

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/3948 –**

### **Barrierefreiheit beim Bahnprojekt „Stuttgart 21“**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Thema „Barrierefreiheit“ wird immer stärker zu einer der zentralen Fragen der Mobilität und der sozialen Teilhabe aller Menschen. An den Anforderungen für Barrierefreiheit muss sich auch das Projekt „Stuttgart 21“ messen lassen. Menschen mit Behinderung – seien es Mobilitäts-, Hör- oder Seheinschränkungen – müssen sich sicher und auf kurzen Wegen zwischen den geplanten Tiefbahnsteigen, der Bahnhofshalle sowie den S- und Stadtbahnsteigen bewegen können. Daraus ergeben sich zahlreiche Anforderungen an den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof. Die Wege sollten beispielsweise rollstuhltauglich und breit genug sein, so dass auch Begegnungsverkehr möglich ist. Außerdem müssen ausreichend Aufzüge vorhanden sein. Da es sich um einen unterirdischen Tiefbahnhof handelt, ist der Notfallplan im Falle einer Evakuierung von besonderer Bedeutung.

Die Deutsche Bahn AG hatte bei der „Dimensionierung der Fußgängeranlagen“ für den neuen Tiefbahnhof ein Betriebsprogramm mit 32 Zügen pro Stunde zugrunde gelegt (Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt – PFA – 1.3., Stellungnahme des Vorhabenträgers zur „Kritik an der Leistungsfähigkeit“, S. 25). Dies zeigt, dass die Fußgängeranlagen unterdimensioniert sind, weil in Spitzenzeiten bis zu 42 Züge pro Stunde geplant sind (Hinweis: Ob diese Anzahl von Zügen verkehrlich bewältigt werden kann, ist nicht Gegenstand dieser Kleinen Anfrage). Außerdem reduzierte die Deutsche Bahn AG die vorgegebene Qualität von Stufe C auf Stufe D, so dass eine um 75 Prozent höhere Personendichte auf den Bahnsteigen zugelassen wird. Neben Rolltreppen und Fluchttreppenhäusern gibt es Engpässe, welche oft nur 2,05 Meter breit sind ([www.wikireal.info/wiki/Stuttgart\\_21/Personenzugänge](http://www.wikireal.info/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge)). Selbst für Menschen ohne Behinderung oder anderweitiger Bewegungseinschränkung stellen diese Engpässe Gefahren- und Stauquellen dar. Die sechsfach über dem Sollwert liegende Gleisneigung am Tiefbahnhof bedeutet für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer eine beachtliche Barriere, da sie beim Ein- und Ausrollen aus dem Zug ein erhebliches Quergefälle bewältigen müssen.

Neben dem geplanten neuen Hauptbahnhof weist auch der geplante Fernbahnhof am Flughafen absehbare Mängel bezüglich der Barrierefreiheit auf. Die Bahnsteige sind 27 Meter unter dem Geländeniveau geplant, und die Erschlie-

Bung soll ausschließlich mittels Aufzügen und Festtreppen erfolgen. Im Brandfall sind Feuerwehraufzüge vorgesehen, welche nicht der Eigenrettung von Personen dienen. An der Station „Flughafen/Messe“ beträgt die Bahnsteighöhe für S-Bahnen 96 Zentimeter, für den Regional- und Fernverkehr soll sie jedoch auf 76 Zentimeter reduziert werden ([www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/details/s21-neuordnung-bahnknoten-stuttgart/die-bauabschnitte-pfa/filderbereich-mit-flughafenanbindung/](http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/details/s21-neuordnung-bahnknoten-stuttgart/die-bauabschnitte-pfa/filderbereich-mit-flughafenanbindung/)). Die Bahnsteighöhen ermöglichen im Normalfall einen barrierefreien Einstieg in die Züge, aber wenn im Störfall eine S-Bahn auf ein höher liegendes Gleis ausweichen muss oder ein Fernzug auf ein tiefer liegendes, so ist der barrierefreie Zugang nicht mehr gewährleistet.

