

Antrag und Anfrage vom 18.10.2012	Nr.
------------------------------------------	------------

Eingang bei L/OB:

Datum:

Uhrzeit:

Eingang bei 10-2.1:

Datum:

Uhrzeit:

Antrag und Anfrage

Stadträtinnen/Stadträte - Fraktion

Bündnis 90 / DIE GRÜNEN

Betreff

Vorsicht am Bahnsteig!

Kritische Statik des Bahnsteigdachs

Die Deutsche Bahn AG baut den Hauptbahnhof in einen „Baubahnhof“ um. Wie es sich zeigt, geht dies nicht ohne größere Probleme vonstatten – von den Problemen im Gleisvorfeld mit Weiche 227 soll hier erst gar nicht die Rede sein.

Am Mittwoch (17.10.2012) war in den Stuttgarter Nachrichten (StN) zu lesen, dass die Bahn ein Problem hat, die Verkehrssicherheit im Hauptbahnhof bei jeder Wetterlage zu gewährleisten. Die Abbauten und Umbauten am Bahnhofsdach gestalten sich offensichtlich schwieriger als gedacht.

Durch den Abriss des Nord- und Südflügels wurde das statische System des Bahnhofsdachs grundlegend verändert. Der Abbau der Glaseindeckung hat durch geänderte Eigenlast und verminderte Steifigkeit der Konstruktion das System weiter gewandelt. Dies führt nun wohl zu Standfestigkeitsproblemen bei starkem Wind. Ab Windstärke 8 bzw. ab einer Windstärke von 17,2 Meter in der Sekunde (62 km/h) plant die Bahn Sicherungsmaßnahmen bis hin zu einer Sperrung des Bahnhofs. Windgeschwindigkeiten in dieser Höhe, insbesondere bei Böen, treten nicht so selten auf, wie man meinen könnte. Erst am letzten Freitag (12.10.2012), beim ersten Herbststurm, traten zu Feierabendverkehrszeit in Stuttgart Böengeschwindigkeiten von 19 m/s auf (Messstelle Flughafen).

Es ist erstaunlich, dass die Bahn erst dann informiert, wenn durch die Presse oder andere kritisch nachgefragt wird. Erstmals informierte das S21-Kommunikationsbüro am 12.10.2012, dass die Bahnsteighalle ab Windstärke 8 aus Sicherheitsgründen gesperrt werden soll, als offenbar eine entsprechende Presseanfrage gestellt war. Zuvor erfuhr die Öffentlichkeit nur, dass Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden, um Schäden am Hallendach durch „baubedingte Erschütterungen und Schwingungen“ am Hallendach zu vermeiden. Dass die Bahn erst dann reagiert, wenn andere die Probleme bereits aufgeworfen haben, und dann die Informationen auch nur Stück um Stück herausgeben, schafft kein Vertrauen in die Bahn. Ein souveräner Bauherr sollte die Baustelle im Griff haben und nichts zu verheimlichen suchen.

Es ist verwunderlich, dass das Bahnhofsdach nicht zuerst gesichert und seine Standfestigkeit verstärkt wurde und erst danach der Südflügel abgerissen wurde, sondern dass dies gerade umgekehrt geschah.

Bei einem kleinen geschützten Zeltbau an der Römerschule musste die Konstruktion nach DIN 1055 auf eine maximale Windgeschwindigkeit von 22,5 m/s ausgelegt werden. Beim Bahnhofsdach dagegen macht schon eine Windgeschwindigkeit von 17,2 m/s die Räumung der Bahnsteighalle notwendig. Anscheinend kann die in der Norm vorgeschriebene Windlast vom Bahnhofsdach nicht in vollem Umfang abgetragen werden.

Die bisherige Konstruktion des Bahnhofsdachs war nie auf eine dreiseitig offene Halle ausgelegt. Jetzt fehlen die Gegenlager für die horizontalen Kräfte und seit dem Abbau der Glasscheiben wohl auch ein Teil der Eigenlast gegen Sogkräfte.

Laut den Stuttgarter Nachrichten forderte das Eisenbahnbundesamt (EBA) Anfang April 2012 Nachweise von der Bahn über die Standfestigkeit des Hallendaches. Mehr als drei Monate lang geschah vor Ort – am Dach – nichts. Erst Ende Juli begann die Bahn mit dem Scheibenausbau. Bis heute, also sechseinhalb Monate später, hat die Bahn die letzten Sicherungsmaßnahmen, die Stützenaussteifung, noch nicht vollständig abgeschlossen. Das geforderte Windgutachten liegt laut StN erst seit Anfang Oktober vor. Also nicht als Grundlage der Planung, sondern mitten im Umbau.

Es stellt sich weiter die Frage, was passiert, wenn das Dach auch noch vom Hauptbau abgetrennt wird und der Dachrand um 120 m verschoben wird. Dann steht der verbleibende Rest des Bahnsteighallendachs vollständig frei, ein Zustand für den die einzelnen Bauteile des Daches nie konstruiert waren und der noch windanfälliger ist als der jetzige.

