in dieser weitergehenden Prüfung sehr intensiv mit diesen Ergebnissen beschäftigen. Das ist unsere Aufgabe als Fachamt. BM Dr. Schairer hat es ja eingangs gesagt: Wir stellen hier nur als Träger die öffentlichen Belange sicher, und das tun wir mit dem gesamten Team. Vielen Dank."

Die Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen danken für diese Informationen.

StR Pätzold verweist darauf, dass die geänderten Vorgaben aus neu gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnissen resultieren. Da die Bahn den Anspruch erhebe, einen Bahnhof zu bauen, der den neuesten Erkenntnissen und Vorschriften

entspricht, habe sie folglich diese Vorgaben zu erfüllen. In vielen Punkten stehe die Bahn noch in der Überprüfungsphase, wobei nach deren Zeitplan das Brandschutzkonzept im April 2014 dem EBA vorgelegt werden soll in der Hoffnung, bis Juni 2014 eine Freigabe dafür zu bekommen, sodass anschließend mit dem Bau begonnen werden kann. Vergabe, Bau usw. könnten somit erst im Juli 2014 starten, sodass sich die Frage stelle, ob dies zu einer weiteren Verzögerung insgesamt führt. Die Belange des Brandschutzes müssten sowohl bei der Planung als auch bei der Ausschreibung usw. Berücksichtigung finden.

Nach seinem Verständnis sind die zusätzlichen Treppenhäuser jetzt zu festen Elementen geworden, woraus die Frage resultiere, welche Auswirkungen diese Treppenhäuser auf die Flächen der Bahnsteige haben. Er geht davon aus, dass diese Auswirkungen ebenfalls Eingang in die Simulationen finden werden. Hinsichtlich der Vorgaben fragt er, ob bei der Zusammensetzung der Personengruppen darauf geachtet wurde, dass diese dem Querschnitt der Bahnreisenden entspricht, welche maximale Personendichte angenommen wurde und wie die Entrauchung innerhalb des Bahnhofs im Bereich der Dächer erreicht werden soll.

StR Kotz (CDU) hebt hervor, dass dieses Projekt in den Grundzügen seiner Planung zu Zeiten erfolgt ist, als die Anforderungen noch nicht so hoch waren, und dass folglich entsprechend den heutigen höheren Anforderungen eine Umplanung erforderlich ist - was wiederum umfangreiche und gründliche Diskussionen und Abstimmungen voraussetze. Er ist froh, dabei auf computergestützte Simulationen zurückgreifen zu können und nicht auf wirkliche Brandfälle.

Als gewähltem Stadtrat und als Laie beim Thema Brandschutz stelle sich ihm die Situation so dar, dass er die Stellungnahmen anhören und auf Plausibilität hin beurteilen könne. Eine abschließende Bewertung im Hinblick auf Angemessenheit und Vollständigkeit usw. könne er jedoch nicht treffen, sondern er müsse sich auf die Aussagen der Experten verlassen. Der Gemeinderat sei jedoch auch nicht das Organ für diese abschließende Bewertung, sondern dafür gebe es die Genehmigungsbehörde, das EBA, welches bundesweit derartige Fragen prüft. Er verlasse sich darauf, dass das, was das EBA genehmigt, sämtliche Anforderungen erfüllt. Auch die Branddirektion als Trägerin öffentlicher Belange werde gehört, jedoch treffe auch über deren Bedenken letztendlich das Eisenbahnbundesamt die Entscheidung. In diesen Rahmen gehöre auch die heutige Beratung eingeordnet. Nichtsdestotrotz bittet er beide Seiten, intensiv und mit Nachdruck - auch was den zeitlichen Aspekt angeht - an den ungeklärten Punkten weiterzuarbeiten.

Auch StRin Dr. Blind (SPD) bestätigt, die Stadträtinnen und Stadträte seien bei Detailfragen von Bürgern zu Fragen des Brandschutzes oft überfordert, weshalb es wichtig sei, über den aktuellen Sachstand informiert zu werden. Erneut habe man gesehen, wie komplex das Thema ist und wie sorgfältig die Prüfung der einzelnen Fragen erfolgt. Ihre Fraktion freue sich über die erreichten Verbesserungen, wie z. B. die dramatische Verkürzung der Evakuierungszeit gegenüber 2005, die Verdoppelung der Löschwassermenge, die Prüfung einer vierten Entrauchungsanlage und die Beauftragung weiterer Gutachten. Natürlich entscheide am Ende das EBA - und nicht der Gemeinderat - auf der Grundlage der Gutachten und Expertenmeinungen darüber, ob die Genehmigungsfähigkeit gegeben ist.

Viele Punkte der Präsentation seien bereits in der öffentlichen Diskussion, so StR Conz (FDP), dennoch sei "ein erhellendes Licht auf die eine oder andere Situation gefallen". Er schließt sich den Aussagen seiner Vorredner in Bezug auf die Sachkenntnis zu Brandschutzfragen und was die Genehmigungsbehörde betrifft an. Nach seinem durchweg positiven Eindruck setzen sich sehr viele, sehr professionelle Menschen auf hohem fachlichem Niveau mit dem Brandschutz auseinander, um diesen im Katastrophenfall zu gewährleisten.

