

Vorlagennummer
SV 26/

Drucksachennummer
SV 26/

KEHRTWENDE – Bad Homburg

Datum: 08.09.2026

Stadtverordnetenversammlung
der Stadt Bad Homburg v.d.Höhe

Anfrage gemäß § 10 GO

NEUFASSUNG – ersetzt vollständig die Anfrage gemäß § 10 GO vom 07.09.2026

**U2-Verlängerung – Brandschutz und Rettungswegbreite im eingleisigen Tunnelabschnitt /
BW 37**

**An den Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe
über den Leiter des Stadtverordneten-Büros**

Sehr geehrter Herr Rupprecht,

hiermit reiche ich eine **Neufassung meiner Anfrage gemäß § 10 GO vom 07.09.2026** ein.

Diese Neufassung **ersetzt die bisherige Anfrage vollständig**. Anlass ist das zwischenzeitlich von mir aufgefundene fortgeschriebene **Brandschutzkonzept Teil 1, Stand 23.04.2025**, das der Öffentlichkeit erst seit Kurzem zugänglich ist. Die Fragestellung zum Rettungsweg im eingleisigen Tunnelabschnitt besteht danach weiterhin, stellt sich aufgrund der aktuellen Unterlagen jedoch konkreter.

Ich bitte daher den Magistrat um Beantwortung der nachfolgenden Fragen auf Grundlage des **aktuell maßgebenden Planungs- und Genehmigungsstandes**.

KEHRTWENDE – Bad Homburg
unabhängige Bürgerliste
Kirsten Baum
Stadtverordnete

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg
www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Telefon: 06172 – 8573255
Mobil: 0179 – 6352015
E-Mail: kiba-hg@gmx.de
Web: www.kehrtwende-bh.de

Sachverhalt

Das fortgeschriebene **Brandschutzkonzept vom 23.04.2025** behandelt ausdrücklich die Flucht- und Rettungswege in den eingleisigen Tunnel- und Trogbauwerksbereichen.

Auf **Seite 26** wird für diese Bereiche ausgeführt, dass zusätzliche Fluchtwege einseitig zwischen Zug und Tunnelwand auf der Standfläche des Sicherheitsraumes vorgesehen sind.

Für den Fall eines stehenden Fahrzeugs heißt es:

„Der lichte Abstand zwischen dem stehenden Fahrzeug und der Leitrichtung an der Tunnelwand in Höhe der Gehfläche beträgt mindestens 85 cm (Fluchtwegbreite).“

Davon unterscheidet das Brandschutzkonzept ausdrücklich den in dieser Fluchtwegbreite enthaltenen **Sicherheitsraum zwischen fahrenden Zügen und Tunnelwand**, der dort mit **80 cm Breite und 2,20 m Höhe** beschrieben wird.

Damit unterscheidet das aktuelle Brandschutzkonzept zwischen der Situation eines

- **fahrenden Zuges – Sicherheitsraum** und der Situation eines
- **stehenden Fahrzeuges – Fluchtweg**.

Rettungsweg im eingleisigen Abschnitt

Darüber hinaus enthält Abschnitt 8.1 „Rettungswegführung“ des aktuellen **Brandschutzkonzeptes auf Seite 56** eine weitere für den eingleisigen Bereich **wesentliche** Festlegung.

Dort wird ausgeführt, dass ab dem Übergang zur **eingleisigen** Strecke bis zum Trogbauwerk Erlenweg nur die südliche Lauffläche verlängert wird, um die Nottreppe am Erlenweg zu erreichen.

Unmittelbar anschließend heißt es:

„Geplant ist eine Breite des Rettungsweges von mindestens 1m.“

Damit nennt das aktuelle Brandschutzkonzept vom 23.04.2025 für den hier maßgebenden Bereich sowohl eine **Fluchtwegbreite von mindestens 0,85 m zwischen stehendem Fahrzeug und Tunnelwand** als auch eine **geplante Rettungswegbreite von mindestens 1,00 m im eingleisigen Abschnitt**.

Gerade deshalb bedarf es einer eindeutigen Erläuterung, **wie die beiden Maße definiert sind und welches Maß an welcher Stelle des eingleisigen Tunnelabschnitts einzuhalten ist.**

Aktueller Querschnitt-Plan BW für Bau-km 0+535

Im aktuellen Querschnitt der 4. Planänderung im Bereich des BW 37 wird demgegenüber ein

- **Sicherheitsraum von 0,70 × 2,00 m**
und davon getrennt ein
- **Rettungsweg von $\geq 0,80 \times 2,25$ m**

ausgewiesen.