Zusätzlich zu den Anforderungen an das gesamte Projekt „Stuttgart 21“ nach der geplanten Fertigstellung sind auch während des Umbaus behindertengerechte Maßnahmen zu berücksichtigen. Es sollte beispielsweise barrierefrei erreichbare Toilettenanlagen geben sowie behindertengerechte Feuerschutztüren. Auch Behelfswegen müssen sicher sein, und für sehbehinderte Menschen ist die Lärmentwicklung so gering zu halten, dass Lautsprecheransagen verständlich bleiben. Durch die aktuellen Bauarbeiten im Stuttgarter Hauptbahnhof haben sich zahlreiche Wege bereits erheblich verlängert. Zwischen der Bahnhofshalle und dem S-Bahnsteig gibt es nur einen einzigen Aufzug. Alle anderen Wege von der Bahnhofshalle zum S-Bahnsteig sind deutlich länger und überwiegend mit Treppen versehen, so dass sich oft lange Schlangen von Menschen vor dem Aufzug bilden. Besonders für Menschen mit Mobilitätseinschränkung ist das problematisch und kann dazu führen, dass Anschlusszüge verpasst werden.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG (DB AG). Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung.

Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag i. H. v. 563,8 Mio. Euro (inkl. TEN-Fördermittel) für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre. Darüber hinaus stellt er die Gesamtfinanzierung der NBS Wendlingen–Ulm ab 2016 sicher.

Bei der Finanzierung von Personenverkehrsanlagen mit Bundesmitteln ist darauf zu achten, dass die Belange besonderer Personengruppen – hierzu gehören Menschen mit Behinderungen, alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten – berücksichtigt werden (z. B. Bau von Aufzügen und Rampen), soweit die Kosten nicht außer Verhältnis stehen. Grundlagen insoweit sind § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563) in der jeweils geltenden Fassung und DIN 18024 Barrierefreies Bauen und auf den TEN-Strecken die TSI PRM.

Die Antworten auf die folgenden Fragen basieren auf Angaben der DB AG als Vorhaben- und Planungsträger. Im Zuge der planungsrechtlichen Verfahren bzw. der Bauaufsichts- und Genehmigungsverantwortung des Bundes legt das Eisenbahn-Bundesamt Vorgaben zur rechtlich vorgeschriebenen Herstellung der Anlagen fest und kontrolliert diese.

1. Inwieweit wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Behindertenverbände in die Planungen von „Stuttgart 21“ eingebunden?

Die DB AG und das Bündnis Barrierefreies Stuttgart 21, vertreten durch den Dachverband Integratives Planen e. V. (DIPB), haben am 21. November 2012 eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Ziel der Vereinbarung ist die Einbindung der Interessen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in die Ausführungsplanungen von Stuttgart 21. Dies gilt für die endgültigen Bauzustände ebenso, wie für die vielen Interimslösungen während der Bauzeit. Zur Erreichung der Ziele haben die Kooperationspartner vierteljährliche Gespräche im Rahmen einer Steuerungsgruppe vereinbart bzw. treffen sich bei Bedarf.

2. Wurde bei der Einbindung von Behindertenverbänden in Planungen von „Stuttgart 21“ in allen Punkten Einigkeit erzielt?

Falls nein, in welchen wurde Einigkeit erzielt, in welchen Punkten besteht noch Dissens?

Die Kooperationspartner haben sich verpflichtet, die Interessen des jeweils anderen Partners anzuerkennen und unterschiedliche Positionen im Sinne der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu einem Ergebnis zu führen. Dazu gehören auch Kompromisse, die von beiden Partnern mitgetragen werden können.

3. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass die Fußgängeranlagen auf ein Betriebsprogramm von 32 Zügen pro Stunde ausgelegt sind, obwohl in Spitzenzeiten bis zu 42 Züge pro Stunde geplant sind, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus?

Die Fußgängeranlagen bzw. die Zu- und Abgänge werden nicht nach Zugzahlen, sondern nach Reisendenzahlen ausgelegt. Die Dimensionierung der Treppenhäuser erfolgt demzufolge nach dem größten Lastfall, also zwei gleichzeitig haltende Züge an gegenüberliegenden Bahnsteigkanten. Entscheidend ist zudem die Belegung des Zuges:

Die Anzahl der Ein- und Aussteiger wird dabei entweder über Zählungen ermittelt, über eine Langzeitprognose definiert oder über eine allgemein anerkannte Regel der Technik errechnet. Zudem wird die Anzahl der auf dem Bahnsteig Wartenden und die Räumzeit ermittelt. Durch diese Begutachtungen wird der spätere Betrieb, und mit entsprechenden Parametern auch der Evakuierungsfall, mit den erwarteten Reisendenzahlen sicher gewährleistet.

4. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass aus Brandschutzgründen auf den Bahnsteigen zusätzliche Treppen und Aufzüge geplant werden ([www.wikireal.info/wiki/Stuttgart\\_21/Personenzugänge/Entfluchtung](http://www.wikireal.info/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge/Entfluchtung)), ohne dass die Bahnsteige insgesamt breiter werden sollen, und welche Konsequenzen zieht sie aus dieser Verengung der Bahnsteige?