Der Stadtrat zweifelt stark daran, dass die Anzahl von 10.000 Reisenden, die sich gleichzeitig im Bahnhof befinden, aktuell erreicht wird - geschweige denn 16.000 Reisende, von denen die Bahn nach den neuen Vorgaben auszugehen hat. Er erkundigt sich nach der maximalen Anzahl der tatsächlich sich im Bahnhof befindenden Menschen und glaubt, dass in den Berechnungen für jeden augenscheinlich Reserven eingerechnet sind, auch wenn die neuen Vorgaben natürlich in die Simulation einfließen müssen. Verbesserungen gebe es außerdem beim Thema Löschwasser. Diesbezüglich bittet er um eine Bewertung der Branddirektion. Er wünscht dem Projekt Stuttgart 21, dass es gelingt, die Baumaßnahmen Mitte 2014 aufzunehmen, da weitere Verzögerungen zu noch höheren Kosten führen.

An die Vorstellung einer unvollständigen Personenstromanalyse im letzten Jahr erinnert StR Stocker (SÖS und LINKE). Damals sei nicht vorgestellt worden, welche Qualität die Personenströme haben "an den Treppen plus Rolltreppen vorbei". Heute wisse er, dass diese Darstellung, wäre sie vollständig gewesen, erhebliches Staunen im UTA ausgelöst hätte. Damals seien Qualitätsstufen erreicht worden von C, D und F. Hätte man damals das Gesamte betrachtet, so wäre man überall auf Qualitätsstufen von D und E an den komplexen Treppen und Rolltreppen gekommen. Rückfragen in diesem Zusammenhang könne Herr Engelhardt, der im Sitzungssaal anwesend sei, gerne beantworten.

Die heute für die Personenstromanalyse vorhandenen Fluchttreppenhäuser auf den Bahnsteigen seien nicht beantragt worden und folglich auch nicht genehmigt. Er habe angesichts ihrer Dimension erhebliche Zweifel, ob der Abstand zwischen Treppenhaukante und der Sicherheitslinie zum Bahnsteig ausreichend ist. Dankbar wäre er für die Nennung genauer Zahlen. Viel wesentlicher sei aber, dass eine vollständig neue Personenstromanalyse gemacht werden muss, weil auf den Bahnsteigen diese acht neuen Treppenhäuser dazugekommen sind.

Eine Antwort wünscht er auch auf die Fragen: "Wie weit sind die Grundlagen dieser Simulation mit der Branddirektion abgestimmt?" und "Sind die Grundlagen, die Voraussetzungen, die Eingangszahlen der Simulation so gewählt worden, dass das gewünschte Ergebnis herauskommt?"

Ganz hellhörig werde er, was die brandsicheren Aufzüge insbesondere beim neuen Filderbahnhof betrifft. In jedem ihm bekannten Aufzug hänge ein Schild "Im Brandfall nicht benutzen!" Er geht davon aus, dass diese Aufzüge einen Überdruck haben, um brandsicher zu sein, was wiederum die Frage aufwerfe, wie man dann in den Aufzug gelangt. Dies gelte insbesondere für Personen, die unbeweglicher sind als andere, wie z. B. Rollstuhlfahrer, Menschen mit Rollator usw. Er bittet zu

erklären, wie solche brandsicheren Aufzüge funktionieren.

Ein entscheidendes Kriterium bei Simulationen sei die Zahl von Personen, die gerettet werden müssen. Hinzu komme die Frage, welche Brandlast kann sich entwickeln und welche baulichen Voraussetzungen liegen vor. Nach Aussage von Herr Engelhardt wurde bezüglich der Personenzahl falsch gerechnet. Er bittet den Sitzungsleiter darum, Herrn Engelhardt Gelegenheit zu geben, seine Überlegungen darzustellen.

Darüber hinaus fragt der Stadtrat nach den Nassleitungen, welche laut einem Zeitungsartikel von der Bahn bereits zugesagt waren. Jetzt wiederum höre er, dies sei einer der Punkte, mit denen es einen Diskurs gebe zwischen Bahn und Branddirektion. Er könne nicht verstehen, dass dieser Punkt noch nicht vom Tisch ist, zumal diese Maßnahme nicht so teuer sein könne, dass sie zum finanziellen Aus des Projekts führen würde. Mit der jetzigen Lösung würde es 45 Minuten dauern, bis das Löschwasser in der Mitte des Filderaufstiegstunnels ankommt.

Auch vermisse er eine Aussage hinsichtlich des einröhrigen Abschnitts im Rosensteintunnel, mit welchem die Branddirektion ebenfalls große Probleme habe. Dennoch bleibe er zuversichtlich, dass die Branddirektion diesbezüglich keine Risiken eingeht und auf absolute Sicherheit bestehen wird. Mit Blick auf die Zeitschiene weist er abschließend darauf hin, dass das Zweitgutachten noch nicht vorliegt. Angesichts der zahlreichen offenen Punkte hinterfragt er den Sinn der heutigen Beratung und wünscht, sichere Grundlagen dafür zu haben.