Damit stehen in den aktuell vorliegenden Unterlagen unterschiedliche Maßangaben nebeneinander:

- mindestens **0,85 m Fluchtwegbreite** zwischen stehendem Fahrzeug und Tunnelwand gemäß Brandschutzkonzept 2025,
- mindestens **1,00 m geplante Rettungswegbreite** für den beschriebenen eingleisigen Abschnitt gemäß Brandschutzkonzept 2025,
- **≥ 0,80 m Rettungsweg** im aktuellen Querschnitt der 4. Planänderung.

Das Verhältnis dieser Angaben zueinander ist aus den mir vorliegenden Unterlagen nicht eindeutig nachvollziehbar.

Besondere Situation im Gleisbogen BW 37

Hinzu kommt, dass sich der betreffende eingleisige Tunnelbereich des BW 37 in einem **engen Gleisbogen** befindet.

Ein einzelner **Querschnitt** bei Bau-km 0+535 stellt lediglich die geometrischen Verhältnisse an einer bestimmten Stationierung dar. Für die Beurteilung der **tatsächlich** verbleibenden lichten Breite zwischen einem im Tunnel zum Stillstand gekommenen Fahrzeug und der Tunnelwand ist jedoch auch von Bedeutung, wie sich der gesamte U-Bahnzug, - bestehend aus 3-4 Wagons mit einer jeweiligen Länge von zirka 25m - und dessen maßgebende Hüllkurve **über seine Länge im Gleisbogen** verhält.

Aus den mir vorliegenden Unterlagen ist bislang nicht nachvollziehbar, welcher **geringste lichte Abstand zwischen einem stehenden Fahrzeug und der Tunnelwand** entlang des maßgebenden Fahrzeugbereiches tatsächlich verbleibt.

Gerade im Hinblick auf die Funktion dieses Weges zur **Selbstrettung der Fahrgäste im Ereignisfall** sollte diese Frage vor Herstellung des unterirdischen Bauwerks eindeutig geklärt sein.

Bedeutung für die Sicherheit der Fahrgäste

Bei dieser Fragestellung geht es nicht lediglich um unterschiedliche Maßangaben in Planunterlagen, sondern um die **Sicherheit der Fahrgäste im Ereignisfall**.

Dem aktuellen Brandschutzkonzept liegen für die Evakuierungsbetrachtungen hohe Personenbelegungen zugrunde. Soweit sich aus den Unterlagen ergibt, wird für die aktuelle Planung ein **vollbesetzter Vierwagenzug des Typs U5 mit eine Belegung von 736 Personen angesetzt**.

Entscheidend ist deshalb, ob auch der besondere Ereignisfall ausreichend untersucht und nachgewiesen wurde, dass ein vollbesetzter Zug **nicht in der Station, sondern im eingleisigen unterirdischen Gleisbogen des BW 37** zum Stillstand kommt und wegen Rauch- oder Brandentwicklung verlassen werden muss.

In diesem Fall wären die Fahrgäste auf die **Selbstrettung aus dem Fahrzeug und über den einseitig zur Verfügung stehenden Flucht- bzw. Rettungsweg** angewiesen. Dabei können sich gleichzeitig zahlreiche Personen, darunter Kinder, ältere Menschen sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität, in einer außergewöhnlichen Stress- und Gefahrensituation befinden.

Gerade deshalb ist zu prüfen, **welche Personenbelegung für dieses konkrete Szenario angesetzt wurde, welche tatsächlich verbleibende lichte Rettungswegbreite im Gleisbogen zugrunde liegt und ob**

nachgewiesen ist, dass die Selbstrettung auch bei Rauch- oder Brandentwicklung innerhalb der erforderlichen Zeit sicher möglich ist.

Die Frage, ob dabei mindestens >0,80 m, **mindestens 0,85 m oder mindestens 1,00 m** zur Verfügung stehen und welches Maß der aktuellen brandschutztechnischen Beurteilung tatsächlich zugrunde liegt, ist deshalb keine bloße planerische Detailfrage. **Sie betrifft unmittelbar die Funktionsfähigkeit des Rettungsweges und damit die Sicherheit der Fahrgäste.**

Fragen an den Magistrat

1. Maßgebende Rettungswegbreite

Welche **lichte Mindestbreite des Flucht- bzw. Rettungsweges** ist im eingleisigen Tunnelabschnitt des BW 37 nach dem aktuell maßgebenden, brandschutztechnisch geprüften und genehmigten Planungsstand tatsächlich einzuhalten?