Seit der Presseberichterstattung arbeitet die Bahn hektisch am Dach und nutzt sogar die bisher gesperrten Gleise 9 und 10, um Baumaterial heranzubringen.

Die Gewährleistung der Standsicherheit und Verkehrssicherheit muss zu jedem Zeitpunkt im Bahnhof gewährleistet sein. Auch in der Vergangenheit.

Wir fragen daher

1. Standsicherheit

- a) Gibt es ein Konzept mit geprüften Statiken für die einzelnen Umbauphasen?
- b) Wie sehen die Vorschriften und technischen Regeln zur Standsicherheit bei solchen Umbauten im Normalfall aus?
- c) Welche Windgeschwindigkeiten wurden von den Genehmigungsbehörden für das Bahnhofsdach sowohl während der Umbauphase als auch für die Endphase festgelegt?
- d) Welche Windgeschwindigkeiten müssten nach den allgemein gültigen technischen Vorschriften (z.B. DIN 1055) bei einem derartigen, an drei Seiten offenen, Dach in Stuttgart zu Grunde gelegt werden?
- e) Welche Sicherheitsreserven wurden festgelegt?
- f) Falls die üblichen Normwerte für die Bemessungswindgeschwindigkeit nicht eingehalten wurden, gibt es dann eine Ausnahmegenehmigung?
- g) Wurde der bauliche Zustand der konstruktiven Teile des Bahnhofsdaches vorher untersucht und der Statik zu Grunde gelegt?
- h) Wie sehen die bisher ausgeführten Arbeiten aus und welche Arbeiten am Bahnhofsdach sind noch geplant?

2. Sicherungskonzept

- a) Wie sieht das Sicherungskonzept aus, um die Bahnhofshalle bei Windstärken über 17,2 m/s zu sperren?
- b) Wie schnell kann die Sperrung und Räumung der Bahnsteige erfolgen?
- c) Gibt es Windwächter o. ä., die direkt am Hauptbahnhof für diese Sicherung vorgesehen sind?
- d) Wie erfolgt die tägliche Abschätzung des vom Wetter ausgehenden Risikos: durch Wettervoraussagen, Windmessgeräte im Bahnhof o. ä.?
- e) Gibt es ein Sicherungsteam, welches während der ganzen Betriebszeit des Hauptbahnhofs eine mögliche Sicherung gewährleistet?
- f) Seit wann gibt es das Sicherungskonzept und seit wann wird es angewandt?
- g) Wurde der Bahnhof am 30.06.2012 – während des Sturms – geräumt und hielten sich während des Sturms noch Bahnreisende oder Personal in der Bahnsteighalle auf?

3. Überwachung

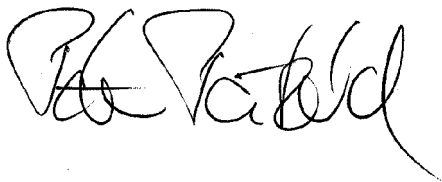
- a) Wer überwacht die Standsicherheit und Verkehrssicherheit auf der Baustelle des Hauptbahnhofs?
- b) Wer hat die Planungen zum Umbau des Daches, insbesondere die Baustatik abgenommen?
- c) Wird das Bahnhofsdach nach dem Umbau uneingeschränkt nutzbar sein – oder gibt es auch hier Situationen, in denen die Bahnsteige gesperrt werden müssen?

4. Baustellenbahnhof

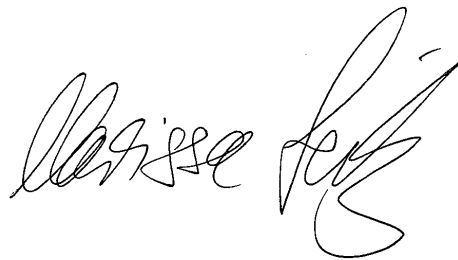
- a) Ist sichergestellt, dass die Bahnsteige des „Baubahnhofs“ bei dem umgebauten scheinlosen Dach von den Bahnkunden auch bei Eis, Schnee und Regen sicher genutzt werden können?
- b) Ist ein Wetterschutz auf den Bahnsteigen für alle Bahnreisenden gewährleistet?
- c) Welche Einschränkungen ergeben sich für die Bahnreisenden aus den zusätzlichen Maßnahmen (Betongewichte, Auskreuzungen etc.) zur Stabilisierung des Bahnhofsdachs?

Wir beantragen:

5. Die Stadtverwaltung fordert die zuständige Aufsichtsbehörde, das Eisenbahnbundesamt (EBA) auf, die Bauarbeiten am Bahnhofsdach kontinuierlich zu überwachen, um die Verkehrssicherheit immer gewährleisten zu können.
6. Die Deutsche Bahn AG berichtet noch im Oktober 2012 im Ausschuss für Umwelt und Technik zu Umbauarbeiten im Hauptbahnhof, stellt die bisherigen und geplanten Maßnahmen vor und stellt das Windgutachten vor.
7. Die Bahn legt ihren Notfallfahrplan offen und stellt ihn im Ausschuss für Umwelt und Technik vor.



Peter Pätzold



Clarissa Seitz