StR Stopper (90/GRÜNE) widerspricht der von StR Kotz und StRin Dr. Blind geäußerten Aussage, "wonach uns das gar nicht so angeht als Stuttgarter Gemeinderat". Er zitiert aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage eines GRÜNEN-Abgeordneten. Dort führe die Bundesregierung aus: "Aus dem Planfeststellungsbeschluss ergibt sich auch, dass die Vorhabenträgerin im weiteren Planungsverlauf eine fachtechnische Detailplanung vornehmen und sich mit den örtlichen Rettungskräften hierzu abstimmen muss". Für die örtlichen Rettungskräfte sei die Stadt Stuttgart zuständig. Dennoch erlebe man seit vielen Jahren, dass die Branddirektion bei der Bahn auf Granit beißt, was das Vorankommen bei ihren Forderungen angeht. Der Gemeinderat habe einstimmig gefordert, dass bei Planänderungsverfahren die Forderungen der Stuttgarter Feuerwehr umzusetzen sind. Das Gutachten der Gruner AG habe das Brandschutzkonzept der Bahn "in der Luft zerrissen" und darauf gedrängt, dass nachgearbeitet wird. Für all das müsse nun im Abstimmungsprozess gesorgt werden. Insofern hält er es für sehr wichtig, dass der Gemeinderat sich darum kümmert, damit der Abstimmungsprozess ordnungsgemäß und intensiv vonstattengeht. In der Vergangenheit sei dies nicht der Fall gewesen.

Auch er möchte wissen: "Wie weit sind wir Stand heute mit den Forderungen der Stuttgarter Feuerwehr?" Nach seiner Kenntnis waren von den ursprünglich 31 Forderungen bei der letzten Berichterstattung noch 16 nicht erfüllt. Zu den Entrauchungsanlagen habe seine Fraktion ebenfalls mehrfach Anträge gestellt. Er beharrt darauf, dass im Sinne der Anträge klare Aussagen getroffen werden, "wie weit ist man in diesem Abstimmungsprozess, der Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ist?"

StR Hill (CDU) macht darauf aufmerksam, dass von ursprünglich 31 offenen Punkten bereits zur letzten Berichterstattung 15 ausgeräumt waren. Es könne also keine Rede davon sein, dass nichts geschieht. Im bisherigen Verlauf des Prozesses habe der Gemeinderat immer das getan, was seine Aufgabe ist, indem er die Expertise der Branddirektion eingeholt und gefordert habe, dass der Bauträger in Zusammenarbeit mit der Branddirektion die Probleme löst.

Laut Herrn Knödler gebe es bei den Szenarien "Luft für Kritik". Dort laute die Frage, ob die Vorgaben richtig sind. Nach seiner Meinung tragen Szenarien immer ein Risiko der Fehlerbehaftung. An Herrn Bieger richtet er die Frage, wer die Vorgaben unter welchen Gesichtspunkten hierfür macht, welche Grundlagen bestehen, welche Verfahren angewendet werden. Von Herrn Knödler möchte er wissen, wie viel Prozent an Sicherheitspuffer nach dessen Auffassung notwendig ist und ob diese Prozentzahl auf Erfahrungswerten beruht oder willkürlich gegriffen ist.

Auf die Fragen und Wortbeiträge geht Herr Bieger wie folgt ein:

Bezüglich der Treppenhäuser und ihrer Einordnung in die Zeitplanung und den Bauablauf werde im Januar 2014 eine Information stattfinden. Er unterstreicht den Unterschied zwischen Planfeststellung und Ausführungsplanung: "Wir haben eine genehmigte Planung. Was wir jetzt machen, ist die Ausführungsplanung verändern". Dies bedeute nicht, dass die gesamte Planfeststellung bis zum Tag X gebraucht wird, sondern dass diese Änderungen dort einfließen. Die Treppenhäuser seien Teil der Ausführungsplanung.

Hinsichtlich Alternativmaßnahmen und welche Sicherheit verwendet werden soll, so muss nach der üblichen Gesetzeslage (Eisenbahngesetz, Eisenbahnbau- und -betriebsordnung) bei Eisenbahnen immer der Stand der Technik erfüllt werden. Insofern sei unstrittig, dass mit 53 MW und 16.164 Personen gerechnet wird. Es gehe lediglich um die Darstellung der Entwicklung. Möglicherweise gebe es im Jahr 2015 oder 2020 neue Angaben, sodass darüber zu reden sein werde, wie man damit umgeht. Was die Größe der Flächen betrifft, so seien die Treppenhäuser dezidiert in jede Entfluchtungs-berechnung für die verschiedenen Szenarien eingegangen. Die Fläche an der Seite betrage derzeit 2,05 m. Momentan beschäftige man sich mit dieser Variante, weil man diese für richtig und genehmigungsfähig halte. Jedoch sei nicht ausgeschlossen, dass es in der Zukunft weitere Lösungsmodelle geben wird durch veränderte Techniken oder neue technische Methoden.