2. Bedeutung der 0,85 m

Gilt die im Brandschutzkonzept vom 23.04.2025 genannte Fluchtwegbreite von **mindestens 0,85 m zwischen stehendem Fahrzeug und Tunnelwand** auch für den eingleisigen Tunnelabschnitt des BW 37?

Falls nein: Warum nicht und für welchen konkreten Bereich gilt diese Festlegung?

3. Bedeutung der 1,00 m

Auf welchen konkreten Bereich und auf welche geometrischen Bezugspunkte bezieht sich die Festlegung in Abschnitt 8.1 des Brandschutzkonzeptes:

„Geplant ist eine Breite des Rettungsweges von mindestens 1m“?

Erfasst diese Festlegung auch den eingleisigen Tunnelabschnitt des **BW 37**?

4. Verhältnis von 0,85 m und 1,00 m

Wie sind die im aktuellen Brandschutzkonzept genannten Maße von

- **mindestens 0,85 m Fluchtwegbreite** und
- **mindestens 1,00 m Rettungswegbreite**

jeweils geometrisch definiert, und welches dieser Maße ist für die konkrete Ausführungsplanung des BW 37 maßgebend?

5. Rettungsweg $\geq 0,80$ m im aktuellen Plan

Wie ist die im aktuellen Querschnitt der 4. Planänderung ausgewiesene Rettungswegbreite von $\geq 0,80$ m mit den vorgenannten Festlegungen des Brandschutzkonzeptes vom 23.04.2025 vereinbar?

6. Abweichung vom Brandschutzkonzept

Sofern die Angabe von $\geq 0,80$ m gegenüber einer für diesen Bereich maßgebenden Vorgabe des Brandschutzkonzeptes eine Abweichung darstellt:

Wann, durch wen und auf welcher brandschutztechnischen, technischen und genehmigungsrechtlichen Grundlage wurde diese Abweichung geprüft und zugelassen?

7. Brandschutztechnische Prüfung

Bezieht sich das Brandschutzkonzept vom 23.04.2025 bereits auf die **aktuelle Geometrie des BW 37 einschließlich des maßgebenden Gleisbogens und der aktuellen Fahrzeuggeometrie bzw. Hüllkurve**?

Falls die Geometrie nach Erstellung bzw. Prüfung des Brandschutzkonzeptes nochmals geändert wurde:
Wurde das Brandschutzkonzept hinsichtlich dieser Änderungen erneut überprüft?

8. Geometrischer Nachweis im Gleisbogen

Liegt für das BW 37 ein aktueller geometrischer Nachweis in Form einer Draufsicht vor, aus dem unter Zugrundelegung des **tatsächlich vorgesehenen Fahrzeugtyps (U5) und dessen maßgebender Hüllkurve** hervorgeht, welche lichte Flucht- bzw. Rettungswegbreite zwischen einem im Gleisbogen stehenden gesamten U-Bahnzug und der Tunnelwand tatsächlich verbleibt?

9. Ungünstigste Stelle

Falls ein solcher Nachweis vorliegt:

Wie groß ist der **geringste lichte Abstand zwischen stehendem Fahrzeug und Tunnelwand auf Höhe der Gehfläche** innerhalb des maßgebenden eingleisigen Tunnelabschnittes, und an welcher Stationierung bzw. Fahrzeugposition tritt dieses Mindestmaß auf?

10. Selbstrettung im BW 37

Ist im aktuellen Brandschutz- bzw. Evakuierungsnachweis ausdrücklich auch das Szenario berücksichtigt, dass ein besetzter Zug **im eingleisigen Tunnelabschnitt des BW 37 außerhalb der Station zum Stillstand kommt** und die Fahrgäste das Fahrzeug verlassen und den einseitigen Rettungsweg zur Selbstrettung benutzen müssen?

Falls ja: In welchem aktuellen Nachweis wird dieses Szenario behandelt und welche Rettungswegbreite wurde der Berechnung zugrunde gelegt?

11. Zustimmung der zuständigen Stellen

Liegt eine ausdrückliche Bestätigung des Brandschutzsachverständigen und/oder der zuständigen Genehmigungs- bzw. Technischen Aufsichtsbehörde vor, dass

- die aktuelle Ausführung des BW 37 mit dem im Querschnitt ausgewiesenen Rettungsweg von $\geq 0,80$ m
- mit dem Brandschutzkonzept vom 23.04.2025 und den maßgebenden brandschutztechnischen Anforderungen übereinstimmt?