Die Durchgangsbreiten neben den aus Brandschutzgründen vorgesehenen Treppenhäusern sind regelkonform. Zusätzliche Aufzüge sind aus Brandschutzgründen nicht vorgesehen. Die vorhandenen Aufzüge werden in Absprache mit den Behindertenverbänden im Brandfall im nicht verrauchten Bereich weiter betrieben.

5. Wie viele rollstuhlgeeignete Wege gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung vom geplanten Tiefbahnhof zu
- den S-Bahnsteigen,
  - zu den Stadtbahnsteigen,
- und wie lang sind diese Wege (Angabe in Metern)?

Der neue Hauptbahnhof wird umfassend barrierefrei ausgestattet.

Jeder Bahnsteig verfügt über drei Aufzüge.

Zu Buchstabe a

Zum S-Bahnsteig Hauptbahnhof führt der Weg entweder über den Steg A – Entfernung Aufzug Bahnsteig zu Aufzug Bahnsteig mind. 40 m/max. 95 m oder über den Steg B – Entfernung Aufzug Bahnsteig zu Aufzug Bahnsteig mind. 170 m/max. 220 m.

Zu Buchstabe b

Verbindungen zur Stadtbahn der SSB (Stuttgarter Straßenbahnen AG) an der Haltestelle Hauptbahnhof: Der kürzeste vorhandene barrierefreie Zugang zur Klett-Passage führt über Steg A und den Nordausgang zu einer Rampe der SSB und ist 130 m lang. Von der Rampe sind es weitere 90 bis 110 m bis zu den Aufzügen der SSB-Bahnsteige.

Des Weiteren gibt es über Steg A und Steg B und durch den Bonatzbau Zuwege zur SSB-Haltestelle Hauptbahnhof. Die Wegelängen vom Aufzug Bahnsteig über Steg B bis zum Treppenabgang Stadtbahn liegen zwischen 95 m und 150 m. Von Steg A sind sie 130 m länger.

Die Treppenabgänge zur B-Ebene und den Stadtbahnsteigen sind heute noch nicht überall barrierefrei. Eine Nachrüstung mit Aufzügen zur Optimierung der Wegelängen läge in der Anlagenverantwortung der SSB bzw. der Stadt Stuttgart.

6. Wird bei einer Doppelbelegung eines Gleises nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass die Züge in den im Fahrplan ausgewiesenen Bahnsteigabschnitten halten?

Wenn ja, wie wird dies sichergestellt?

Wenn nein, wann und wo wird nach Kenntnis der Bundesregierung der geänderte Bahnsteigabschnitt angezeigt und angesagt?

Grundsätzlich wird darauf geachtet, kurzfristige Bahnsteigverlegungen auch bei Verspätungen zu vermeiden, um den Reisenden Wechsel des Bahnsteigs zu ersparen. Bei Abweichungen vom Betriebsablauf kann jedoch nicht immer ausgeschlossen werden, dass an verschiedenen Abschnitten eines Bahnsteigs haltende Züge in umgekehrter Reihenfolge einfahren, als im Fahrplan vorgesehen ist. In diesem Fall erhält der Fahrgast, wie bereits heute, bei kurzfristigen Änderungen, Informationen über Lautsprecheransagen und Zugzielanzeiger.

Bei längerfristig geplanten Änderungen wird der Abschnitt, in dem der Zug hält, den Fahrgästen über sämtliche elektronische Auskunftsmittel (Abfahrtstafel, Anzeigen an den Bahnsteigen, Internet, DB Navigator und Lautsprecheransagen) mitgeteilt.

7. Über welchen Weg/welche Wege erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung bei einem Notfall die Evakuierung von Menschen im Rollstuhl im geplanten Hauptbahnhof, und sind diese Menschen dabei auf fremde Hilfe durch Rettungskräfte angewiesen?

8. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Evakuierungsfall im Hauptbahnhof Maßnahmen, die eine Eigenrettung für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ermöglichen?

Falls ja, welche sind das?

Falls nein, warum nicht?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Notfall können sich Rollstuhlnutzer aus eigener Kraft zu den weiter laufenden Aufzügen begeben. Diese Möglichkeit ist bisher einmalig. Zusätzlich sind in den Nottreppenhäusern Aufstellflächen vorgesehen. Von dort aus können Rettungskräfte entsprechende Hilfestellung geben. Die Unterstützung von Menschen mit Behinderungen bei einer Flucht im Brandfall sowohl durch andere Personen als auch Rettungskräfte ist übliche Praxis in allen Gebäuden und Anlagen.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, im Verteilersteg C im Hauptbahnhof einen kurzen, niveaugleichen Verbindungsgang zur benachbarten Stadtbahnhaltestelle zu erstellen und so für ausreichend Redundanz im Störfall zu sorgen, statt ausschließlich vertikale Verbindungen zum Geländeniveau zu erstellen?