Hinsichtlich der Simulationsmodelle bediene man sich grundsätzlich externer Gutachter. Es gebe verschiedene Gutachter, und diese verfügen über verschiedene Simulationsmodelle. Bei der Frage: Was gibt man da ein? sei festzuhalten, dass sich diese Modelle durch die demografischen Entwicklungen in den vergangenen Jahren sehr verändert haben. Auch dazu gebe es verschiedene Gutachten und wissenschaftliche Unterlagen, die sich intensiv damit beschäftigen, was die richtige Gehgeschwindigkeit ist.

Im konkreten Fall hier habe der Gutachter ein Programm namens "building

EXODUS" angewandt. Man könnte jedoch auch andere zulässige Programme verwenden, in denen - neben Dingen wie beispielsweise Kinderwagen oder Gepäckstücke - die demografische Entwicklung ebenso berücksichtigt wurde wie das Gehtempo, das im Winter langsamer sei als im Sommer und auf der Treppe geringer als auf der Ebene. Eine Besonderheit sei außerdem, dass speziell die Anzahl der Rollstuhlfahrer auf 3 pro Bahnsteig drastisch erhöht wurde.

Die Frage des Programms sei zuvor ebenfalls mit dem Arbeitskreis Brandschutz diskutiert worden. Dementsprechend werde im Zweitgutachten, welches derzeit noch in Arbeit sei, ein anderes Simulationsmodell genutzt, damit andere Modelle, Vorgaben und Alternativbewertungen Anwendung finden. Wenn die Daten des Zweitgutachtens vorliegen, werde man gerne dazu berichten.

Was die Zahl 16.164 betrifft, so sei dies die maximale Personenbelastung in 15 Minuten, wobei davon ausgegangen werde, dass alle Bahnsteige besetzt sind mit einem Zug mit jeweils 1.757 Personen, und auf dem Bahnsteig sich zusätzlich 30 % Reisende befinden. Hochgerechnet auf eine Stunde wären dies über 60.000 Personen. Die tatsächliche Spitzenzahl mit Sicherheitszuschlägen im Moment liege bei etwa 6.500 Personen, die sich zur gleichen Zeit im Bahnhof befinden.

Die Annahme, die Aufzüge auf dem Bahnhof würden mit Überdruck belüftet, treffe nicht zu. Ihm sei nicht bekannt, dass seitens der Bahn ein Brandschutzgutachten veröffentlicht wurde, weshalb er auch nicht wisse, welche Erkenntnisse man daraus ziehen könnte. Vielmehr diskutiere man im Arbeitskreis mit den Experten Entwürfe. Am 07.11.2013 werde man erneut mit den Behindertenverbänden diskutieren, wie die Situation dort sein muss. Es gebe seitens der Bahn eine klare Zusage, dort etwas anderes zu machen, als dies in Deutschland üblich ist: Normalerweise werden nämlich im Brandfall die Aufzüge ausgeschaltet und sind dann nicht benutzbar. Hier jedoch werde es eine Brandsteuerung geben, d. h. die in der Regel drei Aufzüge pro Bahnsteig fahren weiter, und zwar so lange, wie sie genutzt werden können - bis einzelne Stege abhängig von den Szenarien im Brandfall ausfallen. Der Aufzug darf dann nicht mehr benutzt werden. Die dynamische Steuerung zeige dann an, wo der nächste benutzbare Aufzug sich befindet. Es gebe weitere Vorschläge, um z. B. bei Sichtbehinderungen mit akustischen Ansagen solche Situationen zu überbrücken.

Zum Thema Wasserleitungen weist Herr Bieger ausdrücklich darauf hin, dass immer ein Unterschied gemacht wurde zwischen der Bahnhofsanlage und den Tunnelanlagen. Der gesamte Bahnhof erhalte wie zugesagt eine Ring-Nassleitung. Dagegen haben alle Tunnel in Deutschland Trockenleitungen. Gerade erst habe die Bahn Tunnel mit 10 km Länge in Betrieb genommen, die ebenfalls Trockenleitungen haben. Und sie baue weitere mit mehreren Kilometern Länge, die ebenfalls so in Betrieb gehen. Die Frage, die man zusammen mit der Feuerwehr diskutiere, sei: Ist das so machbar? Es könne sein, dass am Ende eine Nassleitung daraus wird. Zunächst werde man jedoch versuchen, ein gemeinsames Lösungsmodell zu finden, das natürlich funktionieren müsse. "Wenn die Feuerwehr dort steht, an dem Querstopp oder was, muss auch das Wasser da sein!"

Auch was die Bewertung der Szenarien angeht, werde man hinterfragen, ob dies die richtigen Szenarien waren. Man habe diese so konzipiert, dass Brandschutzexperten überlegt haben, welches die kritischen Szenarien sind.

Gegenüber dem ersten Brandschutzgutachten wurden kleine Veränderungen vorgenommen, denn dort sei nur von einem Szenario ausgegangen worden. Nach einer umfangreichen Bewertung wurden vier Szenarien ausgewählt, die als relevant betrachtet wurden, weshalb ein fünftes oder sechstes Szenario keine Verbesserung erbringen würde. Unabhängig davon, dass dies bereits durch Brandschutzexperten gemacht wurde, stelle man die Szenarien erneut auf den Prüfstand, u.a. mit Beteiligung der Fa. Gruner und Herrn Prof. Dr. Hosser, einem anerkannten Experten von der Universität Braunschweig. Die Ergebnisse erwarte man ebenfalls noch Ende des Jahres.