Falls ja: **Wann und durch welche Stelle wurde diese Bestätigung erteilt?**

12. Bereitstellung der Nachweise

Können den Stadtverordneten die für diese Beurteilung maßgebenden aktuellen Unterlagen zur Verfügung gestellt werden, insbesondere

- der geometrische Nachweis des Rettungsweges im Gleisbogen einschließlich Fahrzeug/Hüllkurve,
- der maßgebende aktuelle Brandschutznachweis,
- ein gegebenenfalls fortgeschriebener Evakuierungsnachweis sowie
- die entsprechenden Prüfungen bzw. Zustimmungen der zuständigen Stellen?

Dringlichkeit

Mit dieser Anfrage wird ausdrücklich **nicht behauptet, dass ein Sicherheitsmangel bereits nachgewiesen ist.**

Die aktuellen Unterlagen enthalten jedoch unterschiedliche Angaben zur Breite des Flucht- bzw. Rettungsweges, deren Verhältnis zueinander für mich bislang nicht nachvollziehbar ist.

Das aktuelle Brandschutzkonzept vom 23.04.2025 nennt einerseits einen lichten Abstand zwischen stehendem Fahrzeug und Tunnelwand von **mindestens 0,85 m** und andererseits für den beschriebenen eingleisigen Abschnitt eine geplante Rettungswegbreite von **mindestens 1,00 m**. Der aktuelle Querschnitt weist dagegen einen Rettungsweg von $\geq 0,80$ m aus.

Gerade bei einem unterirdischen Bauwerk sollte **vor dessen Herstellung zweifelsfrei feststehen**, welche Rettungswegbreite tatsächlich maßgebend, brandschutztechnisch geprüft und genehmigt ist.

Dies gilt insbesondere deshalb, weil der Rettungsweg im Ereignisfall der **Selbstrettung der Fahrgäste aus einem im Tunnel zum Stillstand gekommenen Fahrzeug** dienen soll und eine nachträgliche Änderung der Bauwerksgeometrie nach Herstellung der unterirdischen Bauteile nur mit erheblichem Aufwand möglich wäre.

Ich bitte deshalb aufgrund der **nun beginnenden baulichen Umsetzung** um möglichst zeitnahe Beantwortung und Bereitstellung der maßgebenden Nachweise.

Diese Neufassung **ersetzt meine Anfrage gemäß § 10 GO vom 07.09.2026 vollständig.**

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum

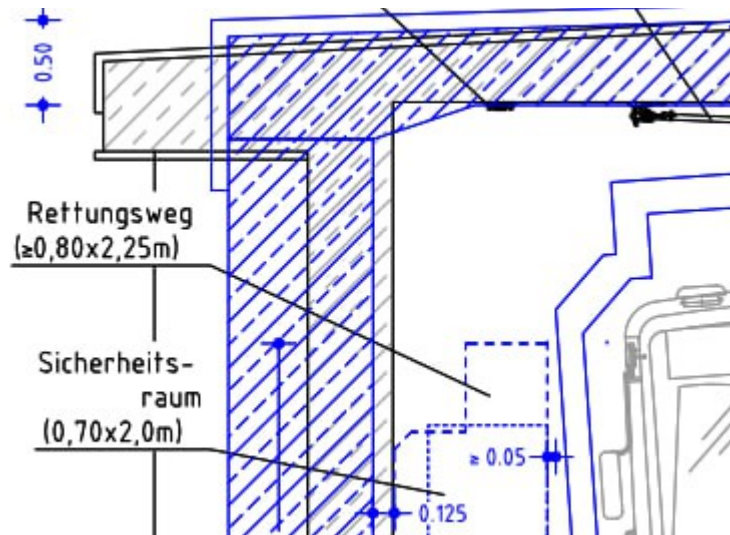
KEHRTWENDE – Bad Homburg
unabhängige Bürgerliste
Kirsten Baum
Stadtverordnete

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg
www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Telefon: 06172 – 8573255
Mobil: 0179 – 6352015
E-Mail: kiba-hg@gmx.de
Web: www.kehrtwende-bh.de

Anlagen:

Anlage 1:



Ausschnitt A6_Blatt16_Querschnitt_0_535 vom 27.05.2026

Anlage 2:

Seite 26 - Auszug aus dem Brandschutzkonzept Teil 1, Stand 23.04.2025

Anlage 3:

Seite 56 - Auszug aus dem Brandschutzkonzept Teil 1, Stand 23.04.2025

Anlage 4: Illustration Rettungswegbreite auf gerader Strecke ohne Ausladung im Bogen



KEHRTWENDE – Bad Homburg
unabhängige Bürgerliste
Kirsten Baum
Stadtverordnete

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg
www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Telefon: 06172 – 8573255
Mobil: 0179 – 6352015
E-Mail: kiba-hg@gmx.de
Web: www.kehrtwende-bh.de

Als „sicherer Bereich“ ist vorgesehen:

- Tunnelportal „Gotenstraße“ bei Bau-km 0+190 bis 0+220 mit beidseitigem Fluchtweg über das anschließende, etwa 80 m lange Trogbauwerk und Treppe zum Gehweg über die „Quirinstraße“ bzw. freiem Zugang zur P+R Anlage „Am Alten Wehr“ bei Bau-km 0+100 bis 0+103
- Treppe zur Stadtbahnstation Gonzenheim auf der Nordseite der „Frankfurter Landstraße“ bei Bau-km 0+220
- Treppe zur Stadtbahnstation Gonzenheim auf der Südseite der „Frankfurter Landstraße“ bei Bau-km 0+325
- Nottreppenraum am Portal „Erlenweg“ bei Bau-km 0+545 am westlichen Tunnelende (B = 1,8 m, L = 1,35 m)
- Treppe am Ende des Trogbauwerkes im Bereich „Gotenstraße“ (B = 2,0 m, L = 1,35 m) bei Bau-km 0+220

Die Treppenanlagen sind auf der Südseite der „Frankfurter Landstraße“ bei Bau-km 0+325 (Zugang von Westen) und bei Bau-km 0+490 (Zugang von Osten) geplant.

Zusätzliche Fluchtwege sind in den eingleisigen Tunnel- und Trogbauwerk-Bereichen einseitig und bei den zweigleisigen Tunnel- und Trogbauwerk-Bereichen zweiseitig zwischen Zug und Tunnelwand auf der Standfläche des Sicherheitsraumes vorgesehen. An dem Übergang ist eine Gleisquerungsmöglichkeit aus nicht brennbarem Material vorzusehen. Der lichte Abstand zwischen dem stehenden Fahrzeug und der Leitrichtung an der Tunnelwand in Höhe der Gehfläche beträgt mindestens 85 cm (Fluchtwegbreite). Der in der Fluchtwegbreite enthaltene Sicherheitsraum zwischen den fahrenden Zügen und der Tunnelwand beträgt in der Breite 80 cm und in der Höhe 2,20 m. Die Höhe der Lauffläche für die Fluchtwege im Tunnel wird mit 23 cm über

Tunnelbereich

Im Tunnel führen an beiden Seiten längs der Tunnelwand Rettungswege über die Laufflächen der Sicherheitsräume bis zu den Tunnelportalen. (Ausnahme: Nordseite Richtung Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe, hier Lauffläche nur bis Bau-km 0+390 durch das Ende der Zweigleisigkeit im Tunnel). Die Laufflächen sind über mehrstufige Treppenanlagen mit den erhöht liegenden Bahnsteigen verbunden.

Ab dem Übergang zur eingleisigen Strecke bis zum Trogbauwerk Erlenweg wird nur die südliche Lauffläche in diesem Abschnitt verlängert, um den Nottreppe am Erlenweg zu erreichen. Geplant ist eine Breite des Rettungsweges von mindestens 1m.

Trogbauwerkbereiche

Die Laufflächen der Sicherheitsräume führen ab den Tunnelportalen längs der Trogbauwerkwände weiter.

Am Tunnelportal „Gotenstraße“ führt der nördliche Ausgang aus dem Trogbauwerk über eine 2,3 m breite Treppenanlage zur Quirinstraße. Der südliche Ausgang aus dem Trogbauwerk führt auf eine P+R Parkplatzfläche „Am Alten Wehr“. Am Tunnelportal „Erlenweg“ ist auf der Südseite des Bauwerks der Ausgang als Nottreppenraum bei Bau-km 0+546 ausgebildet.

Entlang des Trogbauwerkes ist auf der Südseite eine Lauffläche (eingleisige Zugführung) im Sicherheitsraum ausgebildet. Sie ist am Ende des Trogbauwerkes sicher auf eine öffentliche Fläche zu führen.

Rettungsweglängen und -breiten

Bereich	1. Rettungsweg		2. Rettungsweg	
		Länge (m)	Breite (m)	Breite (m)
B-Ebene, öffentlicher Bereich				