Die planfestgestellte und mit den Projektpartnern festgelegte Wegführung verläuft über einen Aufzug zum Geländeniveau und zwei weitere Aufzüge zu den Bahnsteigen.

Der in der Frage erwähnte Verbindungsgang entspringt Überlegungen des DIPB und kann ohne eine Beauftragung durch die Projektpartner nicht weiterverfolgt werden. Er wäre geeignet, die Redundanz für eine barrierefreie Wegführung zu verbessern. Allerdings würde er nur den zum Mittleren Schlossgarten hin gelegenen Außenbahnsteig der SSB anbinden. Für den Bahnsteig der Gegenrichtung ergäbe sich keine bessere Anbindung.

10. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung vor dem Hintergrund der sechsfach überhöhten Gleisneigung am geplanten Tiefbahnhof ein barrierefreier Ein- und Ausstieg in die Züge für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer gewährleistet?

Die vorgesehene und zugelassene Gleisneigung des Tiefbahnhofs hat keinen Einfluss auf den barrierefreien Ein- und Ausstieg. Dieser wird lediglich durch die Bahnsteighöhe im Verhältnis zur Fußbodenhöhe des Fahrzeugs und der Distanz zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante bestimmt.

11. Über welchen Weg/welche Wege erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung bei einem Notfall die Evakuierung von Menschen im Rollstuhl im geplanten Filderbahnhof, und sind diese Menschen dabei auf fremde Hilfe durch Rettungskräfte angewiesen?
12. Für wie viele Menschen im Rollstuhl gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Brandfall im Filderbahnhof Schutzbereiche, falls sich die Personen nicht selbst retten können und auf Rettungskräfte warten müssen?
  - a) Wo liegen diese Schutzbereiche?

- b) Wie viele Minuten/Stunden besteht die Möglichkeit, dort zu warten, wenn die Schutzbereiche mit der maximal möglichen Personenanzahl belegt sind?
13. Hält es die Bundesregierung für sinnvoll und notwendig, dass für Menschen mit Mobilitätseinschränkung am geplanten Flughafenbahnhof die Möglichkeit zur Eigenrettung im Brandfall besteht, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der neuen Station NBS können sich Rollstuhlnutzer in kürzester Zeit durch die vorgesehenen Querschläge auf die andere sichere Seite des Bahnhofs bringen. Bei den Kapazitäten gibt es hier keine Einschränkungen. Von dort aus können Sie durch die Feuerwehr in den Feuerwehraufzügen an die Oberfläche gebracht werden.

14. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung beim Filderbahnhof ein barrierefreies Ein- und Aussteigen in die Züge gewährleistet, wenn in Störungsfällen Fernzüge auf den tiefer liegenden Gleisen und S-Bahnen auf den höher liegenden Gleisen halten müssen?

Nach der EBO sind unterschiedliche Bahnsteighöhen zugelassen. Im gesamten Netz der Eisenbahnen in Deutschland gibt es unterschiedliche Bahnsteighöhen. Im Ausnahmefall kann ein Zug immer an eine Bahnsteigkante kommen, die nicht höhengleich mit der Fußbodenhöhe des Fahrzeuges ist. Im Notfall kann es auch zu Evakuierungen auf der freien Strecke kommen. In diesen Ausnahmefällen bedarf es immer einer Unterstützung von mobilitätseingeschränkten Personen.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung die verschiedenen möglichen Varianten beim Filderbahnhof (Antragstrasse, Filderbahnhof-Plus, Führung der Gäubahnzüge über Vaihingen zum Hauptbahnhof mit Umsteigemöglichkeit in Richtung Flughafen/Messe, drittes Gleis für die Gäubahnzüge in der bisherigen S-Bahnstation am Flughafen) bezüglich der Barrierefreiheit und der Sicherheit und der Länge der Wegstrecken für Menschen mit Mobilitätseinschränkung?

Bei allen Variantenbetrachtungen werden die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen als wesentliche Kriterien bei der Entscheidungsfindung mit einbezogen. Barrierefreiheit und möglichst kurze Wegstrecken sind immer Planungsgrundsatz.