Hinsichtlich der Szenarien, welche mit der Branddirektion abgestimmt sind, ergänzt Herr Dr. Knödler, das Problem dahinter sei wesentlich komplexer: Man könne die Komplexität hier leider nicht darstellen, weil es darum gehe, wie man den Rauch in Abhängigkeit der Zeit und einer zeitlichen Dichte, die benötigt wird, um ins Freie zu kommen, von diesen vier Brandabschnitten aus dem Gebäude bekommt. In den Berechnungen werde dies eher generalisiert zusammengeführt. Jedoch müsse man sehr genau jedes einzelne Szenario anschauen. So könnte ein Szenario in der Berechnung als das schlechteste erscheinen, weil die Entfluchtungszeit mit der Simulationsberechnung noch nicht stimmt. Einig sei er sich mit Herrn Bieger darin, dass ein Gutachten, das eine rote Zahl hat, nicht beim EBA "durchgehen" kann.

Somit könne man entweder eine Stellschraube ändern, oder die Simulationsberechnungen durch einen Zweitgutachter nochmals genau prüfen. Er habe Herrn Bieger dringend darum gebeten, einen völlig unabhängigen Gutachter einzusetzen, der ein anderes Rechenprogramm einsetzt und mit anderen Kriterien arbeitet, um die Personenströme deutlicher zu rechnen. Er stelle sich als Ziel vor, Herr Bieger würde ein völlig reales, simuliertes 3 D-Bild präsentieren, bei dem 16.000 Menschen auf dem Bahnhof stehen und bei dem an Brand 4 eine Rauchentwicklung mit 53 MW in Szene gesetzt wird, sodass genau verfolgt werden kann, wie 16.000 Menschen sich simulativ aus dem Bahnhofsgebäude herausbegeben. Die Bahn sei dabei, dies durch Berechnungen und Gutachter zu erarbeiten.

Auch die Mitarbeiter der Branddirektion seien keine Simulationsexperten für Personenströme, betont Herr Dr. Knödler. Daher könne man auch nur in Analogie sagen, kommt das in die richtige Richtung oder kommt es nicht in die richtige Richtung. Erhöhe bzw. reduziere man nur die Zeit für das Gehverhalten an den kritischen Teilen der Emporen um 50 %, so sei seiner Meinung nach das elementar Entscheidende, wie dort gerechnet wird. Diesbezüglich benötige man die Meinung von Experten, die dies bereits gemacht haben. Mit dem Thema, wie solche Entfluchtungskonzepte berechnet werden, beschäftigen sich aktuell deutsche Hochschulen in ihren Forschungen. Doch auch dies sei zu korrelieren mit den Überlegungen, die es für den Stuttgarter Bahnhof gibt. Ausdrücklich stellt er klar: "Wir können nur die Simulationen anschauen, was die Eingaben waren - z. B. wird hintereinander gegangen, in welcher Schrittgeschwindigkeit -, und wo sind die hinterlegt? Das können wir nachprüfen und können es glauben. Die Berechnung macht der Computer, und es kommt heraus: Ja, es geht, ist es im grünen Bereich oder ist es im roten Bereich?" Es gehe darum, bei einem Brand die Menschen gesichert ins Freie zu bringen. "Wesentliche Grundlage der Personenrettung ist der vorbeugende Brandschutz!"

Aus seinen bisherigen Ausführungen gehe auch hervor, wo Puffer stecken können. Natürlich gebe es in den Modellen Pufferlösungen. Eine davon sei klar fixiert durch die BO StraB, laut der es eine Reserve von 10 % geben muss. Wenn das Simulationsprogramm stimmt, so stimme auch der Puffer. Mit dem Zweitgutachter sei man gerade dabei, dezidiert zu untersuchen, ob man richtig liegt.

Was die offenen Fragen betrifft, so waren es tatsächlich einst 31 Punkte, von denen man mit Herrn Bieger gemeinsam viele relativ schnell in den Griff bekommen konnte. Zwar könne er nicht genau sagen, ob fünf oder sechs Punkte ungelöst sind, doch handle es sich um kardinale Fragen: Um den Rauch, um die Fremdreitung und um die Selbstrettung. Er erwarte von den weiteren Gutachten, die die Bahn in Auftrag gegeben hat, diesbezüglich eine klare Lösung zu erhalten.

Sorge mache ihm, was das Tunnelsystem betrifft. Es gehe um die Aufgabe des Sicherheitskonzeptes in der sog. Röhren-Philosophie, wo die Bahn plane, diese an zwei Stellen in Stuttgart wieder in eine Röhre zu führen. Die Bahn habe zugesichert, dieses durch ein erweitertes Sicherheitskonzept mit der Gruner AG gutachterlich nachrechnen und nachweisen zu lassen. Er geht nicht davon aus, dass die Bahn an diesen Stellen eine grundlegend neue Planung macht, denn dann müsste sie die zusammengeführten Röhren wieder entkoppeln und mit zwei Röhren ins Freie führen. Letzteres wäre seines Erachtens die optimale Sicherheitsphilosophie.

Das Thema Wasser beschäftige ihn deshalb so sehr, weil er für seine Mannschaft garantieren können müsse, dass sie in den Tunnelanlagen bei einem Brand auch zeitnah Wasser am Rohr hat. Am einfachsten wäre dies durch eine Ringleitung herzustellen, wie dies über Hydranten auf jeder Straße der Fall ist. Er stimmt Herrn Bieger zu, dass es in Deutschland in Tunneln keine derartigen Ringleitungen gibt. Jedoch spiele dies nicht die entscheidende Rolle. Sondern wenn die Feuerwehr heute in den Tunnel hineinfahren muss, dann müsse sie auch in vertretbaren Zeiten Wasser am Rohr haben. Die Frage "Was sind vertretbare Zeiten?" erörtere man gemeinsam mit Herrn Bieger. Für nicht vertretbar hält er, erst nach 45 Minuten Wasser am Rohr zu haben. Er werde darauf drängen, auch an der entlegensten Stelle in diesem Tunnel zeitnah Wasser zu haben. Herr Bieger habe zugesichert, auch dieses Konzept nachzurechnen bzw. zu überprüfen.

Die Wasserversorgung am Bahnhof werde durch eine Ringleitung gewährleistet, die mit 400 l/Minute ausgelegt sei. Bei einer Neuberechnung, bei der man von einem Brand mit 53 MW ausging, habe man festgestellt, dass diese Löschwassermenge zu gering wäre. Man habe die Löschwassermenge am Bahnhof daher an jeder Stelle auf 800 l/Minute verdoppelt, was seiner Meinung nach ausreichend ist.

StR Pätzold nimmt Bezug auf die diversen Anträge, die sich mit dem Thema beschäftigen. Er betrachtet die Anträge mit dieser Sitzung nicht einfach als erledigt, sondern erwartet, zu den beiden letzten Anträgen eine schriftliche Stellungnahme, insbesondere eine Aktualisierung der Mängelliste der Feuerwehr, zu bekommen. Ihm ist sowohl beim ersten Gutachten als auch beim Zweitgutachten wichtig, dass die Parameter, auf die man sich bezieht, darin benannt werden. Gleiches gelte für die Vorgaben, aufgrund welcher Verordnungen man die Personenanzahl annimmt oder die Entfluchtungszeiten. Ihn interessiert weiter, mit welcher maximalen Dichte

beim ersten Modell anfangs gerechnet wurde. Zu erläutern bittet er auch, wie die Feuerwehr überhaupt zum Brandherd gelangt, um die Selbstrettung zu unterstützen. Offen geblieben sei darüber hinaus die Frage, was den Einfluss auf den Zeitplan "Ausschreibung" und "Bauausführung" betrifft. Ferner möchte er wissen, wie sichergestellt wird, dass die architektonische Gestaltung überhaupt noch vorhanden ist. Denn die Treppenhäuser beeinträchtigen die Sicht, mit der gewonnen werde.

StR Stocker beklagt, er warte schon ewig auf eine Antwort darauf, wie die Tunnelrettung funktionieren soll. Die Schleusensysteme in den Tunnels können laut Planfeststellung bis zu maximal 1.000 m entfernt voneinander sein. Inzwischen wurde dies korrigiert auf 500 m. Dennoch seien die Schleusen selbst zu klein für einen vollbesetzten ICE, insbesondere wenn z. B. durch eine brennende Lokomotive der Zugang zu einer Schleuse versperrt ist. Er verlangt eine Klärung, wie dies gelöst wird.

Was die Zahl von 16.164 Personen angeht, die sich maximal im Bahnhof aufhalten, so sei darauf aufmerksam zu machen, dass im Stresstest bei den Bahnsteigen mit Doppelbelegungen gearbeitet wurde. Um schlüssig zu erklären, warum die Bahn bei ihrem Konzept mit falschen, viel zu geringen Zugzahlen operiert, beantragt der Stadtrat, Herrn Dr. Engelhardt ein Rederecht zu geben. Dieser habe sich intensiv mit der Problematik beschäftigt und Berechnungen angestellt, u. a. was Personenstromanalysen angeht.

StR Kotz betont nachdrücklich, solche Fragestellungen habe der Gemeinderat, respektive der Ausschuss, nicht zu diskutieren. Weil nicht zu erwarten sei, dass das EBA - bei welchem die Spezialisten für derartige Fragen beschäftigt sind - eine Genehmigung erteilt, wenn die Schleusensysteme nicht ausreichend und funktionstüchtig wären. Aus diesem Grund hält er es für völlig falsch, "dass jemand, der keine größere Legitimation hat als jeder andere wahrscheinlich, der hier im Zuschauerraum sitzt, jetzt hier sprechen darf. Denn wahrscheinlich haben sich ja alle Herrschaften hier intensiv mit dem Thema beschäftigt. Wie wollen Sie denen verwehren, was Sie einem zugestehen?"

In Bezug auf die maximale Personenanzahl von 16.164 Anwesenden im Bahnhof erinnert StR Kotz an die Aussage von Herrn Bieger, wonach in der Realität tatsächlich derzeit von 6.500 Menschen auszugehen sei. Er möchte wissen, wie realistisch es ist, dass gleichzeitig 16.164 Menschen im Bahnhof sein werden und wie groß demnach der Puffer ist, der sich allein daraus ergibt. Es sei richtig, dass je schmaler die Situation am Bahnsteig ist, desto "ungeschickter" sei sie. Dreh- und Angelpunkt bleibe dennoch die Anzahl von Personen, die realistischweise gleichzeitig dort sind.

StRin Dr. Blind bittet um Beantwortung der Frage hinsichtlich der Schleusensysteme und deren Größe. Sie hält ein Rederecht für Herrn Dr. Engelhardt nicht für erforderlich, da man mit Herrn Bieger und Herrn Dr. Knödler bereits zwei Brandschutzexperten gehört habe. Zu erläutern bittet sie, was die Doppelbelegung der Bahnsteige angeht. Bisher sei sie immer davon ausgegangen, dass ein langer Zug so viele Reisende fasst wie zwei kurze Züge.

Gegenüber Herrn Dr. Engelhardt schlägt der Vorsitzende vor, sich mit Herrn Dr.

Knödler in Verbindung zu setzen, welcher ihn gerne empfangen werde, um mit ihm seine Berechnungen zu diskutieren. Auf diese Weise könne man seinen Sachverstand in die Diskussionen der Arbeitsgruppe einfließen lassen. StR Stocker signalisiert ebenso Zustimmung zu diesem Verfahrensvorschlag wie Herr Dr. Engelhardt selbst. StR Pätzold bittet darum, dem Gemeinderat parallel dazu die Stellungnahme von Herrn Dr. Engelhardt zukommen zu lassen. Damit erklärt sich BM Dr. Schairer einverstanden.

An StR Pätzold gewandt bestätigt Herr Bieger, es komme ab 6 Personen pro Quadratmeter zu Stockungen. Die maximale Annahme liege daher bei 4 Personen pro Quadratmeter. Diese Werte seien auch in den Gutachten hinterlegt, ebenso wie die sonstigen Eingangswerte, und werden mit dem Arbeitskreis nochmals besprochen. Gleiches gelte für die Frage des Feuerwehrangegriffs: Es sei das erklärte Ziel, entsprechend den Zeitvorgaben alle Menschen aus dem Gebäude zu haben, bevor die Feuerwehr hineingeht und die Fremdrettung beginnt. Dafür stehen 10 bis 20 Minuten - je nach Szenario - zur Verfügung, und in fast allen Fällen sei die Anlage schon heute entsprechend evakuiert, bevor die Feuerwehr kommt.

Auch die Schleusensysteme seien keine Speziallösung für Stuttgart, sondern es handle sich um Systeme, die europaweit in Tunnel überall eingebaut werden. Unabhängig davon habe man sich sehr intensiv damit beschäftigt und mit dem fast 10 km langen Katzenbergtunnel jüngst ein solches Beispiel in Betrieb genommen. Diese Türen müssen zwei Dinge können: Erstens, dem tagtäglichen Eisenbahnbetrieb standhalten, bei dem das viel größere Problem auftrete mit Druck- und Sogwirkungen der Züge, die in Richtung von 10 Kilopascal (kPa) gehen. Zweitens müssen sie den Brandfall aushalten. Man habe jetzt eine zugelassene Tür, zu welcher seitens der Brandschutzexperten des Arbeitskreises noch Fragen gestellt wurden. Die Bahn habe sich in der Folge bereit erklärt, auch diese Türen nochmals zu überprüfen und das existierende Prüfgutachten zu hinterfragen und zu überarbeiten. Die Fa. Gruner wurde beauftragt, das Thema Entfluchtungszeiten zu berechnen. Sobald das Ergebnis vorliegt, lege man dieses gerne dar.

Das Schleusensystem funktioniere so, dass die Türen in Fluchtrichtung offen sind und alle durchgehen können. Erst wenn alle Personen drin sind, schließt die Türe. Auch diese Thematik sei zusammen mit dem Arbeitskreis Brandschutz intensiv betrachtet worden.

Was die Ermittlung der Personenzahlen angeht, so gebe es drei Möglichkeiten: Die erste und übliche Variante sei, auf der vorhandenen Anlage zu zählen, wie viele Personen darin sind. Hierzu gebe es anerkannte Methoden zur Bewertungszählung, auf die noch Sicherheitszuschläge gelegt werden. Auf diese Weise sei man auf die genannte Zahl von aktuell 6.500 Personen gekommen. Die zweite und ebenfalls zugelassene Variante wäre es, eine Schätzung zu machen. Hier habe man sich für eine dritte Methode entschieden. Dabei nehme man die Maximalbesetzung eines Zuges am Bahnsteig und verdoppele diese Zahl. Insofern wäre auch eine Doppelbelegung am Bahnsteig abgesichert. Seinerzeit wurde ein siebenteiliger Doppelstockzug genommen, welcher mit 1.757 Personen besetzt ist. Im Fildertunnel wäre ein solcher siebenteiliger Doppelstockzug jedoch nicht mehr fahrbar.

Wenn, beispielsweise wie am Tag der Deutschen Einheit in diesem Jahr, nicht

16.000 Personen, sondern 25.000 erwartet werden, dann müsse für diese Sonderveranstaltung zusätzlich ein organisatorischer Brandschutz gelegt werden.

Für StR Stocker handelt es sich bei diesen Ausführungen um eine völlig neue Definition dieses Schleusensystems. Dieses System bestehe darin, dass es gerade wegen der drohenden Verrauchung der nicht havarierten Röhre erst dann öffnet, wenn die hintere Tür zu ist. Seine Frage beziehe sich darauf, wie viele Menschen in die Schleusen passen. Er bezweifelt, dass die Passagiere eines voll besetzten ICE Platz finden. Hinzu komme, dass wegen des nicht ausreichenden Volumens eine Panik vor den Schleusen zu befürchten sei. Wenn jedoch die Türen aufbleiben, bis die letzte Person aus der havarierten Röhre gekommen ist, so bleibe das Problem der Verrauchung.

Herr Bieger wiederholt, es existieren in Deutschland wie auch im Ausland Hunderte solcher Tunnel mit Notausgängen und Schleusensystemen, die immer funktioniert haben. Die von StR Stocker befürchtete Verrauchung finde mit diesen Systemen und Schleusenmodellen genau nicht statt. Dabei spiele die Frage der raucharmen Schicht mit 2,50 m Höhe eine Rolle und die Frage, wann kommt der Rauch so weit herunter, dass überhaupt die Gefahr besteht, dass ein Raucheintrag in diese Tür käme. Vor Jahren habe man sich aus diesem Grund bereits darauf geeinigt, dass diese Türen nicht so hoch sein sollen. Die Türen müssten vielmehr so niedrig wie möglich sein. Sollte es genau vor einer Tür brennen, so könne diese nicht genutzt werden, sondern man müsse die nächste Türe nutzen. Von allen Sicherheitsexperten in Europa werde dieses System bisher akzeptiert - selbst im Gotthard-Tunnel mit 57 km Länge arbeite man damit.

Herr Dr. Knödler informiert, die Feuerwehr fahre in diese Tunnel mit Fahrzeugen hinein. Problematisch sei dabei, dass die Flüchtenden den Fahrzeugen entgegenkommen werden, weshalb man sich taktische Konzepte überlegen müsse. Klar sei auch, dass in die Tunnel nicht mit einer hohen Geschwindigkeit gefahren werden kann, sondern eher im Schrittempo. Die Philosophie, die die Deutsche Bahn seither in den gebauten Tunnelstrecken in Deutschland hatte, sei eine andere. Für die Menschen, die ins Freie fliehen, sei aber die neue Philosophie nach seiner Ansicht die bessere Methode, auch wenn sie den Nachteil habe, dass den Einsatzkräften Menschen entgegenkommen.

Herr Maitschke (Deutsche Bahn AG) stellt sich vor als der zuständige Planfeststellungsabschnittsleiter für den Bahnhof, der die Baumaßnahmen dort leitet. Er teilt mit, es gebe vorbereitende Maßnahmen und solche Maßnahmen, die ohne das Brandschutzkonzept erbracht werden können. Sofern die Genehmigung so erteilt wird, wie Herr Bieger dies kundgetan habe, gehe man davon aus, planmäßig beginnen zu können und den Endtermin entsprechend halten zu können.

BM Dr. Schairer sagt gegenüber StR Pätzold einen schriftlichen Bericht durch die Branddirektion zu, der in Form einer Synopse zeigt, wie der aktuelle Stand zu den Punkten der Feuerwehr ist.

StR Pätzold erklärt daraufhin die Anträge Nr. 325/2012 und Nr. 339/2013 mit der Maßgabe des zugesagten Berichts in einer detaillierten Weise sowie die Anträge Nr. 291/2012 und Nr. 333/2013 mit der heutigen Berichterstattung für erledigt.

Auf die Bitte der SPD-Fraktion hin sagt BM Dr. Schairer zu, die heute gezeigten Präsentationen direkt an die Fraktionen zu übersenden. Darüber hinaus werden diese ins Internet gestellt.

Abschließend hält er fest, dass der Ausschuss für Umwelt und Technik vom Zwischenbericht Kenntnis genommen hat, und hebt positiv die intensive Mitarbeit der Branddirektion in der Arbeitsgruppe Brandschutz der Bahn hervor.

Darüber hinaus stelle die Bahn für Januar 2014 dem Gemeinderat einen erneuten Bericht über den Brandschutz zu S 21 in Aussicht. Mit herzlichem Dank an die Vortragenden schließt er den Tagesordnungspunkt.

Zur Beurkundung

Faßnacht



Brandschutz_2013-10-22 Bieger UTA.pdf